

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



HOÀNG THỊ PHƯƠNG LAN

**GIẢI PHÁP NÂNG CAO NĂNG LỰC TÀI CHÍNH CỦA
DOANH NGHIỆP CẢNG BIỂN VIỆT NAM**

LUẬN ÁN TIẾN SĨ TỔ CHỨC VÀ QUẢN LÝ VẬN TẢI

HẢI PHÒNG - 2019

LỜI CAM ĐOAN

Tên tôi là Hoàng Thị Phương Lan, hiện đang công tác tại Khoa Quản trị Tài chính Trường Đại học Hàng hải Việt Nam, tác giả của luận án tiến sĩ: “Giải pháp nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam”. Bằng danh dự của mình, tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu của riêng tôi và chưa được công bố toàn bộ nội dung này bất kỳ ở đâu, không có phần nội dung nào được sao chép một cách bất hợp pháp từ công trình nghiên cứu của các tác giả khác.

Kết quả nghiên cứu, nguồn số liệu trích dẫn, tài liệu tham khảo nêu trong phần luận án hoàn toàn chính xác và trung thực.

Hải Phòng, ngày thángnăm 2019

Tác giả

Hoàng Thị Phương Lan

LỜI CẢM ƠN

Trong thời gian hoàn thành luận án, nghiên cứu sinh đã nhận được nhiều sự giúp đỡ, đóng góp ý kiến và chỉ bảo nhiệt tình của thầy cô, gia đình và đồng nghiệp.

Đặc biệt, tôi xin gửi lời cảm ơn chân thành đến PGS.TS. Đinh Ngọc Viện, PGS.TS. Nguyễn Hồng Vân Trường Đại học Hàng hải Việt Nam là người trực tiếp hướng dẫn đã tận tình đồng hành cùng tôi trong suốt quá trình nghiên cứu.

Một lần nữa tôi xin chân thành cảm ơn Viện Đào tạo Sau Đại học trường Đại học Hàng hải Việt Nam, các nhà khoa học, các thầy cô giáo, gia đình và đồng nghiệp đã luôn tạo điều kiện quan tâm giúp đỡ, động viên tôi hoàn thành luận án.

MỤC LỤC

LỜI CAM ĐOAN.....	i
LỜI CẢM ƠN	ii
MỤC LỤC.....	iii
DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT VÀ KÝ HIỆU	vii
DANH MỤC CÁC BẢNG.....	viii
DANH MỤC CÁC HÌNH.....	ix
MỞ ĐẦU.....	1
1. Tính cấp thiết của đề tài nghiên cứu	1
2. Mục tiêu, đối tượng và phạm vi nghiên cứu	2
3. Tổng quan tình hình nghiên cứu	5
4. Các vấn đề tiếp tục nghiên cứu	12
5. Phương pháp nghiên cứu của đề tài	12
6. Ý nghĩa khoa học và ý nghĩa thực tiễn của đề tài	14
7. Kết cấu của luận án	15
8. Các kết quả nghiên cứu đạt được và đóng góp mới của luận án	15
CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN VỀ TÀI CHÍNH, NĂNG LỰC TÀI CHÍNH CỦA DOANH NGHIỆP CẢNG BIỂN VIỆT NAM	17
1.1. Cơ sở lý luận về tài chính, năng lực tài chính của doanh nghiệp và năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam	17
1.1.1. Khái niệm về tài chính doanh nghiệp.....	17
1.1.2. Khái niệm về năng lực tài chính của doanh nghiệp	19
1.1.3. Khái niệm năng lực tài chính doanh nghiệp cảng biển	20
1.2. Lợi ích của việc nâng cao năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam	25
1.2.1. Tối đa hóa giá trị và đạt được mục tiêu tăng trưởng của cảng biển.....	25
1.2.2. Tăng cường khả năng đối phó với những biến động của nền kinh tế.....	25
1.2.3. Nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp cảng biển trong thời kỳ hội nhập kinh tế quốc tế	25

1.3. Các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam	26
1.3.1. Các nhân tố chủ quan ảnh hưởng đến năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.....	26
1.3.2. Các nhân tố khách quan ảnh hưởng đến năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.....	27
1.4. Các nhóm chỉ tiêu đánh giá năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển	29
1.4.1. Nhóm chỉ tiêu phản ánh cơ cấu vốn.....	30
1.4.2. Nhóm chỉ tiêu phản ánh khả năng thanh toán.....	33
1.4.3. Nhóm chỉ tiêu đánh giá khả năng sinh lời.....	34
CHƯƠNG 2. ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG TÀI CHÍNH VÀ NĂNG LỰC TÀI CHÍNH CỦA CÁC DOANH NGHIỆP CẢNG BIỂN VIỆT NAM.....	44
2.1. Tổng quan về các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam	44
2.1.1. Quá trình hình thành và phát triển của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam	44
2.1.2. Thực trạng nguồn vốn đầu tư của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.....	45
2.1.3. Kết quả kinh doanh của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam qua các năm 2008 – 2018.....	49
2.2. Đánh giá thực trạng các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam	61
2.2.1. Thực trạng các nhân tố chủ quan	61
2.2.2. Thực trạng các nhân tố khách quan.....	63
2.3. Đánh giá thực trạng năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.	68
2.3.1. Đánh giá năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam thông qua nhóm chỉ tiêu phản ánh cơ cấu vốn	68
2.3.2. Đánh giá năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam thông qua nhóm chỉ tiêu phản ánh khả năng thanh toán.....	79

2.3.3. Đánh giá năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam thông qua nhóm chỉ tiêu đánh giá khả năng sinh lời.....	86
2.4. Phân tích mô hình các mối quan hệ trong việc nâng cao năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam	103
2.4.1. Phân tích mối quan hệ và ảnh hưởng của cấu trúc vốn với hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.....	104
2.4.2. Phân tích mối quan hệ giữa hiệu quả tài chính và khả năng thanh toán của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.....	111
2.4.3. Xây dựng bảng đánh giá năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam	115
2.5. Đánh giá chung.....	117
2.5.1. Những kết quả đạt được	117
2.5.2. Hạn chế và nguyên nhân của những hạn chế ảnh hưởng đến năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.....	117
Kết luận chương 2	120
CHƯƠNG 3. ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP NÂNG CAO NĂNG LỰC TÀI CHÍNH CỦA CÁC DOANH NGHIỆP CẢNG BIỂN VIỆT NAM.....	122
3.1. Định hướng phát triển của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam đến năm 2030	122
3.1.1. Xu hướng phát triển cảng biển quốc tế trong những năm gần đây.....	122
3.1.2. Định hướng phát triển và quy hoạch cảng biển Việt Nam đến năm 2030	123
3.2. Các giải pháp nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam	127
3.2.1. Đề xuất kiến nghị với Nhà nước nhằm nâng cao năng lực tài chính các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam	127
3.2.2. Giải pháp đánh giá toàn diện năng lực tài chính các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam	131
3.2.3. Giải pháp tổ chức, quản lý nhằm nâng cao năng lực tài chính các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.....	134

Kết luận chương 3	152
KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ.....	153
1. KẾT LUẬN	153
2. KIẾN NGHỊ	154
DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN ĐÃ CÔNG BỐ	156
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	157
PHỤ LỤC	163

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT VÀ KÝ HIỆU

<i>Chữ viết tắt</i>	<i>Giải thích</i>
AEC	ASEAN Economic Community (Cộng đồng kinh tế Asean)
ASEAN	Association of South East Asian Nations (Hiệp hội các nước Đông Nam Á)
CTCP	Công ty cổ phần
DNNVV	Doanh nghiệp nhỏ và vừa
GDP	Gross Domestic Product (Tổng sản phẩm quốc nội)
HSTTN	Hệ số thanh toán nhanh
HSTTNH	Hệ số thanh toán ngắn hạn
HSTTTT	Hệ số thanh toán tức thời
NHD	Năm hoạt động
NHTM	Ngân hàng thương mại
ODA	Official Development Assistance (Hỗ trợ phát triển chính thức)
PPP	Public Private Partnerships (Hợp tác công tư)
ROA	Return On Assets (Tỷ suất sinh lời trên tổng tài sản)
ROE	Return on Equity (Tỷ suất sinh lời trên vốn chủ sở hữu)
TEU	Twenty - foot Equivalent Units (Đơn vị tương đương 20 foot)
TPP	Trans - Pacific Strategic Economic Partnership Agreement (Hiệp định đối tác kinh tế xuyên Thái Bình Dương)
TSCĐ	Tài sản cố định
TTS	Tổng tài sản
TTTSDH	Tỷ trọng tài sản dài hạn so với tổng tài sản
WB	World Bank (Ngân hàng thế giới)
WTO	World Trade Organization (Tổ chức thương mại thế giới)

DANH MỤC CÁC BẢNG

<i>Số bảng</i>	<i>Tên bảng</i>	<i>Trang</i>
1.1	Danh sách các doanh nghiệp cảng biển niêm yết trên Thị trường chứng khoán Việt Nam	5
1.2	Kỳ vọng đầu của các hệ số trong mô hình hồi quy tuyến tính	42
2.1	Một số chỉ tiêu kết quả kinh doanh của nhóm doanh nghiệp cảng biển Miền Bắc qua các năm 2008 – 2018	50
2.2	Một số chỉ tiêu kết quả kinh doanh của nhóm doanh nghiệp cảng biển Miền Trung qua các năm 2008 – 2018	54
2.3	Một số chỉ tiêu kết quả kinh doanh của nhóm doanh nghiệp cảng biển Miền Nam qua các năm 2008 – 2018	57
2.4	Chỉ tiêu tổng vốn của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam qua các năm 2008 – 2018	69
2.5	Cấu trúc vốn và hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam	105
2.6	Khả năng thanh toán và hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam	112
2.7	Chênh lệch giữa tỷ suất nợ tối ưu và tỷ suất nợ thực tế của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam	174
2.8	Chênh lệch giữa KNTTNH tối ưu và KNTTNH thực tế của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam	175

DANH MỤC CÁC HÌNH

<i>Số hình</i>	<i>Tên hình</i>	<i>Trang</i>
1.1	Mô hình nghiên cứu nâng cao năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam	40
2.1	Tỷ suất nợ và tỷ suất tự tài trợ của các doanh nghiệp cảng biển Miền Bắc trong giai đoạn 2008 - 2018	71
2.2	Tỷ suất nợ và tỷ suất tự tài trợ của các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung trong giai đoạn 2008 – 2018	73
2.3	Tỷ suất nợ và tỷ suất tự tài trợ của các doanh nghiệp cảng biển Miền Nam trong giai đoạn 2008 - 2018	74
2.4	Tỷ trọng tài sản dài hạn so với tổng tài sản của các doanh nghiệp cảng biển Miền Bắc qua các năm 2008 – 2018	77
2.5	Tỷ trọng tài sản dài hạn so với tổng tài sản của các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung qua các năm 2008 – 2018	77
2.6	Tỷ trọng tài sản dài hạn so với tổng tài sản của các doanh nghiệp cảng biển Miền Nam qua các năm 2008 – 2018	78
2.7	Khả năng thanh toán ngắn hạn của các doanh nghiệp cảng biển Miền Bắc qua các năm 2008 – 2018	79
2.8	Khả năng thanh toán ngắn hạn của các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung qua các năm 2008 – 2018	80
2.9	Khả năng thanh toán ngắn hạn của các doanh nghiệp cảng biển Miền Nam qua các năm 2008 – 2018	81
2.10	Tỷ lệ thay đổi giữa các hệ số thanh toán của doanh nghiệp cảng biển Miền Bắc trong giai đoạn 2008 – 2018	83
2.11	Tỷ lệ thay đổi giữa các hệ số thanh toán của doanh nghiệp cảng biển Miền Trung trong giai đoạn 2008 - 2018	83
2.12	Tỷ lệ thay đổi giữa các hệ số thanh toán của doanh nghiệp cảng biển Miền Nam trong giai đoạn 2008 – 2018	83

2.13	Tỷ lệ thay đổi giữa các hệ số thanh toán của doanh nghiệp cảng biển cả nước trong giai đoạn 2008 – 2017	84
2.14	Chỉ tiêu ROA của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Bắc trong giai đoạn 2008 – 2018	86
2.15	Chỉ tiêu ROA của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung trong giai đoạn 2008 – 2018	89
2.16	Chỉ tiêu ROA của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Nam trong giai đoạn 2008 - 2018	91
2.17	Chỉ tiêu ROE của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Bắc trong giai đoạn 2008 – 2018	95
2.18	Chỉ tiêu ROE của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung trong giai đoạn 2008 – 2018	98
2.19	Chỉ tiêu ROE của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Nam trong giai đoạn 2008 – 2018	100
2.20	Mối quan hệ giữa tỷ suất nợ và hiệu quả tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam	108
2.21	Mối quan hệ giữa khả năng thanh toán ngắn hạn và hiệu quả tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam	114

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài nghiên cứu

Theo Nghị quyết số 09 – NQ/TW ngày 09 – 02 – 2007 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng Cộng sản Việt Nam về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 đã xác định: “Nước ta phải trở thành quốc gia mạnh về biển, làm giàu từ biển, trên cơ sở phát huy mọi tiềm năng từ biển, phát triển toàn diện các ngành nghề biển với cơ cấu phong phú, hiện đại, tạo ra tốc độ phát triển nhanh, bền vững, hiệu quả cao với tầm nhìn dài hạn”. Đây là định hướng chiến lược hoàn chỉnh, đồng thời cũng là quan điểm chỉ đạo rõ ràng đối với sự nghiệp phát triển kinh tế biển Việt Nam từ trước tới nay.

Trong chiến lược phát triển kinh tế biển thì cảng biển chiếm vai trò chủ đạo. Vì vậy, để phát triển bền vững, các doanh nghiệp cảng biển luôn phải xác định rõ mục tiêu phát triển, tìm mọi biện pháp nâng cao hiệu quả kinh doanh và năng lực tài chính thông qua việc phân bổ các nguồn lực cần thiết, triệt để thực hiện các cơ hội kinh doanh và hạn chế thấp nhất các rủi ro.

Việt Nam đang thực hiện lộ trình mở cửa hội nhập với nền kinh tế thế giới và khu vực, trong đó có lộ trình cạnh tranh và hội nhập trong ngành Hàng hải ASEAN, tham gia các cam kết WTO trong vận tải biển, để tương lai trở thành thị trường tự do, bình đẳng cho mọi chủ thể kinh doanh, khai thác Hàng hải. Tuy nhiên, năng lực cạnh tranh của cảng biển Việt Nam hiện nay thực sự không thể so sánh với năng lực cạnh tranh quá mạnh mẽ của các quốc gia có ngành Hàng hải phát triển khác trên thị trường quốc tế. Do vậy, hội nhập quốc tế đã và đang buộc các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam phải nâng cao năng lực tài chính để có một nguồn lực tài chính đủ mạnh, đủ sức cạnh tranh và đứng vững trên thương trường quốc tế. Đã đến lúc Việt Nam cần có cách thức tiếp cận mới để tạo ra những đột phá trong tư duy chiến lược và hành động thực hiện khai thác, phát triển kinh tế cảng biển.

Trong tình trạng khó khăn chung, khó khăn lớn nhất vẫn là vốn đầu tư vì trước đây phần lớn các doanh nghiệp cảng biển được Ngân sách nhà nước cấp vốn

để đầu tư mở rộng cảng, tuy nhiên đến thời điểm hiện nay, để đầu tư phát triển cảng mới, các doanh nghiệp cảng biển phải sử dụng vốn tự có hoặc huy động thông qua các hình thức như: vốn tín dụng, vốn ODA, vốn góp, liên doanh, liên kết. Thực tế cho thấy việc huy động vốn không dễ dàng, chi phí vốn lớn, nguồn vốn sử dụng chưa đạt hiệu quả cao làm cho các dự án triển khai chậm. Một số dự án đầu tư cảng biển đã hoàn thành, đưa vào sử dụng nhưng cơ cấu giữa vốn chủ sở hữu và vốn vay chưa hợp lý, thêm vào đó sản lượng thông qua không đạt như dự kiến, giá cước thấp hơn giá thành làm cho hoạt động của các doanh nghiệp này gặp khó khăn về tài chính.

Vì thế việc phân tích năng lực tài chính có ý nghĩa rất quan trọng trong việc cung cấp những thông tin chính xác về mọi mặt của doanh nghiệp nói chung, doanh nghiệp cảng biển nói riêng, bao gồm: Đánh giá tình hình tài chính của doanh nghiệp trên các mặt đảm bảo vốn cho sản xuất kinh doanh, quản lý và phân phối vốn, tình hình biến động của nguồn vốn; đánh giá hiệu quả sử dụng từng loại vốn trong quá trình kinh doanh và kết quả tài chính của hoạt động kinh doanh, tình hình thanh toán; tính toán và xác định mức độ có thể lượng hoá của các nhân tố ảnh hưởng đến tình hình tài chính của doanh nghiệp, từ đó đưa ra những giải pháp có hiệu quả để khắc phục những yếu kém và khai thác triệt để những năng lực tiềm tàng của doanh nghiệp để nâng cao hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh.

Do vậy, để các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam hoạt động kinh doanh ổn định và có hiệu quả thì việc nâng cao năng lực tài chính (thể hiện ở việc duy trì một cơ cấu vốn hợp lý, khả năng thanh toán và khả năng sinh lời) là điều cần thiết, mang tính cấp bách trong giai đoạn hiện nay.

Xuất phát từ cơ sở lý luận và thực tiễn nêu trên, tác giả quyết định chọn đề tài: “Giải pháp nâng cao năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam” để làm luận án nghiên cứu sinh của mình.

2. Mục tiêu, đối tượng và phạm vi nghiên cứu

- Mục tiêu nghiên cứu của đề tài

Mục tiêu nghiên cứu của luận án là đề xuất hệ thống các giải pháp đồng bộ, khả thi nhằm nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam. Để đạt được mục tiêu này, nghiên cứu sinh thực hiện các nhiệm vụ sau:

- Hệ thống hoá và hoàn thiện cơ sở lý luận về tài chính, năng lực tài chính doanh nghiệp và năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

- Phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

- Đánh giá thực trạng năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam trong giai đoạn từ năm 2008 đến 2018.

- Phân tích mối quan hệ và sự ảnh hưởng qua lại giữa các nhân tố liên quan đến năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

- Tìm ra và phân tích mô hình tối ưu hoá năng lực tài chính cho doanh nghiệp cảng biển. Trên cơ sở đó đề xuất bảng xếp hạng năng lực tài chính và các giải pháp nâng cao năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

- Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của luận án là năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

- Phạm vi nghiên cứu

- + Về không gian: Nghiên cứu năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam được phân bố ở 3 khu vực: Miền Bắc, Miền Trung và Miền Nam.

- + Về thời gian: Nghiên cứu năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam trong giai đoạn 2008 - 2018.

- + Về nội dung: “Năng lực tài chính” là thuật ngữ mô tả khả năng tài chính của doanh nghiệp, như vậy năng lực tài chính không chỉ thể hiện sức mạnh hiện tại mà còn thể hiện tiềm năng, triển vọng và xu hướng phát triển tài chính trong tương lai của doanh nghiệp đó.

Tuy nhiên, trong phạm vi nghiên cứu về nội dung của luận án, tác giả chỉ nghiên cứu khả năng tài chính hiện tại của các doanh nghiệp cảng biển. Vì vậy, nghiên cứu sinh sẽ đánh giá năng lực tài chính doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

thông qua ba nhóm chỉ tiêu: Cơ cấu vốn hợp lý để phục vụ cho hoạt động kinh doanh, khả năng đảm bảo an toàn tài chính và khả năng sinh lời của một doanh nghiệp cảng biển.

+ Mẫu nghiên cứu:

Theo số liệu của Ủy ban chứng khoán Nhà nước, tính đến ngày 15/08/2018, ở Việt Nam có 34 doanh nghiệp cảng biển niêm yết cổ phiếu trên các Sàn giao dịch chứng khoán Việt Nam, trong số đó có 25 doanh nghiệp vừa có hoạt động kinh doanh khai thác cảng vừa có cảng biển.

Luận án nghiên cứu năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển trong giai đoạn 2008 – 2018 thông qua các báo cáo tài chính của các doanh nghiệp cảng biển hiện đang niêm yết trên Thị trường chứng khoán Việt Nam để đảm bảo số liệu công khai, minh bạch và đáng tin cậy; trên cơ sở các doanh nghiệp cảng biển được phân bố theo địa lý Việt Nam từ bắc vào nam và thông qua các doanh nghiệp có quy mô vốn và thị phần hoạt động tương đối lớn vừa có hoạt động kinh doanh khai thác cảng vừa có cảng biển. Vì thế, tác giả đã tiến hành thu thập và phân tích thông tin từ 9 doanh nghiệp cảng biển tại ba khu vực Miền Bắc, Miền Trung và Miền Nam, mỗi khu vực bao gồm ba doanh nghiệp được thể hiện trên bảng 1.1.

- Các doanh nghiệp cảng biển Miền Bắc gồm: Công ty cổ phần cảng Hải Phòng (Mã cổ phiếu: PHP, tên gọi tắt: Cảng Hải Phòng), Công ty cổ phần cảng Đình Vũ (Mã cổ phiếu: DVP, tên gọi tắt: Cảng Đình Vũ), Công ty cổ phần đầu tư cảng Cái Lân (Mã cổ phiếu: CPI, tên gọi tắt: Cảng Cái Lân).

- Các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung gồm: Công ty cổ phần cảng Đà Nẵng (Mã cổ phiếu: CDN, tên gọi tắt: Cảng Đà Nẵng), Công ty cổ phần cảng Nha Trang (Mã cổ phiếu: CNH, tên gọi tắt: Cảng Nha Trang), Công ty cổ phần cảng Quy Nhơn (Mã cổ phiếu: QNP, tên gọi tắt: Cảng Quy Nhơn).

- Các doanh nghiệp cảng biển đại diện cho Miền Nam gồm: Công ty cổ phần cảng Sài Gòn (Mã cổ phiếu: SGP, tên gọi tắt: Cảng Sài Gòn), Công ty cổ phần cảng Đồng Nai (Mã cổ phiếu: PDN, tên gọi tắt: Cảng Đồng Nai), Công ty cổ phần cảng Cát Lái (Mã cổ phiếu: CLL, tên gọi tắt: Cảng Cát Lái).

**Bảng 1.1: Danh sách các doanh nghiệp cảng biển niêm yết trên
Thị trường chứng khoán Việt Nam**

Đơn vị tính: Triệu đồng

STT	Tên doanh nghiệp	Vị trí	Tổng TS	Sàn niêm yết	Doanh nghiệp có cảng
1	CTCP Cảng Hải Phòng	Bắc	5.236.283	HNX	x
2	CTCP Cảng Quảng Ninh	Bắc	1.585.336	OTC	x
3	CTCP Cảng Xanh Vip	Bắc	1.329.118	UPCOM	x
4	CTCP Đầu tư và Phát triển Cảng Đình Vũ	Bắc	1.097.490	HOSE	x
5	CTCP Cảng Dịch vụ Dầu khí Đình Vũ	Bắc	620.090	UPCOM	x
6	CTCP Cảng Đoạn Xá	Bắc	348.407	HNX	x
7	CTCP Thương mại Dịch vụ Tổng hợp Cảng Hải Phòng	Bắc	132.361	UPCOM	
8	CTCP Đầu tư Cảng Cái Lân	Bắc	59.501	UPCOM	x
9	CTCP Cảng Cửa Cấm Hải Phòng	Bắc	48.130	UPCOM	
10	CTCP Lai Dắt và Vận tải Cảng Hải Phòng	Bắc	34.643	UPCOM	
11	CTCP Cảng Sài Gòn	Nam	4.386.374	UPCOM	x
12	CTCP Cảng Rau Quả	Nam	3.598.776	HNX	x
13	Dầu khí Đầu tư Khai thác Cảng Phước An	Nam	1.109.101	OTC	
14	CTCP ICD Tân Cảng - Long Bình	Nam	1.079.764	OTC	

STT	Tên doanh nghiệp	Vị trí	Tổng TS	Sàn niêm yết	Doanh nghiệp có cảng
15	CTCP Đại lý Giao nhận Vận tải Xếp dỡ Tân Cảng	Nam	850.367	HOSE	
16	CTCP Cảng Đồng Nai	Nam	845.327	HOSE	x
17	CTCP Cảng Cát Lái	Nam	614.168	HOSE	x
18	CTCP Cảng Phú Định	Nam	420.223	OTC	x
19	CTCP Cảng Phú Hữu	Nam	417.732	OTC	x
20	CTCP Cảng Cần Thơ	Nam	378.769	UPCOM	x
21	CTCP ICD Tân Cảng Sóng Thần	Nam	351.171	UPCOM	
22	CTCP Cảng An Giang	Nam	153.161	HNX	x
23	CTCP Xếp dỡ và Dịch vụ Cảng Sài Gòn	Nam	92.155	UPCOM	
24	CTCP Cảng Vĩnh Long	Nam	33.326	OTC	x
25	CTCP Cảng Đà Nẵng	Trung	1.286.839	HNX	x
26	CTCP Cảng Dịch vụ Dầu khí Tổng hợp PTSC Thanh Hóa	Trung	776.683	UPCOM	x
27	CTCP Cảng Quy Nhơn	Trung	574.275	OTC	x
28	CTCP Cảng Chân Mây	Trung	490.178	UPCOM	x
29	CTCP Cảng Cam Ranh	Trung	378.424	UPCOM	x
30	CTCP Cảng Nghệ Tĩnh	Trung	256.100	HNX	x
31	CTCP Cảng Nha Trang	Trung	244.008	UPCOM	x
32	CTCP Tân Cảng Quy Nhơn	Trung	182.003	OTC	x
33	CTCP Cảng Thị Nại	Trung	116.736	UPCOM	x
34	CTCP Logistics Cảng Đà Nẵng	Trung	44.884	UPCOM	

Nguồn: SGDCK Thành phố Hồ Chí Minh & Hà Nội

3. Tổng quan tình hình nghiên cứu

Hiện nay, trên thế giới cũng như ở Việt Nam đã có nhiều đề tài nghiên cứu liên quan đến lĩnh vực tài chính của doanh nghiệp nói chung và doanh nghiệp cảng biển nói riêng. Một số công trình tiêu biểu đã được công bố bao gồm:

** Các nghiên cứu trong nước*

Ở Việt Nam, một số công trình liên quan đến sự phát triển của cảng biển do các cơ quan quản lý nhà nước hoặc do các nhà khoa học nghiên cứu và công bố gồm:

- Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Nhà nước: “Nghiên cứu các giải pháp tăng năng lực cạnh tranh của ngành Hàng hải Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế” (2002) của PGS. TS. Đinh Ngọc Viện [25]. Đề tài đã phân tích thực trạng hoạt động của ngành Hàng hải Việt Nam và đề ra các giải pháp tăng năng lực cạnh tranh của ngành Hàng hải. Tuy nhiên, đề tài này chưa đi sâu vào phân tích đến các giải pháp nâng cao năng lực tài chính của cảng biển Việt Nam.

- Luận án tiến sỹ của tác giả Nguyễn Thị Phương (Đại học Hàng hải) năm 2008 với đề tài: “Các giải pháp cơ bản hoàn thiện công tác quản lý và khai thác cảng container phục vụ vận tải đa phương thức ở Việt Nam” [23]. Luận án đã phân tích đánh giá tình hình quản lý, khai thác cảng container điển hình của Việt Nam, qua đó đề xuất các giải pháp cơ bản về quản lý, khai thác cảng container đáp ứng tiêu chí nhanh chóng, kịp thời, giảm thời gian lưu cảng, phục vụ phát triển vận tải đa phương thức ở Việt Nam. Luận án này đã giúp tác giả nắm được thực trạng quản lý và khai thác cảng, từ đó tìm ra những nét đặc thù về năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng Việt Nam.

- Đề tài: “Tạo vốn đầu tư khai thác cảng biển Việt Nam” của TS. Bùi Bá Khiêm (Sách chuyên khảo, Nhà xuất bản Đại học kinh tế quốc dân 2013) [41]. Đề tài đã phân tích đánh giá khách quan, đúng thực trạng huy động và sử dụng vốn đầu tư khai thác cảng biển ở Việt Nam; rút ra những đánh giá về ưu điểm, hạn chế và nguyên nhân việc huy động và sử dụng vốn đầu tư khai thác cảng biển; trên cơ sở đó đưa ra các giải pháp về huy động và sử dụng vốn đầu tư khai thác cảng biển

Việt Nam. Đề tài này giúp cho tác giả có những nghiên cứu chuyên sâu về quá trình huy động và sử dụng vốn hiệu quả - đây là những chỉ tiêu quan trọng để đánh giá năng lực tài chính các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

- Luận án tiến sĩ của tác giả Đặng Công Xường (Đại học Hàng hải) năm 2007 với đề tài: “Hoàn thiện mô hình quản lý Nhà nước về kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam” [9]. Luận án phân tích, đánh giá hiện trạng và làm rõ những bất cập, tồn tại trong mô hình quản lý kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam giai đoạn trước năm 2007 và đưa ra giải pháp hoàn thiện mô hình tổng thể quản lý kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam. Luận án chỉ đề cập đến vấn đề quản lý nhà nước về kết cấu hạ tầng cảng biển, không đề cập đến vấn đề tài chính tại các doanh nghiệp cảng.

- Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ: “Giải pháp nâng cao hiệu quả đầu tư cảng biển” do Vụ kết cấu hạ tầng – Bộ Kế hoạch đầu tư thực hiện năm 2009 [55]. Đề tài nghiên cứu vấn đề huy động vốn đầu tư cho phát triển cảng biển, các dự án đầu tư cảng biển triển khai trước năm 2009 và đề xuất một số giải pháp nhằm hoàn thiện quy hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam, tăng cường huy động vốn đầu tư phát triển cảng biển và nâng cao năng lực quản lý cảng biển. Đề tài này đã giúp tác giả hệ thống hóa, làm giàu cơ sở lý luận về cảng biển, hiệu quả đầu tư cảng biển cũng như giúp có những định hướng và tham khảo về các giải pháp huy động vốn và giải pháp quản lý của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

- Báo cáo chuyên ngành: “Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải ở Việt Nam – Báo cáo chuyên ngành số 03 về cảng và vận tải biển” do Bộ Giao thông vận tải Việt Nam và cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA) nghiên cứu và công bố vào tháng 5/2010 [56]. Báo cáo này đã đánh giá hiện trạng ngành Hàng hải Việt Nam với cả 2 chuyên ngành cảng và vận tải biển. Trong đó thực trạng hệ thống cảng biển Việt Nam có được đề cập tới nhưng chưa sâu vì phần lớn dung lượng của báo cáo là vận tải biển.

- Luận án tiến sĩ của tác giả Phạm Thị Vân Anh (Học viện Tài chính, 2012): “Các giải pháp nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp nhỏ và vừa ở

Việt Nam hiện nay” [29]. Đây là một luận án tiến sĩ đã được công nhận và được đánh giá cao về những kết quả nghiên cứu. Với nội dung nghiên cứu có tính hệ thống và toàn diện, đề tài đã làm sáng tỏ những lý luận cơ bản về khái niệm, nội dung, các chỉ tiêu đánh giá cũng như nhân tố ảnh hưởng đến năng lực tài chính doanh nghiệp. Trên cơ sở thu thập số liệu cùng với phân tích đánh giá mang tính định tính, luận án của Phạm Thị Vân Anh đã có những kết luận khá xác đáng về năng lực tài chính của các DNNVV giai đoạn 2007 - 2011. Các giải pháp và kiến nghị nhằm nâng cao năng lực tài chính DNNVV có cơ sở lý luận và mang tính thực tiễn cao. Tuy nhiên luận án này chưa nghiên cứu về năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

- Luận án tiến sĩ của tác giả Phan Thị Hằng Nga (Trường Đại học Ngân hàng Thành phố Hồ Chí Minh, 2013): “Năng lực tài chính của các NHTM Việt Nam” [59]. Đề tài này đã làm sáng tỏ những lý luận cơ bản về tài chính, năng lực tài chính của ngân hàng thương mại, phương pháp đánh giá năng lực tài chính cũng như các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực tài chính ngân hàng. Tuy nhiên, đối tượng nghiên cứu luận án của Phan Thị Hằng Nga là năng lực tài chính của các Ngân hàng thương mại, không nghiên cứu về năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

- Các quy hoạch: Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 và các quy hoạch chi tiết 6 nhóm cảng biển miền Bắc, Bắc Trung Bộ, Trung Trung Bộ, Nam Trung Bộ, Đông Nam Bộ và Đồng bằng sông Cửu Long [31], [32], [33] do Cục Hàng hải Việt Nam (Bộ Giao thông vận tải) chủ trì nghiên cứu với sự hợp tác của các công ty tư vấn chuyên ngành cảng biển. Các quy hoạch này đã đề xuất phương hướng phát triển cảng biển Việt Nam trong tương lai nhưng không phân tích sâu về năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

Ngoài ra, trên các tạp chí chuyên ngành như Tạp chí Giao thông vận tải, Tạp chí Hàng hải Việt Nam... có rất nhiều bài viết về cảng biển. Các bài báo của PGS.TSKH Nguyễn Ngọc Huệ nghiên cứu về quản lý nhà nước đối với cảng biển.

Các bài viết của PGS. TS. Phạm Văn Giáp nghiên cứu nhiều về kỹ thuật xây dựng cảng. Các bài viết của Kỹ sư Doãn Mạnh Dũng viết về sự cần thiết phát triển Cảng Vân Phong. Các bài viết này đã đề cập đến hoạt động khai thác của các cảng biển, tuy nhiên chưa có bài viết nào về nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

** Các nghiên cứu ngoài nước*

Trên thế giới, đặc biệt là ở các nước có ngành Hàng hải phát triển như Nhật, Úc, Hà Lan v.v. đã có nhiều công trình nghiên cứu về cảng biển. Tuy nhiên các công trình chủ yếu về quản lý và vận hành khai thác cảng, rất ít các công trình nghiên cứu về năng lực tài chính cảng biển.

- Đề tài: "*Koncepcja Wietnamskiego ladowo morskiego lancucha multimodalnego transportuw procesie integracfi krafami ASEAN*", dịch ra Tiếng Việt: “Mô hình vận tải đa phương thức, mắt xích Biển – Bộ Việt Nam trong quá trình hội nhập các quốc gia ASEAN” của TS. Trần Sĩ Lâm có đề cập đến thực trạng hoạt động của cảng biển Việt Nam [43]. Tuy nhiên, đề tài này chưa đề cập đến các giải pháp nâng cao năng lực tài chính của cảng biển Việt Nam.

- Cuốn sách: “Kinh tế học cảng biển” của tác giả L.Kuzma - K.Misztal – A.Grzelakowski – A. Surowiec [19] nghiên cứu về vị trí của các biển trong hệ thống vận tải quốc gia, các đặc điểm của sản xuất tại cảng, thị trường phục vụ cảng và các tài sản cố định trong quá trình sản xuất cảng. Nhìn chung cuốn sách cho người đọc hình dung về hoạt động của cảng biển và các tài sản cần thiết cho quá trình vận hành khai thác cảng, tổ chức sản xuất tại cảng mà không nghiên cứu về năng lực tài chính của cảng biển.

- Bài báo: “Nghiên cứu về các ảnh hưởng của xu hướng sản xuất toàn cầu hóa lên sự phát triển cảng biển của Hồng Kông” của tác giả Abraham Zhang, Hui Shan LOH và Vinh Van Thai, Tạp chí The Asian Journal of Shipping and Logistics, tháng 3 năm 2015. Nghiên cứu đã chỉ ra việc chuyển dịch sản xuất về phía tây Quảng Đông đem lại lợi ích cho cảng biển Hồng Kông, nhưng chuyển dịch tới các vị trí khác khiến cảng Hồng Kông kém hấp dẫn. Từ các phát hiện đó,

các chính sách của Chính phủ được đề xuất nhằm hỗ trợ sự phát triển của cảng và mở rộng kinh tế cảng biển.

- Bài báo: “The impact of seaport investment on regional economics and development” (Ảnh hưởng của đầu tư phát triển cảng biển với sự phát triển và nền kinh tế vùng) của các tác giả Sibel Bayar, Aydin, Alkan – Khoa Vận tải biển trường đại học Istanbul – Thổ Nhĩ Kỳ [65]. Đây là nghiên cứu nhằm đánh giá ảnh hưởng của đầu tư phát triển cảng biển trên cả khía cạnh trực tiếp và gián tiếp đến sự phát triển kinh tế vùng, lấy ví dụ cụ thể với cảng Cadarli của Thổ Nhĩ Kỳ. Tuy nhiên bài viết chỉ tập trung phân tích ảnh hưởng từ những kết quả đạt được của công tác đầu tư cảng biển, không chỉ ra thực trạng tài chính của các cảng – yêu cầu cần thiết trước khi cải tạo của cảng nghiên cứu.

- Bài báo: “A quality manegement Framework for Seaport in their Supply chains in the 21st Century” (Khung quản lý chất lượng cho chuỗi cung cấp các cảng biển trong thế kỷ 21) của các tác giả Hai Tran, Stephen Cahoon, Shu-Ling Chen Đại học Hàng hải Australia [66]. Để đánh giá chất lượng của chuỗi cung cấp của các cảng biển, điều cần thiết là đánh giá được chất lượng của việc phát triển và quản lý cảng biển, trong đó đầu tư phát triển cảng biển là nhân tố chủ đạo. Bài báo đề xuất 12 khía cạnh để phát triển hệ thống cung cấp chuỗi của cảng. Tuy nhiên, tất cả đều mang tính dự báo của tác giả, không có phần đánh giá bằng số liệu thực tế.

- Bài báo: “Factors affecting seaport capacity” (Các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực cảng biển) của các tác giả S.Islam và T.L.Olsen – Đại học Auckland, New Zealand [67]. Bài báo phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực cảng biển, cụ thể là kho bãi container, số lượng cần cầu, lao động, luồng vào cảng nhưng không đề cập nhiều đến yếu tố tài chính.

**Khoảng trống nghiên cứu*

Nghiên cứu tổng quan về năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam hiện nay cho thấy còn tồn tại một số khoảng trống sau:

Một là, chưa có đề tài hoặc luận án nào đưa ra một mô hình nghiên cứu nâng cao năng lực tài chính cho các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

Hai là, các đề tài đưa ra giải pháp nâng cao năng lực tài chính cho các ngân hàng hoặc doanh nghiệp nói chung không nghiên cứu ứng dụng với các doanh nghiệp cảng biển, hoặc nếu đề tài nghiên cứu về doanh nghiệp cảng biển thì ít đề cập tới vấn đề năng lực tài chính.

Ba là, chưa có công trình nào chỉ ra mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đến hiệu quả tài chính và chứng minh cấu trúc vốn hợp lý và khả năng thanh toán tối ưu nhằm tối đa hóa lợi nhuận và tăng cường an ninh tài chính cho các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Như vậy, luận án sẽ tiếp tục nghiên cứu các khoảng trống trên để hoàn thiện nội dung nghiên cứu của mình.

4. Các vấn đề tiếp tục nghiên cứu

Mặc dù đã có nhiều công trình liên quan đến đề tài mà tác giả nghiên cứu nhưng hầu hết các công trình này chưa đề cập chi tiết đến năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển. Vì vậy tác giả sẽ tiếp tục nghiên cứu về các kênh huy động vốn, khả năng thanh toán và khả năng sinh lời của các doanh nghiệp cảng biển. Mục đích cuối cùng là tìm ra được các giải pháp tối ưu nhất về vốn giúp các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam nâng cao năng lực tài chính để có thể đủ sức cạnh tranh và đứng vững trên thương trường quốc tế.

5. Phương pháp nghiên cứu của luận án

- Phương pháp thu thập dữ liệu:

Để phân tích năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển, luận án chủ yếu sử dụng phương pháp thu thập dữ liệu thứ cấp. Các số liệu phản ánh năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam được tác giả thu thập từ số liệu thống kê của Hiệp hội các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam; các bản Báo cáo tài chính về tình hình hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp cảng biển từ các Sàn giao dịch chứng khoán trong giai đoạn 2008 - 2018.

- Công cụ phân tích dữ liệu:

Luận án sử dụng phần mềm Eview 8.1 để phân tích năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

- Phương pháp phân tích dữ liệu:

Luận án sử dụng một số phương pháp phân tích thống kê sau để phân tích năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam:

Phương pháp thống kê mô tả: Luận án sử dụng các số tương đối, số tuyệt đối để phân tích và đánh giá năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển khảo sát; sử dụng bảng thống kê và đồ thị thống kê để phân tích sự biến động về năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển khảo sát qua thời gian.

Phương pháp phân tích thống kê suy diễn: được sử dụng để kiểm định các giả thuyết nghiên cứu mà luận án đưa ra nhằm trả lời cho các câu hỏi nghiên cứu. Cụ thể, luận án sử dụng hệ số tương quan để kiểm định các giả thuyết nghiên cứu. Hệ số tương quan dùng để phản ánh mối quan hệ giữa biến độc lập với biến phụ thuộc. Giá trị hệ số tương quan luôn nằm trong khoảng $-1,1$. Hệ số tương quan dương (lớn hơn 0) phản ánh hai biến có mối quan hệ cùng chiều, hệ số tương quan âm (nhỏ hơn 0) phản ánh hai biến có mối quan hệ ngược chiều, hệ số tương quan bằng 0 phản ánh hai biến không có mối quan hệ với nhau. Hai biến có mối quan hệ rất chặt chẽ khi giá trị tuyệt đối của hệ số tương quan bằng 1.

Phương pháp phân tích hồi quy: Luận án cũng sử dụng phương pháp này để phân tích mức độ tác động của các nhân tố đến năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển tham gia khảo sát. Phân tích hồi quy là kỹ thuật thống kê dùng để ước lượng phương trình phù hợp nhất với tập hợp các kết quả quan sát của biến phụ thuộc và biến độc lập, nó cho phép đạt được kết quả ước lượng tốt nhất về mối quan hệ chân thực giữa các biến số. Từ phương trình ước lượng được này, luận án có thể dự báo về biến phụ thuộc (chưa biết) dựa vào giá trị cho trước của biến độc lập (đã biết).

Thông qua phương pháp phân tích hồi quy, tác giả sẽ chỉ ra mối quan hệ và sự tác động của các yếu tố, chỉ tiêu tài chính đến hiệu quả tài chính để từ đó đưa

ra giải pháp nhằm nâng cao năng lực tài chính cho các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam. Bản chất của việc ước lượng phương trình hồi quy này là để tìm ra giá trị tối ưu cho các chỉ tiêu phản ánh năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển này.

Tác giả sử dụng mức ý nghĩa alpha 10% ($\text{Prob} < 0,1$) để kết luận cho các kiểm định trong mô hình phân tích.

6. Ý nghĩa khoa học và ý nghĩa thực tiễn của đề tài

- Về mặt khoa học

Kết quả nghiên cứu của luận án góp phần hoàn thiện cơ sở lý luận và hệ thống khoa học về tài chính, năng lực tài chính của doanh nghiệp nói chung, năng lực tài chính doanh nghiệp cảng biển nói riêng. Tìm ra các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực tài chính doanh nghiệp cảng biển, xây dựng các nhóm chỉ tiêu đánh giá năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển và đề xuất được mô hình nghiên cứu nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam. Kết quả nghiên cứu của luận án có những đóng góp nhất định cho khoa học chuyên ngành, trong công tác tổ chức, quản lý tài chính tại các doanh nghiệp cảng biển.

- Về mặt thực tiễn

Luận án đã đánh giá thực trạng năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam từ năm 2008 – 2018 thông qua các nhóm chỉ tiêu đánh giá năng lực tài chính, chỉ rõ những kết quả đạt được, hạn chế và nguyên nhân của những hạn chế đó. Đồng thời, qua kết quả phân tích của mô hình nâng cao năng lực tài chính, luận án đã tìm ra một cấu trúc vốn và khả năng thanh khoản tối ưu cho các doanh nghiệp cảng biển. Trên cơ sở đó tác giả đề xuất hệ thống các giải pháp đồng bộ, khả thi nhằm nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

Giải pháp mà luận án đưa ra sẽ giúp các doanh nghiệp cảng biển nâng cao năng lực tài chính – một trong những yếu tố quan trọng nhất để nâng cao được năng lực cạnh tranh hiện nay.

Các giải pháp mà luận án đề xuất có căn cứ cơ sở khoa học, là tài liệu tham khảo hữu ích về quản lý tài chính của các nhà hoạch định chính sách, các nhà lãnh đạo tại các doanh nghiệp cảng biển và phục vụ công tác giảng dạy, nghiên cứu.

7. Kết cấu của luận án

Kết cấu của luận án gồm: Mở đầu, kết luận và 3 chương

Chương 1: Tổng quan về tài chính, năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

Chương 2: Đánh giá thực trạng tài chính, năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

Chương 3: Đề xuất giải pháp nâng cao năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

8. Các kết quả nghiên cứu đạt được và đóng góp mới của luận án

Mặc dù trên Thế giới cũng như ở Việt Nam đã có nhiều công trình nghiên cứu các vấn đề liên quan đến tài chính tại các doanh nghiệp cảng biển nhưng đây là đề tài đầu tiên nghiên cứu chuyên sâu về năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam. Qua quá trình nghiên cứu luận án đã mang lại những kết quả và đóng góp mới như sau:

Thứ nhất, hệ thống hóa và hoàn thiện cơ sở lý luận về tài chính, năng lực tài chính doanh nghiệp, năng lực tài chính doanh nghiệp cảng biển, đồng thời xây dựng các nhóm chỉ tiêu đánh giá năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

Bên cạnh đó, luận án đã chỉ ra các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển. Trong đó nhóm nhân tố chủ quan gồm: con người và tổ chức, tiềm năng vô hình (uy tín, thương hiệu của doanh nghiệp; cơ sở hạ tầng và công nghệ; chiến lược kinh doanh). Nhóm nhân tố khách quan gồm: cơ chế chính sách, mô hình quản lý cảng, vị trí cảng biển.

Luận án đã thiết lập được mô hình nghiên cứu nâng cao năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển, thể hiện qua mối quan hệ (tương quan) giữa cơ cấu vốn và hiệu quả tài chính, cũng như giữa khả năng thanh toán (đảm bảo an toàn

vốn) và hiệu quả tài chính với mục đích tối đa hóa lợi nhuận cho các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

Thứ hai, luận án đã đánh giá năng lực tài chính các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam thông qua lựa chọn mẫu 9 doanh nghiệp cảng biển niêm yết trên Sàn Giao dịch chứng khoán có quy mô vốn lớn, vừa có hoạt động kinh doanh khai thác cảng vừa có cảng biển và được coi là trọng điểm của từng khu vực; sử dụng mô hình nghiên cứu nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển để phân tích mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đến hiệu quả tài chính, đồng thời tìm ra một cấu trúc vốn hợp lý và khả năng thanh toán tối ưu cho các doanh nghiệp cảng biển, trên cơ sở đó xây dựng hai bảng đánh giá xếp hạng năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

Thứ ba, luận án đã đưa ra một hệ thống các giải pháp đồng bộ, khả thi và các kiến nghị đề xuất với Chính phủ nhằm nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam. Các giải pháp được đề xuất có thể được sử dụng là cơ sở khoa học, là những tài liệu tham khảo trong việc xây dựng chiến lược phát triển cũng như hoàn thiện quản lý hoạt động của các doanh nghiệp cảng biển.

Kết quả nghiên cứu của luận án có thể áp dụng trong các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam để nâng cao được năng lực tài chính của mình nhờ tìm ra được các kênh huy động vốn đầu tư có lợi thế nhất với chi phí huy động thấp, tăng cường an ninh tài chính và nâng cao khả năng sinh lời cho doanh nghiệp cảng biển.

CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN VỀ TÀI CHÍNH, NĂNG LỰC TÀI CHÍNH CỦA DOANH NGHIỆP CẢNG BIỂN VIỆT NAM

1.1. Cơ sở lý luận về tài chính, năng lực tài chính của doanh nghiệp và năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

1.1.1. Khái niệm về tài chính doanh nghiệp

Theo điểm 7 điều 4 Luật doanh nghiệp 2014: “Doanh nghiệp là tổ chức có tên riêng, có tài sản, có trụ sở giao dịch, được đăng ký thành lập theo quy định của pháp luật nhằm mục đích kinh doanh”. Để tiến hành bất kỳ hoạt động sản xuất kinh doanh nào thì các doanh nghiệp phải có một lượng vốn ban đầu nhất định được huy động từ các nguồn khác nhau như: Vốn chủ sở hữu, vốn do nhận góp vốn liên doanh liên kết, vốn huy động được từ việc phát hành chứng khoán hoặc vay của ngân hàng...Số vốn ban đầu đó sẽ được đầu tư vào các mục đích khác nhau như: Xây dựng nhà xưởng, mua sắm máy móc thiết bị, vật tư và thuê nhân công...Như vậy, số vốn này khi phân phối cho các mục đích khác nhau thì hình thái của nó không còn giữ nguyên dưới dạng tiền tệ như ban đầu mà đã biến đổi sang hình thái khác là những hiện vật như nhà xưởng, máy móc thiết bị, đối tượng lao động [48, tr.5].

Quá trình phân chia và biến đổi hình thái của vốn như vậy được gọi là quá trình lưu thông thứ nhất của quá trình sản xuất kinh doanh. Quá trình tiếp theo là sự kết hợp của các yếu tố vật chất nói trên để tạo ra một dạng vật chất mới là sản phẩm dở dang, kết thúc quá trình này thì thành phẩm mới được xuất hiện. Đây chính là quá trình thứ hai: Sản xuất sản phẩm. Sản phẩm của doanh nghiệp sau khi được sản xuất ra thì sẽ mang đi tiêu thụ và như vậy vốn dưới dạng thành phẩm sẽ trở lại hình thái tiền tệ ban đầu thông qua khoản thu bán hàng của doanh nghiệp. Quá trình vận động như vậy lặp đi lặp lại liên tục và có tính chất chu kỳ. Chính nhờ sự vận động biến đổi hình thái như trên của vốn tạo ra quá trình sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp.

Tóm lại, quá trình vận động của vốn, hay cũng chính là quá trình sản xuất kinh doanh diễn ra được là nhờ hệ thống các mối quan hệ của doanh nghiệp với

môi trường xung quanh nó. Hệ thống các mối quan hệ đó rất phức tạp, đan xen lẫn nhau và chia thành các nhóm cơ bản sau:

Nhóm 1: Các mối quan hệ giữa doanh nghiệp và Nhà nước. Đây là mối quan hệ nộp, cấp. Nhà nước có thể cấp vốn, góp vốn cho doanh nghiệp. Doanh nghiệp có trách nhiệm nộp các khoản nghĩa vụ đối với Ngân sách Nhà nước.

Nhóm 2: Các mối quan hệ giữa doanh nghiệp và các tổ chức, cá nhân khác ở các thị trường. Đây là các quan hệ trong việc mua bán, trao đổi hàng hóa, sản phẩm ở thị trường hàng hóa; mua bán trao đổi quyền sử dụng sức lao động ở thị trường lao động hoặc trao đổi mua bán quyền sử dụng vốn ở thị trường tài chính.

Nhóm 3: Các mối quan hệ phát sinh trong nội bộ của doanh nghiệp. Đây là các quan hệ chuyển giao vốn, quan hệ trong việc thu hộ, chi hộ giữa các bộ phận trong một doanh nghiệp. Đây cũng chính là quan hệ giữa doanh nghiệp và cán bộ công nhân viên như: việc thanh toán lương, thưởng, vay, lãi vay...

Tuy nhiên hệ thống các mối quan hệ trên đều có điểm chung là:

- Đó là những mối quan hệ kinh tế, những quan hệ liên quan đến công việc tạo ra sản phẩm và giá trị mới cho doanh nghiệp.

- Chúng đều được biểu hiện dưới hình thái tiền tệ thông qua đồng tiền để đo lường, đánh giá.

- Chúng đều nảy sinh trong quá trình tạo ra và phân chia các quỹ tiền tệ của doanh nghiệp.

Chỉ cần một sự mất cân đối hoặc sự phá vỡ của một trong những mối quan hệ trên thì quá trình vận động biến đổi hình thái của vốn có thể bị đình trệ, quá trình sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp vì thế mà sẽ bị đảo lộn thậm chí có thể dẫn đến phá sản. Hệ thống các mối quan hệ như vậy được coi là tài chính của doanh nghiệp.

Tóm lại, tài chính doanh nghiệp là các quan hệ kinh tế trong phân phối các nguồn tài chính gắn liền với quá trình tạo lập và sử dụng quỹ tiền tệ trong hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp nhằm đạt được những mục tiêu nhất định [48].

1.1.2. Khái niệm về năng lực tài chính của doanh nghiệp

Theo giáo trình Quản trị tài chính (TS. Lưu Thị Hương, TS. Vũ Duy Hào, Trường Đại học Kinh tế Quốc dân, 2009), tài chính là một phạm trù kinh tế, phản ánh các quan hệ phân phối của cải xã hội dưới hình thức giá trị; phát sinh trong quá trình tạo lập, phân phối và sử dụng các quỹ tiền tệ của các chủ thể trong nền kinh tế nhằm đạt được các mục tiêu nhất định.

Theo Từ điển Tiếng Việt, “năng lực” là khả năng đủ để làm một công việc hay là những điều kiện được tạo ra hoặc vốn có để thực hiện một hoạt động nào đó.

Kết hợp hai khái niệm trên, có thể hiểu năng lực tài chính của một doanh nghiệp là khả năng đảm bảo về nguồn lực tài chính cho doanh nghiệp đó. Một doanh nghiệp có đủ năng lực tài chính là doanh nghiệp có khả năng đảm bảo vốn để tiến hành các hoạt động đầu tư, hoạt động sản xuất kinh doanh hướng tới việc đạt được mục tiêu tối đa hóa lợi nhuận và giá trị doanh nghiệp.

Theo Luận án tiến sĩ: “*Các giải pháp nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp nhỏ và vừa ở Việt Nam hiện nay*” của tác giả Phạm Thị Vân Anh (Học viện Tài chính, 2012), năng lực tài chính là khả năng đảm bảo nguồn lực tài chính của doanh nghiệp nhằm đạt được mục tiêu của doanh nghiệp đề ra.

Nội hàm khái niệm này trước hết được hiểu là khả năng huy động vốn để đáp ứng cho các hoạt động của doanh nghiệp. Nội dung thứ hai trong hàm ý khái niệm về năng lực tài chính doanh nghiệp là khả năng đảm bảo an toàn tài chính doanh nghiệp.

Đứng trên phương diện các tổ chức tài chính trung gian, theo luận án tiến sĩ kinh tế “*Năng lực tài chính của các NHTM Việt Nam*” của tác giả Phan Thị Hằng Nga (Trường Đại học Ngân hàng Thành phố Hồ Chí Minh, 2013) cho rằng năng lực tài chính của ngân hàng không chỉ là nguồn lực tài chính đảm bảo cho hoạt động kinh doanh của ngân hàng mà còn là khả năng khai thác, quản lý và sử dụng các nguồn lực đó phục vụ hiệu quả cho hoạt động kinh doanh của ngân hàng. Như

vậy năng lực tài chính không chỉ thể hiện sức mạnh hiện tại mà còn thể hiện tiềm năng, sức mạnh, triển vọng và xu hướng phát triển tài chính trong tương lai [59].

Trên cơ sở kế thừa các nghiên cứu, lý luận trên, tác giả xây dựng khái niệm về năng lực tài chính doanh nghiệp như sau:

Năng lực tài chính là thuật ngữ mô tả khả năng tài chính của doanh nghiệp. Khả năng đó được phản ánh thông qua việc tối ưu hóa hai nhóm yếu tố chính là cơ cấu vốn và đảm bảo an toàn vốn nhằm mục đích tạo ra lợi nhuận cao và ổn định giúp doanh nghiệp phát triển bền vững, lâu dài.

Từ khái niệm trên, có thể thấy rằng, yêu cầu đặt ra đối với hệ thống chỉ tiêu phản ánh năng lực tài chính phải bao gồm: (1) Phản ánh đúng bản chất của khái niệm năng lực tài chính là không chỉ giúp doanh nghiệp hoạt động hiệu quả trong ngắn hạn mà còn hướng đến phát triển ổn định, bền vững trong tương lai; (2) Đáp ứng được mục đích so sánh, đánh giá giữa các doanh nghiệp; (3) Có thể thu thập được số liệu thống kê, tính toán được; (4) Phù hợp với các thể lệ quốc tế về nguyên tắc tài chính – kế toán, thống kê.

Trên cơ sở đó, tác giả đưa ra ba tiêu chí thể hiện năng lực tài chính doanh nghiệp: Cơ cấu vốn hợp lý để phục vụ cho hoạt động sản xuất kinh doanh, khả năng đảm bảo an toàn tài chính và khả năng sinh lời của doanh nghiệp.

Trong đó, tiêu chí cơ cấu vốn hợp lý được thể hiện thông qua các thước đo cụ thể như: Tổng nguồn vốn, tỷ suất nợ, tỷ suất tự tài trợ, tỷ trọng tài sản dài hạn so với tổng tài sản. Khả năng đảm bảo an toàn tài chính được thể hiện thông qua các hệ số phản ánh khả năng thanh toán ngắn hạn, khả năng thanh toán nhanh, khả năng thanh toán tức thời. Đánh giá khả năng sinh lời của doanh nghiệp thông qua hai chỉ tiêu chính: Tỷ suất sinh lời trên tổng tài sản (ROA), tỷ suất sinh lời của vốn chủ sở hữu (ROE).

1.1.3. Năng lực tài chính doanh nghiệp cảng biển

1.1.3.1. Khái niệm cảng biển

Theo điều 59 chương V Bộ luật Hàng hải Việt Nam: Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng và lắp

đặt trang thiết bị cho tàu biển ra, vào hoạt động để bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác.

Theo Từ điển Bách khoa 1995: Cảng biển là khu vực đất và nước ở biển có những công trình xây dựng và trang thiết bị phục vụ cho tàu thuyền cập bến, bốc dỡ hàng hóa, khách hàng lên xuống, sửa chữa phương tiện vận tải biển, bảo quản hàng hóa và thực hiện các công việc khác phục vụ quá trình vận tải đường biển. Cảng có cầu cảng, đường vận chuyển có thể là đường sắt, đường bộ, kho hàng, xưởng sửa chữa.

Theo quan điểm hiện đại: Cảng biển không phải là điểm cuối hoặc kết thúc của quá trình vận tải mà là điểm luân chuyển hàng hóa và hành khách. Nói cách khác, cảng như một mắt xích trong dây chuyền vận tải.

Theo sách "Quy hoạch cảng", Nhà xuất bản Xây dựng Hà Nội 2010: Cảng là tập hợp các hạng mục công trình và thiết bị để đảm bảo cho tàu neo đậu và xếp dỡ hàng hóa giữa các phương thức vận tải đường thủy, sắt, bộ.

Như vậy có thể kết luận: Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, nơi xây dựng các công trình như luồng tàu, đê chắn sóng, cầu cảng, kho bãi, nhà xưởng... và lắp đặt thiết bị phục vụ cho tàu biển ra vào hoạt động để bốc dỡ hàng hóa đón trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác phục vụ quá trình vận tải đường biển[30].

Thuật ngữ "cảng biển" không phải lúc nào cũng đồng nghĩa với việc vị trí của cảng phải đặt ở vị trí cửa biển hay ven biển mà có thể nằm sâu trong các cửa sông, nhưng phải có luồng vào cảng tiếp nhận được tàu biển.

Theo Luật Hàng hải Việt Nam nếu dựa theo quy mô và tầm quan trọng thì cảng biển được phân loại thành các loại sau đây:

- Cảng biển loại I là cảng 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 và địa phương.

- Cảng biển loại III là cảng biển có quy mô nhỏ, phục vụ cho hoạt động của doanh nghiệp.

Cảng biển có một hoặc nhiều bến cảng. Bến cảng có một hoặc nhiều cầu cảng. Một cảng biển sẽ bao gồm hai khu vực: vùng đất cảng và vùng nước cảng. Mỗi bến cảng, tùy thuộc vào chức năng của chúng được thiết kế cho phù hợp với loại hàng mà bến cảng đó phục vụ như: bến chuyên dụng bốc dỡ hàng rời, bến chuyên dụng bốc dỡ hàng lỏng, bến chuyên dụng bốc dỡ hàng container [30].

1.1.3.2. Khái niệm doanh nghiệp cảng biển

Theo mục 7 điều 4 Luật doanh nghiệp 2014, điều 3 Nghị định số 37/2017 ND – CP về Điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển và Nghị định số 147/2018/ND – CP Sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định về điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực Hàng hải: Doanh nghiệp cảng biển là một tổ chức kinh tế, có tài sản và tên riêng, có trụ sở giao dịch ổn định, được cấp giấy đăng ký kinh doanh khai thác cảng biển theo quy định của pháp luật để thực hiện các hoạt động khai thác cảng biển.

Cũng theo điều 6 của Nghị định này: Doanh nghiệp cảng biển phải được thành lập theo quy định của pháp luật về doanh nghiệp và phải đáp ứng những điều kiện về tổ chức bộ máy và nhân lực như sau:

Về tổ chức bộ máy: Doanh nghiệp cảng biển phải có bộ phận quản lý hoạt động kinh doanh khai thác cảng biển, có bộ phận quản lý an ninh Hàng hải theo quy định, có bộ phận hoặc người làm công tác an toàn, vệ sinh lao động theo quy định của Pháp luật.

Về nhân lực: Người phụ trách bộ phận quản lý hoạt động kinh doanh khai thác cảng biển phải tốt nghiệp đại học trở lên thuộc một trong các chuyên ngành Hàng hải, kinh tế hoặc thương mại và có kinh nghiệm trong lĩnh vực kinh doanh, khai thác cảng biển 05 năm trở lên; cán bộ an ninh cảng biển được đào tạo, huấn luyện và cấp chứng chỉ theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phù hợp với Bộ luật quốc tế về an ninh tàu biển và bến cảng (ISPS Code); người phụ trách về an toàn, vệ sinh lao động của cảng biển cũng phải được đào tạo, tập huấn

và được cấp chứng nhận về phòng chống cháy, chữa cháy; an toàn vệ sinh lao động theo quy định.

1.1.3.3. Khái niệm năng lực tài chính doanh nghiệp cảng biển

Vì tài chính doanh nghiệp có vị trí quan trọng trong nền kinh tế quốc dân, nên đã có rất nhiều công trình nghiên cứu liên quan đến tài chính doanh nghiệp. Tuy nhiên, nghiên cứu sâu về năng lực tài chính, đặc biệt là đánh giá về năng lực tài chính các doanh nghiệp cảng biển trong bối cảnh hiện nay thì chưa có công trình khoa học nào đề cập.

Năng lực tài chính doanh nghiệp cảng biển là thuật ngữ mô tả khả năng tài chính của doanh nghiệp cảng biển, như vậy năng lực tài chính không chỉ thể hiện sức mạnh hiện tại mà còn thể hiện tiềm năng, triển vọng và xu hướng phát triển tài chính trong tương lai của doanh nghiệp cảng biển đó. Tuy nhiên, trong phạm vi nghiên cứu về nội dung của luận án, tác giả chỉ nghiên cứu khả năng tài chính hiện tại của các doanh nghiệp cảng biển. Vì vậy, tác giả đưa ra khái niệm năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển như sau:

Năng lực tài chính doanh nghiệp cảng biển là thuật ngữ mô tả khả năng tài chính của doanh nghiệp cảng biển đó. Khả năng này được phản ánh thông qua cơ cấu vốn hợp lý để phục vụ cho hoạt động kinh doanh, khả năng đảm bảo an toàn tài chính và khả năng sinh lời của một doanh nghiệp cảng biển.

1.1.3.4. Đặc điểm của doanh nghiệp cảng biển và đặc điểm năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển

Các doanh nghiệp cảng biển có thể coi là những doanh nghiệp sản xuất kinh doanh đặc thù bởi lẽ ngành cảng biển là một trong những ngành trọng điểm quốc gia, đòi hỏi các doanh nghiệp phải có tiềm lực tài chính mạnh và có những lợi thế kinh doanh nhất định. Xuất phát từ những đặc thù đó, cấu trúc tài chính của các doanh nghiệp cảng biển cũng có sự khác biệt nhất định với các doanh nghiệp thông thường khác: Quy mô vốn lớn, yêu cầu tỷ trọng tài sản dài hạn cao, thời gian khấu hao của tài sản cố định dài, vì thế dòng tiền hoạt động đầu tư của các doanh nghiệp trong ngành chủ yếu để mua sắm các trang thiết bị, máy móc. Các

doanh nghiệp cảng biển không có sản phẩm dở dang, cũng không có sản phẩm lưu trữ chờ phân phối như các doanh nghiệp sản xuất khác. Hàng tồn kho ở cảng thường là vật tư, phụ tùng thay thế, nhiên liệu... chủ yếu dùng cho phương tiện, thiết bị xếp dỡ, tỷ trọng rất nhỏ và không ảnh hưởng đến năng lực tài chính của cảng. Do đó việc đánh giá năng lực tài chính cũng như giải pháp nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam mà nghiên cứu sinh đề xuất trong luận án cũng dựa trên những đặc thù riêng này.

Một doanh nghiệp cảng biển có những đặc điểm riêng sau:

- *Về điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển*: Doanh nghiệp cảng biển phải được thành lập theo quy định của pháp luật, các điều kiện về tổ chức bộ máy và nhân lực, điều kiện về cơ sở vật chất, trang thiết bị phải tuân theo Luật doanh nghiệp 2014, Nghị định số 37/2017/NĐ – CP về Điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển và Nghị định số 147/2018/NĐ – CP về Sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định về điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực Hàng hải, phải tuân theo các quy định, các công ước quốc tế mà quốc gia có doanh nghiệp cảng biển đó là thành viên.

- *Về sản phẩm của các doanh nghiệp cảng biển*: Hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp cảng biển được thể hiện dưới dạng cung cấp các dịch vụ, tạo ra giá trị gia tăng cho hàng hóa mà không có tác động dẫn đến thay đổi cấu trúc, kết cấu chất lượng hàng hóa; còn các doanh nghiệp dịch vụ thông thường cũng tạo ra các dịch vụ nhưng chỉ để thỏa mãn nhu cầu của khách hàng sử dụng dịch vụ.

- *Về tài chính*: Cảng biển thường được xây dựng ở những vị trí đắc địa, thuận lợi. Do đó, việc yếu tố nước ngoài tham gia vào hoạt động kinh doanh cảng biển thường bị hạn chế, trường hợp doanh nghiệp cảng là doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài kinh doanh dịch vụ xếp dỡ container thuộc các dịch vụ hỗ trợ vận tải biển, nhà đầu tư nước ngoài được góp vốn theo quy định của pháp luật, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không được vượt quá 50% vốn điều lệ của doanh nghiệp.

Cảng biển phát triển là tiền đề, tạo đà phát triển để hình thành nên các trung tâm sản xuất, trung tâm công nghiệp lớn. Do đó, trong khi các doanh nghiệp thông thường luôn đặt lợi ích về kinh tế - lợi nhuận lên hàng đầu thì đối với các doanh nghiệp cảng biển lợi ích về xã hội và môi trường cũng đóng vai trò đáng kể trong mục tiêu hoạt động và phát triển.

1.2. Lợi ích của việc nâng cao năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

1.2.1. Tối đa hóa giá trị và đạt được mục tiêu tăng trưởng của cảng biển

Khi năng lực tài chính được nâng cao, cảng biển sẽ có cơ hội tiếp cận nhiều nguồn vốn với chi phí huy động thấp, giảm bớt gánh nặng trả lãi cho cảng, vì vậy khả năng thanh toán cũng tốt hơn góp phần đảm bảo an ninh tài chính cho cảng. Bên cạnh đó việc sử dụng vốn có hiệu quả sẽ giúp các doanh nghiệp cảng có thể đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giúp nâng cao chất lượng dịch vụ đối với khách hàng, từ đó mở rộng quy mô cũng đồng nghĩa với việc giá trị của doanh nghiệp cảng biển ngày càng tăng lên, đảm bảo tốt cho mục tiêu tăng trưởng của cảng.

1.2.2. Tăng cường khả năng đối phó với những biến động của nền kinh tế

Nền kinh tế luôn biến động không ngừng và tính phức tạp của biến động kinh tế ngày càng tăng lên khi quy mô hội nhập kinh tế quốc tế Việt Nam đã tăng từ cấp khu vực lên toàn cầu. Những biến động đó có thể tạo ra cơ hội và những thách thức không nhỏ đối với các doanh nghiệp cảng biển.

Hiện nay, sự sàng lọc khốc liệt của thị trường cộng với khó khăn chung của nền kinh tế khiến các doanh nghiệp cảng biển luôn phải đối mặt với tình trạng thiếu vốn, hiệu quả sinh lời giảm. Vì vậy việc nâng cao năng lực tài chính là cách tốt nhất giúp các doanh nghiệp cảng biển có thể đảm bảo an ninh tài chính, đối phó với những khó khăn hiện nay.

1.2.3. Nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp cảng biển trong thời kỳ hội nhập kinh tế quốc tế

Năng lực tài chính là một vấn đề sống còn của doanh nghiệp, được đo lường bằng các chỉ tiêu tài chính và là kết quả của quá trình phấn đấu lâu dài của doanh

nghiệp. Việc gia tăng năng lực tài chính là mục tiêu hoạt động của doanh nghiệp để tồn tại và nâng cao năng lực cạnh tranh trong và ngoài nước.

Việt Nam đang thực hiện lộ trình mở cửa hội nhập với nền kinh tế thế giới và khu vực, trong đó có lộ trình cạnh tranh và hội nhập trong ngành Hàng hải ASEAN, tham gia các cam kết WTO trong vận tải biển để tương lai trở thành thị trường tự do, bình đẳng cho mọi chủ thể kinh doanh, khai thác Hàng hải. Tuy nhiên, năng lực cạnh tranh của cảng biển Việt Nam hiện nay thực sự không thể so sánh với năng lực cạnh tranh quá mạnh mẽ của các quốc gia có ngành Hàng hải phát triển khác trên thị trường quốc tế [25].

Vì vậy, hội nhập quốc tế đã và đang buộc các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam phải có một nguồn lực tài chính vững mạnh, khả năng huy động và sử dụng vốn thực sự có hiệu quả thì mới có thể đủ sức đứng vững trên thương trường quốc tế.

1.3. Các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực tài chính doanh nghiệp cảng biển gồm 2 nhóm: nhân tố chủ quan và nhân tố khách quan. Trong đó yếu tố chủ quan là các yếu tố thuộc bản thân doanh nghiệp cảng biển, doanh nghiệp cảng biển đó có thể kiểm soát hoặc điều chỉnh được nó, các yếu tố khách quan là các yếu tố mà doanh nghiệp không thể điều chỉnh và kiểm soát được nhưng có thể kiến nghị.

1.3.1. Các nhân tố chủ quan ảnh hưởng đến năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Nhân tố chủ quan ảnh hưởng đến năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển chính là các yếu tố thuộc tiềm năng của doanh nghiệp bao gồm: Tiềm năng về con người và những tiềm lực vô hình, cụ thể:

- **Tiềm năng về con người:** Thể hiện qua trình độ tổ chức quản lý của Ban lãnh đạo. Nghĩa là người phụ trách bộ phận quản lý hoạt động kinh doanh khai thác cảng biển phải có kiến thức, kinh nghiệm có khả năng đáp ứng cao yêu cầu của doanh nghiệp cảng biển, hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ được giao. Bên cạnh

đội ngũ cán bộ của doanh nghiệp trung thành luôn hướng về doanh nghiệp có khả năng chuyên môn hoá cao, lao động giỏi có khả năng đoàn kết, năng động biết tận dụng và khai thác các cơ hội kinh doanh.

- **Tiềm lực vô hình:** Là các yếu tố tạo nên uy tín, thương hiệu của doanh nghiệp càng biểu trên thị trường, tiềm lực vô hình thể hiện qua hệ thống cơ sở hạ tầng đồng bộ, trang thiết bị công nghệ tiên tiến hiện đại, sự đúng đắn của các mục tiêu kinh doanh và khả năng kiểm soát trong quá trình thực hiện mục tiêu. Nhân tố này có ý nghĩa rất quan trọng đối với sự phát triển và thành công trong kinh doanh của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

1.3.2. Các nhân tố khách quan ảnh hưởng đến năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Nhân tố khách quan là các nhân tố mà doanh nghiệp cảng biển không thể kiểm soát được nhưng nó có thể ảnh hưởng tích cực hay tiêu cực đến năng lực tài chính của doanh nghiệp đó. Các nhân tố khách quan ảnh hưởng đến năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam gồm:

- Cơ chế chính sách của Nhà nước

Vận tải biển là ngành kinh tế chịu khá nhiều rủi ro về luật pháp bởi vì đây là ngành liên quan đến môi trường luật pháp của nhiều quốc gia. Vì vậy, sự ổn định về chính trị và luật pháp của các quốc gia có ảnh hưởng rất lớn đến sức cạnh tranh cũng như năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển. Nếu hệ thống chính trị ổn định sẽ tạo điều kiện mở rộng quan hệ thương mại với các quốc gia khác và như vậy nhu cầu vận tải hàng hóa sẽ tăng lên, lượng hàng hóa thông qua cảng tăng tạo điều kiện cho cảng biển phát triển.

Ở Việt Nam, luật và các văn bản dưới luật đang được hoàn thiện, sự thay đổi về mặt chính sách luôn có thể xảy ra và khi xảy ra sẽ ảnh hưởng rất lớn tới hoạt động quản trị và kinh doanh của các doanh nghiệp trong ngành vận tải biển.

Đối với các doanh nghiệp cảng biển, yếu tố luật pháp ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp được thể hiện trong Hiến pháp, Luật Hàng hải, Luật Hàng không, Luật Vận tải thủy nội địa, Luật doanh nghiệp... Tất cả các văn

bản pháp luật trên tạo ra các hành lang pháp lý cho các doanh nghiệp cảng biển hoạt động. Nếu hệ thống pháp luật trên thống nhất với nhau, phù hợp với các thông lệ, tập quán và các Công ước quốc tế thì sẽ tạo cho các doanh nghiệp cảng biển có cơ sở pháp lý vững chắc trong việc tạo vốn đầu tư khai thác và nâng cao khả năng tự chủ tài chính của mình.

Ngoài ra, ngành vận tải biển còn chịu ảnh hưởng từ những chính sách của nhà nước như định hướng phát triển ngành Hàng hải, định hướng phát triển cảng biển Việt Nam...

- Mô hình quản lý cảng biển

Hiện nay, các cảng biển trên thế giới đang được quản lý theo 4 mô hình: Cảng dịch vụ công, cảng công cụ, chủ cảng, cảng tư nhân và quản lý tổ chức cảng biển theo cơ quan chính quyền trung ương, địa phương, tư nhân hay chính quyền cảng. Hiện nay, tại Việt Nam đang áp dụng nhiều loại mô hình quản lý cảng biển, nhưng không mô hình nào thể hiện rõ nét cho đặc trưng cả 4 mô hình trên [41]. Nhìn chung, có thể thấy như sau:

- Mô hình cảng dịch vụ công: Nhà nước đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng cảng biển, mua sắm trang, thiết bị và giao cho công ty 100% vốn Nhà nước (công ty TNHH một thành viên) trực tiếp quản lý khai thác cảng. Công ty được cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng vùng đất, vùng nước, giao quản lý toàn bộ kết cấu hạ tầng bến cảng, trang thiết bị trong cảng (ví dụ như: Công ty cổ phần Cảng Sài Gòn, Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng...).

- Mô hình chủ cảng: Nhà nước nắm quyền sử dụng vùng đất, vùng nước, đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng bến cảng, tổ chức cho thuê khai thác, mô hình này được thực hiện tại cảng Cái Lân - Quảng Ninh. Tuy nhiên, đơn vị thuê khai thác là Công ty TNHH MTV Cảng Quảng Ninh thuê không qua đấu thầu rộng rãi mà qua chỉ định. Hiện nay, khu Cái Mép - Thị Vải đang được đầu tư xây dựng và sẽ triển khai đúng mô hình chủ cảng nhưng hiện đang gặp khó khăn do nền kinh tế vẫn bị ảnh hưởng bởi khủng hoảng.

- Mô hình cảng tư nhân: Nhiều công ty tư nhân được cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng vùng đất, vùng nước, tự đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng cảng biển và tự tổ chức quản lý khai thác cảng biển. Ở nước ta, ngoài công ty tư nhân Việt Nam còn có công ty nước ngoài đầu tư trực tiếp hoặc qua liên doanh, liên kết, góp vốn qua cổ phần [41].

Tóm lại, mỗi một doanh nghiệp cảng áp dụng theo mô hình nào thì nó sẽ ảnh hưởng tương ứng đến năng lực tài chính của chính doanh nghiệp cảng biển đó.

- Vị trí địa lý của các doanh nghiệp cảng biển

Đối với cảng biển, vị trí địa lý là nhân tố rất quan trọng ảnh hưởng đến năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển. Đây còn là căn cứ để giới đầu tư đưa ra quyết định có nên đầu tư khai thác cảng biển hay không? Từ đó lựa chọn vị trí, bố trí định hướng các thành phần chính của cảng như luồng tàu, đê chắn sóng, khu nước, bến cảng... và tổng mức đầu tư.

Vị trí địa lý bao gồm các yếu tố sau: điều kiện khí tượng (gió, nhiệt độ, mưa và độ ẩm); điều kiện thủy – hải văn (sóng, thủy triều, dòng chảy, vận chuyển bùn cát, dao động mực nước...); điều kiện địa hình, diện mạo, độ sâu tự nhiên của khu nước; điều kiện địa chất...

Nếu không đánh giá hết các điều kiện trên hoặc đánh giá không đầy đủ sẽ dẫn đến hoặc lãng phí hoặc gây sự cố nghiêm trọng cho công trình. Ví dụ cảng Tsear ở Brazil phải chấm dứt hoạt động sau 17 năm khai thác vì bị bồi đắp hoàn toàn dòng, nguyên nhân chính là không đánh giá hết độ sa bồi vùng biển xây dựng cảng [25].

1.4. Các nhóm chỉ tiêu đánh giá năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển

Theo khái niệm: Năng lực tài chính doanh nghiệp cảng biển là thuật ngữ mô tả khả năng tài chính của doanh nghiệp cảng biển đó. Khả năng này được phản ánh thông qua cơ cấu vốn hợp lý để phục vụ cho hoạt động kinh doanh, khả năng thanh toán và khả năng sinh lời của một doanh nghiệp cảng biển. Vì vậy, để đánh giá năng lực tài chính, tác giả xây dựng nên các nhóm chỉ tiêu sau:

1.4.1. Nhóm chỉ tiêu phản ánh cơ cấu vốn

Cơ cấu vốn được hiểu là thành phần và tỷ trọng của từng nguồn vốn so với tổng nguồn vốn trong doanh nghiệp cảng biển.

Theo cách thông thường nhất, cơ cấu vốn được phân loại thành:

Nguồn vốn chủ sở hữu: là nguồn của chủ doanh nghiệp, doanh nghiệp có quyền chiếm hữu, sử dụng và định đoạt đối với nguồn vốn đó

Vốn chủ sở hữu = Vốn bỏ ra ban đầu + Phần hình thành từ kết quả kinh doanh

Vốn ban đầu: được hình thành từ nhiều nguồn khác nhau, tùy thuộc vào loại hình doanh nghiệp

Nợ phải trả: là khoản nợ của doanh nghiệp phải có trách nhiệm hoàn trả, doanh nghiệp chỉ có quyền sử dụng (không có quyền chiếm hữu và định đoạt) gồm các khoản vay và các khoản phải trả như: thuế phải trả cho nhà nước, phải trả nhà cung cấp,...

Theo đó, các nhân tố ảnh hưởng tới cơ cấu vốn bao gồm:

Sự ổn định của doanh thu và lợi nhuận: nếu doanh thu và lợi nhuận ổn định thì doanh nghiệp có thể vay nợ nhiều hơn do có điều kiện trả nợ tốt.

Đặc điểm kinh tế của ngành (ngành có chu kỳ kinh doanh ngắn: các ngành dịch vụ và thương mại có thể vay vốn nhiều hơn vì có nguồn trả nợ sẽ nghiêng về vốn vay nhiều hơn)

Ngoài các nhân tố trên, cơ cấu vốn của doanh nghiệp còn chịu ảnh hưởng của một số nhân tố khác: cơ cấu tài sản (doanh nghiệp có nhu cầu nhiều về tài sản cố định sẽ có xu hướng cần nhiều vốn chủ sở hữu); mức doanh lợi vốn và lãi suất huy động vốn; lợi nhuận của lãi vay; mức độ chấp nhận rủi ro của người lãnh đạo... Trong kinh doanh, doanh nghiệp thường theo đuổi cơ cấu vốn tối ưu để đảm bảo khả năng sinh lời của vốn chủ sở hữu, giảm rủi ro về tài chính của doanh nghiệp.

Cơ cấu vốn có ảnh hưởng đến giá trị doanh nghiệp, việc duy trì một tỷ lệ nợ cao sẽ ảnh hưởng tiêu cực đến hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp. Nghiên cứu

của R. Zeitun và G. G. Tian (2007) nói lên tổng nợ/tổng vốn chủ sở hữu có tác động tiêu cực đến hiệu quả hoạt động. Đồng thời nghiên cứu của Ong Tze San (2009) nghiên cứu về cấu trúc vốn đến hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp, đã đưa ra kết luận rằng tỷ lệ nợ có ảnh hưởng tiêu cực đối với lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu.

Để nghiên cứu cơ cấu vốn của một doanh nghiệp cảng biển có hợp lý hay không, tác giả sử dụng các chỉ tiêu sau:

1.4.1.1. Tổng nguồn vốn

Nguồn vốn là những quan hệ tài chính mà thông qua đó doanh nghiệp cảng biển có thể khai thác huy động một số tiền nhất định để đầu tư tài sản cho đơn vị. Nguồn vốn cho biết tài sản của doanh nghiệp này do đâu mà có và doanh nghiệp phải có những trách nhiệm kinh tế, pháp lý gì đối với tài sản đó. Tại một thời điểm nhất định, tổng giá trị nguồn vốn là biểu hiện bằng tiền của tổng giá trị tài sản.

Toàn bộ tài sản của doanh nghiệp có thể được hình thành từ hai nguồn là nguồn vốn chủ sở hữu và nợ phải trả.

$$\text{Tổng nguồn vốn} = \text{Tổng nguồn vốn chủ sở hữu} + \text{Tổng nợ phải trả} \quad (1.1)$$

1.4.1.2. Tỷ suất tự tài trợ

Tỷ suất tự tài trợ là chỉ tiêu phản ánh khả năng tự đảm bảo về mặt tài chính và mức độ độc lập về mặt tài chính của doanh nghiệp. Chỉ tiêu này cho biết trong tổng nguồn vốn tài trợ tài sản doanh nghiệp, nguồn vốn chủ sở hữu chiếm bao nhiêu phần trăm [48].

$$\text{Tỷ suất tự tài trợ} = \frac{\text{Nguồn vốn chủ sở hữu}}{\text{Tổng Tài sản}} \quad (1.2)$$

Chỉ tiêu này thể hiện mức độ độc lập về mặt tài chính của doanh nghiệp. Hầu hết tài sản mà các doanh nghiệp cảng biển hiện có đều được đầu tư bằng số vốn của mình, nếu vốn chủ sở hữu nhiều doanh nghiệp sẽ tự chủ hơn nhưng cũng có nghĩa là doanh nghiệp chưa tận dụng đòn bẩy tài chính nhiều.

1.4.1.3. Tỷ suất nợ

Tỷ suất nợ là một tỷ số tài chính đo lường năng lực sử dụng và quản lý nợ của doanh nghiệp. Tỷ số này cho biết có bao nhiêu phần trăm tài sản của doanh nghiệp là từ đi vay. Qua đây biết được khả năng tự chủ tài chính của doanh nghiệp.

$$\text{Chỉ Tỷ suất nợ} = \frac{\text{Nợ phải trả}}{\text{Tổng Tài sản}} \quad (1.3)$$

Chỉ tiêu này cho biết tại thời điểm nghiên cứu doanh nghiệp có 1 đồng tài sản thì có bao nhiêu đồng được đầu tư từ nợ phải trả. Chỉ tiêu này càng thấp thì mức độ tự chủ tài chính của doanh nghiệp càng cao. Đây là chỉ tiêu rất quan trọng đối với các tổ chức tín dụng khi đưa ra quyết định có nên cho doanh nghiệp cạnh này vay nữa hay không [48].

1.4.1.4. Tỷ trọng tài sản dài hạn so với tổng tài sản

Chỉ tiêu này giúp cho việc đánh giá tình hình biến động tăng giảm của tài sản dài hạn so với tổng tài sản để xem xét mức độ phù hợp với ngành nghề cạnh tranh hay không. Nhờ đó sẽ biết được mức độ đầu tư vào tài sản dài hạn so với chiến lược phát triển của ngành và chỉ tiêu này có ý nghĩa rất quan trọng khi phân tích đánh giá năng lực tài chính của doanh nghiệp cạnh tranh.

Tài sản dài hạn trong doanh nghiệp bao gồm: TSCĐ, bất động sản trong DN, các khoản đầu tư dài hạn. Các tài sản này được ghi nhận là bất động sản đầu tư khi doanh nghiệp nắm giữ để cho thuê hoặc chờ tăng giá mà không phải để bán trong kỳ hoạt động kinh doanh thông thường hay sử dụng cho hoạt động sản xuất – kinh doanh của doanh nghiệp. Khi xem xét tỷ trọng của bất động sản đầu tư chiếm trong tổng số tài sản, cần liên hệ với các chính sách và chủ trương về kinh doanh bất động sản của doanh nghiệp cũng như hiệu quả kinh doanh lĩnh vực này để đánh giá [45].

$$\text{Tỷ trọng tài sản dài hạn so với tổng tài sản} = \frac{\text{Giá trị tài sản dài hạn}}{\text{Tổng tài sản}} \quad (1.4)$$

1.4.2. Nhóm chỉ tiêu phản ánh khả năng thanh toán

1.4.2.1. Khả năng thanh toán ngắn hạn

Khả năng thanh toán ngắn hạn biểu hiện bằng chỉ tiêu tỷ suất thanh toán ngắn hạn, chỉ tiêu này dùng để đánh giá khả năng thanh toán tạm thời các khoản nợ ngắn hạn của doanh nghiệp. Tỷ suất này cho thấy khả năng đáp ứng các khoản nợ ngắn hạn (phải thanh toán trong vòng một năm hay một chu kỳ kinh doanh) của doanh nghiệp là cao hay thấp. Nếu chỉ tiêu này xấp xỉ bằng 1 thì doanh nghiệp có đủ khả năng thanh toán các khoản nợ ngắn hạn và tình hình tài chính là bình thường hoặc khả quan [48].

$$\text{Tỷ suất thanh toán ngắn hạn} = \frac{\text{Tài sản ngắn hạn}}{\text{Tổng nợ ngắn hạn}} \quad (1.5)$$

Khả năng thanh toán ngắn hạn có vai trò rất quan trọng đối với tình hình tài chính của doanh nghiệp. Nếu khả năng thanh toán ngắn hạn thấp, kéo dài thường xuất hiện dấu hiệu rủi ro tài chính, nguy cơ phá sản có thể xảy ra. Tuy nhiên, nếu công ty duy trì khả năng thanh toán ngắn hạn quá cao cũng có tác động tiêu cực đến hiệu quả tài chính cụ thể: Khi khả năng thanh toán ngắn hạn cao thì đồng nghĩa với việc doanh nghiệp đầu tư quá nhiều vào tài sản ngắn hạn như tiền, hàng tồn kho, phải thu khách hàng (điều này làm tăng chi phí hoạt động như chi phí cơ hội của việc giữ tiền, chi phí lưu kho, chi phí thu nợ ...) hoặc sử dụng ít nguồn nợ ngắn hạn để tài trợ cho tài sản ngắn hạn (không tận dụng được chi phí tài chính thấp của nguồn ngắn hạn hoặc những nguồn không phải trả lãi vay) do đó sẽ làm giảm lợi nhuận và tác động tiêu cực đến hiệu quả tài chính.

1.4.2.2. Khả năng thanh toán nhanh

Khả năng thanh toán nhanh biểu hiện bằng chỉ tiêu tỷ suất thanh toán nhanh dùng để đánh giá khả năng thanh toán nhanh các khoản nợ ngắn hạn của doanh nghiệp.

$$\text{Tỷ suất thanh toán nhanh} = \frac{\text{Tài sản ngắn hạn} - \text{Hàng tồn kho}}{\text{Tổng nợ ngắn hạn}} \quad (1.6)$$

Về nguyên tắc, hệ số này càng cao thì khả năng thanh toán công nợ càng cao và ngược lại. Hệ số này bằng 1 hoặc lớn hơn, cho thấy khả năng đáp ứng thanh toán ngay các khoản nợ ngắn hạn cao, doanh nghiệp sẽ không gặp khó khăn nếu cần phải thanh toán ngay các khoản nợ ngắn hạn. Hơn nữa, nếu hệ số thanh toán nhanh nhỏ hơn hệ số thanh toán hiện thời rất nhiều cho thấy tài sản ngắn hạn phụ thuộc rất lớn vào hàng tồn kho. Trong trường hợp này, tính thanh khoản của tài sản ngắn hạn là tương đối thấp nhưng nếu hệ số này quá cao thì có nghĩa vốn bằng tiền quá nhiều, vòng quay vốn lưu động thấp, hiệu quả sử dụng vốn cũng không cao [46].

1.4.2.3. Khả năng thanh toán tức thời

Khả năng thanh toán tức thời biểu hiện bằng chỉ tiêu tỷ suất thanh toán tức thời.

$$\text{Tỷ suất thanh toán tức thời} = \frac{\text{Tiền và các khoản tương đương tiền+ chứng khoán ngắn hạn}}{\text{Tổng nợ ngắn hạn}} \quad (1.7)$$

Thực tế cho thấy, tỷ suất này nếu lớn hơn 0,5 thì tình hình thanh toán tương đối khả quan, còn nếu nhỏ hơn 0,5 thì doanh nghiệp có thể gặp khó khăn trong việc thanh toán công nợ. Tuy nhiên, nếu tỉ suất này quá lớn cũng không tốt vì vốn bằng tiền nhiều, vòng quay tiền chậm làm giảm hiệu quả sử dụng vốn của các doanh nghiệp cảng biển [46].

1.4.3. Nhóm chỉ tiêu đánh giá khả năng sinh lời

Đối với mỗi doanh nghiệp nói chung, doanh nghiệp cảng biển nói riêng mục tiêu cuối cùng là lợi nhuận. Lợi nhuận là một chỉ tiêu tài chính tổng hợp phản ánh hiệu quả của toàn bộ quá trình đầu tư, sản xuất, tiêu thụ và những giải pháp kỹ thuật, quản lý kinh tế tại doanh nghiệp. Để nhận thức đúng đắn về lợi nhuận thì không phải chỉ quan tâm đến tổng mức lợi nhuận mà cần phải đặt lợi nhuận trong mối quan hệ với vốn, tài sản, nguồn lực kinh tế tài chính mà doanh nghiệp đã sử dụng để tạo ra lợi nhuận trong từng phạm vi, trách nhiệm cụ thể. Trong phạm vi nghiên cứu, tác giả đánh giá khả năng sinh lời của các doanh nghiệp cảng biển

thông qua hai chỉ tiêu chính: Tỷ suất sinh lời trên tổng tài sản (ROA) và tỷ suất sinh lời trên vốn chủ sở hữu (ROE).

1.4.3.1. Tỷ suất sinh lời trên tổng tài sản (ROA)

Chỉ tiêu tỉ suất sinh lời của tài sản (ROA) thể hiện hiệu quả sử dụng tài sản trong hoạt động kinh doanh. Đây là một chỉ tiêu khá toàn diện trong việc đánh giá hiệu quả kinh doanh, thể hiện mỗi đồng tài sản sử dụng trong hoạt động kinh doanh có thể mang lại bao nhiêu đồng lợi nhuận [46]. Chỉ tiêu này được tính theo công thức:

$$ROA = \frac{\text{Lợi nhuận sau thuế}}{\text{Tổng tài sản}} \quad (1.8)$$

Độ lớn của chỉ tiêu này càng cao thể hiện hiệu quả cao trong sử dụng tài sản của doanh nghiệp. Tỷ suất sinh lời trên tài sản thường được coi là một chỉ tiêu đánh giá sự thành công trong hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.

1.4.3.2. Tỷ suất sinh lời của vốn chủ sở hữu (ROE)

Khả năng sinh lời của vốn chủ sở hữu là nhân tố quan trọng giúp cho các nhà quản trị tăng, giảm vốn chủ sở hữu trong từng điều kiện cụ thể nhằm phát triển và bảo đảm an toàn vốn chủ sở hữu, chỉ tiêu này được xác định như sau:

$$ROE = \frac{\text{Lợi nhuận sau thuế}}{\text{Vốn chủ sở hữu}} \quad (1.9)$$

Chỉ tiêu này cho biết khả năng sinh lời của vốn chủ sở hữu trong kỳ, chỉ tiêu này cao là một dấu hiệu tích cực để các nhà quản trị phát hành thêm cổ phiếu, huy động thêm vốn góp đầu tư cho hoạt động kinh doanh; khi đó các doanh nghiệp càng biến đang ở trạng thái an toàn cao, song để nâng cao hiệu quả kinh doanh hơn nữa, doanh nghiệp cũng nên vay thêm tiền đầu tư. Chỉ tiêu này thấp chứng tỏ hiệu quả sử dụng vốn chủ sở hữu không cao, khi đó dấu hiệu rủi ro tài chính xuất hiện nguy cơ phá sản có thể xảy ra [46].

1.5. Mô hình nghiên cứu nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Từ những khái niệm cũng như hệ thống chỉ tiêu đánh giá năng lực tài chính của doanh nghiệp nói chung và doanh nghiệp cảng biển nói riêng, có thể hiểu rằng việc nâng cao năng lực tài chính của doanh nghiệp là quá trình tìm kiếm một cơ cấu vốn hợp lý, một khả năng đảm bảo an toàn vốn cho doanh nghiệp để hướng đến mục tiêu tối ưu hóa hiệu quả tài chính. Tuy nhiên thực tế đã chứng minh rằng, mối quan hệ giữa cấu trúc vốn với hiệu quả tài chính; giữa khả năng đảm bảo an toàn vốn với hiệu quả tài chính, thể hiện một sự đánh đổi kinh tế. Một doanh nghiệp nếu có tỷ lệ nợ thấp thể hiện sự an toàn về tài chính nhưng bù lại, khả năng sinh lời cũng thấp. Như vậy việc tìm ra một cơ cấu vốn hợp lý hay một khả năng thanh khoản tối ưu luôn là một yêu cầu cấp thiết cho tất cả các nghiên cứu về tài chính doanh nghiệp. Để trả lời câu hỏi này, các nghiên cứu không những cần phải lưu ý về các yếu tố đặc điểm của doanh nghiệp mà còn phải lưu ý cả các yếu tố về điều kiện thời gian, không gian cũng như các yếu tố vĩ mô khác quan khác.

Trên thế giới đã có nhiều nghiên cứu lý thuyết và thực nghiệm về tình hình tài chính của doanh nghiệp cảng biển. Phần lớn các nghiên cứu có thể chia thành hai hướng chính: (1) Phân tích mối quan hệ giữa hiệu quả tài chính (financial performance) của doanh nghiệp với cấu trúc vốn (capital structure) thể hiện qua tỷ suất nợ để từ đó tìm ra một cấu trúc vốn tối ưu; (2) Phân tích mối quan hệ giữa hiệu quả tài chính (financial performance) của doanh nghiệp với khả năng thanh khoản (liquidity) để thấy sự đánh đổi giữa hai nhóm chỉ tiêu này. Kế thừa thành quả của các nghiên cứu, tác giả xin đề xuất đưa ra hai mô hình đánh giá, nâng cao hiệu quả tài chính dựa trên hai hướng nghiên cứu kể trên.

Trong mô hình thứ nhất, tác giả sẽ tập trung phân tích mối quan hệ giữa cấu trúc vốn và hiệu quả tài chính của doanh nghiệp. Có nhiều cách định nghĩa về cấu trúc vốn, tuy nhiên định nghĩa được chấp nhận một cách phổ biến nhất là tỷ lệ giữa các khoản nợ của doanh nghiệp so với tài sản của doanh nghiệp (tỷ suất nợ). Chỉ tiêu này cho thấy một mức độ tài sản của doanh nghiệp được tài trợ bởi những

nguồn vay nợ ngắn hạn hoặc nợ dài hạn. Một số nghiên cứu đã chỉ ra rằng, cấu trúc vốn có thể ảnh hưởng tích cực hoặc tiêu cực đến hiệu quả tài chính của doanh nghiệp (Sarkaria và Shergill, 2001). Nghiên cứu của R. Zeitun và G. G. Tian (2007) chỉ ra rằng tổng nợ/tổng vốn chủ sở hữu có tác động tiêu cực đến hiệu quả tài chính. Tương tự như vậy, khi nghiên cứu về ảnh hưởng của cấu trúc vốn đến hiệu quả tài chính, Ong Tze San (2009) đã đưa ra kết luận rằng tỷ lệ nợ có ảnh hưởng tiêu cực đối với lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu (ROE). Tuy nhiên, Gleason và các cộng sự (2000), Simerly và Li (2000), Maleya và Muturi (2013) lại chỉ ra rằng tỷ suất nợ có ảnh hưởng tích cực đến hiệu quả tài chính của doanh nghiệp. Theo giả thuyết “chi phí đại diện” tác động của tỷ suất nợ đến hiệu quả tài chính của doanh nghiệp phải là tích cực. Tuy nhiên, khi tỷ suất này đạt đến một mức nhất định, hiệu ứng ngược chiều sẽ xuất hiện khiến tỷ suất này tác động tiêu cực đến hiệu quả tài chính. Thực tế lý thuyết này cũng đã được chứng minh qua khá nhiều nghiên cứu thực nghiệm (xem Margaritis và Psillaki, 2010; De Jong và cộng sự, 2008 để biết chi tiết). Do đó mối quan hệ giữa cấu trúc vốn (tỷ suất nợ) với hiệu quả tài chính của doanh nghiệp có thể không phải là mối quan hệ tuyến tính mà nên được thể hiện dưới dạng hình chuông (U-shaped) và mô hình thể hiện mối quan hệ này là mô hình hồi quy hàm số bậc hai.

Trong nghiên cứu của R. Zeitun và G. G. Tian (2007), tác giả đã chỉ ra rằng tỷ lệ tài sản cố định/tổng tài sản có tác động tích cực đến hiệu quả tài chính của doanh nghiệp. Bởi vì, đầu tư vào tài sản cố định là đầu tư vào việc đổi mới công nghệ sản xuất. Nếu công nghệ sản xuất của các doanh nghiệp lạc hậu, không theo kịp với sự phát triển của thế giới dẫn đến hiệu quả chính bị giảm sút. Ngược lại, doanh nghiệp đầu tư vào tài sản cố định (trang bị mới tài sản cố định, nâng cao kỹ thuật công nghệ...) có thể làm gia tăng hiệu quả tài chính của doanh nghiệp nếu tài sản cố định được các doanh nghiệp sử dụng một cách có hiệu quả.

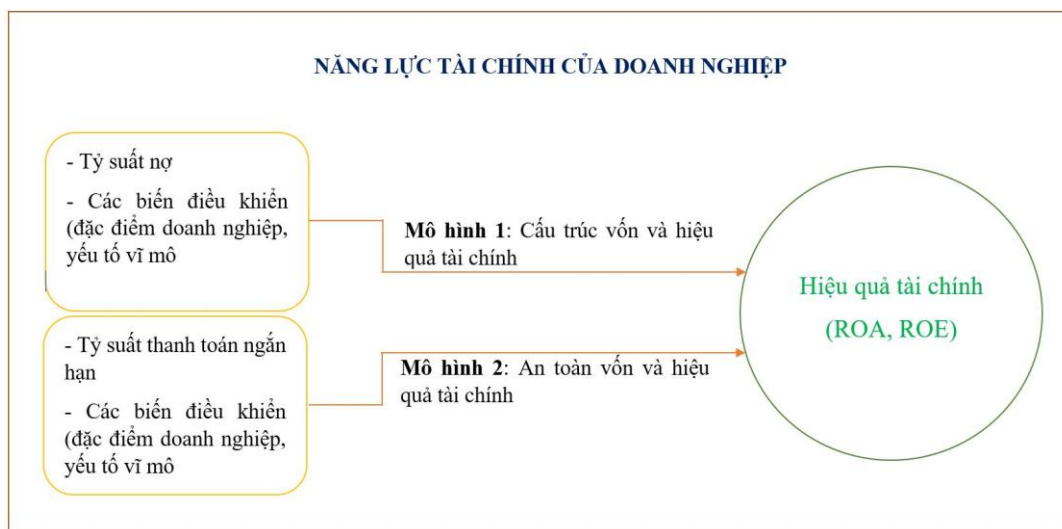
Bên cạnh đó, nhiều nghiên cứu cũng đã chỉ ra rằng quy mô doanh nghiệp là một trong những yếu tố đóng vai trò quan trọng trong việc xác định các mối quan hệ doanh nghiệp được hưởng ở bên trong và bên ngoài môi trường hoạt động kinh

doanh của doanh nghiệp. Trong nghiên cứu của Rajan và Zingales (1995) ở 43 quốc gia, chỉ ra sự tăng trưởng trong ngành công nghiệp, có hai phần ba là sự tăng trưởng quy mô của những cơ sở hiện có và chỉ có một phần ba là sự tăng trưởng quy mô tạo ra cơ sở mới. Những doanh nghiệp có quy mô lớn thường có ảnh hưởng nhiều đến thị trường mà doanh nghiệp đang tham gia. Vì vậy, khi nghiên cứu những nhân tố có ảnh hưởng đến năng lực tài chính của các doanh nghiệp, không thể không đề cập đến quy mô của doanh nghiệp. Quy mô doanh nghiệp được xem xét là một trong những nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả tài chính của doanh nghiệp. Theo Serrasqueiro et al (2008), quy mô doanh nghiệp có thể có mối quan hệ cùng chiều hoặc ngược chiều với năng lực tài chính của doanh nghiệp. Trong nghiên cứu của R. Zeitun và G. G. Tian (2007) và Mai Văn Nam, Nguyễn Quốc Nghi (2011) chỉ ra rằng quy mô của doanh nghiệp có ảnh hưởng tích cực đến hiệu quả tài chính của doanh nghiệp. Theo đó, doanh nghiệp có quy mô càng lớn thì hiệu quả tài chính càng cao. Các nghiên cứu này cho rằng, những doanh nghiệp có quy mô lớn là những doanh nghiệp có tiềm lực tài chính mạnh nên có nhiều điều kiện để mở rộng và phát triển hoạt động kinh doanh bởi quy mô đầy đủ của mình. Ngược lại, theo nghiên cứu của (Shepherd, 1972; Becker và cộng sự, 2010; Banchuenvijit, 2012) lại chỉ ra rằng, quy mô doanh nghiệp có quan hệ ngược chiều với hiệu quả tài chính của doanh nghiệp. Bởi vì, các doanh nghiệp có quy mô càng lớn đôi khi hoạt động lại kém hiệu quả vì không kiểm soát được hoạt động kinh doanh, các vấn đề tham nhũng... nên dẫn đến hiệu quả tài chính thấp.

Các nghiên cứu cũng chỉ ra rằng, thời gian hoạt động cũng có ảnh hưởng đến hiệu quả tài chính của doanh nghiệp. Theo Mai Văn Nam và Nguyễn Quốc Nghi, số năm hoạt động càng nhiều thì hiệu quả hoạt động càng cao do đã tạo dựng được thương hiệu uy tín trên thị trường. Tuy nhiên, cũng có nghiên cứu cho rằng, thời gian hoạt động của doanh nghiệp càng lớn thì hiệu quả tài chính của doanh nghiệp càng thấp do doanh nghiệp có sức ò về hoạt động kinh doanh.

Bên cạnh những yếu tố chủ quan về doanh nghiệp, một trong những yếu tố khách quan quyết định đến hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp cảng biển là vị trí địa lý. Bởi lẽ chưa có nghiên cứu nào nói về mối quan hệ giữa hai yếu tố này đối với các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam, tác giả sẽ đưa yếu tố này vào mô hình phân tích bằng cách tạo lập một biến giả (dummy variables), để thể hiện một doanh nghiệp cảng biển được phân bố ở một trong ba miền: Bắc, Trung, Nam.

Trong mô hình thứ hai, tác giả xây dựng để tập trung phân tích mối quan hệ giữa khả năng thanh toán với hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam. Trong đó, khả năng thanh toán của doanh nghiệp sẽ được đại diện đặc trưng bởi khả năng thanh toán ngắn hạn (tỷ lệ tài sản ngắn hạn trên nợ ngắn hạn). Hệ số này có vai trò rất quan trọng đối với tình hình tài chính của doanh nghiệp thể hiện sự đảm bảo an toàn về tài chính, điều này đã được chứng minh qua một số nghiên cứu của Almajali và các cộng sự (2012); Maleya và Muturi (2013; Amalendu (2010); Liargovas và Skandalis (2008), Khalifa và Zurina (2013),... Khả năng thanh toán ngắn hạn thấp, kéo dài thường xuất hiện dấu hiệu rủi ro tài chính, nguy cơ phá sản có thể xảy ra. Tuy nhiên, nếu công ty duy trì khả năng thanh toán ngắn hạn quá cao cũng có tác động tiêu cực đến hiệu quả tài chính, cụ thể: Khi khả năng thanh toán ngắn hạn cao thì đồng nghĩa với việc doanh nghiệp đầu tư quá nhiều vào tài sản ngắn hạn như tiền, hàng tồn kho, phải thu khách hàng (điều này làm tăng chi phí hoạt động như chi phí cơ hội của việc giữ tiền, chi phí lưu kho, chi phí thu nợ ...) hoặc sử dụng ít nguồn nợ ngắn hạn để tài trợ cho tài sản ngắn hạn (không tận dụng được chi phí tài chính thấp của nguồn ngắn hạn hoặc những nguồn không phải trả lãi vay) do đó sẽ làm giảm lợi nhuận và tác động tiêu cực đến hiệu quả tài chính. Do đó tác giả cũng đề xuất sử dụng mô hình hồi quy hàm số bậc hai đối với biến khả năng thanh toán để thể hiện mối quan hệ của biến số này với hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam. Bên cạnh đó, tác giả cũng sử dụng các biến điều khiển khác tương tự như mô hình thứ nhất.



Hình 1. 1. Mô hình nghiên cứu nâng cao năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Nguồn: Tác giả tự xây dựng

Từ mô hình nghiên cứu này, luận án xây dựng hai mô hình hồi quy tuyến tính. Cụ thể, mô hình 1 thể hiện mối quan hệ giữa hiệu quả tài chính của doanh nghiệp với cấu trúc vốn:

$$y_{i,t} = \beta_{10} + \beta_{11}x_{i,t} + \beta_{12}x_{i,t}^2 + \alpha_{1n}Z_{n/i,t} + \varepsilon_{i,t} \quad (1.11)$$

Trong đó: Biến phụ thuộc $y_{i,t}$ là lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu (ROE) hoặc lợi nhuận trên tổng tài sản (ROA); β_{10} : hệ số chặn; α_{1n} : hệ số tác động biên tương ứng với từng biến điều khiển Z_n ; $\varepsilon_{i,t}$: biến ngẫu nhiên (thể hiện phần nhiễu, phần không giải thích).

Biến độc lập $x_{i,t}$ là tỷ suất nợ, đại diện cho quy mô vốn. Theo lập luận của Margaritis và Psillaki (2010), tỷ suất nợ có thể tác động tích cực đến hiệu quả tài chính. Tuy nhiên, khi tỷ suất này đạt đến một mức nhất định, hiệu ứng ngược chiều sẽ xuất hiện khiến tỷ suất này tác động tiêu cực đến hiệu quả tài chính. Do đó, việc đưa hệ số bậc hai của biến này ($x_{i,t}^2$) vào mô hình nhằm đảm bảo sự phù hợp về cả lý thuyết lẫn thực nghiệm về tính chất của tỷ suất nợ.

Bên cạnh tỷ suất nợ, tác giả đưa vào mô hình một số biến điều khiển khác để thể hiện một số đặc điểm của doanh nghiệp như quy mô doanh nghiệp, số năm hoạt động, vị trí địa lý và sự ảnh hưởng của kinh tế vĩ mô (tăng trưởng kinh tế):

Z_1 (Quy mô doanh nghiệp), Z_2 (Tỷ trọng TSCĐ/TTS), Z_3 (Thời gian hoạt động), Z_4 (Vị trí địa lý), Z_5 (Tăng trưởng kinh tế).

Mô hình 2 thể hiện mối quan hệ giữa hiệu quả tài chính và khả năng thanh toán ngắn hạn như sau:

$$y_{i,t} = \beta_{20} + \beta_{21}x'_{i,t} + \beta_2x'^2_{i,t} + \alpha_{2n}Z_{n/i,t} + \varepsilon_{i,t} \quad (1.12)$$

Trong đó: Biến phụ thuộc $y_{i,t}$ là lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu (ROE) hoặc lợi nhuận trên tổng tài sản (ROA); β_{20} : hệ số chặn; $x'_{i,t}$: khả năng thanh toán ngắn hạn, $x'^2_{i,t}$: khả năng thanh toán ngắn hạn bình phương; α_{2n} : hệ số tác động biên tương ứng với từng biến điều khiển Z_n : Z_1 (Quy mô doanh nghiệp), Z_2 (Tỷ trọng TSCĐ/TTS), Z_3 (Thời gian hoạt động), Z_4 (Vị trí địa lý), Z_5 (Tăng trưởng kinh tế); $\varepsilon_{i,t}$: biến ngẫu nhiên (thể hiện phần nhiễu, phần không giải thích).

Căn cứ vào phân tích trên và đặc điểm của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam, tỷ suất nợ và khả năng thanh toán là các nhân tố có ảnh hưởng tích cực đến hiệu quả tài chính của doanh nghiệp do các doanh nghiệp cảng biển và sẽ đổi dấu tại một điểm nhất định về độ lớn. Các nhân tố còn lại có thể ảnh hưởng tích cực hoặc tiêu cực đến hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam. Vì vậy, dấu của các hệ số hồi quy ở từng biến độc lập được kỳ vọng như sau:

Bảng 1.2. Kỳ vọng dấu của các hệ số trong mô hình hồi quy tuyến tính

Hệ số	Biến tương ứng	Tên biến	Kỳ vọng	
			Mô hình 1	Mô hình 2
β_{11}	$x_{i,t}$	Tỷ suất nợ (Tổng nợ/tổng vốn chủ sở hữu)	+	
β_{12}	$x_{i,t}^2$	Tỷ suất nợ bình phương	-	
β_{21}	$x'_{i,t}$	Khả năng thanh toán ngắn hạn		+
β_{22}	$x'^2_{i,t}$	Khả năng thanh toán ngắn hạn bình phương		-
$\alpha_{1,2\ 1}$	Z_1	Quy mô doanh nghiệp (ln tổng giá trị tài sản)	+/-	+/-
$\alpha_{1,2\ 2}$	Z_2	Tỷ trọng TSCĐ (TSCĐ / TTS)	+	+
$\alpha_{1,2\ 3}$	Z_3	Thời gian hoạt động (được tính theo số năm thực tế hoạt động của doanh nghiệp)	+/-	+/-
$\alpha_{1,2\ 4}$	Z_4	Vị trí địa lý (biến giả thể hiện ba miền)	+/-	+/-
$\alpha_{1,2\ 5}$	Z_5	Tăng trưởng kinh tế (tốc độ tăng trưởng GDP)	+	+

Nguồn: Tính toán của tác giả

Kết luận chương 1

Việc nghiên cứu những vấn đề lý luận cơ bản về tài chính, năng lực tài chính của một doanh nghiệp và năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam là rất cần thiết, tạo ra khung lý luận nhằm định hướng cho việc nghiên cứu thực trạng, tìm ra những điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức, từ đó đề xuất giải pháp nâng cao năng lực tài chính đối với các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam trong các chương 2 và chương 3. Kết quả nghiên cứu của chương 1 được thể hiện ở những điểm sau:

Thứ nhất, hệ thống hóa và phát triển cơ sở lý luận về tài chính, năng lực tài chính của doanh nghiệp và năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

Thứ hai, phân tích các nhân tố chủ quan cũng như khách quan ảnh hưởng đến năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam. Bên cạnh đó tác giả

đã xây dựng các nhóm chỉ tiêu đánh giá năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển.

Thứ ba, tác giả đã xây dựng mô hình nghiên cứu nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam với hai biến phụ thuộc là ROA, ROE và các biến độc lập được đưa vào mô hình. Trên cơ sở mô hình này, tác giả chạy số liệu ở chương 2 để tìm ra cơ cấu vốn hợp lý nhất và khả năng thanh toán tối ưu nhằm nâng cao năng lực tài chính các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

CHƯƠNG 2. ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG TÀI CHÍNH VÀ NĂNG LỰC TÀI CHÍNH CỦA CÁC DOANH NGHIỆP CẢNG BIỂN VIỆT NAM

2.1. Tổng quan về các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

2.1.1. Quá trình hình thành và phát triển của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Việt Nam với lợi thế về vị trí địa lý như cửa ngõ hướng ra biển Đông của khu vực. Vùng biển và ven biển Việt Nam nằm trên các tuyến Hàng hải, Hàng không giữa Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương, giữa châu Âu, Trung Cận Đông với Trung Quốc, Nhật Bản và các nước trong khu vực. Tài nguyên vị thế này đã giúp cho Việt Nam rất thuận lợi trong giao thông và lợi thế cho quá trình hội nhập quốc tế [24].

Với lợi thế về vị trí thuận lợi cho quá trình phát triển kinh tế biển, cụ thể có 3260 km bờ biển trải dài từ Bắc vào Nam, vùng thềm lục địa thuộc chủ quyền rộng gấp 3 lần diện tích đất liền, nhiều vịnh kín, sông có độ sâu lớn, nên Việt Nam có tiềm năng rất lớn trong việc xây dựng cảng biển. Dọc bờ biển Việt Nam có nhiều khuỷu cong và các vũng, vịnh kín gió, bờ biển ít bãi lầy, nhiều cửa sông, có nhiều chỗ thuận lợi cho việc xây dựng nhiều cảng lớn (như cảng Cái Lân, Sơn Trà, Dung Quất, Vân Phong...) tạo điều kiện cho công tác xây dựng và khai thác cảng, giảm đáng kể chi phí về việc xây dựng các công trình cầu bến và công trình bảo vệ cảng. Phía sau tiếp giáp bờ biển là cả một vùng rộng lớn bao gồm phần lục địa Việt Nam rộng 311.688 km² và khu vực các nước láng giềng không có bờ biển hoặc xa bờ biển như Lào, Đông Bắc Campuchia, Thái Lan và Nam Trung Quốc.

Bên cạnh những ưu thế về vị trí thuận lợi cho việc xây dựng và mở rộng phát triển cảng biển, tuy nhiên phần lớn cảng biển Việt Nam nằm sâu trong các cửa sông. Có thể kể ra như: Cụm cảng Sài Gòn cách phao số 0 tới 95 km, cảng Hải Phòng, Cái Lân tính từ phao số 0 đều cách xa đến 20 – 70 km, Cần Thơ cách 120 km. Chính vì vậy mà độ sâu luồng chạy tàu, chiều rộng và bán kính quay trở tàu rất hạn chế. Do vậy có thể nói, với xu thế kích thước ngày càng lớn của đội tàu

quốc tế thì khả năng tàu biển đến cảng Việt Nam bị hạn chế và không thuận lợi [24].

Theo Quyết định 1037/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ban hành ngày 24/06/2014 phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, Việt Nam chú trọng phát triển các cảng có khả năng tiếp nhận tàu biển cao trọng tải đến 100.000 tấn hoặc lớn hơn ở cả ba miền Bắc, Trung, Nam [33].

Về số lượng các doanh nghiệp cảng biển, theo số liệu Cục Hàng hải Việt Nam (Ban hành kèm theo Quyết định số 16/2008/QĐ-TTg ngày 28 tháng 01 năm 2008 của Thủ tướng Chính phủ), ở Việt Nam có 49 doanh nghiệp cảng biển: 17 cảng loại I, 23 cảng loại II và 9 cảng loại III. Trong đó, số lượng cảng biển có quy mô lớn, thị phần hoạt động cao chỉ khoảng 10 doanh nghiệp và cũng chỉ có 1/3 số lượng các doanh nghiệp cảng biển hiện nay đã cổ phần hóa và hoạt động theo mô hình công ty cổ phần [57].

Về lượng hàng hóa thông qua, theo số liệu thống kê Cục Hàng hải Việt Nam, sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam năm 2018 ước đạt 524,7 triệu tấn, tăng 19% so với năm trước đó. Trong đó, không bao gồm sản lượng hàng hóa quá cảnh không bốc dỡ, riêng khối lượng hàng container thông qua cảng biển năm qua ước đạt 17,8 triệu TEU, tăng 24% so với năm 2017.

2.1.2. Thực trạng nguồn vốn đầu tư của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Tổng kinh phí để phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020 ước tính khoảng 80 – 100.000 tỷ đồng (không bao gồm kinh phí đầu tư đối với các bến cảng, cầu cảng chuyên dùng); trong đó kết cấu hạ tầng công cộng cảng biển dự kiến khoảng từ 40.000 đến 50.000 tỷ đồng. Theo quy hoạch, nguồn vốn ngân sách chỉ tập trung đầu tư kết cấu hạ tầng công cộng cảng biển tại các cảng biển tổng hợp, đầu mối khu vực (được hiểu là cảng loại IA và I); Ngoài ra sử dụng các nguồn vốn khác như Quỹ hỗ trợ phát triển (ODA), vốn doanh nghiệp cảng, vốn đầu tư nước ngoài dưới hình thức liên doanh và một số nguồn vốn khác.

- Vốn Ngân sách Nhà nước

Trong công cuộc đầu tư phát triển hệ thống cảng biển, nguồn Ngân sách Nhà nước luôn đóng vai trò chủ đạo. Vốn ngân sách được tập trung đầu tư cho các công trình cảng biển trọng điểm, cho các hạng mục kết cấu hạ tầng công cộng kết nối với cảng biển như đê chắn cát, luồng Hàng hải, các loại báo hiệu Hàng hải, trục giao thông nối mạng quốc gia... Với kết cấu hạ tầng bến cảng như cầu tàu, kho bãi, đường giao thông nội bộ cảng... một phần cũng được đầu tư bằng nguồn vốn Ngân sách. Ngoài ra, vốn Ngân sách còn đóng vai trò là nguồn đối ứng để thực hiện các nguồn vốn vay từ các tổ chức tín dụng quốc tế như vay ODA, vay từ Ngân hàng Thế giới... Từ năm 2010, vốn Ngân sách giảm 22% và năm 2011 giảm 41% do Chính phủ Việt Nam cắt giảm đầu tư công để kiềm chế lạm phát. Về tỷ trọng thì nguồn vốn Ngân sách luôn giữ ở mức trên dưới 20% và có giảm trong 3 năm gần đây, năm 2011 chỉ chiếm 14,1% trong tổng vốn đầu tư cho cảng biển từ tất cả các nguồn. Nếu tính riêng Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam thì năm 2011, vốn Ngân sách chỉ còn chiếm 973 tỷ đồng trong tổng số 38.171 tỷ đồng vốn đầu tư toàn Tổng công ty cho 20 dự án chiếm 2,5% [24].

Vốn ngân sách nhà nước cho cảng biển thường được giao cho các đơn vị: Cục Hàng hải Việt Nam, Tổng Công ty Hàng hải và các Bộ, ngành địa phương khác quản lý sử dụng, các hạng mục kết cấu hạ tầng bến cảng chủ yếu được đầu tư bằng nguồn huy động hợp pháp của doanh nghiệp. Chú trọng áp dụng hình thức đầu tư PPP (hình thức hợp tác công tư Public Private Partnership - PPP) đối với các cảng, khu bến phát triển mới có quy mô lớn.

- Vốn hỗ trợ phát triển chính thức ODA

Thực tế, nguồn vốn đầu tư cảng biển nói riêng và cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam chủ yếu là từ ngân sách nhà nước và ODA. Vốn ODA là nguồn vốn lớn nhất đầu tư vào cảng biển Việt Nam, thường chiếm từ 40 – 50% trong tổng vốn ĐTPT cảng biển,

Các dự án phát triển cảng biển và vận tải biển được WB, ADB, JBIC và các nguồn ODA của Pháp và Bỉ, Nhật... cấp vốn để thực hiện. WB cấp vốn cho

phát triển đường thủy nội địa và các cảng thuộc đồng bằng sông Cửu Long, còn ADB hỗ trợ vốn cho Sài Gòn và đồng bằng sông Hồng, JBIC hiện đang hỗ trợ cho việc phát triển các cảng ở miền Bắc và miền Trung Việt Nam, JICA hiện đang hỗ trợ cụm cảng Hải Phòng, Cái Lân.

Năm 2009, vốn ODA có sự tăng đột biến lên đến 66% là do Chính phủ triển khai xây dựng cụm cảng quốc tế lớn nhất Việt Nam Cái Mép – Thị Vải với tổng mức đầu tư giai đoạn đầu tiên lên tới 4.700 tỷ đồng, trong đó 85% là tiền vay ưu đãi Chính phủ Nhật bản. Năm 2010 lượng vốn ODA giảm nhưng vẫn ở mức cao là trên 2.000 tỷ đồng cho ĐTPT cảng biển. Năm 2011, lượng vốn ODA giảm sút mạnh, chỉ còn tương đương 900 tỷ đồng bởi vốn ODA chủ yếu dành cho dự án cảng Cửa ngõ Quốc tế Hải Phòng (Lạch Huyện). Nhưng năm 2011 dự án này đang trong quá trình hoàn chỉnh thủ tục để triển khai dự án nên số vốn giải ngân chưa nhiều [24].

Cũng như vốn ngân sách nhà nước, vốn ODA cho ĐTPT cảng biển nhà nước giao cho Cục Hàng hải Việt Nam, Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam và các địa phương quản lý sử dụng.

- Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI)

Do đặc điểm của đầu tư cảng biển là cần khối lượng vốn lớn, thời gian thu hồi vốn dài, và mức độ rủi ro nên đầu tư trực tiếp nước ngoài vào lĩnh vực này không nhiều. Năm 2011, tỷ trọng này tăng nhanh, đạt 23,9% do Chính phủ ban hành “ Quy chế thí điểm đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP)” đã bước đầu hấp dẫn các nhà đầu tư nước ngoài.

Tuy nhiên, thu hút vốn đầu tư nước ngoài vào Việt Nam còn có những điểm yếu. Do chính sách thu hút đầu tư nước ngoài vào lĩnh vực cảng biển của Việt Nam còn chưa chặt chẽ, thiếu đồng bộ đã tạo khe hở cho các nhà đầu tư nước ngoài lách luật. Một thực tế xảy ra là tại một số cảng liên doanh với nước ngoài, phía nước ngoài nâng giá các tài sản đưa vào liên doanh làm cho các công ty liên doanh có giá trị tài sản lớn, hầu như kinh doanh lỗ giả đẩy phía đối tác Việt Nam vào thế thua lỗ kéo dài và khó có thể đứng vững trong liên doanh, cuối cùng có

thể phải bán lại cổ phần cho bên nước ngoài. Đa số các bên liên doanh nước ngoài là các tập đoàn có các đội tàu biển, do đó xuất hiện việc ép buộc khách hàng của các cảng khác về cảng liên doanh nên đã tạo sự bất ổn trong cạnh tranh giữa các cảng. Ngoài ra, dựa vào tiềm lực vốn của các công ty nước ngoài (thường là những tập đoàn kinh tế), các cảng này luôn chấp nhận lỗ giả để giảm giá cước (vì thực chất chính các hãng tàu của tập đoàn phía nước ngoài hưởng phần lợi này), gây thiệt hại cho nhà nước Việt Nam và các bên Việt Nam trong liên doanh. Vì vậy cần phải có chính sách lựa chọn nhà đầu tư, mọi lựa chọn nhằm nhà đầu tư sẽ để lại nhiều hậu quả khôn lường.

- Vốn của doanh nghiệp cảng

Đây là nguồn vốn tự có của các doanh nghiệp cảng dành cho đầu tư phát triển. Năm 2010 vốn đầu tư của doanh nghiệp cảng là 1.899 tỷ đồng, tăng lên và ngày càng chiếm tỷ trọng cao trong tổng vốn đầu tư phát triển cảng biển. Tuy nhiên do đầu tư phát triển cảng cần một khối lượng vốn rất lớn, đặc biệt là các cảng nước sâu (là cảng Việt Nam đang thiếu) đòi hỏi số vốn lên tới hàng nghìn tỷ đồng nên rất khó cho các doanh nghiệp cảng có thể tích lũy hàng nghìn tỷ đồng và dành hết cho đầu tư phát triển. Vì thế đa số các doanh nghiệp cảng hiện nay chỉ đủ sức cải tạo, nâng cấp cảng biển hoặc hiện đại hóa cảng thông qua mua sắm thiết bị bóc xếp... chứ không có đủ vốn để đầu tư vào những cảng lớn. Đối với các doanh nghiệp cảng đầu tư vào những cảng lớn, để giảm căng thẳng về vốn đầu tư, họ thường phải chia nhỏ quy mô, đầu tư giai đoạn. Các doanh nghiệp cảng đầu tư lớn và thành công phải kể đến Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines), Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn (SNP), Công ty Gemadept...

- Các nguồn vốn khác

Vốn chủ sở hữu của các doanh nghiệp cảng có vai trò quan trọng nhưng chỉ chiếm tỷ trọng nhỏ trong tổng nguồn vốn đầu tư. Để đáp ứng nhu cầu vốn cho hoạt động đầu tư phát triển, các doanh nghiệp cảng biển cần phải tăng cường huy động các nguồn vốn khác dưới hình thức vay nợ, liên doanh liên kết, phát hành trái phiếu và các hình thức khác. Các nguồn vốn khác cho đầu tư phát triển cảng

biển luôn chiếm tỷ trọng xấp xỉ 20% và ngày càng trở nên quan trọng trong xu hướng đa dạng hóa các kênh huy động vốn cho các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam hiện nay.

2.1.3. Kết quả kinh doanh của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam qua các năm 2008 – 2018

2.1.3.1. Nhóm cảng Miền Bắc

Theo quy hoạch của Bộ Giao thông vận tải về nhóm cảng biển phía Bắc (nhóm 1), Hải Phòng giữ vai trò vị trí trung tâm của cả Miền Bắc, bởi luôn chiếm từ 55-65% tổng sản lượng hàng hóa thông qua của cả Miền Bắc. Cảng biển Quảng Ninh giữ vị trí thứ 2, song lượng hàng hóa chủ yếu là than đá, giá trị kinh tế thấp và rất ít hàng hóa bằng công-ten-nơ, vì thế, doanh thu chỉ chiếm khoảng 10% của cả vùng. Để đánh giá kết quả kinh doanh của các cảng biển nhóm cảng Miền Bắc, tác giả đã lấy đại diện công ty cổ phần cảng Hải Phòng (PHP), công ty cổ phần cảng Đình Vũ (DVP), công ty cổ phần đầu tư cảng Cái Lân (CPI) được thể hiện qua bảng 2.1 sau:

Bảng 2.1. Một số chỉ tiêu kết quả kinh doanh của nhóm doanh nghiệp cảng biển Miền Bắc qua các năm 2008 – 2018

Năm		Cảng Hải Phòng		Cảng Đình Vũ		Cảng Cái Lân	
		Tổng doanh thu	Lợi nhuận trước thuế	Tổng doanh thu	Lợi nhuận trước thuế	Tổng doanh thu	Lợi nhuận trước thuế
Chỉ tiêu doanh thu, lợi nhuận các năm (triệu đồng)	2008	924.480	134.101	152.706	45.364	3.436	2.912
	2009	1.007.579	148.135	264.440	91.889	16.215	-3.243
	2010	1.038.741	155.932	327.686	151.656	79.753	-6.184
	2011	1.202.103	197.390	402.617	164.966	54.704	-12.890
	2012	1.372.936	96.691	475.244	201.208	112.227	-65.378
	2013	1.357.223	156.665	500.619	209.742	173.845	-243.384
	2014	1.390.487	330.668	541.988	242.502	109.405	-134.359
	2015	2.350.209	647.656	652.048	310.552	69.965	-154.716
	2016	2.401.885	694.543	652.120	316.915	51.508	-1.304
	2017	2.068.935	560.817	626.664	316.399	81.593	1.211
2018	2.044.965	619.375	638.724	345.289	88.405	1.003	
Tốc độ tăng trưởng liên hoàn (%)	2009/2008	108,98	110,46	173,16	202,55	491,84	-
	2010/2009	103,09	105,26	123,91	165,04	68,59	-
	2011/2010	115,73	126,59	122,87	108,78	205,15	-
	2012/2011	114,21	48,98	118,04	121,97	154,90	-
	2013/2012	98,86	162,03	105,34	104,24	62,93	-
	2014/2013	102,45	211,07	108,26	115,62	63,95	-
	2015/2014	169,02	195,86	120,31	128,06	73,62	-
	2016/2015	102,20	107,24	100,01	102,05	158,40	-
	2017/2016	86,14	80,75	96,09	99,83	158,40	-
2018/2017	98,84	110,44	101,92	109,13	108,34	82,82	

Nguồn: BCTC các năm 2008 - 2018 của cảng Hải Phòng, Đình Vũ, Cái Lân

Quy mô và cơ cấu nguồn vốn của các cảng thuộc khu vực Miền Bắc không đồng đều. Theo Báo cáo của Ban chấp hành khóa VI tại Hội nghị thường niên VPA năm 2009 của Hiệp hội cảng biển Việt Nam, cảng trọng điểm của khu vực

là Cảng Hải Phòng, Cảng Đình Vũ và Cảng Cái Lân - Đây là 3 cảng có lượng hàng hóa thông qua lớn nhất ở phía Bắc Việt Nam, có hệ thống thiết bị hiện đại và cơ sở hạ tầng đầy đủ, an toàn, phù hợp với phương thức vận tải thương mại quốc tế.

Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng (PHP) là doanh nghiệp cảng lâu đời, được xây dựng từ cách đây hơn 140 năm, dưới thời Pháp thuộc. Cảng đi vào cải tạo lớn từ những năm 1960 – 1980 và sở hữu 11 cầu tàu vào thời điểm đó. Cảng Hải Phòng chuyển đổi từ công ty TNHH thành CTCP vào 1/7/2015 sau đợt chào bán cổ phần ra công chúng và chính thức niêm yết trên HNX vào ngày 12/8/2015. Vốn điều lệ của PHP đã tăng từ 918 tỷ đồng lên 3.270 tỷ đồng sau khi công ty đánh giá lại giá trị phần vốn góp Nhà nước và thực hiện cổ phần hóa. Lĩnh vực hoạt động chính PHP có 2 hoạt động kinh doanh chính là bốc xếp hàng hóa và lưu kho bãi với doanh thu chiếm khoảng gần 90% tổng doanh thu của PHP. Ngoài ra, PHP còn có một số mảng hoạt động khác với doanh thu chiếm tỷ trọng 6%-8% bao gồm mảng hoạt động lai dắt, hỗ trợ tàu biển, hoạt động kinh doanh dịch vụ (đại lý tàu biển, môi giới hàng hải, dịch vụ đóng gói, dịch vụ vận tải, cân, đếm hàng,...). Trên phạm vi cả nước, cảng Hải Phòng chiếm 9% tổng sản lượng container thực hiện bởi các cảng biển Việt Nam, đứng thứ 2 sau Tân Cảng Sài Gòn (SNP). Nếu tính sản lượng của DVP thì thị phần của cảng Hải Phòng tăng lên 15%. Xét cả hàng khô, hàng tổng hợp và hàng container, PHP bốc xếp được hơn 26 triệu tấn hàng tại cảng biển trong năm 2014, chiếm 7% tổng sản lượng cả nước và 39% sản lượng hàng tại khu vực Hải Phòng.

Công ty cổ phần Cảng Đình Vũ hiện là khu bến cảng chính, cảng tổng hợp và cảng container của cụm cảng Hải Phòng. Luồng vào cảng rộng trên 100 mét, độ sâu trước bến luôn khoảng -8,7 mét. Cảng Đình Vũ do Công ty Đầu tư và Phát triển Cảng Đình Vũ đầu tư và khai thác. Ngày 1 tháng 12 năm 2009, cổ phiếu DVP của công ty chính thức được giao dịch tại Sở Giao dịch Chứng khoán Thành phố Hồ Chí Minh (HOSE). Theo quy hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020 đã được Thủ tướng Chính phủ Việt Nam phê duyệt, cảng Đình Vũ sẽ

tiếp tục được đầu tư phát triển để đến năm 2015 có khả năng tiếp nhận tàu tới 30 nghìn DWT, đến năm 2030 có công suất bốc dỡ hàng hóa từ 18 triệu đến 20 triệu tấn mỗi năm.

Công ty cổ phần đầu tư Cảng Cái Lân là một cảng nước sâu thuộc cụm cảng Hòn Gai tỉnh Quảng Ninh, đang được xây dựng và mở rộng thành một trong những cảng lớn nhất Việt Nam. Cảng gồm 8 cầu tàu, 2 bến bốc xếp container và 2 bến nghiêng. Kho có diện tích 10.000 m², bãi chứa hàng có diện tích 17.000 m². Thiết bị bốc dỡ bao gồm 1 cầu 20 tấn, 2 cầu 30 tấn, 2 cầu 50 tấn di động, 3 cầu 70 tấn và một số cầu di động từ 8 đến 10 tấn khác. Cảng có khả năng cho các tàu từ 1 đến 5 vạn tấn cập bến, và xếp dỡ từ 5 đến 8 triệu tấn/năm.

Trong ba cảng nghiên cứu ở khu vực miền Bắc, cảng Hải Phòng vượt trội về khả năng cung cấp dịch vụ, với tổng lượng hàng hóa thông qua đạt đỉnh điểm năm 2016 là hơn 26 triệu tấn. Cảng Hải Phòng cũng là cảng có hoạt động kinh doanh ổn định nhất khi tất cả các chỉ tiêu như lượng hàng thông qua, doanh thu, hay lợi nhuận cũng tăng lên không ngừng theo thời gian. Cảng Cái Lân, mặc dù cũng là một cảng lớn ở khu vực miền Bắc, nhưng trong thời gian nghiên cứu, tình hình kinh doanh gặp khó khăn nghiêm trọng khi doanh nghiệp bị lỗ triền miên, nhưng đến năm 2017 đã có những chuyển biến rất tích cực và đã thực sự chấm dứt được sự thua lỗ kéo dài nhiều năm. Cuối cùng là Đình Vũ, một cảng vừa phải ở Hải Phòng, nhưng hoạt động kinh doanh của cảng cũng khá ổn định và lợi nhuận có xu hướng tăng dần đều.

Sau một thời gian dài từ 2008 - 2014 doanh thu không có sự tăng trưởng đáng kể, nhưng đến năm 2015 các chỉ tiêu kinh doanh của Cảng Hải Phòng đều có xu hướng tăng đột biến theo chiều hướng tích cực. Lợi nhuận năm 2015 tăng gần gấp đôi so với năm 2014 là kết quả của việc mở rộng quy mô kinh doanh từ những năm trước song đến năm 2015 mới thực sự phát huy hiệu quả nhờ chính sách tập trung phát triển mảng lưu kho bãi có biên lợi nhuận cao, đồng thời công ty cắt giảm chi phí hoạt động và có được lợi nhuận chênh lệch tỷ giá. Kết quả kinh doanh sau khi cổ phần hóa rất tích cực khi công ty bắt đầu có sự tăng trưởng về

nguồn hàng và tiếp tục giảm chi phí hoạt động. Trong 3 cảng nghiên cứu, Cảng Cái Lân là doanh nghiệp cho tình hình kinh doanh biến động khó lường nhất. Hoạt động của Cảng thường chỉ đạt từ 30 đến 50% công suất, riêng năm 2015 đạt gần 60% công suất thiết kế. Hoạt động bốc xếp container kém hiệu quả, dẫn đến việc thua lỗ kéo dài, bên cạnh đó gánh nặng về tài chính với việc trả lãi và gốc cho khoản vốn vay lớn và gấp rút. Theo thống kê từ năm 2009 – 2016, lợi nhuận trước thuế của cảng luôn ở mức âm và ngày càng lớn, bên cạnh đó, tỷ suất nợ của cảng cũng ở mức khá cao. Sang năm 2016, lợi nhuận trước thuế từ hoạt động sản xuất kinh doanh trong năm 2016 là -1.303 triệu đồng. Cảng Cái Lân kinh doanh không hiệu quả, doanh thu không đủ bù chi phí. Tuy nhiên, trong đầu quý IV/2016, dưới sự chỉ đạo của Hội đồng quản trị và sự nỗ lực của Ban lãnh đạo đã triển khai các giải pháp để cắt lỗ và đảm bảo sự phát triển bền vững của công ty như cắt giảm chi phí quản lý, chi phí văn phòng (tinh giảm nhân sự tại 02 văn phòng đại diện tại Móng Cái và Hải Phòng do hiệu quả kinh doanh mang lại không cao), thanh lý và bán các tài sản không dùng đến hoặc không hiệu quả trong sản xuất kinh doanh để lấy nguồn vốn đầu tư mới, mở rộng dịch vụ, chuyển hướng kinh doanh sang các mặt hàng khác ngoài những mặt hàng công ty đang cung cấp dịch vụ. Chính vì vậy, lợi nhuận trước thuế của Cảng Cái Lân năm 2017 đã đạt mức 1,21 tỷ đồng và đã chính thức chấm dứt tình trạng thua lỗ kéo dài nhiều năm và đã duy trì mức lợi nhuận năm 2018 là 1,003 tỷ đồng. Tuy nhiên đây mới chỉ là dấu hiệu tích cực ban đầu vì cảng Cái Lân đang phải đối mặt với khó khăn về cơ cấu vốn không hợp lý, gây ra rất nhiều hạn chế cho doanh nghiệp cảng này trong quá trình kinh doanh.

2.1.3.2 Nhóm cảng Miền Trung

Với lợi thế có đường bờ biển dài, nhiều cửa sông, nhiều vịnh sâu kín gió, miền Trung đang là nơi tập trung số lượng cảng biển nhiều nhất nước. Tuy nhiên hệ thống cảng biển tại đây đầu tư tràn lan, quy mô nhỏ; trong phạm vi nghiên cứu của đề tài tác giả chọn ba cảng đại diện để đánh giá kết quả kinh doanh bao gồm:

công ty cổ phần cảng Đà Nẵng (CDN), công ty cổ phần cảng Nha Trang (CNH), công ty cổ phần cảng Quy Nhơn (QNP).

Bảng 2.2. Một số chỉ tiêu kết quả kinh doanh của nhóm doanh nghiệp cảng biển Miền Trung qua các năm 2008 – 2018

Năm		Cảng Đà Nẵng		Cảng Nha Trang		Cảng Quy Nhơn	
		Tổng doanh thu	Lợi nhuận trước thuế	Tổng doanh thu	Lợi nhuận trước thuế	Tổng doanh thu	Lợi nhuận trước thuế
Chỉ tiêu doanh thu, lợi nhuận các năm (triệu đồng)	2008	203.003	7.510	23.468	540	229.426	10.455
	2009	212.336	7.855	24.760	620	241.501	11.006
	2010	233.336	8.632	26.976	886	286.170	15.549
	2011	299.919	11.200	37.160	2.510	336.009	18.638
	2012	331.875	16.257	41.869	3.012	410.209	20.624
	2013	388.752	58.903	40.803	1.003	63.266	3.475
	2014	252.014	55.794	21.098	-4.832	490.842	45.703
	2015	573.533	167.987	52.279	2.234	519.218	104.573
	2016	553.512	160.119	50.319	-2.777	473.232	80.503
	2017	601.447	162.144	53.206	-2.590	551.991	90.064
2018	695.674	184.110	17.212	-8.611	717.858	120.137	
Tốc độ tăng trưởng liên hoàn (%)	2009/2008	104,59	104,59	105,50	114,81	105,26	105,27
	2010/2009	109,88	109,89	108,94	142,90	118,49	141,27
	2011/2010	128,54	129,75	137,75	283,30	117,42	119,87
	2012/2011	110,65	145,15	112,67	120,00	122,08	110,66
	2013/2012	117,14	362,32	97,45	33,30	15,42	16,85
	2014/2013	64,83	94,72	51,71	-	775,84	1315,19
	2015/2014	227,58	301,08	247,79	-	105,78	228,81
	2016/2015	96,51	95,32	96,25	-	91,14	76,98
	2017/2016	108,66	101,26	105,73	-	116,64	111,87
	2018/2017	115,66	113,54	32,34	-	130,04	133,39

Nguồn: BCTC các năm 2008 - 2018 của cảng Đà Nẵng, Nha Trang, Quy Nhơn

Đặc điểm lớn nhất tại các cảng biển miền Trung là: thiếu “hậu phương”, thiếu các dòng chảy kinh tế vùng phụ cận đổ về nên nguồn hàng quá ít dẫn đến các cảng miền Trung luôn trong tình trạng thiếu hàng, cơ sở hạ tầng cảng biển được đầu tư nhiều nhưng không dùng đến gây sự lãng phí rất lớn. Sự thiếu hàng ở miền Trung là bởi các nguyên nhân sau:

Thứ nhất: Do thực trạng năng lực sản xuất cũng như thị trường ở miền Trung là quá nhỏ lẻ.

Thứ hai: Do các khu công nghiệp hoạt động chưa có hiệu quả nên không tạo được nguồn hàng đủ lớn, ổn định để cung cấp cho các cảng biển.

Thứ ba: Do mật độ cảng biển dày đặc và việc đầu tư thiếu khoa học và không đồng bộ nên nguồn vốn đầu tư bị dàn trải, quy mô đầu tư chỉ dừng lại ở mức độ nhỏ, lẻ. Hàng chục cảng biển khu vực này phải chia nhau một lượng hàng quá ít.

Thứ tư: Do thiếu hàng nên tại các cảng miền Trung không có tàu đi hàng ngày, do đó các doanh nghiệp ở miền Trung không thể xuất hàng đi được mà phải vận chuyển vào Sài Gòn hoặc Hải Phòng để trung chuyển qua Singapore, Hồng Kông... Điều đó đã đẩy giá cước vận tải tại các doanh nghiệp miền Trung lên cao và càng tạo ra tình trạng khan hiếm hàng cho các cảng miền Trung.

Cảng trọng điểm của khu vực được lựa chọn đánh giá chỉ tiêu tài chính là Công ty cổ phần Cảng Đà Nẵng, Công ty cổ phần Cảng Nha Trang và Công ty cổ phần Cảng Quy Nhơn.

Trong ba cảng miền Trung, cảng Đà Nẵng tỏ ra vượt trội ở khả năng tiếp nhận, trung chuyển hàng hóa. Khối lượng hàng thông qua ở cảng này vào thời điểm năm 2017 là hơn 13 triệu tấn so với cảng đứng thứ hai là cảng Quy Nhơn hơn 9 triệu tấn. Cuối cùng là cảng Nha Trang với khối lượng hàng xử lý hàng năm chỉ đạt dưới 1 triệu tấn. Nhìn chung, kết quả kinh doanh của cả ba cảng này đều ở mức trung bình. Cảng Đà Nẵng là cảng có mức tăng trưởng lợi nhuận lớn nhất khi đạt mức hơn 184 tỷ đồng năm 2018 so với mức chỉ 8,6 tỷ cuối năm 2010. Cảng Nha Trang lại đang lâm vào tình trạng thua lỗ do năm 2017 doanh nghiệp cảng này đã bán một số trang thiết bị vận tải như: tàu lai và xe cần cẩu; đồng thời

doanh nghiệp cũng tốn một khoản chi phí rất lớn để giải quyết cho số lượng lao động vận hành thôi việc, vì thế năm 2017 cảng Nha Trang vẫn còn lỗ tới hơn 2,5 tỷ đồng. Tình trạng khó khăn này tiếp tục kéo sang năm 2018 khi mức doanh thu giảm gần 70% và mức lỗ lên tới 8,11 tỷ đồng.

2.1.3.3. Nhóm cảng Miền Nam

Miền Nam có hệ thống sông ngòi, kênh rạch chằng chịt, giao thông đường thủy phát triển, nên các cảng biển miền Nam có đặc điểm nổi bật là cảng biển nằm trên sông với luồng vào cảng dài có khi vài chục km.

Miền Nam có 13 cảng biển, trong đó có 4 cảng loại I và 9 cảng loại II, hàng hóa qua cảng chủ yếu là nông sản, phân bón, linh kiện xe máy, quặng và các sản phẩm từ khu công nghiệp... Trong số 13 cảng biển phía Nam, hiện có 39 bến tổng hợp và 48 bến chuyên dùng. Có một sự khác biệt rất lớn trong năng lực tiếp nhận tàu giữa các cảng biển ở Đồng bằng sông Cửu Long và các cảng biển tại cụm cảng TP Hồ Chí Minh – Bà Rịa Vũng Tàu – Đồng Nai. Các cảng biển ở Đồng bằng Sông Cửu Long chỉ có thể tiếp nhận được tàu có trọng tải trên dưới 10.000 DWT thì các cảng ở TP HCM – Bà Rịa Vũng Tàu – Đồng Nai có thể tiếp nhận tàu có trọng tải lên tới 30.000 DWT – 50.000 DWT. Nếu các cảng biển ở Đồng bằng Sông Cửu Long quy mô nhỏ bé, lạc hậu thì các cảng biển ở TP HCM – Bà Rịa Vũng Tàu – Đồng Nai được coi là hiện đại nhất Việt Nam. Hoạt động đầu tư tại cụm cảng TP HCM – Bà Rịa Vũng Tàu – Đồng Nai nhìn chung là đúng hướng và đủ năng lực đáp ứng lượng hàng cần thiết thông qua hiện nay.

Để đánh giá chung về kết quả kinh doanh của nhóm cảng biển Miền Nam, tác giả đã lựa chọn Công ty cổ phần cảng Sài Gòn (SGP), Công ty cổ phần cảng Đồng Nai (PDN), Công ty cổ phần cảng Cát Lái (CLL) để đại diện cho khu vực này (Thể hiện qua bảng 2.3).

Bảng 2.3. Một số chỉ tiêu kết quả kinh doanh của nhóm doanh nghiệp cảng biển Miền Nam qua các năm 2008 – 2018

Năm		Cảng Sài Gòn		Cảng Đồng Nai		Cảng Cát Lái	
		Tổng doanh thu	Lợi nhuận trước thuế	Tổng doanh thu	Lợi nhuận trước thuế	Tổng doanh thu	Lợi nhuận trước thuế
Chỉ tiêu doanh thu, lợi nhuận các năm (triệu đồng)	2008	641.005	30.994	80.161	32.851	13.079	-330
	2009	737.155	35.644	79.750	30.918	87.252	45.018
	2010	801.256	38.743	92.270	34.186	117.201	45.185
	2011	861.968	43.981	119.850	36.126	153.900	50.705
	2012	838.098	50.324	168.969	46.728	168.565	66.222
	2013	852.087	41.694	202.768	47.532	198.551	82.248
	2014	923.495	63.490	270.101	50.322	234.925	76.448
	2015	1.126.350	64.063	322.426	54.010	272.920	78.273
	2016	1.202.018	80.071	421.917	69.620	287.701	81.327
	2017	1.160.875	497.874	517.499	85.014	252.047	83.280
2018	1.078.507	262.745	666.518	123.378	195.153	86.271	
Tốc độ tăng trưởng liên hoàn (%)	2009/2008	114,99	115,00	99,48	94,11	667,12	13641,82
	2010/2009	108,69	108,69	115,69	110,56	134,32	100,37
	2011/2010	107,58	113,52	129,89	105,67	131,31	112,22
	2012/2011	97,23	114,42	140,98	129,35	109,53	130,60
	2013/2012	101,67	82,85	120,00	101,72	117,79	124,20
	2014/2013	108,38	152,28	133,21	105,87	118,32	92,95
	2015/2014	121,97	100,90	119,37	107,33	116,17	102,39
	2016/2015	106,72	124,99	130,86	128,90	105,42	103,90
	2017/2016	96,57	621,79	122,65	122,11	87,61	102,40
	2018/2017	92,90	52,77	128,79	145,12	77,43	103,59

Nguồn: BCTC các năm 2008 - 2018 của cảng Sài Gòn, Đồng Nai, Cát Lái

Công ty TNHH một thành viên cảng Sài Gòn là doanh nghiệp Nhà nước thuộc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam được thành lập và hoạt động từ năm 1993, năm 2007 chính thức chuyển đổi thành công ty TNHH một thành viên cảng Sài Gòn; sau đó ngày 28/09/2015 công ty đã tổ chức phiên họp Đại hội đồng cổ đông

để thành lập Công ty cổ phần Cảng Sài Gòn và đến ngày 25/4/2016, Công ty đã chính thức đưa cổ phiếu của mình niêm yết tại Sở Giao dịch chứng khoán Hà nội.

Các lĩnh vực kinh doanh chính của Cảng Sài Gòn gồm bốc xếp hàng hóa cảng biển, kinh doanh kho bãi hàng và các dịch vụ cảng biển khác như dịch vụ sửa chữa tàu biển tại cảng, đóng mới tàu biển, quản lý khai thác và cho thuê kho bãi, khai thác và thuê cầu cảng....

Lợi nhuận của Cảng Sài Gòn có xu hướng tăng khá đều trong giai đoạn 2008 – 2018, đặc biệt năm 2017 lợi nhuận đạt hơn 497 tỷ đồng, tăng gấp hơn 6 lần so với năm 2016, nguyên nhân phát sinh khoản lợi nhuận đột biến này đến từ việc hợp nhất số tiền 262 tỷ đồng trong giai đoạn đầu năm khi Công ty Liên doanh Dịch vụ container quốc tế Cảng Sài Gòn được hoàn nhập lãi vay 758 tỷ theo thỏa thuận về giảm lãi vay và hoãn nợ vay giữa các cổ đông kéo dài 4 năm. Nhờ yếu tố này mà lũy kế lợi nhuận sau thuế của Cảng Sài Gòn tăng đột biến trong năm 2017 dù thực tế nguồn hàng đến cảng tăng trưởng không nhiều (100,30%), mức độ cạnh tranh giữa các cảng trong khu vực khá cao và dịch vụ lai dắt tàu biển chưa thể phát triển do đội ngũ hạn chế, công suất thấp... Tuy nhiên trong bối cảnh suy thoái kinh tế với tình trạng giảm sút của các cảng trên thế giới nhưng giá trị lợi nhuận của các cảng Việt Nam vẫn tăng và làm tăng giá trị tài sản của các cảng qua các năm là một dấu hiệu rất tích cực. Mặc dù mới chuyển đổi sang hình thức công ty cổ phần nhưng cảng Sài Gòn vẫn có sự tăng mạnh về giá trị tài sản trong các năm gần đây.

Tỉnh Đồng Nai là một tỉnh thuộc miền Đông Nam Bộ có chung địa giới với Thành phố Hồ Chí Minh - Bình Dương, Bình Thuận, Bà Rịa - Vũng Tàu, nơi được mệnh danh là khu tam giác kinh tế lớn của cả nước, và hiện nay trở thành khu tứ giác Thành phố Hồ Chí Minh - Đồng Nai - Bình Dương - Bà Rịa Vũng Tàu có các tiềm năng phát triển chính như: khai thác dịch vụ cảng, kinh tế rừng, nông nghiệp, công nghiệp và dịch vụ. Trên địa phận của tỉnh Đồng Nai có tuyến sông Đồng Nai nối liền sông Nhà Bè, Sông Thị Vải đổ ra biển và là tuyến vận tải quốc gia và quốc tế. Vì vậy, khả năng khai thác sông Đồng Nai là phục vụ tuyến vận

tải đường sông và đường biển để vận chuyển hàng hóa trong tỉnh và khu vực cũng như quốc tế, đáp ứng nhu cầu sản xuất cũng như tiêu dùng. Từ đó, doanh nghiệp Cảng Đồng Nai chính thức đi vào hoạt động sản xuất kinh doanh theo Nghị định 388 của Chính Phủ nước Cộng Hòa Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam ngày 28/06/1995. Trong giai đoạn từ 2008 – 2018, công ty cổ phần Cảng Đồng Nai đã xây dựng và khẳng định vị thế trên thị trường và đáp ứng nhu cầu của khách hàng trong lĩnh vực khai thác container và hàng tổng hợp. Đến đầu năm 2013, công ty cổ phần Cảng Đồng Nai đã góp vốn liên kết thành lập các công ty: Công ty cổ phần Cảng Long Thành, Công ty cổ phần dịch vụ Hàng hải Đồng Nai, Công ty cổ phần Dịch vụ Cảng Đồng Nai, với lĩnh vực hoạt động như: các dịch vụ vận chuyển container, thiết bị xếp dỡ hàng tổng hợp, phương tiện vận tải, hứa hẹn một tương lai đầy tiềm năng tốt đẹp giúp Công ty cổ phần Cảng Đồng Nai nâng cao hơn nữa sản lượng ngành hàng container và ngành hàng tổng hợp nhằm khẳng định thương hiệu Cảng Đồng Nai. Năm 2013 là năm đầy biến động và khó khăn bởi sự ảnh hưởng của việc suy thoái kinh tế toàn cầu đã tác động không nhỏ tới hoạt động sản xuất của Công ty cổ phần Cảng Đồng Nai. Mặc dù vậy, công ty vẫn duy trì được sự phát triển và đạt được kết quả kinh doanh tương đối tốt. Doanh thu thuần tăng 20,2%, đạt 202 tỷ đồng. Tuy nhiên, chi phí trong năm qua cũng tăng khá cao. Trong đó, tỷ lệ giá vốn / doanh thu thuần tăng từ 56% lên 61%. Đáng chú ý là chi phí lãi vay tăng gấp 4 lần, lên mức 4,6 tỷ đồng trong khi doanh thu tài chính giảm 43%, còn 1,887 tỷ đồng. Do vậy, lợi nhuận công ty không có biến động nhiều so với năm trước, đạt 47,532 tỷ đồng vào năm 2013.

Như vậy, Cảng Đồng Nai mặc dù có giá trị vốn hóa nhỏ hơn nhiều lần so với Cảng Sài Gòn nhưng luôn đạt được những tín hiệu tăng trưởng tài chính khả quan, thể hiện qua giá trị tài sản, doanh thu và lợi nhuận tăng dần đều qua thời kì nghiên cứu và lợi nhuận đã đạt ở mức 123,378 tỷ đồng năm 2018, vượt 45,12% so với năm trước đó.

Công ty Cổ phần Cảng Cát Lái được thành lập vào ngày 27/08/2007 theo giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh số 4103007643 do Sở Kế hoạch và Đầu tư

TP.HCM cấp với vốn điều lệ đăng ký ban đầu là 150.000.000.000 đồng. Các cổ đông sáng lập chính là Công ty Đầu tư và Xây dựng Thanh niên xung phong và Công ty Tân Cảng Sài Gòn. Công ty Cổ phần Cảng Cát Lái được thành lập để thực hiện dự án đầu tư xây dựng và khai thác cầu cảng chuyên dụng xếp dỡ hàng container của Cảng Cát Lái tại phường Cát Lái quận 2, TP. Hồ Chí Minh theo giấy chứng nhận đầu tư số 41121000087 do Ủy ban nhân dân TP. Hồ Chí Minh cấp ngày 09 tháng 06 năm 2008.

Hoạt động kinh doanh chủ yếu của Cảng Cát Lái là các hoạt động cung ứng dịch vụ cảng biển tại cầu tàu, dịch vụ xếp dỡ container tại bãi, hoạt động xếp dỡ bến sà lan và hoạt động thu tiền điện tại cảng. Doanh thu dịch vụ của Cảng Cát Lái tăng trưởng tốt kể từ khi đi vào hoạt động cho đến nay. Trong giai đoạn kinh tế khó khăn như năm 2012 và 2013 nhưng doanh thu của cảng vẫn tăng trưởng lần lượt 9,53% và 17,79%. Đây là kết quả đáng khích lệ cho sự cố gắng của Ban điều hành và toàn thể cán bộ công nhân viên của công ty.

Cung ứng dịch vụ cảng biển (bao gồm các dịch vụ như hoạt động khai thác cơ sở hạ tầng, thiết bị cầu cảng B7 và khai thác 6,2ha bãi hàng container) là dịch vụ tạo ra doanh thu chính cho Cảng Cát Lái, chiếm trên 80% tổng doanh thu thuần hàng năm của công ty. Các hoạt động khác tuy có đóng góp nhưng không đáng kể, riêng đối với hoạt động vận tải quốc tế là hoạt động kinh doanh Cảng Cát Lái mới đưa vào vận hành và khai thác trong những năm gần đây – đây là hoạt động dịch vụ vận tải liên vận chuyên hàng hóa Việt Lào, doanh nghiệp đang nghiên cứu nắm bắt cơ hội đầu tư để phát triển dịch vụ này trong tương lai.

Cùng với việc đóng góp chính cho nguồn thu của Cảng Cát Lái trong các năm qua, hoạt động cung ứng dịch vụ cảng biển cũng là nhân tố chính hình thành nguồn lợi nhuận của doanh nghiệp. Hoạt động bốc xếp cũng ngày càng có những đóng góp tích cực cho việc hình thành lợi nhuận của công ty. Điều này được thể hiện rõ nét qua thống kê sự tăng trưởng lợi nhuận đều đặn hàng năm của Cảng Cát Lái (bảng 2.3)

2.2. Đánh giá thực trạng các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

2.2.1. Thực trạng các nhân tố chủ quan

2.2.1.1. Tiềm năng về con người tại các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam hiện nay

Tình hình chung về chất lượng nguồn nhân lực ở nước ta hiện nay qua phân tích một số chỉ số như sau: Số có bằng cấp chứng chỉ nghề thấp so với tổng số lao động qua đào tạo, theo đánh giá của Ngân hàng Thế giới (WB) tính đến tháng 12/2017 chất lượng lao động đạt 3,79 điểm, xếp thứ 11/12 nước ở châu Á; nhân lực đào tạo hàng năm tăng nhưng thiếu chuyên gia trình độ cao, thiếu công nhân lành nghề; chỉ số kinh tế tri thức (KEI) đạt 3,02 điểm, xếp thứ 102/133 quốc gia phân loại; chất lượng nhân lực còn nhiều yếu kém, năng suất lao động thấp so với các nước trong khu vực: năng suất lao động Trung Quốc gấp 2,5 lần, Malaysia 10 lần, Hàn Quốc 26 lần, đáng chú ý là năng suất lao động của nước ta tăng chậm so với các nước đang phát triển trong khu vực [73]. Khả năng sử dụng ngoại ngữ và ứng dụng công nghệ thông tin làm công cụ làm việc của đội ngũ nhân lực cũng bị hạn chế.

Về chất lượng nguồn nhân lực của các doanh nghiệp cảng biển trong đặc điểm chung hiện nay: về cơ bản, việc ứng dụng khoa học, công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực tại các doanh nghiệp cảng biển cũng còn nhiều khó khăn, bất cập (tụt hậu về kỹ thuật công nghệ, kỹ năng quản lý, chất lượng đào tạo ...), chưa bắt kịp xu thế phát triển chung của cộng đồng Hàng hải thế giới, đang đòi hỏi cần được tiếp tục đẩy mạnh, phát huy.

Đánh giá tổng quát hiện nay về phát triển nguồn nhân lực của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam là sự bất cập của nguồn nhân lực chất lượng cao: cán bộ lãnh đạo, quản lý tuy đông song 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. Các doanh nghiệp cảng biển hiện nay còn chưa quan tâm đến các đề tài nghiên cứu khoa học nhằm giải quyết những vấn đề phục vụ cho phát triển

kinh tế cảng biển, đạt tiêu chuẩn các nước tiên tiến. Do đó, 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 và công nghệ cao. Thiếu cán bộ được đào tạo bài bản từ khâu lập quy hoạch đến việc thực hiện dự án, quản lý và điều hành ngành. Các chuyên gia kỹ thuật như hoa tiêu trình độ cao có thể dẫn các tàu cỡ lớn... các công nhân kỹ thuật cao điều khiển các thiết bị bốc xếp hiện đại cũng đang rất “khan hiếm”, đội ngũ lao động kỹ thuật để sửa chữa bảo dưỡng các thiết bị tại cảng chưa đáp ứng với trình độ khoa học kỹ thuật về cơ khí máy móc. Rất nhiều công việc trong đầu tư và khai thác cảng phải thuê chuyên gia nước ngoài dẫn đến tăng chi phí do phải trả lương cao cho họ, ảnh hưởng đến tính chủ động của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

Tất cả những yếu kém trên là do đầu tư phát triển nguồn nhân lực cảng biển chưa được coi trọng đúng mức. Vốn đầu tư cho phát triển nguồn nhân lực cảng biển thấp (theo số liệu thống kê trên sổ sách kế toán giai đoạn 2008 – 2018, nguồn kinh phí cấp cho bồi dưỡng, đào tạo lại nhân lực tại các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam chỉ chiếm một tỷ trọng rất nhỏ), các loại hình đào tạo nguồn nhân lực chưa phong phú, hoạt động chuyển giao kiến thức khoa học quản lý, công nghệ vẫn còn nhiều bất cập phụ thuộc nhiều vào các đối tác nước ngoài và chuyên gia nước ngoài. Chính việc thiếu quan tâm đầu tư nâng cao chất lượng nguồn nhân lực đã làm giảm hiệu quả khai thác cơ sở hạ tầng, trang thiết bị hiện có và làm giảm hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

2.2.1.2. Đánh giá về những tiềm năng vô hình - yếu tố tạo nên uy tín và lợi thế của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam trên thị trường

Việt Nam được đánh giá là quốc gia có tiềm năng phát triển dịch vụ cảng biển nhờ có vùng biển rộng, dài, sâu, chỉ số Hàng hải cao gấp 5 - 6 lần so với thế giới. Nhiều năm qua, việc xây dựng và phát triển hệ thống cảng biển nhận được sự quan tâm lớn của Chính phủ nhằm thúc đẩy, khai thác hiệu quả ngành kinh tế mũi nhọn này. Tuy nhiên, hệ thống kết cấu hạ tầng dịch vụ cảng biển nước ta nhìn chung còn thiếu tính đồng bộ, khả năng kết nối thấp, quy định mức khung giá lạc

hậu...Theo đánh giá của Ngân hàng Thế giới (WB), năm 2016 chỉ số hiệu quả dịch vụ logistics của Việt Nam đứng thứ 64/160 nước, đến năm 2018 đã vươn lên lên thứ 39/160 nước, đứng thứ 3 trong các nước ASEAN, sau Singapore và Thái Lan.

Tuy nhiên, chi phí logistics của Việt Nam vẫn ở mức khá cao so với các nền kinh tế phát triển như Trung Quốc (19% GDP), Thái Lan (18%), Nhật Bản (11%). Nguyên nhân do kết nối hệ thống hạ tầng chưa tốt, chưa đồng bộ, đặc biệt là kết nối các trung tâm sản xuất, tiêu thụ hàng hóa, vùng nguyên liệu, vật liệu với cảng biển, cảng hàng không, cảng đường thủy nội địa thông qua hệ thống đường bộ và đường sắt...Điều này là một bất lợi rất lớn trong quá trình khai thác nguồn hàng nhằm nâng cao doanh thu tại các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam hiện nay.

2.2.2. Thực trạng các nhân tố khách quan

2.2.2.1. Thực trạng cơ chế chính sách của Nhà nước về tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam hiện nay.

Việc hoàn thiện hệ thống văn bản pháp luật có ý nghĩa tạo thuận lợi cho phát triển cảng biển đáp ứng nhu cầu lưu thông hàng hóa đồng thời với việc đổi mới phương thức quản lý cảng. Do đó cần thiết phải ban hành các văn bản pháp luật nhằm huy động nguồn vốn đầu tư phát triển cảng biển để gánh nặng ngân sách; tái cơ cấu doanh nghiệp nhà nước tạo môi trường bình đẳng và tự chủ trong kinh doanh và tài chính doanh nghiệp; Thu hút nguồn vốn đầu tư nước ngoài; ứng dụng khoa học công nghệ trong nâng cao hiệu quả khai thác và năng lực quản trị cảng [35].

Ngày 26/11/2014 Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XIII, kỳ họp thứ 8 thông qua Luật Đầu tư (Luật số: 67/2014/QH13, có hiệu lực từ 01/7/2015), thay thế Luật Đầu tư năm 2005. Đây là thời điểm kinh tế tư nhân trong nước phát triển mạnh mẽ, hoạt động thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài đã đạt được những bước tiến lớn sau thời gian thực hiện những quy định thông thoáng của Luật Đầu tư nước ngoài năm 1987 (sửa đổi năm 1990). Luật Đầu tư nước ngoài năm 1999 (sửa đổi năm 2000), Luật Khuyến khích đầu tư trong nước năm 1994 (sửa đổi năm 1998) và Luật Doanh nghiệp năm 1999. Đây cũng là thời điểm

Việt Nam chính thức trở thành Thành viên của Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) với những cam kết mạnh mẽ về Luật Đầu tư đã góp phần thiết lập môi trường pháp lý bình đẳng cho các nhà đầu tư thuộc mọi thành phần kinh tế.

Bên cạnh đó, hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam còn chịu sự chi phối của Bộ luật Hàng hải Việt Nam số 95/2015/QH13 của Quốc hội, có hiệu lực từ ngày 01/07/2017. Bộ luật này quy định về hoạt động Hàng hải, bao gồm các quy định về tàu biển, thuyền viên, cảng biển, luồng Hàng hải, cảng cạn, vận tải biển, an toàn Hàng hải, an ninh Hàng hải, bảo vệ môi trường, quản lý nhà nước về Hàng hải và các hoạt động khác liên quan đến việc sử dụng tàu biển vào mục đích kinh tế, văn hóa, xã hội, thể thao, công vụ và nghiên cứu khoa học. Đối tượng áp dụng là các tổ chức, cá nhân Việt Nam; tổ chức, cá nhân nước ngoài liên quan đến hoạt động Hàng hải tại Việt Nam.

Ngoài ra, các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam hoạt động kinh doanh trên phương diện là một doanh nghiệp kinh doanh khai thác cảng biển nên phải tuân theo Luật doanh nghiệp 2014/QH13, Nghị định số 37/2017/NĐ – CP về Điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển và Nghị định số 147/2018/NĐ – CP Sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định về điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực Hàng hải, Nghị định 58/2017/NĐ - CP Quy định chi tiết một số điều của Bộ Luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động Hàng hải.

Tuy nhiên, các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam gặp rất nhiều khó khăn khi cùng lúc phải tuân thủ theo rất nhiều luật và nghị định. Vấn đề không chỉ là do nội dung một số quy định của những luật này chưa thật sự phù hợp mà còn là các văn bản pháp luật được ban hành trước thời điểm các luật này có hiệu lực vẫn chưa được hoàn thiện, đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ với những cải cách của luật này. Điều này đang gây nên sự chậm trễ, ách tắc và khiến các doanh nghiệp cũng như nhà đầu tư trong nước và nước ngoài lo ngại, cản trở đến quá trình kinh doanh cũng như ảnh hưởng không tốt đến hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

2.2.2.2. Đánh giá về bộ máy tổ chức quản lý của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam hiện nay.

Hiện nay mô hình tổ chức quản lý cảng biển đang tồn tại quá nhiều bất cập, chồng chéo. Hệ thống kết cấu hạ tầng công cộng cảng biển (luồng, báo hiệu hàng hải và các công trình phụ trợ,...) được đầu tư xây dựng từ Ngân sách Nhà nước và nguồn thu phí Hàng hải, do các cơ quan quản lý, doanh nghiệp nhà nước đầu tư, quản lý, vận hành. Còn kết cấu hạ tầng bến cảng (cầu cảng, kho, bãi, nhà xưởng,...) được đầu tư và quản lý khai thác theo nhiều mô hình, nơi của Nhà nước xây dựng, giao doanh nghiệp nhà nước quản lý khai thác, nơi lại do công ty liên doanh góp vốn đầu tư,... Chính việc quản lý lúng búng như mạng nhện này đã dẫn đến tình trạng "xé vụn" quy hoạch, mất cân đối, thiếu đồng bộ trong phát triển cảng. Hơn nữa, việc Nhà nước đầu tư cả kho bãi, nhà xưởng, phương tiện, thiết bị bốc dỡ,... vô hình trung làm phân tán nguồn lực cũng như không tận dụng, thu hút được nguồn vốn xã hội đầu tư xây dựng cảng biển.

Qua nghiên cứu các mô hình quản lý cảng và khảo sát thực tế tổ chức quản lý cảng tại một số nước trên thế giới cho thấy trong thời gian tới, cảng biển Việt Nam nên lựa chọn theo mô hình chủ cảng và tổ chức quản lý cảng theo chính quyền cảng; điều này sẽ mang lại những ưu điểm:

- Xây dựng và phát triển cảng biển theo quy hoạch, định hướng chiến lược.
- Xóa tình trạng phân lô, manh mún, xé nhỏ quy hoạch trong đầu tư xây dựng cảng biển.
- Khắc phục tình trạng đầu tư dàn trải, cung vượt cầu, phát huy tối đa hiệu quả trong hoạt động khai thác cảng biển, khu đất sau cảng.
- Huy động được nguồn vốn tư nhân trong và ngoài nước để đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng cảng biển.
- Phát huy ưu thế và tính linh hoạt trong quản lý, khai thác cảng biển.
- Thu nguồn phí cầu bến, neo đậu và giá trị khu đất bến cảng.
- Bảo đảm lựa chọn nhà khai thác cảng có năng lực, hiệu quả với giá cho thuê tối ưu.

- Từng bước phát triển chuỗi cung ứng hàng hóa với hạt nhân là cảng biển, qua đó giảm giá thành, tăng giá trị hàng hóa.

Tuy nhiên, mô hình này khó áp dụng đồng loạt tại các cảng biển Việt Nam vì gặp khó khăn về luật pháp, thực trạng quản lý hiện tại, vốn đầu tư xây dựng cảng biển: sửa đổi quy định của pháp luật hiện hành về đất đai, Hàng hải, phí, lệ phí... ảnh hưởng tới chức năng, nhiệm vụ của cơ quan quản lý Nhà nước: Cục Hàng hải Việt Nam, cảng vụ Hàng hải khu vực, doanh nghiệp, các tổng công ty bảo đảm an toàn hàng hải. Các cảng biển Việt Nam đều có tổ chức quản lý cảng biển đang hoạt động, việc áp dụng sẽ gây xáo trộn trong hoạt động cảng biển, trái luật đầu tư. Ngoài ra, việc áp dụng mô hình mới cho cảng biển nhỏ là không hiệu quả và Nhà nước cũng không đủ nguồn vốn đầu tư kết cấu hạ tầng cho tất cả cảng biển.

2.2.2.3. Đánh giá về lợi thế vị trí địa lý của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Việt Nam nằm ở rìa Biển Đông, vùng biển có vị trí địa lý kinh tế, chính trị đặc biệt quan trọng và từ lâu đã là nhân tố không thể thiếu trong chiến lược phát triển không chỉ của các nước xung quanh Biển Đông mà còn của một số cường quốc Hàng hải khác trên thế giới.

Trong 39 tuyến đường Hàng hải hiện đang hoạt động trên thế giới thì có 29 tuyến đi qua địa phận biển Đông. Trong 10 tuyến Hàng hải lớn nhất thế giới thì khu vực biển Đông có 1 tuyến đi qua và 5 tuyến có liên quan. Trung bình mỗi ngày có 250-300 lượt tàu biển vận chuyển qua biển Đông, trong đó, có hơn 50% tàu có trọng tải trên 5.000DWT, khoảng 15-20% tàu có trọng tải từ 30.000DWT trở lên, chiếm ¼ lưu lượng tàu hoạt động trên các vùng biển của thế giới.

Hiện nay, nhiều nước và vùng lãnh thổ trong khu vực như Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Đài Loan, Singapore... có nền kinh tế hầu như phụ thuộc sống còn vào con đường Biển Đông. Hàng năm, có khoảng 70% khối lượng dầu mỏ nhập khẩu và 45% hàng hóa xuất khẩu của Nhật Bản, khoảng 60% khối lượng

hàng hóa xuất nhập khẩu của Trung Quốc... được vận chuyển bằng con đường này. Đặc biệt, nền kinh tế Singapore hầu như phụ thuộc hoàn toàn vào Biển Đông.

Việt Nam có lợi thế là vùng biển nằm ngay trên một số tuyến Hàng hải chính của quốc tế qua Biển Đông, trong đó có tuyến đi qua eo biển Malacca, là một trong những tuyến có lượng tàu bè qua lại nhiều nhất thế giới. Bờ biển Việt Nam lại rất gần các tuyến Hàng hải đó nên rất thuận lợi trong việc phát triển giao thương quốc tế [28] .

Hiện nay, hầu hết khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu và một phần giao lưu nội địa của nước ta được vận chuyển bằng đường biển trên Biển Đông. Trong một vài thập kỷ tới, với tốc độ tăng trưởng kinh tế cao của các nước trong khu vực, khối lượng hàng hóa vận chuyển qua Biển Đông sẽ tăng gấp hai, ba lần hiện nay. Khi đó Biển Đông nói chung và các cảng biển Việt Nam nói riêng càng có vai trò to lớn trong thương mại thế giới; chính các cảng biển Việt Nam sẽ trở thành chiếc cầu nối quan trọng để phát triển thương mại quốc tế và mở rộng giao lưu với các nước trong khu vực và trên thế giới.

Khu vực cảng biển phía Bắc của Việt Nam là cửa ngõ kết nối tiếp giáp với các quốc gia Đông Bắc Á như Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc và Hồng Kông. Trong khi đó, khu vực cảng biển miền Nam có vị trí kết nối các nước châu Á trên tuyến vận tải quốc tế đi các châu lục khác. Hiện tại, Việt Nam đang có 49 cảng biển, 166 bến cảng và 330 cầu cảng cho tàu neo đậu với tổng chiều dài gần 40km. Tuy có vị trí địa lý thuận lợi, nhưng do chính sách quy hoạch cảng biển không hiệu quả từ Chính phủ trong những năm qua đã ảnh hưởng rất lớn đến ngành cảng biển Việt Nam. Việc khuyến khích phát triển nhiều cảng nhỏ với các chủ đầu tư khác nhau ở cả hai khu vực TPHCM – Cái Mép và Hải Phòng – Cái Lân khiến Việt Nam trở thành thị trường cảng container phân tán nhất trên thế giới. Tại khu vực TPHCM – Cái Mép có tới 13 cảng container đang hoạt động, 3 cảng mới sắp được bổ sung và 1 cảng bắt đầu khởi công xây dựng. Những cảng hiện có cũng chưa được kết nối bằng các cầu cảng liên tục hay đường nối trực tiếp, từ đó cản trở việc nâng cấp các cảng lên tầm trung tâm trung chuyển. Thiết kế bến hiện nay

có thể ảnh hưởng đến việc xử lý hàng hóa trung chuyển, do không thể chuyên chở hiệu quả những container nhận từ tàu gom sang tàu mẹ vì bến không đủ chiều dài cho cả hai tàu, hoặc khi tàu gom và tàu mẹ nằm ở các cảng khác nhau, không có đường nối. Khu vực miền Bắc cũng xuất hiện vấn đề tương tự. Tại đây hiện đang có 13 cảng container đang hoạt động, cảng Nam Đình Vũ sắp tới sẽ đi vào hoạt động vào tháng 12/2017, chưa kể cụm cảng Lạch Huyện [35].

2.3. Đánh giá thực trạng năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

2.3.1. Đánh giá năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam thông qua nhóm chỉ tiêu phản ánh cơ cấu vốn

Khi đánh giá năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam, chỉ tiêu quan trọng nhất là cấu trúc tài chính của các doanh nghiệp cảng đó. Qua chỉ tiêu cấu trúc tài chính sẽ đánh giá được doanh nghiệp cảng biển có sự độc lập về tài chính hay không để có thể chủ động hơn trong hoạt động kinh doanh. Trong việc chọn mẫu và đánh giá về năng lực tài chính các doanh nghiệp cảng biển, vì tính không đồng đều giữa các cảng tác giả lựa chọn điển hình các doanh nghiệp cảng biển có quy mô lớn và được coi là trọng điểm của từng khu vực để đánh giá.

2.3.1.1. Tổng nguồn vốn

Chỉ tiêu tổng nguồn vốn phản ánh toàn bộ số vốn của một doanh nghiệp cảng biển, đồng thời phản ánh năng lực tài chính đáp ứng cho các hoạt động của doanh nghiệp đó. Quy mô và tốc độ tăng vốn hàng năm của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam được thể hiện qua bảng 2.4.

Bảng 2.4. Chỉ tiêu tổng vốn của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam qua các năm 2008 – 2018

Năm		Cảng Hải Phòng	Cảng Đình Vũ	Cảng Cái Lân	Cảng Đà Nẵng	Cảng Nha Trang	Cảng Quy Nhơn	Cảng Sài Gòn	Cảng Đồng Nai	Cảng Cát Lái
Số liệu tổng vốn qua các năm (triệu đồng)	2008	1.742.354	332.087	267.372	369.556	87.576	226.036	2.050.042	196.573	342.807
	2009	1.951.935	461.027	302.563	395.765	96.641	236.715	2.246.981	220.587	405.018
	2010	2.045.281	504.200	689.407	423.206	104.669	223.338	2.434.125	280.283	419.532
	2011	2.162.731	699.092	2.063.981	479.390	105.015	234.565	2.932.325	277.270	532.733
	2012	2.071.518	789.281	3.107.103	470.665	105.780	270.042	2.819.802	335.834	484.659
	2013	2.183.326	924.640	2.993.236	746.424	181.376	468.978	3.959.535	372.705	515.199
	2014	4.616.085	977.021	215.202	1.011.025	262.536	477.067	4.073.978	493.862	521.619
	2015	5.802.104	1.115.277	57.426	993.672	265.908	535.724	3.194.061	643.760	717.592
	2016	5.128.654	1.069.736	55.249	1.045.288	261.475	540.981	3.442.186	732.126	673.845
	2017	5.235.935	1.097.489	59.501	1.286.624	254.001	582.581	4.387.069	845.327	614.160
2018	5.467.663	1.167.812	62.344	1.604.407	236.550	646.088	4.584.970	845.987	621.921	
Tốc độ tăng trưởng liên hoàn (%)	2009/2008	112,03	138,83	113,16	107,09	110,35	104,72	109,61	112,22	118,15
	2010/2009	104,78	109,36	227,86	106,93	108,31	94,35	108,33	127,06	103,58
	2011/2010	105,74	138,65	299,38	113,28	100,33	105,03	120,47	98,93	126,98
	2012/2011	95,78	112,90	150,54	98,18	100,73	115,12	96,16	121,12	90,98
	2013/2012	105,40	117,15	96,34	158,59	171,47	173,67	140,42	110,98	106,30
	2014/2013	211,42	105,67	7,19	135,45	144,75	101,72	102,89	132,51	101,25
	2015/2014	125,69	114,15	26,68	98,28	101,28	112,30	78,40	130,35	137,57
	2016/2015	88,39	95,92	96,21	105,19	98,33	100,98	107,77	113,73	93,90
	2017/2016	102,09	102,59	107,70	123,09	97,14	107,69	127,45	115,46	91,14
2018/2017	104,43	106,41	104,78	124,70	93,13	110,90	104,51	100,08	101,26	

Nguồn: BCTC các năm 2008 – 2018 của các doanh nghiệp cảng biển

Đặc trưng các doanh nghiệp cảng biển là có quy mô vốn lớn, nguồn tiền đó dùng để xây dựng kênh, luồng ra vào cảng, đảm bảo an toàn hàng hải, đập chắn sóng, cầu cảng, hạ tầng công trình bến bãi, giao thông nội bộ, trang thiết bị xếp dỡ. Nguồn vốn dùng để đầu tư khai thác cảng biển thu hồi chậm, vòng luân chuyển vốn dài. Vốn đầu tư khai thác cảng sau một thời gian dài để xây dựng, nâng cấp hay mua sắm trang thiết bị và chỉ bắt đầu được thu hồi dần khi cảng đi vào hoạt động và thu lợi nhuận. Do đó, khó tránh khỏi sự tác động hai mặt tích cực và tiêu cực của các yếu tố không ổn định về tự nhiên, xã hội, chính trị, kinh tế...

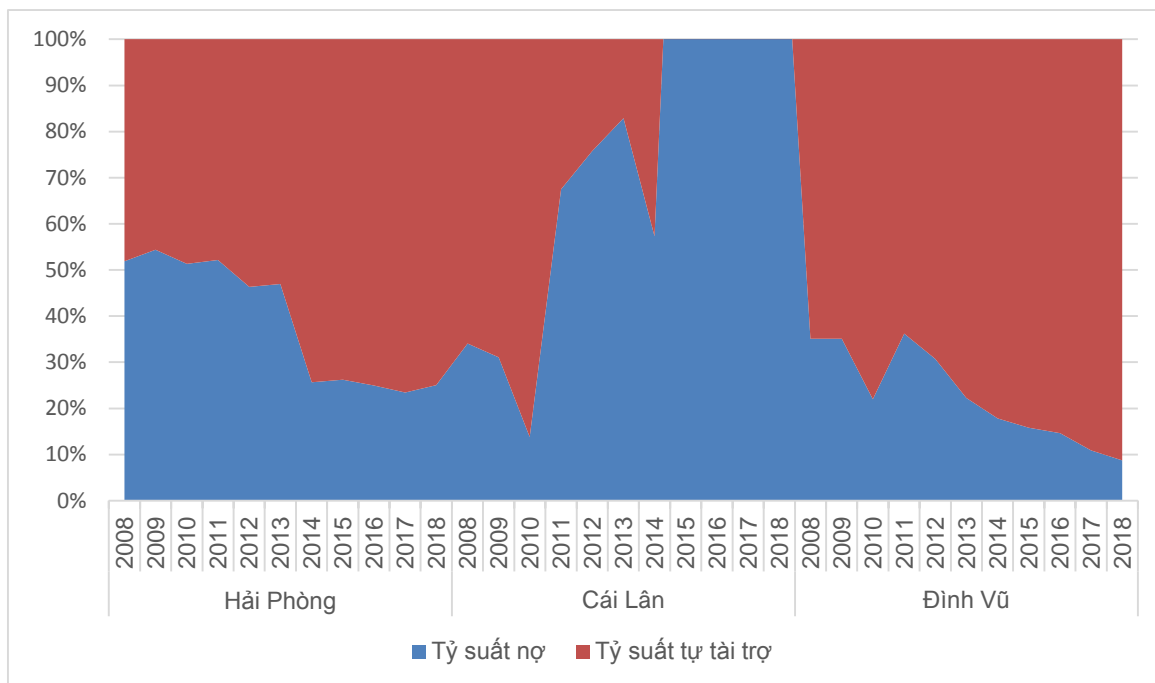
Trong giai đoạn nghiên cứu 2008 – 2018, nhìn chung các doanh nghiệp cảng đều gia tăng quy mô vốn, đặc biệt năm 2014 sau khi chuyển đổi loại hình từ công ty TNHH sang công ty cổ phần số vốn của cảng Hải Phòng tăng hơn gấp đôi, đạt mức 211,42% so với năm 2013, hay cảng Quy Nhơn số vốn năm 2013 cũng tăng hơn gấp rưỡi, đạt mức 173,67% so với năm 2012. Nhưng bên cạnh đó tổng nguồn vốn cảng Cái Lân lại bị giảm đột ngột trong năm 2014, chỉ còn đạt mức 7,19% so với năm 2013 do thua lỗ nghiêm trọng làm giảm vốn chủ sở hữu của công ty. Tại các thời điểm thống kê trong bảng 2.4, chỉ tiêu tổng vốn là biểu hiện bằng tiền của tổng giá trị tài sản của các doanh nghiệp cảng biển, doanh nghiệp cảng biển nào có quy mô vốn lớn hứa hẹn tiềm lực tài chính mạnh, nhiều ưu thế trong quá trình kinh doanh khai thác. Tuy nhiên để đánh giá năng lực tài chính các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam thông qua nhóm chỉ tiêu phản ánh cơ cấu vốn, tác giả còn sử dụng các chỉ tiêu tỷ suất dưới đây.

2.3.1.2. Tỷ suất nợ

Tỷ suất nợ phản ánh mức độ sử dụng vốn vay của doanh nghiệp, đồng thời nó còn cho biết mức độ rủi ro tài chính mà doanh nghiệp đang phải đối diện cũng như mức độ đòn bẩy tài chính mà doanh nghiệp đang được hưởng.

* Nhóm cảng Miền Bắc

Cơ cấu vốn thông qua hai chỉ tiêu: tỷ suất nợ và tỷ suất tự tài trợ của các doanh nghiệp cảng biển đại diện cho Miền Bắc được thể hiện qua Hình 2.1 (Phụ lục 1).



Hình 2.1. Tỷ suất nợ và tỷ suất tự tài trợ của các doanh nghiệp cảng biển Miền Bắc trong giai đoạn 2008 - 2018

Nguồn: Tính toán của tác giả

Trong giai đoạn nghiên cứu 2008 – 2018, tỷ suất nợ của cảng Hải phòng có xu hướng giảm dần theo thời gian. Trong hai năm 2010 và 2011 tỷ suất nợ đạt trên 50%, năm 2010 tỷ suất nợ cao nhất tuy nhiên cũng chỉ đạt 52,28%. Năm năm sau từ 2012 – 2018, tỷ suất nợ thấp hơn 50%, đặc biệt năm 2017 tỷ suất nợ thấp nhất đạt 24,47%. Tỷ suất nợ của cảng Hải phòng có xu hướng giảm do nguyên nhân là nhờ có được lợi nhuận và dòng tiền thu về đều đặn hàng năm, công ty liên tục giảm dư nợ vay dẫn đến hệ số nợ được cải thiện nhiều trong các năm qua. Từ năm 2014, cảng Hải Phòng đã đánh giá lại tài sản và phần vốn góp của Nhà nước để thực hiện cổ phần hóa nên phần phần lớn số nợ của công ty đã dần dần được chuyển thành vốn chủ sở hữu; vốn chủ sở hữu tăng so với năm 2013 về giá trị

tương đối 348%, về giá trị tuyệt đối tăng 2.872 tỷ đồng giúp cho hệ số nợ giảm mạnh từ 46,93% xuống 25,2%.

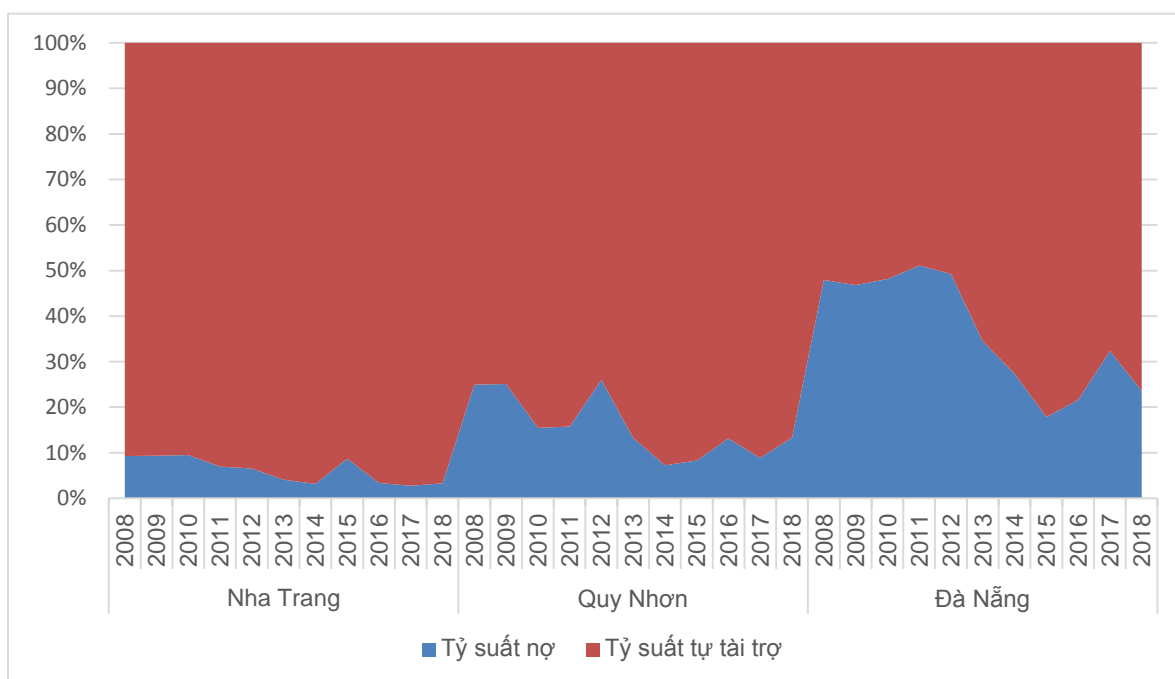
Tỷ suất nợ của cảng Đình Vũ luôn thấp hơn 40%: năm 2011 tỷ suất nợ cao nhất đạt 36,23%, năm 2018 tỷ suất nợ thấp nhất chỉ đạt 8,72% chứng tỏ doanh nghiệp rất chủ động về tài chính.

Trái ngược với tình hình của cảng Hải Phòng và cảng Đình Vũ, tỷ suất nợ của cảng Cái Lân có xu hướng tăng giảm không rõ ràng. Trong giai đoạn 2008 – 2018, tỷ suất nợ năm 2010 chỉ đạt 13,8%, sau đó tăng rất nhanh vào những 2011 – 2013 và giảm ở năm 2014, tuy nhiên tỷ suất nợ vẫn lớn hơn 50%. Trong các năm 2015, năm 2016 tỷ suất nợ đã tăng rất nhanh ở mức trên 200%. Lý do khiến cảng Cái Lân có tỷ suất nợ cao do doanh nghiệp mở rộng qui mô hoạt động, nguồn vốn đi vay của doanh nghiệp phục vụ cho các dự án quá cao dẫn đến phải trả nhiều lãi. Do vậy, tốc độ tăng của nợ phải trả nhanh hơn so với tốc độ tăng của tổng vốn. Trong giai đoạn 2011 – 2015, chi phí trả lãi của doanh nghiệp năm 2011 từ 226 triệu đồng tăng lên 38.242 triệu đồng vào năm 2012, tăng nhanh 120.126 triệu đồng vào năm 2013, đạt mức 128.870 triệu đồng vào năm 2014 và tăng 155.248 triệu đồng vào năm 2015. Như vậy có thể thấy nhu cầu vay vốn phục vụ mở rộng hoạt động kinh doanh của cảng Cái Lân là rất lớn và gấp rút.

Tóm lại, xét chung trong giai đoạn 2008 – 2018, tỷ suất nợ của cảng Hải Phòng và cảng Đình Vũ tương đối ổn định, chủ yếu tỷ suất nợ thấp hơn 50% và có xu hướng giảm dần. Trong khi đó tỷ suất nợ của cảng Cái Lân luôn lớn hơn nhiều 50% đặc biệt trong giai đoạn 2015 - 2016 tỷ suất nợ trên 200% cho thấy an ninh tài chính của cảng Cái Lân hiện đang ở mức nguy hiểm.

* Nhóm cảng Miền Trung

Cơ cấu vốn của Công ty cổ phần cảng Nha Trang, cảng Quy Nhơn và cảng Đà Nẵng được thể hiện qua Hình 2.2 (Phụ lục 2).



Hình 2.2. Tỷ suất nợ và tỷ suất tự tài trợ của các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung trong giai đoạn 2008 – 2018

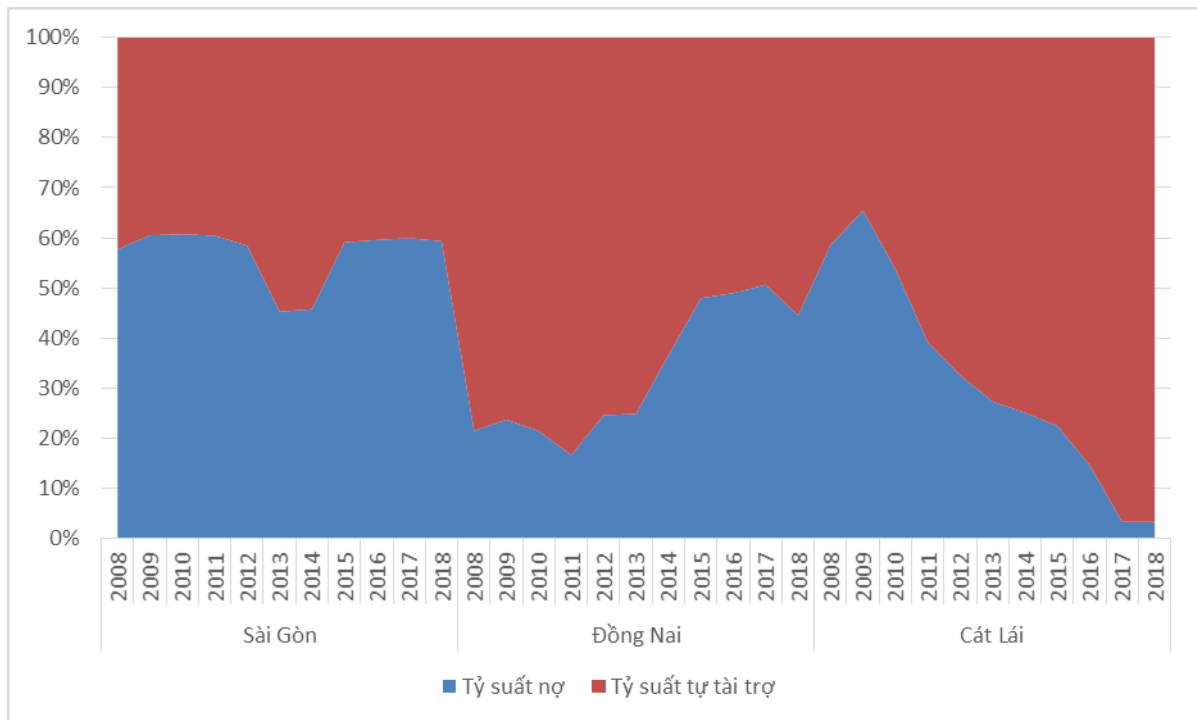
Nguồn: Tính toán của tác giả

Các cảng biển Miền Trung có tỷ suất nợ thấp dưới 50%. Trong các cảng miền Trung chỉ có cảng Đà Nẵng có tỷ suất nợ cao nhất. Nguyên nhân do cảng Đà Nẵng đang đầu tư và mở rộng cảng Tiên Sa giai đoạn 1 nên công ty đã thực hiện các khoản vay với các ngân hàng thương mại và vay ngân hàng phát triển Việt Nam (thông qua nguồn vốn JICA của chính phủ Nhật Bản). Công ty thực hiện tốt việc hoàn trả gốc và lãi vay đúng hạn không để xảy ra tình trạng nợ quá hạn. Các công ty con của Cảng Đà Nẵng hoạt động chủ yếu từ nguồn vốn tự có. Mức cao nhất tỷ suất nợ đạt được là 51,07% vào năm 2011 sau đó có xu hướng giảm dần, năm 2015 tỷ suất nợ thấp nhất chỉ đạt 17,87%.

* Nhóm cảng Miền Nam

Tỷ suất nợ và tỷ suất tự tài trợ là hai chỉ tiêu chính thể hiện mức độ hợp lý trong cơ cấu vốn của ba doanh nghiệp cảng biển đại diện cho Miền Nam gồm:

Công ty cổ phần cảng Sài Gòn, Công ty cổ phần cảng Đồng Nai và Công ty cổ phần Cảng Cát Lái được thể hiện qua Hình 2.3 (Phụ lục 3).



Hình 2.3. Tỷ suất nợ và tỷ suất tự tài trợ của các doanh nghiệp cảng biển Miền Nam trong giai đoạn 2008 - 2018

Nguồn: Tính toán của tác giả

Các cảng biển Miền Nam trong giai đoạn 2008 – 2018, cảng Sài Gòn có tỷ suất nợ tương đối ổn định ở mức 50%. Trong khi đó tỷ suất nợ cảng Đồng Nai có xu hướng tăng dần theo thời gian, mặc dù tổng tài sản của cảng tăng đều đặn qua từng năm nhưng thấp hơn tốc độ tăng của các khoản nợ phải trả. Trong giai đoạn 2011 – 2018, cảng Đồng Nai chủ yếu sử dụng nợ vay để chi trả cho phần lớn các dự án đầu tư nên tổng nợ phải trả tại thời điểm cuối năm tăng từ 46 tỷ trong năm 2010 tăng lên 376 tỷ đồng năm 2018 làm cho tỷ suất nợ có xu hướng tăng nhanh.

Trong giai đoạn 2010 – 2018, tỷ suất nợ của cảng Cát Lái có xu hướng giảm từ 53,75% xuống 3,28% vào năm 2018. Công ty hiện nay không có khoản nợ quá hạn nào, các khoản nợ phải trả ngắn và trung hạn đều được công ty thanh toán đúng hạn. Vì có nguồn thu ổn định từ cho thuê bến bãi nên công ty có khả năng thanh toán các khoản nợ đến hạn từ dòng tiền hoạt động kinh doanh và tiền thu từ

các tài sản tài chính đáo hạn. Bên cạnh đó, công ty có đủ khả năng tiếp cận các nguồn vốn và các khoản vay đến hạn trong vòng 12 tháng có thể được gia hạn với các bên cho vay hiện tại.

Tóm lại, dựa vào đồ thị minh họa có thể thấy tỷ suất nợ bình quân của các cảng biển miền Trung thấp hơn nhiều so với các cảng biển miền Bắc và miền Nam chứng tỏ khả năng thanh toán các khoản nợ của các cảng biển miền Trung cao hơn các cảng biển ở hai khu vực còn lại. Bên cạnh đó một số cảng biển vẫn gặp khó khăn như việc dùng nhiều nợ vay để tài trợ cho các dự án mở rộng kinh doanh từ đó dẫn đến chi phí trả lãi vay quá cao.

2.3.1.2 Tỷ suất tự tài trợ

Tỷ suất tự tài trợ biểu hiện mức độ độc lập về mặt tài chính của doanh nghiệp. Tỷ số này có giá trị càng lớn phản ánh vốn chủ sở hữu của doanh nghiệp lớn có tính độc lập cao với các chủ nợ. Do đó doanh nghiệp không bị ràng buộc hoặc bị sức ép của các khoản vay. Các chủ nợ thường thích tỷ suất tự tài trợ càng cao càng tốt, chủ nợ nhìn vào tỷ số này để tin tưởng một sự đảm bảo cho các món nợ vay được hoàn trả đúng hạn.

*** Nhóm cảng Miền Bắc**

Trong giai đoạn 2008 – 2018, tỷ suất tự tài trợ của cảng Hải phòng có xu hướng tăng dần theo thời gian và cao nhất đạt 76,53% vào năm 2017, đến năm 2018 giảm nhẹ và đạt mức 74,99%. Tỷ suất tự tài trợ của cảng Hải phòng có xu hướng tăng cao phản ánh nguồn vốn được tài trợ chủ yếu từ vốn chủ sở hữu. Bên cạnh đó, tỷ suất tự tài trợ của cảng Đình Vũ luôn chiếm tỷ trọng cao phản ánh cảng này không gặp nhiều khó khăn về tài chính do không phụ thuộc nhiều vào nợ vay để tài trợ cho các hoạt động kinh doanh của cảng.

Năm 2010, tỷ suất tự tài trợ của cảng Cái Lân là 86,02% nhưng sau đó tỷ suất này có xu hướng giảm dần, đặc biệt trong năm 2015 - 2018 tỷ suất tự tài trợ của cảng Cái Lân là 0%, thậm chí còn bị mức âm. Nguyên nhân là do trong giai đoạn 2010 – 2017, vốn chủ sở hữu của cảng Cái Lân liên tục giảm, đến năm 2018 cũng được cải thiện đôi chút nhưng không đáng kể. Theo Báo cáo tài chính đã

được kiểm toán năm 2015 và 2016, cảng Cái Lân đang rơi vào tình trạng âm vốn chủ sở hữu, tình trạng này cũng được lãnh đạo doanh nghiệp nỗ lực cải thiện vào năm tài chính 2017, 2018.

*** Nhóm cảng Miền Trung**

Các cảng biển Miền Trung có tỷ suất tự tài trợ cao chứng tỏ sự chủ động về mặt tài chính. Cụ thể tỷ suất tự tài trợ lớn hơn 74% ở cảng Quy Nhơn và trên 90% ở cảng Nha Trang; tỷ suất tự tài trợ của cảng Đà Nẵng cũng có xu hướng gia tăng nhanh và đạt trên 67% vào năm 2017. Tỷ suất tự tài trợ của các cảng biển Miền Trung cao thể hiện sự an toàn tài chính song cũng phản ánh các cảng này chưa sử dụng hiệu quả đòn bẩy tài chính để làm gia tăng lợi nhuận.

*** Nhóm cảng Miền Nam**

Trong giai đoạn 2008 – 2018, tỷ suất tự tài trợ của cảng Sài Gòn giữ ở mức ổn định. Tỷ suất tự tài trợ của cảng Đồng Nai có xu hướng giảm phản ánh khả năng tự tài trợ của doanh nghiệp ngày càng giảm, doanh nghiệp không chủ động về tài chính trong hoạt động kinh doanh. Ngược lại tỷ suất tự tài trợ của cảng Cát Lái có xu hướng tăng nhanh từ 41,42% năm 2008 tăng lên 96,72% năm 2018.

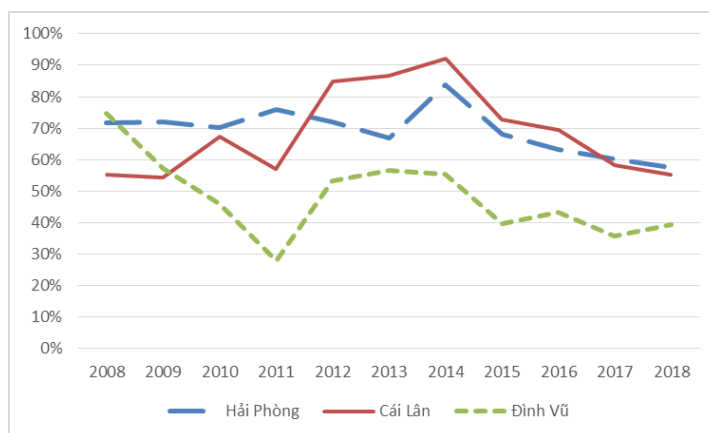
Tóm lại, trong các nhóm cảng biển tỷ suất tự tài trợ bình quân của các cảng Miền Trung cao hơn nhiều so với Miền Bắc và Miền Nam cho thấy các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung có khả năng tự chủ tài chính cao. Tuy nhiên tỷ suất tự tài trợ quá cao cũng cho thấy các cảng biển chưa sử dụng được lợi thế của đòn bẩy tài chính để gia tăng lợi nhuận.

2.3.1.3. Tỷ trọng tài sản dài hạn so với tổng tài sản

Đây là chỉ tiêu nhằm đánh giá tình hình biến động tăng giảm của tài sản dài hạn so với tổng tài sản để xem xét mức độ phù hợp với ngành nghề cảng biển hay không qua đó sẽ biết được mức độ đầu tư vào tài sản dài hạn so với chiến lược phát triển của ngành và chỉ tiêu này có ý nghĩa rất quan trọng khi phân tích đánh giá năng lực tài chính của doanh nghiệp nói chung, doanh nghiệp cảng biển nói riêng.

* Nhóm cảng Miền Bắc

Tỷ trọng tài sản dài hạn so với tổng tài sản và mức bình quân của các doanh nghiệp cảng biển đại diện cho Miền Bắc được thể hiện qua Hình 2.4 (Phụ lục 7).

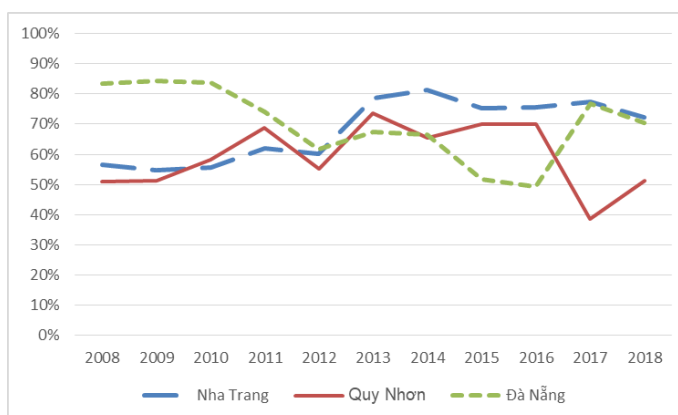


Hình 2.4. Tỷ trọng tài sản dài hạn so với tổng tài sản của các doanh nghiệp cảng biển Miền Bắc qua các năm 2008 – 2018

Nguồn: Tính toán của tác giả

* Nhóm cảng Miền Trung

Tỷ trọng tài sản dài hạn so với tổng tài sản và mức bình quân của các doanh nghiệp cảng biển đại diện cho Miền Trung được thể hiện qua Hình 2.5 (Phụ lục 8).

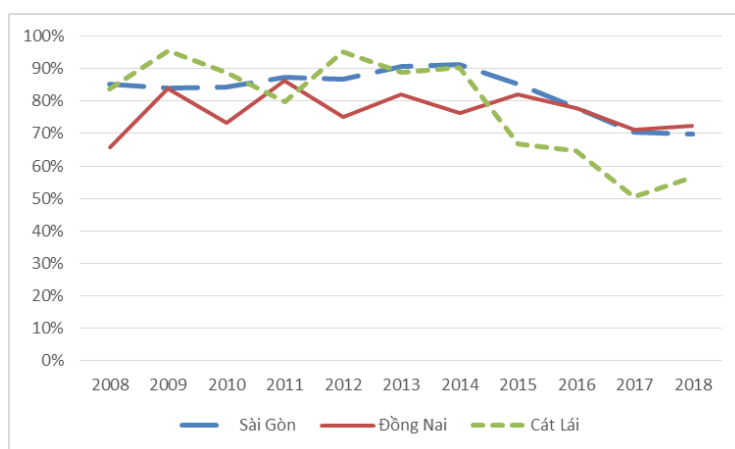


Hình 2.5. Tỷ trọng tài sản dài hạn so với tổng tài sản của các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung qua các năm 2008 – 2018

Nguồn: Tính toán của tác giả

* Nhóm cảng Miền Nam

Tỷ trọng tài sản dài hạn so với tổng tài sản và mức bình quân của các doanh nghiệp cảng biển đại diện cho Miền Nam được thể hiện qua Hình 2.6 (Phụ lục 9).



Hình 2.6. Tỷ trọng tài sản dài hạn so với tổng tài sản của các doanh nghiệp cảng biển Miền Nam qua các năm 2008 – 2018

Nguồn: Tính toán của tác giả

Dựa vào hình 2.4, 2.5, 2.6, có thể nhận thấy tỷ trọng tài sản dài hạn so với tổng tài sản của các doanh nghiệp cảng biển chiếm tỷ trọng cao. Nguyên nhân là do các doanh nghiệp phải đầu tư lớn vào xây dựng cảng, mua sắm các thiết bị xếp dỡ giá trị lớn do hoạt động kinh doanh chủ yếu của các doanh nghiệp là vận tải và xếp dỡ. Riêng đối với trường hợp cảng Đình Vũ năm 2011 là doanh nghiệp có tỷ trọng tài sản dài hạn trên tổng tài sản thấp nhất cả nước chỉ đạt 27,78%; nhưng trong giai đoạn 2012 – 2014, doanh nghiệp này đã tập trung nguồn lực đầu tư, nâng cấp hệ thống cảng để có thể cạnh tranh được với các doanh nghiệp khác trong bối cảnh đang dư thừa cảng nhỏ chất lượng sơ sài trong khi đó cảng có chất lượng đón tàu lớn còn ít. Vì vậy, tỷ trọng tài sản dài hạn so với tổng tài sản của doanh nghiệp cảng này đã tăng trên 50% song vẫn có xu hướng giảm trong giai đoạn 2015 - 2018.

Nhìn chung, các doanh nghiệp cảng biển Miền Nam có tỷ suất tài sản dài hạn so với tổng tài sản lớn nhất cả nước; trong khi đó tỷ lệ tài sản dài hạn so với

tổng tài sản ở các doanh nghiệp Miền Bắc và Miền Trung thấp hơn và tương đối tương đồng nhau.

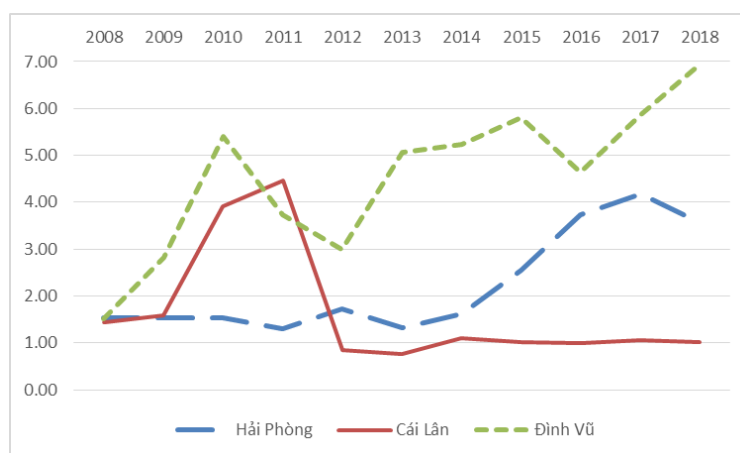
2.3.2. Đánh giá năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam thông qua nhóm chỉ tiêu phản ánh khả năng thanh toán

Phân tích khả năng thanh toán của doanh nghiệp là đánh giá tính hợp lý về sự biến động các khoản phải thu và phải trả giúp doanh nghiệp có những nhận định chính xác hơn về thực trạng tài chính cũng như năng lực trả các khoản nợ đáo hạn của các loại tiền nợ. Thông qua nhóm chỉ tiêu phản ánh khả năng thanh toán doanh nghiệp có thể thấy được những rủi ro về tài chính từ đó có các biện pháp hạn chế những rủi ro đó.

2.3.2.1. Khả năng thanh toán ngắn hạn

* Nhóm cảng Miền Bắc

Nhóm các chỉ tiêu phản ánh khả năng thanh toán thông qua các hệ số thanh toán ngắn hạn, hệ số thanh toán nhanh, hệ số thanh toán tức thời của các doanh nghiệp cảng biển đại diện cho Miền Bắc được thể hiện qua Hình 2.7 (Phụ lục 10).



Hình 2.7 . Khả năng thanh toán ngắn hạn của các doanh nghiệp cảng biển Miền Bắc qua các năm 2008 – 2018

Nguồn: Tính toán của tác giả

Trong giai đoạn 2008 – 2018, khả năng thanh toán nợ ngắn hạn của cảng Hải Phòng lớn hơn 1 và có xu hướng tăng lên nhờ việc công ty có các khoản tiền gửi ngân hàng ngắn hạn và dài hạn dồi dào trong khi các khoản nợ vay ngắn hạn

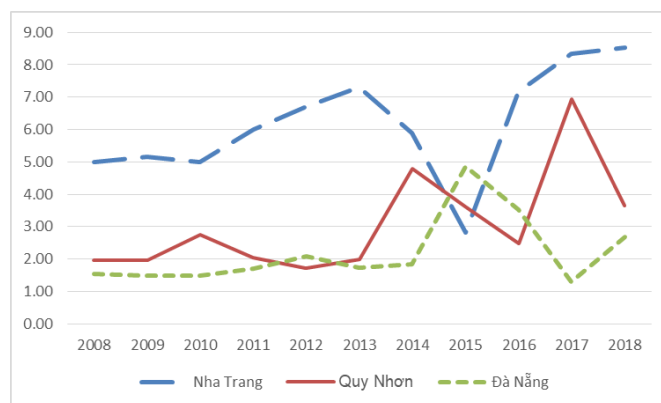
giảm dần. Công ty liên tục giảm dư nợ vay dẫn đến hệ số thanh toán nợ ngắn hạn được cải thiện qua nhiều năm do công ty có lợi nhuận và dòng tiền thu về đều đặn hàng năm.

Cảng Cái Lân trong giai đoạn 2011 – 2012, tỷ suất thanh toán nợ ngắn hạn giảm mạnh từ 4,46 % năm 2011 xuống 0,84% năm 2012. Nguyên nhân là do công ty triển khai xây dựng các cảng số 2, số 3 và số 4. Vì vậy các khoản tương đương tiền của công ty sụt giảm từ 795.808 triệu đồng xuống còn 340.966 triệu đồng cùng với sự gia tăng nhanh của các khoản vay ngắn hạn và phải trả người bán. Trong giai đoạn 2008 – 2018, hệ số thanh toán ngắn hạn của cảng Cái Lân giữ ổn định quanh ngưỡng 1 - ngưỡng vừa đủ để tài sản ngắn hạn bù đắp các khoản nợ ngắn hạn.

Trong giai đoạn 2010 – 2018, khả năng thanh toán nợ ngắn hạn của cảng Đình Vũ có tỷ suất luôn lớn hơn 3 phản ánh công ty có khả năng thanh toán nợ ngắn hạn tốt.

* Nhóm cảng Miền Trung

Các chỉ tiêu phản ánh khả năng thanh toán ngắn hạn của nhóm các doanh nghiệp cảng biển đại diện cho Miền Trung được thể hiện qua Hình 2.8 (Phụ lục 11).



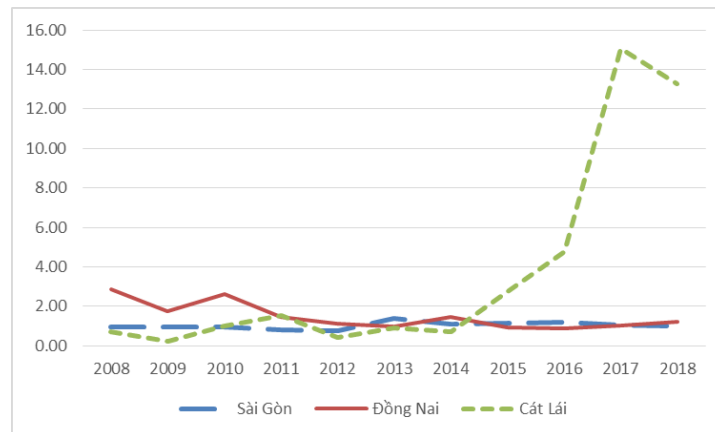
Hình 2.8. Khả năng thanh toán ngắn hạn của các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung qua các năm 2008 – 2018

Nguồn: Tính toán của tác giả

Giai đoạn 2008 – 2018, các cảng Miền Trung có hệ số thanh toán ngắn hạn khá tốt. Trong đó, cảng Nha Trang có hệ số thanh toán ngắn hạn cao nhất. Hệ số thanh toán ngắn hạn của cảng Nha Trang có xu hướng tăng đều trong giai đoạn 2008 – 2013. Tuy nhiên, hệ số này lại có xu hướng giảm trong các năm 2014 và năm 2015 (từ 5,89% năm 2014 giảm xuống 2,83% năm 2015). Nguyên nhân là do trong các năm này các khoản nợ ngắn hạn của công ty tăng nhanh do công ty mở rộng quy mô hoạt động kinh doanh.

*** Nhóm cảng Miền Nam**

Các chỉ tiêu phản ánh khả năng thanh toán ngắn hạn của nhóm các doanh nghiệp cảng biển đại diện cho Miền Nam được thể hiện qua Hình 2.9 (Phụ lục 12).



Hình 2.9. Khả năng thanh toán ngắn hạn của các doanh nghiệp cảng biển Miền Nam qua các năm 2008 – 2018

Nguồn: Tính toán của tác giả

Trong giai đoạn 2008 – 2018, hệ số thanh toán ngắn hạn của các cảng biển Miền Nam tương đối đồng đều. Đặc biệt trong đó hệ số thanh toán ngắn hạn của cảng Cát Lái có xu hướng tăng đột biến. Cụ thể hệ số thanh toán ngắn hạn của doanh nghiệp cảng này từ 0,68% năm 2014 lên 15,07 vào năm 2017, sau đó đến năm 2018 giảm nhẹ và đạt mức 13,25%. Nguyên nhân của sự tăng đột biến này là do tài sản ngắn hạn, tiền và các khoản đầu tư tài chính ngắn hạn của công ty tăng nhanh trong khi các khoản nợ ngắn hạn giảm mạnh. Từ năm 2014 đến năm 2017, tài sản ngắn hạn tăng 253.527 triệu đồng tương ứng 609,7%; các khoản nợ

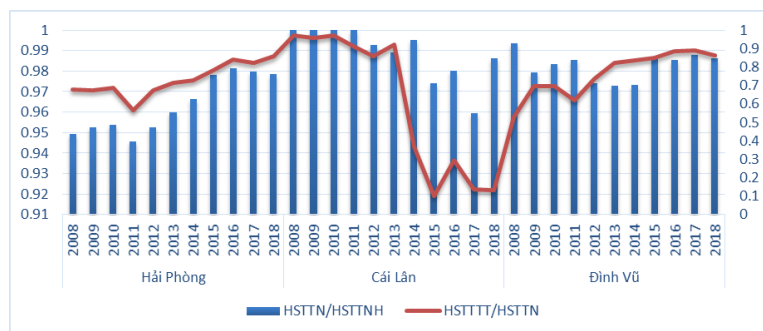
ngắn hạn giảm 51.640 triệu đồng tương ứng 70,57%. Hệ số thanh toán ngắn hạn của cảng Cát Lái cao thể hiện khả năng thanh toán cao so với nghĩa vụ phải thanh toán. Tuy nhiên hệ số này tăng cao phản ánh doanh nghiệp chưa sử dụng hiệu quả nguồn vốn nhàn rỗi. Điều này còn được thể hiện qua chỉ tiêu doanh thu hoạt động tài chính của công ty (lãi Ngân hàng) tăng nhanh từ 587 triệu đồng năm 2014 lên 7.668 triệu đồng vào năm 2017.

Tóm lại, qua phân tích có thể thấy các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung có hệ số thanh toán ngắn hạn cao nhất cả nước. Các doanh nghiệp cảng biển Miền Bắc và Miền Nam có hệ số thanh toán ngắn hạn thấp nhưng vẫn lớn hơn 1 - ngưỡng vừa đủ để tài sản ngắn hạn bù đắp các khoản nợ ngắn hạn. Bên cạnh đó, một số doanh nghiệp gặp phải khó khăn như đầu tư quá nhiều nguồn lực tài chính vào tài sản cố định nhưng chưa đạt được hiệu quả kinh doanh như trường hợp của cảng Cái Lân. Khi dự án xây dựng biển số 2, số 3, số 4 đã hoàn thành và đi vào khai thác nhưng hiệu quả đem lại chưa đáp ứng được kế hoạch đặt ra. Hoạt động kinh doanh của cảng Cái Lân liên tục lỗ làm gia tăng gánh nặng về tài chính với việc trả lãi và gốc cho khoản vốn vay lớn. Bên cạnh đó hầu hết các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung có hệ số khả năng thanh toán ngắn hạn cao cho thấy các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung đầu tư quá mức vào tài sản ngắn hạn mà không mang lại hiệu quả kinh tế cao.

2.3.2.2. Khả năng thanh toán nhanh

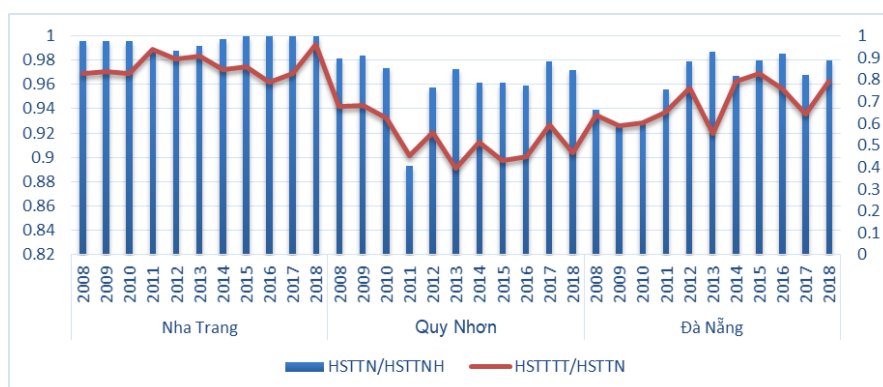
Khả năng thanh toán nhanh của doanh nghiệp được sử dụng như một thước đo để đánh giá khả năng thanh toán ngay các khoản nợ ngắn hạn bằng việc chuyển hóa tài sản ngắn hạn thành tiền mà không cần phải bán đi hàng tồn kho.

Tỷ lệ thay đổi giữa các hệ số thanh toán gồm: Hệ số thanh toán nhanh/Hệ số thanh toán ngắn hạn, Hệ số thanh toán tức thời/Hệ số thanh toán nhanh của các doanh nghiệp đại diện cho ba miền Bắc, Trung, Nam và bình quân cả nước được thể hiện qua hình 2.10, 2.11, 2.12 và 2.13 như sau:



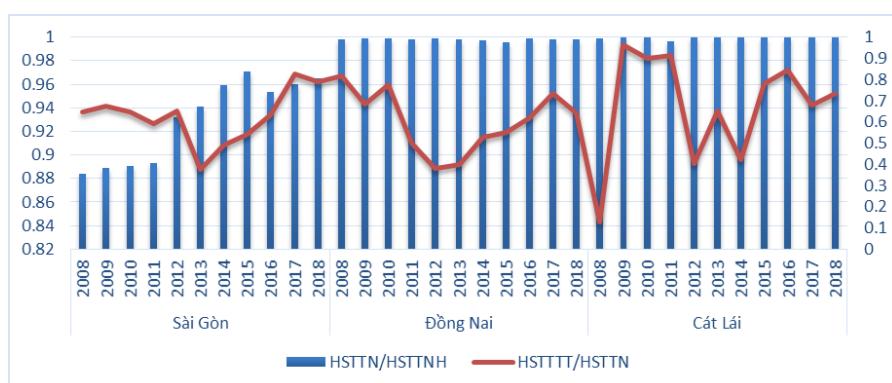
**Hình 2.40. Tỷ lệ thay đổi giữa các hệ số thanh toán của doanh nghiệp
cảng biển Miền Bắc trong giai đoạn 2008 – 2018**

Nguồn: Tính toán của tác giả



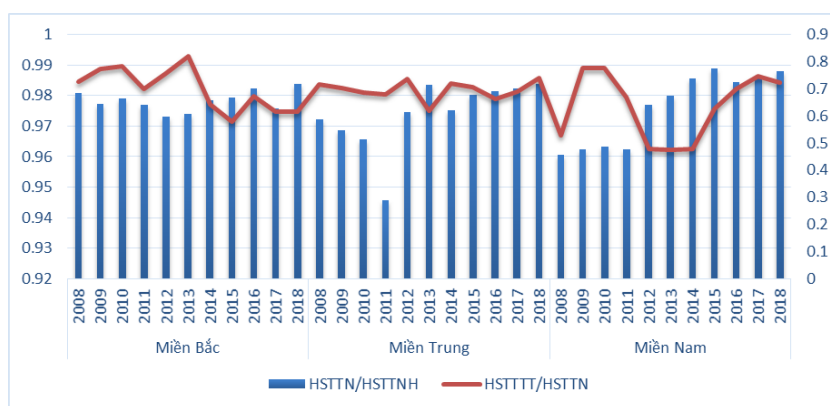
**Hình 2.51. Tỷ lệ thay đổi giữa các hệ số thanh toán của doanh nghiệp
cảng biển Miền Trung trong giai đoạn 2008 - 2018**

Nguồn: Tính toán của tác giả



**Hình 2.62. Tỷ lệ thay đổi giữa các hệ số thanh toán của doanh nghiệp cảng
biển Miền Nam trong giai đoạn 2008 – 2018**

Nguồn: Tính toán của tác giả



Hình 2.73. Tỷ lệ thay đổi giữa các hệ số thanh toán của doanh nghiệp cảng biển cả nước trong giai đoạn 2008 – 2018

Nguồn: Tính toán của tác giả

Trong giai đoạn 2008 - 2018, tỷ lệ thay đổi HSTTN/ HSTTNH ở cảng Hải Phòng lớn nhất so với các cảng Miền Bắc. Tương tự như thế, tỷ lệ này cao nhất là của cảng Quy Nhơn ở Miền Trung và cảng Sài Gòn ở Miền Nam. Tuy nhiên tỷ lệ này thay đổi không nhiều vì đặc thù của các doanh nghiệp cảng biển là hàng tồn kho chiếm tỷ trọng thấp so với tài sản ngắn hạn.

Theo hình 2.16, hệ số thanh toán nhanh của các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung cao nhất cả nước, tiếp sau đó là các doanh nghiệp cảng biển Miền Bắc và các doanh nghiệp cảng biển Miền Nam. Tuy nhiên mức bình quân vẫn lớn hơn 1- ngưỡng vừa đủ để tiền và các khoản tương đương tiền bù đắp các khoản nợ ngắn hạn. Mặt khác, hệ số thanh toán nhanh của các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung quá cao cũng cho thấy cơ cấu vốn lưu động của các doanh nghiệp này chưa hợp lý. Nguyên nhân là do các doanh nghiệp cảng biển này tập trung quá nhiều vốn bằng tiền vào chứng khoán ngắn hạn không hiệu quả. Vì vậy, các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung nên điều chỉnh giảm hệ số này trong những năm tới để sử dụng vốn tốt hơn.

2.3.2.3. Khả năng thanh toán tức thời

Khả năng thanh toán tức thời phản ánh khả năng bù đắp nợ ngắn hạn bằng số tiền đang có của doanh nghiệp. Do tiền có tầm quan trọng đặc biệt quyết định

tính thanh toán nên chỉ tiêu này được sử dụng nhằm đánh giá khả năng thanh toán ngắn hạn của doanh nghiệp.

Theo kết quả phân tích ở hình 2.10, 2.11 và 2.12 ở miền Bắc tỷ lệ thay đổi HSTTTT/HSTTN ở cảng Cái Lân lớn nhất; tỷ lệ này cao nhất là 89,71% vào năm 2015 mặc dù khả năng thanh toán tức thời ở mức rất thấp chỉ đạt 0,1. Ở Miền Trung, cảng Quy Nhơn có tỷ lệ thay đổi HSTTTT/HSTTN cao nhất vào năm 2013 đạt 60,34%, hệ số thanh toán tức thời đạt 0,73. Ở Miền Nam, cảng Đồng Nai có tỷ lệ thay đổi HSTTTT/HSTTN cao nhất năm 2012 đạt tới 61,88%, khả năng thanh toán tức thời ở mức đạt 0,42.

Tóm lại, một số doanh nghiệp như cảng Cái Lân, cảng Quy Nhơn hay các doanh nghiệp cảng biển Miền Nam có quy mô và tỷ trọng các khoản phải thu trên tổng tài sản khá lớn. Vì vậy để nâng cao hiệu quả sử dụng vốn các doanh nghiệp cảng biển cần phải cố gắng trong việc thu hồi nợ, giảm lượng vốn bị các đơn vị khác chiếm dụng. Kết quả phân tích cũng cho thấy các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung có hệ số thanh toán tức thời cao nhất cả nước, tiếp sau đó là các doanh nghiệp cảng biển Miền Bắc và các doanh nghiệp cảng biển Miền Nam có hệ số khả năng thanh toán tức thời thấp. Mức bình quân thấp nhất về hệ số thanh toán tức thời của các doanh nghiệp Miền Nam là 0,35 vào năm 2012, nghĩa là số tiền hiện có của các doanh nghiệp cảng biển Miền Nam có khả năng bù đắp 35% nợ ngắn hạn. Đồ thị cũng cho thấy các doanh nghiệp cảng biển Miền Nam có tỷ lệ các khoản phải thu lớn hơn so với các doanh nghiệp cảng biển Miền Bắc và Miền Trung. Tỷ lệ các khoản phải thu tăng lên thể hiện vốn ứ đọng nhiều hơn trong khâu thanh toán, doanh nghiệp muốn hoạt động kinh doanh cần phải có thêm nguồn vốn tài trợ. Tuy nhiên, hệ số thanh toán tức thời của các cảng biển Miền Bắc và Miền Trung quá cao (lớn hơn 1,32) sẽ làm tăng chi phí cơ hội và chi phí lưu trữ, bảo quản của việc nắm giữ tiền. Vì thế doanh nghiệp nên sử dụng tiền mặt tốt hơn để có thể mang lại lợi nhuận lớn nhất.

2.3.3. Đánh giá năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam thông qua nhóm chỉ tiêu đánh giá khả năng sinh lời

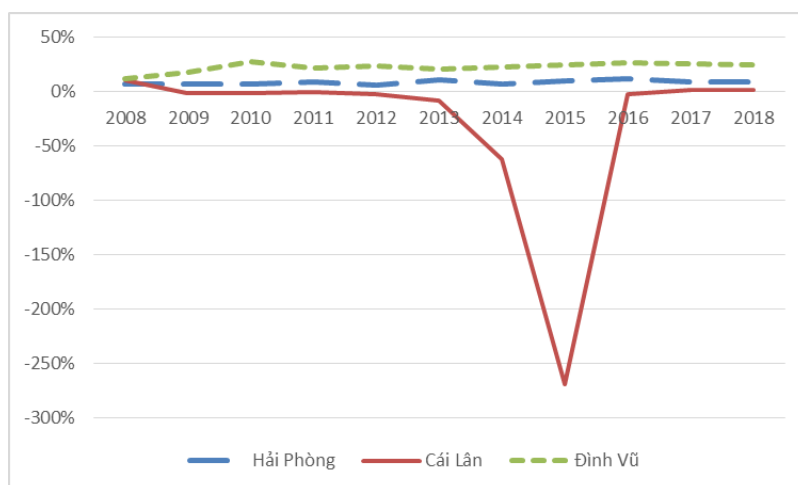
Khả năng sinh lời từ hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp cảng biển được tác giả lựa chọn để đánh giá qua hai chỉ tiêu: Tỷ suất sinh lời trên tổng tài sản (ROA) và tỷ suất sinh lời trên vốn chủ sở hữu (ROE).

2.3.3.1. Tỷ suất sinh lời trên tổng tài sản (ROA)

Chỉ tiêu tỉ suất sinh lời trên tổng tài sản thể hiện hiệu quả sử dụng tài sản trong hoạt động kinh doanh. Đây là một chỉ tiêu khá toàn diện trong việc đánh giá hiệu quả kinh doanh, phản ánh mỗi đồng tài sản sử dụng trong hoạt động kinh doanh có thể mang lại bao nhiêu đồng lợi nhuận. Độ lớn của chỉ tiêu này thể hiện hiệu quả trong sử dụng tài sản của doanh nghiệp. Tỷ suất sinh lời trên tài sản thường được coi là một chỉ tiêu đánh giá sự thành công trong hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.

* Nhóm cảng Miền Bắc

Tỷ suất sinh lời trên tổng tài sản (ROA) của các doanh nghiệp cảng biển đại diện cho Miền Bắc được thể hiện qua Hình 2.14 (Phụ lục 13).



Hình 2.84. Chỉ tiêu ROA của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Bắc trong giai đoạn 2008 – 2018

Nguồn: Tính toán của tác giả

Trong giai đoạn 2008 – 2018, chỉ tiêu ROA của Cảng Hải Phòng có sự biến động không rõ ràng; cụ thể chỉ tiêu ROA của năm 2010 so với năm 2009 giảm

5,11%, hệ số biên lợi nhuận ròng giảm 9,99% nguyên nhân là do lợi nhuận ròng năm 2010 giảm 33,62% so với năm 2009 mặc dù doanh thu năm 2010 tăng 5,02% thực trạng này là do doanh nghiệp đã không kiểm soát tốt chi phí. Năm 2011, năm 2012 chỉ tiêu ROA có sự biến động tăng theo chiều hướng tích cực. Năm 2013 chỉ tiêu ROA của Cảng Hải Phòng tăng 6,48%, nguyên nhân là do hệ số biên lợi nhuận ròng năm 2013 tăng 10,92% so với năm 2012. Mặc dù doanh thu năm 2013 có giảm so với năm 2012 nhưng do doanh nghiệp quản lý tốt chi phí nên lợi nhuận ròng năm 2013 tăng 147.245 triệu đồng so với năm 2012. Năm 2014 chỉ tiêu ROA chỉ đạt 4,26%, hệ số biên lợi nhuận ròng tăng 4,39% nhưng hệ số vòng quay tài sản lại giảm mạnh từ 62,21% năm 2013 xuống còn 18,57% năm 2014. Nguyên nhân là do cảng Hải Phòng đã vay nợ dài hạn để tập trung mua nhiều tài sản nhưng các tài sản này lại có hiệu quả sinh lời thấp, ngoài ra cũng do sản lượng hàng thông qua của cảng Hải Phòng so với sản lượng khu vực Hải Phòng năm 2014 giảm so với năm 2013. Nhưng đến năm 2015, năm 2016 chỉ tiêu ROA có chiều hướng biến động tăng lên lần lượt là 10,95% và 11,67%. Hệ số biên lợi nhuận ròng tăng và giữ mức độ ổn định, hệ số vòng quay tài sản đạt 44,17% năm 2015 và tăng lên 46,83% vào năm 2016 cho thấy cảng Hải Phòng đã gia tăng sản lượng, bước đầu kiểm soát tốt chi phí, nâng cao hiệu suất sử dụng của những tài sản sẵn có. Năm 2017 chỉ tiêu ROA giảm 2,47% so với năm 2016, hệ số biên lợi nhuận ròng giảm 1,62% là do tổng doanh thu năm 2017 giảm chỉ đạt 80,52% so với năm 2016. Hệ số vòng quay tài sản giảm 7,32% là do doanh nghiệp đã đầu tư mua sắm tài sản phục vụ cho hoạt động kinh doanh nhưng chưa đem lại hiệu quả như mục tiêu đã đặt ra. Tuy nhiên đến năm 2018 chỉ tiêu ROA cũng có phần được cải thiện đạt ở mức 9,44%, cao hơn 0,23% so với năm 2017.

Chỉ tiêu ROA của cảng Đình Vũ từ năm 2008 đến năm 2018 có sự biến động theo chiều hướng tích cực và luôn giữ ở mức ổn định. Năm 2008 và năm 2009 chỉ tiêu ROA lần lượt đạt 12,33% và 18,41%, hệ số biên lợi nhuận ròng tăng từ 26,82% năm 2008 lên 32,09% năm 2009; hệ số vòng quay tài sản cũng tăng lên 11,38% so với năm 2008. Đáng chú ý năm 2010 chỉ tiêu ROA đạt 28,08%

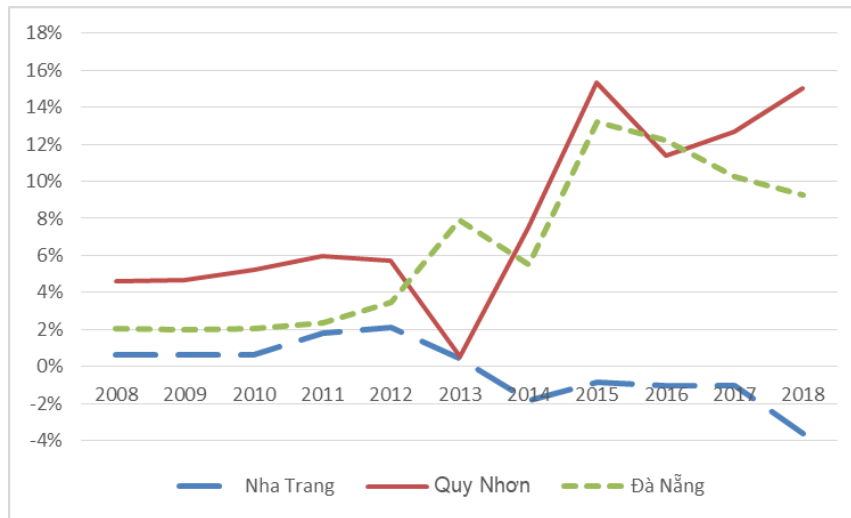
tăng 9,67% so với năm 2009; hệ số vòng quay tài sản và hệ số biên lợi nhuận ròng đều tăng lần lượt là 7,63% và 11,11% so với năm 2009 điều này chứng tỏ doanh nghiệp đã có phương hướng hoạt động kinh doanh hiệu quả khi gia tăng doanh thu, kiểm soát được chi phí thể hiện qua chỉ tiêu lợi nhuận ròng năm 2010 đạt 141.580 triệu đồng tăng 66,84% so với năm 2009, tăng đầu tư tài sản (tổng tài sản năm 2010 tăng 9,63% so với năm 2009), giảm nợ phải trả (nợ phải trả năm 2010 giảm 31,54 % so với năm 2009). Tuy nhiên đến năm 2011 chỉ tiêu ROA của cảng Đình Vũ giảm 6,39% so với năm 2010. Nguyên nhân là do cảng Đình Vũ huy động nguồn tài chính bằng việc tăng cường vay nợ để đẩy mạnh hoạt động sản xuất kinh doanh vì thế đầu tư tài chính ngắn hạn tăng từ 96 tỷ đồng lên 158 tỷ đồng; đầu tư dài hạn cũng tăng lên khoảng 15 tỷ đồng dẫn đến chi phí tăng nhưng chưa đem lại hiệu quả. Từ năm 2012 đến năm 2018, chỉ tiêu ROA có sự biến động theo chiều hướng tích cực nhờ sản lượng hàng hóa liên tục tăng mặc dù cước phí giảm nhẹ. Với cấu trúc vốn khá ổn định và lành mạnh tăng dần qua các năm cùng tốc độ tăng trưởng tài sản cố định, doanh thu và lợi nhuận cho thấy cảng Đình Vũ đang bước vào giai đoạn tăng trưởng trong chu kỳ kinh doanh.

Trong giai đoạn 2008 – 2018, hoạt động kinh doanh của cảng Cái Lân không hiệu quả mà còn biến động theo chiều hướng tiêu cực. Đặc biệt giai đoạn năm 2008 và năm 2009 khi mà chỉ tiêu ROA của doanh nghiệp sụt giảm từ 10,89% năm 2008 xuống còn (-1,07%) năm 2009 do hệ số biên lợi nhuận ròng giảm từ 847,46% xuống còn (-20,00%) mặc dù tổng doanh thu tăng mạnh chứng tỏ doanh nghiệp không kiểm soát được chi phí. Tuy nhiên hiệu quả sinh lời của tài sản đã được cải thiện thể hiện qua chỉ tiêu hệ số vòng quay tài sản năm 2009 đạt 5,36% tăng 4,07% so với năm 2008. Từ năm 2009 đến năm 2015 doanh nghiệp bị lỗ trong nhiều năm làm cho chỉ tiêu ROA của cảng Cái Lân luôn trong tình trạng âm và chiều hướng tăng dần xét về giá trị tuyệt đối. Năm 2016 và năm 2017 chỉ tiêu ROA có sự cải thiện hơn khi đạt lần lượt là (-2,36%) và 1,74%. Nguyên nhân là do cảng Cái Lân có các khoản vốn vay của dự án chiếm tỷ lệ cao – 67,82% trong tổng số vốn đầu tư. Năm 2012, cảng Cái Lân phải trả hơn 4,4 triệu USD lãi vay;

năm 2013 là gần 9,5 triệu USD và năm 2014 là gần 13,6 triệu USD cả gốc và lãi. Mặt khác doanh thu và sản lượng xếp dỡ của cảng Cái Lân quá thấp nên không đủ cân đối cho trả nợ và lãi vay ngay trong điều kiện bình thường.

*** Nhóm cảng Miền Trung**

Tỷ suất sinh lời trên tổng tài sản (ROA) của các doanh nghiệp cảng biển đại diện cho Miền Trung được thể hiện qua Hình 2.15 (Phụ lục 14).



Hình 2.95. Chỉ tiêu ROA của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung trong giai đoạn 2008 – 2018

Nguồn: Tính toán của tác giả

Trong các cảng biển Miền Trung, cảng Đà Nẵng có chỉ tiêu ROA cao nhất và có xu hướng ngày càng tăng theo thời gian. Năm 2008, năm 2009 chỉ tiêu ROA đạt lần lượt là 2,03% và 1,98% giảm 0,05% là do hệ số vòng quay tài sản giảm từ 54,93% xuống còn 53,65%; hệ số biên lợi nhuận ròng vẫn giữ ở mức độ ổn định 3,70%. Hệ số biên lợi nhuận ròng năm 2010 tăng từ 3,70% lên 23,05% vào năm 2016 phản ánh dấu hiệu tích cực doanh nghiệp đã biết tạo ra lợi nhuận trên doanh thu nhiều hơn. Năm 2014, chỉ tiêu ROA chỉ đạt 5,52%; nguyên nhân là do hệ số vòng quay tài sản của cảng Đà Nẵng đã giảm 27,16% (từ 52,08% năm 2013 xuống 24,93% vào năm 2014). Năm 2015, chỉ tiêu ROA của doanh nghiệp này tăng 13,20%, đến năm 2016 chỉ tiêu này là 12,21%. Kết quả này cho thấy doanh nghiệp đã chú trọng hơn vào việc nâng cao hiệu suất sử dụng tài sản. Năm 2017, chỉ tiêu

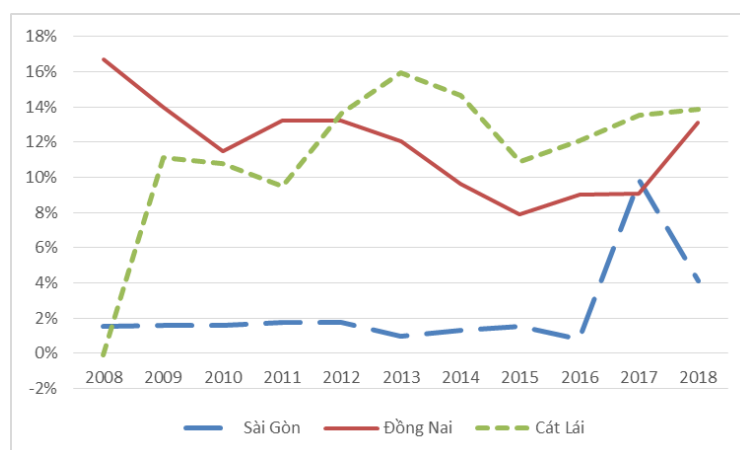
ROA là 10,24% giảm 1,97% thể hiện hệ số biên lợi nhuận ròng đạt 21,92% giảm 1,13%; hệ số vòng quay tài sản đạt 46,70% giảm 6,26% so với năm 2016. Mặc dù sản lượng hàng hóa thông qua cảng Đà Nẵng trong năm 2017 đạt khoảng 7.384.287 tấn, tăng 10,79% so cùng kỳ năm 2016 nhưng việc mở rộng hoạt động kinh doanh bằng các nguồn vốn vay chưa đem lại hiệu quả kèm theo đó là việc tăng các khoản chi phí phải trả khác cũng đã ảnh hưởng không nhỏ đến hiệu suất sinh lời của tài sản.

Trong khi đó, cảng Nha Trang có chỉ tiêu ROA thấp nhất. Trong giai đoạn từ năm 2008 đến năm 2018 chỉ tiêu ROA không có nhiều biến động. Năm 2014, chỉ tiêu ROA là -1,84%. Nguyên nhân là do cảng Nha Trang đã tập trung vào việc đầu tư mua sắm máy móc thiết bị, chi sửa chữa xây dựng cơ bản và đầu tư vào bất động sản nhưng chưa thu được hiệu quả. Năm 2014, doanh thu của cảng Nha Trang chỉ bằng 51,77% so với năm 2013 và bằng 50,42% so với năm 2012. Chỉ tiêu ROA qua các năm tiếp theo cho thấy cảng Nha Trang chưa đạt được những kỳ vọng đã đưa ra.

Tóm lại, trong giai đoạn nghiên cứu từ năm 2008 đến năm 2018 chỉ tiêu ROA của cảng Quy Nhơn có chuyển biến theo chiều hướng tích cực khi chỉ tiêu ROA tăng từ 4,63% năm 2008 lên 5,69% vào năm 2012. Năm 2013, chỉ tiêu ROA của Cảng Quy Nhơn chỉ đạt 0,56% giảm 5,13% so với năm 2012. Nguyên nhân do lợi nhuận sau thuế của doanh nghiệp chỉ đạt 16,96% so với năm 2012. Tuy nhiên, năm 2014 chỉ tiêu ROA của cảng Quy Nhơn đã tăng đột biến đạt 7,50% tăng 6,94% so với năm 2013 và tiếp tục có chiều hướng tăng. Đây thực sự là một tín hiệu tốt chứng tỏ năng lực quản lý đã có sự thay đổi mạnh mẽ và quy mô các doanh nghiệp cảng đã phát triển phù hợp và đúng hướng.

*** Nhóm cảng Miền Nam**

Tỷ suất sinh lời trên tổng tài sản (ROA) của các doanh nghiệp cảng biển đại diện cho Miền Nam được thể hiện qua Hình 2.16 (Phụ lục 15).



Hình 2.106. Chỉ tiêu ROA của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Nam trong giai đoạn 2008 - 2018

Trong giai đoạn 2008 – 2018, cảng Sài Gòn có chỉ tiêu ROA thấp nhất mặc dù giá trị tổng tài sản là lớn nhất so với hai cảng còn lại. Năm 2013, chỉ tiêu ROA của doanh nghiệp chỉ đạt 0,96%, giảm 0,81% so với năm 2012 là do vòng quay tài sản đã giảm xuống 21,52%. Năm 2014 và năm 2015, số vòng quay tài sản của doanh nghiệp có xu hướng tăng lên làm cho chỉ tiêu ROA tăng. Tuy nhiên đến năm 2016, hệ số biên lợi nhuận ròng của doanh nghiệp giảm (chỉ đạt 2,24%) đã làm cho chỉ tiêu ROA chỉ đạt 0,78%, thấp hơn so với năm 2013. Lý giải cho nguyên nhân này là do cảng Sài Gòn đã từng có lợi thế lớn là khoảng cách di chuyển gần song hiện nay cơ sở hạ tầng giao thông đang dần tốt lên cùng với sự xuất hiện các cảng mới ở hạ lưu sông Sài Gòn... khiến cho lượng hàng hóa qua cảng Sài Gòn trong giai đoạn từ 2009 - 2014 giảm từ 14 triệu tấn/năm xuống còn 10 triệu tấn/năm. Trong khi đó, doanh thu từ các dịch vụ khác như cơ sở hạ tầng, bất động sản, vận tải, xây dựng công trình... của công ty nhìn chung đều thấp. Năm 2014, cảng Sài Gòn chỉ đạt lợi nhuận 52 tỷ đồng trên tổng doanh thu gần 1.000 tỷ đồng. Năm 2015, lãi ròng cũng chỉ đạt 49 tỷ đồng. Năm 2016 là năm đầu tiên cảng Sài Gòn hoạt động dưới mô hình công ty cổ phần do vậy vẫn còn gặp nhiều khó khăn. Sau thời gian dài thua lỗ, công ty đã hoàn thành vượt 60% kế hoạch doanh thu và 28% kế hoạch lợi nhuận. Năm 2017, chỉ tiêu ROA tăng đột biến khi đạt 9,82% tăng 9,04% so với năm 2016 và đạt mức cao nhất trong giai

đoạn nghiên cứu; nguyên nhân là do năm 2017 doanh thu thuần của cảng Sài Gòn đạt hơn 1.160 tỷ đồng, giảm 4% so với năm 2016. Doanh thu hoạt động tài chính đạt hơn 36,2 tỷ đồng tăng 120% so với năm 2016. Ngoài ra, cảng Sài Gòn ghi nhận phần lãi từ công ty liên doanh liên kết gần 175 tỷ đồng trong khi năm ngoái lỗ hơn 190 tỷ đồng. Lợi nhuận sau thuế của cảng Sài Gòn đạt gần 431 tỷ đồng, tăng 16 lần so với cùng kỳ năm 2016. Thu nhập trên mỗi cổ phiếu (EPS) tăng 22 lần lên hơn 1.890 đồng/1cổ phiếu. Dù nguồn hàng đến cảng tăng trưởng không nhiều, mức độ cạnh tranh giữa các cảng trong khu vực khá cao và dịch vụ lai dắt tàu biển chưa thể phát triển do đội ngũ hạn chế, công suất thấp... nhưng kết quả kinh doanh này vẫn hoàn thành vượt hơn 60% kế hoạch doanh thu và 830% lợi nhuận của năm 2017.

Chỉ tiêu ROA của cảng Đồng Nai cũng có sự biến động trong giai đoạn 2008 - 2018. Năm 2008 và năm 2009 chỉ tiêu ROA đạt lần lượt là 16,71% và 14,02% cao nhất trong giai đoạn nghiên cứu. Hệ số biên lợi nhuận ròng của doanh nghiệp là 34,96% vào năm 2010 và giảm xuống 15,64% vào năm 2016. Ngược lại, hệ số vòng quay tài sản có sự biến động tăng từ 32,92% vào năm 2010 lên 57,63% vào năm 2016. Chỉ tiêu ROA của doanh nghiệp tăng lên vào năm 2011 và năm 2012 nhưng lại giảm vào năm 2013. Năm 2014, chỉ tiêu này đạt 9,64% và năm 2015 chỉ tiêu này là 7,92%. Nguyên nhân là do trong năm 2015, sản lượng tổng hợp và container thông qua cảng của doanh nghiệp lần lượt tăng 5% và 31% so cùng kỳ. Doanh thu thuần từ hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp đạt 322.426 triệu đồng, tăng 19,37% so với năm 2014. Tuy nhiên, tốc độ tăng lợi nhuận sau thuế của doanh nghiệp thấp hơn so với tốc độ tăng doanh thu do doanh nghiệp đang trong giai đoạn mở rộng cơ sở hạ tầng và mở rộng hoạt động kinh doanh. Do các khoản chi phí của doanh nghiệp tăng lên làm cho hệ số biên lợi nhuận ròng năm 2015 giảm 1,82% so với năm 2014. Năm 2016, hệ số vòng quay tài sản của doanh nghiệp tăng 7,54% so với năm 2015 làm cho chỉ tiêu ROA của doanh nghiệp tăng 1,09%. Năm 2017, chỉ tiêu ROA đạt 9,05% tăng 0,04% so với năm 2016. Đến năm 2018, chỉ tiêu ROA đã đạt mức 13,13%, tăng 4,08% so với

năm 2017. Tóm lại trong giai đoạn nghiên cứu có thể thấy hệ số biên lợi nhuận ròng có xu hướng giảm từ 40,89% năm 2008 xuống còn 14,78% năm 2017 ngược lại với hệ số vòng quay tài sản có chiều hướng ngày càng tăng từ 40,78% năm 2008 giảm và tăng dần lên 61,22% năm 2017. Do vậy doanh nghiệp cần kiểm soát chi phí tốt hơn nữa đồng thời nâng cao hiệu suất sinh lời của tài sản.

Trong giai đoạn 2008 – 2018, chỉ tiêu ROA của cảng Cát Lái có sự biến động không rõ ràng. Được thành lập vào tháng 8 năm 2007, trong giai đoạn từ khi thành lập đến cuối năm 2008 cảng Cát Lái đã tập trung triển khai đầu tư xây dựng toàn diện hệ thống cầu cảng, bến bãi, máy móc thiết bị hiện đại và đồng thời tuyển dụng, đào tạo công nhân, hoàn thiện bộ máy tổ chức, chuẩn bị nguồn lực cho chiến lược phát triển lâu dài; đây là nguyên nhân chính dẫn đến hệ số biên lợi nhuận ròng chỉ đạt (-2,53%), hệ số vòng quay tài sản đạt 3,82% đã ảnh hưởng đến chỉ tiêu ROA khi chỉ có (-0,10%) vào năm 2008. Năm 2009 bắt đầu đi vào khai thác cảng Cát Lái đã cho thấy sự đầu tư và chuẩn bị đã được thể hiện là có hiệu quả khi mà chỉ tiêu ROA đạt 11,12%, hệ số biên lợi nhuận ròng đạt 51,60% tăng 54,13% so với năm 2008 và việc khai thác và sử dụng tài sản đã có hiệu quả. Năm 2011, doanh nghiệp đã gia tăng vay nợ chịu lãi khoảng 15%, đồng thời tỷ giá liên ngân hàng trong năm này đã được NHNN điều chỉnh tăng khoảng 16%. Ngoài ra bắt đầu từ năm 2011, doanh nghiệp không còn được hưởng chính sách miễn thuế như trước nên chi phí thuế TNDN tăng 4 - 5 tỷ đồng. Do vậy, chỉ tiêu ROA của doanh nghiệp giảm 1,25% và hệ số biên lợi nhuận ròng giảm 5,61%. Năm 2012 và năm 2013, chỉ tiêu ROA đã có sự biến động tăng khi đạt lần lượt là 13,66% và 15,96%. Nguyên nhân là do hệ số biên lợi nhuận ròng và hệ số vòng quay tài sản của doanh nghiệp đều tăng so với những năm trước. Năm 2013, hoạt động xếp dỡ hàng hóa và hoạt động vận tải là những nguyên nhân làm cho doanh thu và lợi nhuận sau thuế của doanh nghiệp tăng lên. Cụ thể: Cảng Cát Lái có doanh thu đạt gần 200 tỷ đồng (tăng 14,5% so với năm 2012 và vượt 2,3% so với kế hoạch); lợi nhuận sau thuế đạt 82 tỷ đồng (tăng 24,2% so với năm 2012, vượt 19% so với kế hoạch). Trong đó, doanh thu từ hoạt động xếp dỡ tăng gần gấp đôi: đạt gần 25 tỷ đồng; doanh thu từ hoạt động vận tải đạt hơn 17 tỷ đồng (tăng hơn 300% so với

năm 2012). Nguyên nhân là do quý 4 năm 2012, doanh nghiệp đã đầu tư 2 cầu khung Kalmar 6+1 bốc xếp tại bãi container để phục vụ dịch vụ bốc xếp; mua 1 xe ô tô, 20 xe đầu kéo, 35 sơ-mi rơ-mooc để phục vụ mảng vận tải. Trong khi đó, doanh thu từ hoạt động cung cấp dịch vụ cảng biển của doanh nghiệp tăng nhẹ hơn 3% do công ty giữ nguyên giá hợp đồng dịch vụ và cho thuê cầu Kocks 19 như năm 2012 với tổng công ty. Giá vốn hàng bán trong năm 2013 vẫn chưa được cải thiện, tăng khoảng 28% so với năm 2012 làm cho tỷ suất lợi nhuận gộp tiếp tục giảm 54%. Cũng trong năm 2013 doanh nghiệp mở rộng hoạt động dịch vụ vận tải làm cho chi phí nguyên vật liệu (xăng dầu, điện...) tăng gần 8 tỷ đồng tương ứng 138%, chi phí nhân công của doanh nghiệp tăng hơn 6 tỷ đồng do số lượng công nhân viên tăng 200% (từ 47 người lên 94 người). Tuy nhiên các khoản chi phí tài chính của doanh nghiệp lại giảm: Chi phí lãi vay giảm 6,6 tỷ đồng do các khoản nợ phải trả của doanh nghiệp giảm; lỗ chênh lệch tỷ giá giảm 2 tỷ đồng do số dư nợ vay ngoại tệ giảm; doanh nghiệp cũng không phải chịu thua lỗ từ việc bán tài sản như năm 2012... Do vậy tỷ suất lợi nhuận ròng của doanh nghiệp tăng với tốc độ tăng nhanh hơn so với tốc độ tăng của doanh thu. Qua đó cho thấy hoạt động kinh doanh của cảng Cát Lái phát triển theo chiều sâu và đạt hiệu quả cao hơn giai đoạn trước đó khi tăng trưởng doanh thu đang có xu hướng chững lại trong khi lợi nhuận đạt tốc độ tăng cao hơn. Năm 2014 chỉ tiêu ROA của doanh nghiệp đạt 14,66%. Năm 2015, cảng Cát Lái đã hoàn thành việc lắp dựng và đưa vào khai thác thêm 02 cầu RTG 6+1 mới 100% tại đây. Trong năm doanh nghiệp cũng đưa vào khai thác thêm 07 xe đầu kéo (của Hợp đồng mua sắm phương tiện vận tải năm 2014) và đầu tư thêm 30 sơ mi rơmooc bổ sung cho đội xe hiện tại nhằm khai thác hiệu quả hoạt động vận tải và để phục vụ nhu cầu vận chuyển hàng hóa liên vận quốc tế, bên cạnh đó doanh nghiệp còn đầu tư thêm 39 vỏ container. Ngoài ra việc doanh nghiệp này góp vốn đầu tư thành lập Công ty Cổ phần Tiếp vận Quốc tế Cảng Cát Lái đã kéo theo các khoản chi phí khác tăng lên trong khi đó lợi nhuận đem lại chưa cao; vì thế chỉ tiêu ROA của doanh nghiệp chỉ đạt 10,91%. Hệ số biên lợi nhuận năm chỉ đạt 28,68%; hệ số vòng quay tài sản chỉ đạt 38,03%. Năm 2016 so với năm 2015, chỉ tiêu ROA của doanh nghiệp tăng

1,16%; hệ số vòng quay tài sản tăng 4,66%. Năm 2018 chỉ tiêu ROA đạt 13,87 % tăng 1,49% so với năm 2017, hệ số biên lợi nhuận ròng đạt 33,04%, hệ số vòng quay tài sản đạt 41,04% tuy có sự biến động tăng, giảm không đáng kể nhưng cũng đã cho thấy sự cố gắng của doanh nghiệp trong việc nâng cao sản lượng, quản lý chi phí và tình hình khai thác, sử dụng những tài sản sẵn có của doanh nghiệp đã có hiệu quả.

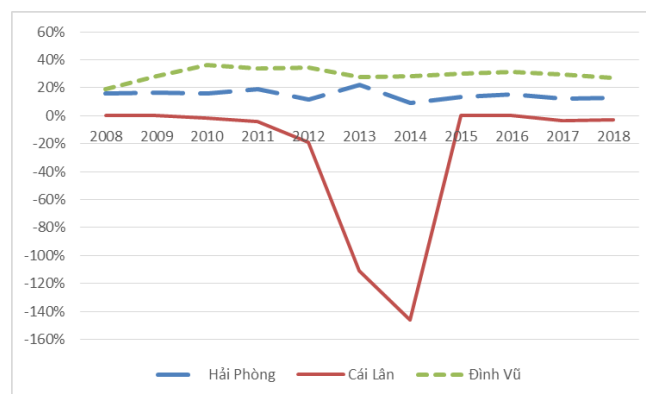
Tóm lại, qua phân tích chỉ tiêu ROA của các doanh nghiệp cảng biển ở ba khu vực Miền Bắc, Miền Trung và Miền Nam trong giai đoạn năm 2008 – 2018 thì cảng Cái Lân có chỉ tiêu ROA thấp nhất do gánh nặng về chi phí, doanh thu thấp, việc đầu tư cơ sở hạ tầng, mua sắm tài sản nhiều nhưng hoạt động không hiệu quả, cảng Đình Vũ có chỉ tiêu ROA cao nhất. Các cảng còn lại chỉ tiêu ROA có sự biến động tăng, giảm nhưng cũng đã thể hiện sự cố gắng của đơn vị trong việc sắp xếp, phân bổ và quản lý tài sản hiệu quả và hợp lý.

2.3.3.2. Tỷ suất sinh lời trên vốn chủ sở hữu (ROE)

Chỉ tiêu tỷ suất sinh lời trên vốn chủ sở hữu thể hiện hiệu quả sử dụng vốn chủ sở hữu của doanh nghiệp. Chỉ tiêu này phản ánh trực tiếp mỗi đồng vốn chủ sở hữu đầu tư vào doanh nghiệp có thể tạo ra bao nhiêu đồng lợi nhuận sau thuế.

* Nhóm cảng Miền Bắc

Tỷ suất sinh lời trên vốn chủ sở hữu (ROE) của các doanh nghiệp đại diện cho Miền Bắc được thể hiện qua Hình 2.17 (Phụ lục 16).



Hình 2.17. Chỉ tiêu ROE của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Bắc trong giai đoạn 2008 – 2018

Nguồn: Tính toán của tác giả

Trong giai đoạn 2008 – 2018 chỉ tiêu ROE của cảng Hải Phòng có xu hướng biến động giảm và tăng dần qua các năm. Năm 2008, năm 2009 chỉ tiêu ROE lần lượt đạt 15,98% và 16,63%, hệ số biên lợi nhuận ròng tăng nhẹ từ 14,51% năm 2008 lên 14,70% vào năm 2009, hiệu suất sử dụng tài sản tuy có sự biến động giảm nhưng hệ số đòn bẩy tài chính đã có sự gia tăng đáng kể từ 207,69% năm 2008 lên 219,09% năm 2009. Với mức lãi suất cho vay vào thời điểm này thì đã chứng tỏ được rằng việc vay tiền để đầu tư của doanh nghiệp đã có hiệu quả. Từ tháng 3 năm 2010 (kể từ khi thực hiện cổ phần hóa doanh nghiệp Nhà nước) doanh nghiệp bước vào giai đoạn kinh doanh độc lập. Đây là thời kỳ đánh dấu bước phát triển mới của doanh nghiệp trên mọi lĩnh vực; doanh nghiệp dần khắc phục những khó khăn ban đầu của giai đoạn kinh doanh tự chủ, có nhiều biện pháp về tổ chức, cơ chế sát với thị trường, đưa hoạt động kinh doanh vào thế ổn định, dần đảm bảo việc làm, thu nhập của người lao động, từng bước đầu tư tạo đà cho phát triển điều này cũng là nguyên nhân kiến cho lợi nhuận ròng của doanh nghiệp trong các năm 2010, 2011 và 2012 giảm từ 14,70% năm 2009 chỉ còn 4,71% năm 2010 và tăng dần lên 5,18% năm 2011, 7,64% vào năm 2012. Trong 3 năm đầu khi thực hiện cổ phần hóa từ năm 2010 đến năm 2012 có thể thấy hiệu suất sinh lời của tài sản của doanh nghiệp có sự biến động theo chiều hướng tích cực khi tăng từ 52,65% năm 2010 lên 55,59% năm 2011 và tăng lên 66,26% năm 2012 trong khi đó hệ số đòn bẩy tài chính lại có sự biến động giảm dần từ 209,57% năm 2010 xuống 186,34% vào năm 2012 điều này thể hiện doanh nghiệp đã tận dụng khả năng sinh lời từ những tài sản sẵn có; việc tăng vốn góp từ các cổ đông cũng hạn chế được việc phải đi vay nợ từ bên ngoài là lý do khiến cho chỉ tiêu ROE tăng dần từ 4,71% năm 2010 lên 5,18% năm 2011 và tăng lên 7,64% vào năm 2012. Năm 2013, lợi nhuận ròng của doanh nghiệp đã tăng 10,92% so với năm 2012 làm cho chỉ tiêu ROE tăng 12.32%. Năm 2014, hệ số biên lợi nhuận ròng của doanh nghiệp tăng 4,39%, hiệu suất sử dụng tài sản giảm 43,64% so với năm 2013 làm cho chỉ tiêu ROE chỉ đạt 5,70%. Điều này chứng tỏ doanh nghiệp khai thác và sử dụng tài sản năm 2014 chưa hiệu quả. Từ năm 2015, 2016 và năm 2017 chỉ tiêu ROE có sự

biến động tăng, giảm từ 15,50% năm 2015 lên 15,56% vào năm 2016 và giảm 3,53% còn 12,03% vào năm 2017, hệ số biên lợi nhuận ròng giảm từ 24,92% năm 2016 còn 23,30% vào năm 2017, hệ số vòng quay tài sản cũng giảm từ 46,83% năm 2016 xuống 39,51% năm 2017, hệ số đòn bẩy tài chính cũng có xu hướng giảm dần chứng tỏ năm 2017 là năm khó khăn trong hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp.

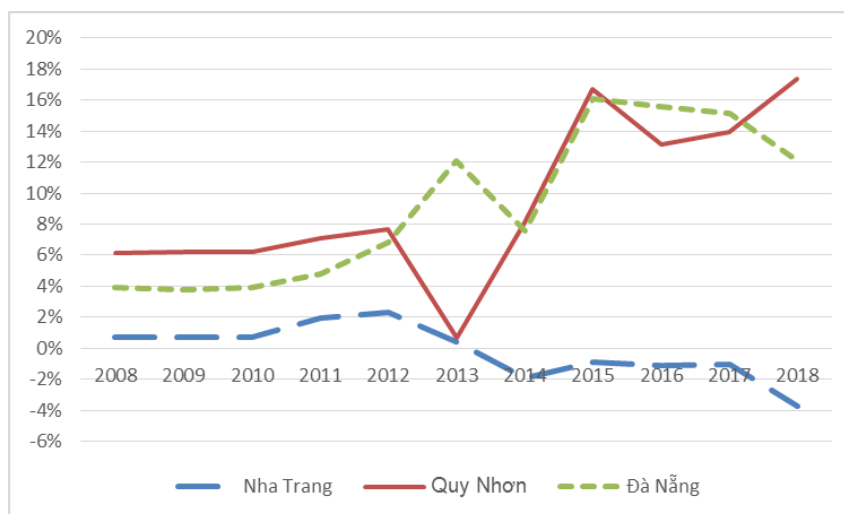
Bên cạnh đó chỉ tiêu ROE của cảng Cái Lân trong giai đoạn nghiên cứu từ năm 2008 đến năm 2018 có xu hướng giảm. Năm 2014 chỉ tiêu này đạt thấp nhất -146,27%. Nguyên nhân là do hệ số biên lợi nhuận ròng trong năm này giảm 115,06%. Tuy nhiên, tình hình khai thác tài sản của doanh nghiệp đã có chuyển biến tích cực khi tăng từ 11,57% lên 50,84%. Năm 2015, sản lượng một số mặt hàng chính của doanh nghiệp bị sụt giảm: dăm gỗ, thiết bị, sắt thép, than, quặng, đá và đặc biệt là kế hoạch xuất khẩu hàng Clinker của doanh nghiệp trong năm không thực hiện được làm cho tổng doanh thu của doanh nghiệp chỉ đạt 71,658 triệu đồng, giảm 35% so với năm 2014 và đạt 62% so với kế hoạch. Lợi nhuận trước thuế của doanh nghiệp đạt 529,7 triệu đồng, giảm 16% so với năm 2014 và bằng 76% so với kế hoạch. Tính đến ngày 31/12/2015, hoạt động kinh doanh của cảng Cái Lân không hiệu quả, doanh nghiệp thua lỗ hết vốn chủ sở hữu. Năm 2016, chỉ tiêu ROE đạt 2,03% do hệ số biên lợi nhuận ròng đã tăng từ - 221,13% vào năm 2015 lên - 2,53% vào năm 2016. Năm 2018 chỉ tiêu ROE giảm chỉ đạt - 2,89% do ảnh hưởng của hệ số đòn bẩy tài chính giảm mạnh từ -86,11% năm 2017 xuống -202,38% năm 2018 mặc dù doanh thu đã được cải thiện hơn, doanh nghiệp cũng đã chú trọng hơn vào việc nâng cao hiệu suất sử dụng của những tài sản sẵn có của doanh nghiệp.

Chỉ tiêu ROE của cảng Đình Vũ biến động tăng giảm không rõ ràng trong giai đoạn 2008 - 2017. Năm 2008 và năm 2009 chỉ tiêu ROE đạt mức thấp nhất chỉ đạt lần lượt là 19,01% và 28,36%, hệ số biên lợi nhuận ròng chỉ đạt 26,82% năm 2008 và tăng lên 5,27% đạt 32,09% vào năm 2009, việc đem lại lợi nhuận từ những tài sản sẵn có chưa được doanh nghiệp chú trọng, hệ số đòn bẩy tài chính

có xu hướng giảm nhẹ thể hiện doanh nghiệp đã cố gắng nâng cao sản lượng, quản lý chi phí hiệu quả. Năm 2013, chỉ tiêu ROE của doanh nghiệp giảm 7,00% so với năm 2010 (từ 34,41% xuống 27,41%). Nguyên nhân là do sức sản xuất của tổng tài sản của cảng Đình Vũ bị giảm sút từ 60,21% xuống còn 54,14%; hệ số đòn bẩy tài chính cũng giảm 15,72% (từ 144,40% xuống 128,68%). Năm 2014, chỉ tiêu ROE của doanh nghiệp tăng 0,61% so với năm 2013, đạt 28,40%. Năm 2016, chỉ tiêu này là 31,40%. Kết quả này cho thấy, phương án quản lý doanh thu và chi phí; khả năng khai thác và sử dụng tài sản cũng như trình độ quản trị, tổ chức nguồn vốn của doanh nghiệp cảng Đình Vũ là có hiệu quả. Năm 2017 chỉ tiêu ROE đạt 29,40% giảm 2% so với năm 2016, thậm chí đến năm 2018 chỉ tiêu ROE của cảng Đình Vũ chỉ đạt 26,99% giảm tiếp 2,41% so với năm 2017, nguyên nhân là do mặc dù hệ số biên lợi nhuận ròng tăng nhẹ nhưng hệ số vòng quay sử dụng vốn giảm 3,86% cùng với đó là hệ số đòn bẩy tài chính cũng giảm 4,86% so với năm 2016. Điều này cho thấy sự cố gắng của đơn vị trong quá trình hoạt động sản xuất kinh doanh trước những khó khăn của thị trường vận tải cùng sự gia tăng áp lực cạnh tranh của thị trường khai thác hàng container trong những năm qua.

*** Nhóm cảng Miền Trung**

Tỷ suất sinh lời trên vốn chủ sở hữu (ROE) của các doanh nghiệp đại diện cho Miền Trung được thể hiện qua Hình 2.18 (Phụ lục 17).



Hình 2.18. Chỉ tiêu ROE của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung trong giai đoạn 2008 – 2018

Nguồn: Tính toán của tác giả

Cảng Quy Nhơn trong giai đoạn nghiên cứu từ năm 2008 đến năm 2018 chỉ tiêu ROE có sự biến động tăng giảm không rõ ràng. Trong giai đoạn từ năm 2008 đến năm 2012 chỉ tiêu ROE lần lượt đạt 6,16% năm 2008; 6,20% năm 2009 và tăng dần đạt 7,69% vào năm 2012, hệ số biên lợi nhuận ròng có chiều hướng giảm dần qua các năm từ 4,56% năm 2008 giảm dần còn 3,75% vào năm 2012, sự gia tăng về sản lượng nhưng sụt giảm lợi nhuận ròng cho thấy doanh nghiệp chưa có phương án quản lý chi phí hiệu quả, doanh nghiệp cần phải có những biện pháp kịp thời để giảm thiểu những chi phí không cần thiết nhằm tối đa hóa lợi nhuận. Hệ số vòng quay tài sản tăng dần qua các năm từ 101,50% năm 2008 tăng lên 120,07% năm 2010 và tăng 31,83% đạt 151,91% vào năm 2012 chứng tỏ doanh nghiệp đã nâng cao hiệu suất sinh lời của những tài sản sẵn có của mình, hệ số đòn bẩy tài chính có sự tăng, giảm qua các năm và đạt mức cao nhất đạt 135,12% vào năm 2012 cho thấy doanh nghiệp đã có sự điều tiết giữa nguồn vốn đi vay và nguồn vốn sẵn có để có thể tạo ra lợi nhuận cao nhất từ nguồn vốn sẵn có của mình. Năm 2013, cảng Quy Nhơn thực hiện cổ phần hóa và đã tổ chức bán đấu giá thành công bằng việc bán ra 10% vốn điều lệ cho cổ đông tự do – tương đương với 4,04 triệu cổ phiếu với mức giá bình quân là 12.792 đồng/ cổ phiếu. Do vậy vốn chủ sở hữu của doanh nghiệp trong năm 2013 tăng khoảng 207 tỷ đồng. Việc đầu tư mua sắm máy móc, trang thiết bị nhưng chưa khai thác và sử dụng chưa hiệu quả cũng ảnh hưởng nhiều đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Những nguyên nhân này đã làm cho ROE của doanh nghiệp năm 2013 chỉ đạt 0,64%, giảm 7,05% so với năm 2012. Tuy nhiên, từ năm 2014 đến năm 2017 chỉ tiêu ROE đã có sự biến động đáng kể theo chiều hướng tích cực phản ánh trình độ quản trị tổ chức nguồn vốn cho hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp đã đi đúng hướng.

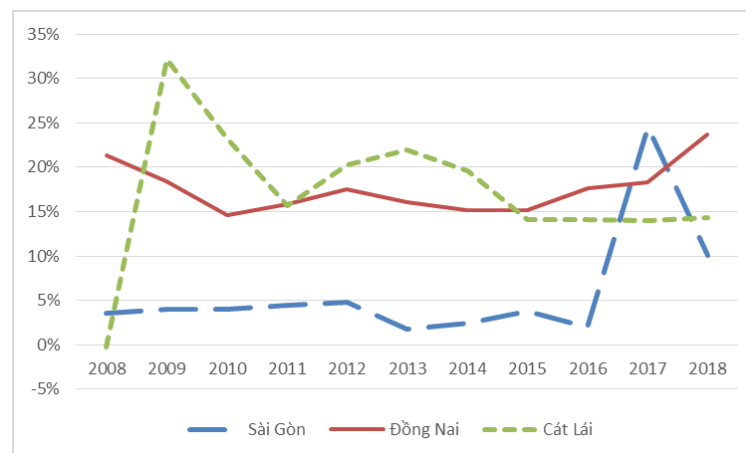
Đôi với cảng Đà Nẵng, chỉ tiêu ROE của doanh nghiệp tăng trong giai đoạn 2008 – 2013 và năm 2015 nhưng lại giảm ở năm 2014 và năm 2016, 2017, điều này cho thấy, trình độ khai thác và sử dụng tài sản cũng như việc quản trị tổ chức

nguồn vốn cho hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp chưa ổn định và chưa đạt hiệu quả cao.

Trong các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung, chỉ tiêu ROE của cảng Nha Trang có giá trị thấp nhất. Năm 2014, hệ số biên lợi nhuận của doanh nghiệp đạt -22,09%, hệ số vòng quay tổng tài sản đạt 8,04% làm cho chỉ tiêu ROE của doanh nghiệp trong năm này đạt tỷ lệ thấp nhất -1,90%. Chỉ tiêu này đạt 4,27% vào năm 2015; 5,08% vào năm 2016 và giảm 0,29% đạt 0,73% vào năm 2017. Hệ số đòn bẩy tài chính có chiều hướng giảm dần qua các năm từ 110,24% vào năm 2008 giảm dần còn 102,79% vào năm 2017, hệ số vòng quay tài sản biến động tăng, giảm không ổn định thể hiện trình độ quản lý, khai thác và sử dụng tài sản của doanh nghiệp chưa được hiệu quả.

* Nhóm cảng Miền Nam

Tỷ suất sinh lời trên vốn chủ sở hữu (ROE) của các doanh nghiệp đại diện cho Miền Nam được thể hiện qua Hình 2.19 (Phụ lục 18).



Hình 2.19. Chỉ tiêu ROE của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Nam trong giai đoạn 2008 – 2018

Nguồn: Tính toán của tác giả

Qua hình 2.19 cho thấy, chỉ tiêu ROE của cảng Đồng Nai có xu hướng tăng lên trong giai đoạn 2008 - 2012 và giảm dần trong giai đoạn 2013 – 2015. Năm 2016, tổng giá trị các khoản nợ ngắn hạn và dài hạn của doanh nghiệp tăng 16% so với năm 2015 và chiếm tỷ trọng 49% trong cơ cấu nguồn vốn. Nguyên nhân

các khoản nợ tăng lên là do doanh nghiệp sử dụng nguồn vốn vay từ bên ngoài để đẩy mạnh đầu tư và sửa chữa vào các dự án mở rộng; nâng cấp hệ thống cầu cảng, kho bãi, nhà văn phòng... Nguồn vốn chủ sở hữu của doanh nghiệp tăng 11,5% so với năm 2015. Do kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp tăng trưởng tốt làm cho lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp tăng 29,4% so với năm 2015. Với mức lãi suất ngân hàng cho vay hiện nay là khoảng 10% thì việc vay thêm vốn để đầu tư là tương đối hiệu quả. Đây chính là những nguyên nhân làm cho chỉ tiêu ROE của cảng Đồng Nai tăng lên vào năm 2016. Năm 2017 chỉ tiêu ROE đạt 18,34% tăng 0,67% so với năm 2016, năm 2018 chỉ tiêu ROE của cảng Đồng Nai đạt 23,68% tăng 5,34% so với năm 2017, hệ số vòng quay tài sản đạt 61,22% thể hiện doanh nghiệp đã chú trọng trong việc khai thác để tạo ra lợi nhuận từ những tài sản sẵn có, hệ số đòn bẩy tài chính năm 2018 đạt 202,64% tăng 6,58% so với năm 2017 cho thấy việc vay nợ của doanh nghiệp là có hiệu quả.

Đối với cảng Cát Lái, năm 2008 chỉ tiêu ROE của doanh nghiệp chỉ đạt (-0,23%) nguyên nhân là do hệ số biên lợi nhuận ròng chỉ đạt (-2,53%), hệ số vòng quay tài sản thấp chỉ đạt 3,82%, trong khi đó hệ số đòn bẩy tài chính quá cao đạt 241,43%, điều này thể hiện doanh nghiệp đã không biết tận dụng và khai thác lợi nhuận từ những tài sản sẵn có đồng thời việc vay nợ nhiều dẫn đến gánh nặng về chi phí lãi vay trong khi đó sản lượng thấp đã dẫn đến tình trạng doanh thu không bù đắp nổi chi phí. Năm 2009 chỉ tiêu ROE tăng mạnh đạt 32,22%, hệ số biên lợi nhuận ròng đạt 51,60%, hệ số vòng quay tài sản tăng đạt 21,54% cho thấy doanh nghiệp đã đầu tư mua sắm tài sản và đã tạo ra được lợi nhuận từ những tài sản sẵn có đồng thời nâng cao sản lượng, quản lý chi phí hợp lý và hiệu quả. Chỉ tiêu ROE giảm mạnh vào năm 2011, nguyên nhân là do doanh nghiệp sử dụng lượng vốn huy động được trong đợt phát hành cổ phiếu trong năm 2011 đầu tư mua sắm tài sản và trả nợ vay. Vì vậy hệ số nợ của doanh nghiệp đã giảm đáng kể, đây là nguyên nhân làm cho ROE của doanh nghiệp chỉ đạt 15,63%. Năm 2013, hoạt động kinh doanh của Công ty Cổ phần Cảng Cát Lái khá tốt so với các

doanh nghiệp cùng hoạt động trong lĩnh vực vận tải kho bãi; chỉ số ROE của doanh nghiệp đạt 21,97%. Mức cổ tức hàng năm của công ty luôn duy trì trong khoảng 18% - 22%, đây là mức tương đối cao so với các công ty trong ngành vận tải kho bãi nói riêng và các doanh nghiệp đang niêm yết nói chung. Tuy nhiên trong những năm 2015, 2016, 2017 và năm 2018 doanh nghiệp không kiểm soát được chi phí làm cho hệ số biên lợi nhuận ròng giảm. Đây là nguyên nhân làm chỉ tiêu ROE của doanh nghiệp bị giảm chỉ đạt lần lượt là 14,06%, 14,12%, 14,02% và 14,34%.

Trong các doanh nghiệp cảng biển Miền Nam, chỉ tiêu ROE của cảng Sài Gòn có tỷ lệ thấp nhất. Năm 2013, chỉ tiêu ROE của doanh nghiệp này chỉ đạt 1,76% (giảm 3,04% so với năm 2013). Nguyên nhân là do hệ số biên lợi nhuận ròng năm 2013 giảm 0,92% so với năm 2012; hệ số vòng quay tài sản cũng giảm 11,34%; hệ số đòn bẩy tài chính giảm 87,66%. Năm 2014 và năm 2015, chỉ tiêu ROE có xu hướng tăng (từ 2,38% vào năm 2014 lên 3,87% vào năm 2015). Năm 2016, doanh nghiệp có doanh thu cao hơn so với các năm trước nhưng gánh nặng về chi phí lãi vay và không kiểm soát được những khoản chi phí khác làm cho chỉ tiêu ROE của doanh nghiệp chỉ đạt 1,93% (giảm 1,94% so với năm 2015). Đến năm 2017 chỉ tiêu ROE của cảng Sài Gòn đạt mức cao nhất 24,54% tăng 22,60% so với năm 2016, hệ số biên lợi nhuận ròng đạt 37,12%, hệ số đòn bẩy tài chính tăng nhẹ đạt 249,83% cho thấy bước đầu việc đầu tư hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp đã có hiệu quả. Tuy nhiên đó chỉ là những tín hiệu tích cực chứ chưa có yếu tố bền vững, điều đó thể hiện qua giá trị ROE của cảng Sài Gòn năm 2018 quay về mức trung bình là 10,05%, giảm hơn một nửa so với năm 2017.

Tóm lại, trong các cảng biển được nghiên cứu giai đoạn từ năm 2008 đến năm 2018, cảng Đình Vũ có chỉ tiêu ROE cao nhất. Trong khi đó, cảng Cái Lân có chỉ tiêu ROE thấp nhất nguyên nhân là do mất cân đối nguồn vốn, hệ số đòn bẩy tài chính quá cao dẫn đến gánh nặng về chi phí lãi vay mặc dù doanh nghiệp đã tạo ra lá chắn về thuế nhưng cũng không đủ để bù đắp do doanh thu thấp dẫn

đến lợi nhuận thấp không đủ để bù đắp; việc đầu tư cơ sở hạ tầng, mua sắm tài sản nhiều nhưng hoạt động không hiệu quả.

2.4. Phân tích mô hình các mối quan hệ trong việc nâng cao năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Nghiên cứu các giải pháp nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam không chỉ dừng lại ở việc phân tích sự biến động của các chỉ tiêu hiệu quả tài chính, cấu trúc vốn cũng như khả năng thanh toán của doanh nghiệp, mà quan trọng hơn cả là tìm ra mối liên hệ giữa các chỉ tiêu trên trong bối cảnh nhất định của các yếu tố khách quan, chủ quan khác. Kế thừa các nghiên cứu và phát huy từ các nghiên cứu trước, tác giả đã đề xuất một mô hình để tìm ra một cấu trúc vốn và khả năng thanh toán tối ưu cho các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam trên cơ sở tối đa hoá kết quả đầu ra (hiệu quả tài chính). Đây chính là mô hình tối ưu hoá năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển. Mô hình này có thể được giải quyết bằng bài toán quy hoạch tuyến tính (tối đa hoá hàm mục tiêu là các chỉ tiêu hiệu quả tài chính với các ràng buộc về cấu trúc vốn và khả năng thanh toán), tuy nhiên bài toán này chỉ xem xét một cách hữu hạn các biến tham gia vào mô hình mà không thể hiện được các biến ngẫu nhiên. Do đó, tác giả đề xuất giải quyết mô hình này bằng phương pháp hồi quy đa biến. Kết quả của phương trình hồi quy này không những có thể giúp các nhà hoạch định chính sách phát hiện ra mối quan hệ của các yếu tố trong năng lực tài chính của doanh nghiệp mà từ đó còn có thể tính toán, tìm ra các điểm tối ưu cận biên.

Thông thường, khi phân tích mối quan hệ giữa các yếu tố, nghiên cứu sinh sẽ sử dụng các phương trình hồi quy tuyến tính nếu đã có cơ sở lý luận thống nhất về mối quan hệ giữa các yếu tố đó. Tuy nhiên, trong trường hợp mối quan hệ giữa các yếu tố phân tích còn mơ hồ và gây nhiều tranh cãi, việc sử dụng phương trình hồi quy tuyến tính tỏ ra không hiệu quả. Do đó, kế thừa lập luận của Margaritis và Psillaki (2010), tác giả sẽ sử dụng phương trình hàm số bậc hai (quadratic function) để thể hiện sự tác động của cấu trúc vốn và khả năng thanh khoản đến

hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam trong giai đoạn 2008 - 2018.

2.4.1. Phân tích mối quan hệ và ảnh hưởng của cấu trúc vốn với hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Mối quan hệ giữa hiệu quả tài chính và cấu trúc vốn của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam được thể hiện thông qua bảng 2.5. Mô hình (1) và (3) thể hiện mối quan hệ tuyến tính giữa cấu trúc vốn với hiệu quả tài chính, trong khi đó, mô hình (2) và (4) thể hiện mối quan hệ phi tuyến tính (Inverse U-shaped).

Bảng 2.5. Cấu trúc vốn và hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

	ROA		ROE	
	(1)	(2)	(3)	(4)
Hệ số chặn	-4,3773***	-4,5377***	2,2864	0,1373
(β_{10})	(1,2000)	(1,2107)	(1,4056)	(1,0915)
Tỷ suất nợ	0,0319	0,6105***	-0,0209	0,7028***
(β_{11})	(0,1854)	(0,0607)	(0,0217)	(0,05477)
Tỷ suất nợ bình phương	-----	-0,8108***	-----	-0,9767***
(β_{12})		(0,0811)		(0,07308)
Quy mô doanh nghiệp	0,1760***	0,1805***	-0,1119**	0,0322
(α_{11})	(0,0452)	(0,0454)	(0,0529)	(0,0409)
Tỷ trọng tài sản cố định	0,0491*	0,5049***	0,3065	0,4628***
(α_{12})	(0,2804)	(0,0808)	(0,9330)	(0,0531)
Năm hoạt động	0,0019***	0,0020***	0,0009	0,0015**
(α_{13})	(0,0007)	(0,0007)	(0,0008)	(0,0007)
Miền Bắc	-0,1797**	-0,1753**	-0,0312	-0,0610
(α_{14})	(0,0893)	(0,0816)	(0,0954)	(0,0735)
Miền Trung	0,0493	0,0445	-0,2107*	-0,087*
(α_{15})	(0,0894)	(0,0895)	(0,1047)	(0,0517)
Tốc độ tăng trưởng GDP	0,0953	0,1020*	0,1130	0,0119**
(α_{16})	(0,0585)	(0,0589)	(0,0685)	(0,0056)
Số lượng mẫu	99	99	99	99
Adjusted R-squared	0,1518	0,4228	0,0424	0,4836

Ghi chú: (1) Các giá trị trong ngoặc đơn thể hiện độ lệch chuẩn của ước lượng.

*(2) *** hệ số ước lượng có ý nghĩa thống kê ở mức 99%; ** hệ số ước lượng có ý nghĩa thống kê ở mức 95%; * hệ số ước lượng có ý nghĩa thống kê ở mức 90%.*

(3) Mô hình 1 và mô hình 3 không bao gồm bình phương của tỷ suất nợ trong các biến độc lập.

Xét một cách tổng quan, kết quả hồi quy từ hai phương trình trên cho thấy sự khác biệt khá lớn giữa hai mô hình. Đối với mô hình tuyến tính, hệ số giải thích

của các biến độc lập đối với biến phụ thuộc (R bình phương điều chỉnh) là khá thấp (lần lượt 15% mô hình 1 và 4% mô hình 3), trong khi đó, với việc đưa thêm vào mô hình biến bậc hai đã làm tăng đáng kể hệ số này, lên mức 42% ở mô hình 2 và 48% ở mô hình 4. Không những vậy, ngoại trừ hệ số chặn, trong mô hình thứ nhất, chỉ có 4/7 các hệ số ước lượng đạt độ tin cậy thống kê ở mức 90%, trong khi đó con số này ở mô hình 2 là 7/8. Cũng như vậy ở mô hình 3 chỉ 2/7 hệ số đạt độ tin cậy thống kê, trong khi con số này ở mô hình 4 là 6/8. Như vậy rõ ràng, kết quả hồi quy của phương trình bậc hai thể hiện sự phù hợp với dữ liệu tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam hơn mô hình tuyến tính đơn thuần.

Tóm lại sau khi loại trừ kết quả mô hình 1 và 3, tác giả đã xây dựng mô hình hồi quy tuyến tính thể hiện mối quan hệ giữa hiệu quả tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam với cấu trúc vốn (bảng 2.4):

$$ROA = -4,53 + 0,61 * x_1 - 0,81 * x_1^2 + 0,18 * z_1 + 0,5 * z_2 + 0,002 * z_3 - 0,18 * z_4 + 0,04 * z_5 + 0,102 * z_6$$

$$(hệ số R^2 điều chỉnh = 0,4228; số lượng mẫu = 99)$$

$$ROE = 0,13 + 0,7 * x_1 - 0,97 * x_1^2 + 0,03 * z_1 + 0,46 * z_2 + 0,002 * z_3 - 0,06 * z_4 - 0,09 * z_5 + 0,012 * z_6$$

$$(hệ số R^2 điều chỉnh = 0,4836; số lượng mẫu = 99)$$

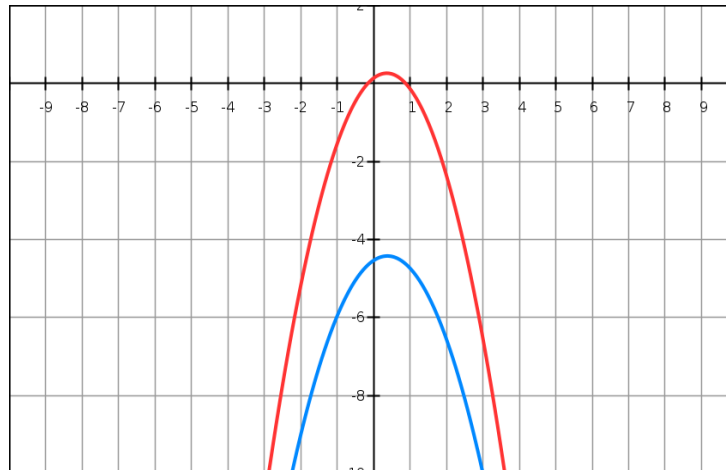
Trong đó: x_1 : tỷ suất nợ; z_1 : quy mô doanh nghiệp (logarit cơ số tự nhiên của tổng tài sản); z_2 : tỷ trọng tài sản cố định; z_3 : thời gian hoạt động (được tính theo số năm thực tế hoạt động của doanh nghiệp); z_4 : biến giả đại diện các cảng miền Bắc; z_5 : biến giả đại diện các cảng miền Trung; z_6 : tăng trưởng kinh tế (tốc độ tăng trưởng GDP).

Trong nghiên cứu này, cấu trúc vốn của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam được phản ánh này thông qua hệ số tỷ suất nợ. Đây là chỉ tiêu phản ánh tỷ trọng các khoản nợ phải trả so với tổng số vốn của doanh nghiệp. Theo kết quả phân tích hệ số tương quan các biến, hiệu quả tài chính có mối quan hệ ngược chiều với tỷ suất nợ của doanh nghiệp. Cụ thể, hệ số tương quan giữa tỷ suất nợ

với chỉ tiêu ROA là -0,737; với chỉ tiêu ROE là -0,657 (Phụ lục 19) và đều có mức ý nghĩa kiểm định nhỏ hơn 0,05. Kết quả này cho thấy mối tương quan ở mức tương đối cao giữa tỷ suất nợ và các biến phản ánh hiệu quả tài chính. Kết quả này phản ánh tỷ suất nợ có sự biến thiên ngược chiều với hiệu quả tài chính của doanh nghiệp, tỷ suất nợ càng lớn càng chứng tỏ doanh nghiệp hoạt động càng không hiệu quả. Kết quả này khá hợp lý về mặt logic và thống kê và có thể giải thích: Khi các doanh nghiệp càng biến sử dụng nợ vay nhiều thì rủi ro tài chính gia tăng và áp lực trả lãi vay là rất lớn, dẫn đến tác động ngược chiều với hiệu quả tài chính.

Tuy nhiên, khi phân tích sự tác động của tỷ suất nợ đến hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam thông qua phương pháp hồi quy, tác giả đã tìm ra đặc điểm sau: Khi chưa đưa vào biến bậc 2 của tỷ suất nợ, tác động của tỷ suất nợ đến hiệu quả tài chính đều không có ý nghĩa thống kê (β_{11} ở phương trình hồi quy 1 và 3). Ngược lại khi trong phương trình hồi quy có sự xuất hiện của cả biến bậc 1 và bậc 2 của tỷ suất nợ, ảnh hưởng của tỷ suất nợ đến hiệu quả tài chính được thể hiện cụ thể thông qua hệ số ước lượng hồi quy (β_{11}) và (β_{12}) của phương trình hồi quy 2 và 4. Có thể thấy rõ ràng rằng hệ số hồi quy của biến bậc nhất của cấu trúc vốn đều mang giá trị dương và có ý nghĩa thống kê ở độ tin cậy lên đến 99%. Kết quả này cho thấy trong một điều kiện cụ thể, cấu trúc vốn có xu hướng tác động tích cực đến ROA và ROE. Điều này có nghĩa là trong một giới hạn nhất định, nếu doanh nghiệp gia tăng tỷ lệ nợ phải trả, thúc đẩy đòn bẩy tài chính sẽ làm gia tăng hiệu quả tài chính của doanh nghiệp.

Tiếp tục phân tích hệ số hồi quy β_{12} của phương trình 2 và 4 thấy rằng cả hai hệ số này đều mang giá trị âm và đạt độ tin cậy rất cao. Kết quả này cũng thể hiện sự phù hợp của việc sử dụng phương trình hồi quy bậc hai đối với biến độc lập cấu trúc vốn. Thêm vào đó, độ lớn của các hệ số hồi quy liên quan đến cấu trúc vốn của các mô hình 2 và 4 là khá tương đồng, thể hiện sự hội tụ giá trị tối ưu của cấu trúc vốn



Hình 2.20. Mối quan hệ giữa tỷ suất nợ và hiệu quả tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Trong điều kiện cố định tất cả các biến ảnh hưởng khác đến hiệu quả tài chính, có thể thấy mối quan hệ của cấu trúc vốn với hiệu quả tài chính (ROA màu xanh và ROE màu đỏ) của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam được thể hiện thông qua đồ thị trên. Như vậy phù hợp với các nghiên cứu trước đây, kết quả của mô hình hồi quy thể hiện rằng, việc gia tăng đòn bẩy tài chính, sử dụng nhiều hơn tỷ suất nợ của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam sẽ giúp gia tăng hiệu quả tài chính đến một mức giới hạn tối đa nhất định. Tuy nhiên, nếu lạm dụng quá đà việc sử dụng đòn bẩy tài chính này, không những gây thêm gánh nặng tài chính cho doanh nghiệp mà còn làm giảm hiệu quả tài chính. Cụ thể, qua kết quả hồi quy có thể xác định tỷ suất nợ tối ưu để tối đa hoá ROA và ROE lần lượt là 0,75 (-0,6105/-0,8108) và 0,72 (-0,7028/-0,9767). Đây có thể xem là một cấu trúc nợ khá cao đối với một doanh nghiệp thông thường, tuy nhiên với đặc thù các doanh nghiệp khai thác dịch vụ cảng biển với tỷ trọng tài sản dài hạn cao thì tỷ lệ này có vẻ khá hợp lý.

- Phân tích mối quan hệ giữa các biến điều khiển và hiệu quả tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Bên cạnh biến nghiên cứu chính là cấu trúc vốn, tác giả còn đưa vào mô hình một số biến điều khiển (α_{11} đến α_{15}) để tăng mức độ giải thích của mô hình

hồi quy. Các biến điều khiển này có thể được chia thành 2 nhóm chính là yếu tố chủ quan và các yếu tố khách quan bên ngoài của doanh nghiệp cảng biển.

Để thể hiện yếu tố chủ quan phản ánh đặc thù của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam, tác giả lựa chọn sử dụng ba biến chính để mô tả là quy mô của doanh nghiệp, tỷ trọng tài sản dài hạn, và thời gian hoạt động của doanh nghiệp cảng biển.

- *Về quy mô*: Đối với các doanh nghiệp cảng biển luôn đòi hỏi một hàm lượng cơ sở vật chất lớn, đầu tư dài hạn và liên tục phải được nâng cấp, bổ sung thì đây là một trong những yếu tố quan trọng nhất ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả tài chính của doanh nghiệp cảng biển. Hệ số tương quan giữa biến số này với ROA và ROE tương ứng là 0,189 và 0,180 và đều có ý nghĩa thống kê thể hiện mối quan hệ cùng chiều giữa quy mô doanh nghiệp và hiệu quả tài chính. Tuy nhiên, khi xét mức độ tác động trong mô hình hồi quy, có thể thấy rằng hệ số hồi quy α_{11} của mô hình 2 là 0,18 và có ý nghĩa thống kê ở mức 99%, trong khi đó hệ số này của mô hình 4 là 0,03 nhưng không đạt độ tin cậy cần thiết. Kết quả này cũng cho thấy quy mô doanh nghiệp có tác động tích cực đến chỉ tiêu ROA nhưng dường như ảnh hưởng không ảnh hưởng nhiều đến ROE. Tóm lại, quy mô doanh nghiệp có ảnh hưởng tích cực đến hiệu quả tài chính của doanh nghiệp, quy mô doanh nghiệp cảng biển càng lớn càng chứng tỏ doanh nghiệp đó hoạt động có hiệu quả. Điều này có thể lý giải: Các doanh nghiệp cảng biển có quy mô vốn lớn thường có thương hiệu, uy tín cao hơn so với doanh nghiệp cảng biển có quy mô nhỏ, trình độ chuyên môn hóa của lao động cũng chuyên nghiệp hơn, vì thế thu hút được lượng hàng thông qua cao hơn, nhờ đó làm tăng tính doanh cạnh tranh so với doanh nghiệp khác. Kết quả cuối cùng là chỉ tiêu hiệu quả tài chính ROA, ROE cũng được cải thiện hơn.

- *Về tỷ trọng tài sản cố định*: Đây là chỉ tiêu phản ánh hệ số so sánh giữa giá trị tài sản cố định với tổng tài sản của doanh nghiệp cảng biển. Theo kết quả phân tích, hệ số tương quan giữa tỷ trọng tài sản cố định với chỉ tiêu ROA và ROE đều có ý nghĩa thống kê và lần lượt là 0,5487 và 0,5939 phản ánh giữa các

chỉ tiêu này có mối quan hệ cùng chiều. Về độ lớn mức tác động của chỉ tiêu này đến hiệu quả tài chính, khi tỷ trọng tài sản cố định tăng lên 1 đơn vị sẽ làm cho hiệu quả tài chính tăng lên 0,5049 và 0,4628. Mức ý nghĩa của kiểm định về sự ảnh hưởng giữa các chỉ tiêu này đều nhỏ hơn 0,1 phản ánh các mối quan hệ này đều có ý nghĩa thống kê. Nghĩa là việc đầu tư vào tài sản cố định (trang bị mới tài sản cố định, nâng cao kỹ thuật công nghệ...) sẽ góp phần nâng cao hiệu quả tài chính của doanh nghiệp cảng biển. Điều này chứng tỏ khi doanh nghiệp đầu tư mang tính dài hạn sẽ có khuynh hướng hiện đại hóa máy móc, thiết bị nhằm nâng cao chất lượng sản phẩm dịch vụ, giúp doanh nghiệp đó tăng khả năng cạnh tranh trên thị trường, cải thiện lợi nhuận và nâng cao năng lực tài chính.

Về thời gian hoạt động: Hệ số hồi quy thể hiện mối quan hệ giữa số năm hoạt động với chỉ tiêu ROA và ROE lần lượt là 0,002 và 0,0015 phản ánh mối quan hệ cùng chiều. Mức ý nghĩa kiểm định về mối quan hệ này lần lượt là đều khá nhỏ (dưới 0,05). Điều này có nghĩa doanh nghiệp cảng biển hoạt động càng lâu năm thì hiệu quả tài chính càng cao do đã tạo dựng được uy tín, thương hiệu trên thị trường. Tuy nhiên xét về độ lớn, ảnh hưởng của yếu tố này đến hiệu quả tài chính là không thực sự rõ rệt.

Đối với các yếu tố khách quan, tác giả sử dụng hai yếu tố chính là vị trí địa lý của doanh nghiệp và tốc độ tăng trưởng kinh tế (tốc độ tăng trưởng GDP).

Do vị trí địa lý là một biến định lượng không có số liệu đo lường nên tác giả dùng phương pháp biến giả (dummy variable) để đại diện cho các vùng miền địa lý mà các cảng đặt trụ sở chính. Cụ thể tác giả chia 9 doanh nghiệp cảng biển thành 3 nhóm tương ứng với 3 miền là Miền Bắc, Miền Trung và Miền Nam trong đó Miền Nam sẽ được sử dụng làm cơ sở so sánh. Do đó trong phương trình hồi quy chỉ thể hiện hai biến là Miền Bắc và Miền Trung. Cụ thể, với giá trị -0,1753 và -0,0610 của biến α_{14} (biến này có ý nghĩa thống kê ở mô hình 2 nhưng không có ý nghĩa thống kê ở mô hình 4) thể hiện rằng trong phạm vi nghiên cứu về không gian và thời gian của luận án các doanh nghiệp cảng biển miền Nam có xu hướng hoạt động hiệu quả hơn các doanh nghiệp cảng miền Bắc. Điều này có thể

xuất phát từ việc thua lỗ triền miên lâu năm của cảng Cái Lân đã kéo tụt hiệu quả tài chính bình quân của cụm cảng miền Bắc. Bên cạnh đó, hệ số α_{15} lại mang giá trị dương (không có ý nghĩa thống kê) và giá trị âm (có ý nghĩa thống kê ở mức 90%) thể hiện sự không rõ ràng khi so sánh hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp cảng biển miền Nam khi đặt lên bàn cân cùng các doanh nghiệp miền Trung.

Yếu tố khách quan cuối cùng được sử dụng trong phương trình hồi quy là tốc độ tăng trưởng kinh tế, được thể hiện thông qua tốc độ tăng trưởng GDP. Việc đưa biến số này vào mô hình sẽ giúp các nhà nghiên cứu thấy được mức độ ảnh hưởng của tăng trưởng kinh tế nói chung đến hiệu quả tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam. Kết quả phân tích hồi quy cho thấy, tăng trưởng kinh tế có ảnh hưởng tích cực đến hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam với hệ số α_{16} của cả hai mô hình 2 và 4 đều mang dấu dương lần lượt là 0,1020 và 0,0119 và có độ tin cậy cần thiết.

2.4.2. Phân tích mối quan hệ giữa hiệu quả tài chính và khả năng thanh toán của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Ảnh hưởng của khả năng thanh toán và hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam được thể hiện thông qua bảng 2.6. Mô hình (5) và (7) thể hiện mối quan hệ tuyến tính giữa khả năng thanh toán với hiệu quả tài chính, trong khi đó, mô hình (6) và (8) thể hiện mối quan hệ phi tuyến tính (Inverse U-shaped).

**Bảng 2.6. Khả năng thanh toán và hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp
cảng biển Việt Nam**

	ROA		ROE	
	(5)	(6)	(7)	(8)
Hệ số chặn (β_{20})	-4,0889*** (1,1539)	-3,5852*** (1,1680)	2.3465* (1,3840)	2.6718* (1.4223)
HSTT ngắn hạn (β_{21})	0,0467** (0,0232)	0,1998** (0,0848)	0,0041 (0,0279)	0,1029*** (0,0103)
HSTT ngắn hạn bình phương (β_{22})	-----	-0.0509*** (0,0111)	-----	-0,0235** (0,0115)
Quy mô doanh nghiệp (α_{21})	0,1709*** (0,0416)	0,1531*** (0,0421)	0,1144** (0,0499)	0,1259** (0,0513)
Tỷ trọng tài sản cố định (α_{22})	0,1821 (0,2883)	0,4236*** (0,0162)	0,2940 (0,3458)	0,5734*** (0,0212)
Năm hoạt động (α_{23})	0,0016** (0,0007)	0,00135* (0,00071)	0,0009 (0,0008)	0,0012 (0,0008)
Miền Bắc (α_{24})	-0,2103** (0,0809)	-0,2513*** (0,0826)	-0,0346 (0,0970)	-0,2659*** (0,1006)
Miền Trung (α_{25})	-0,0012 (0,0907)	-0,0456 (0,0923)	-0,2162** (0,1087)	-0,2449** (0,1124)
Tốc độ tăng trưởng GDP (α_{26})	0,1011* (0,0572)	0,1179** (0,0571)	0,1127 (0,0686)	0,1018*** (0,0069)
	0,1911	0,4152	0,0425	0,4239

Ghi chú: (1) Các giá trị trong ngoặc đơn thể hiện độ lệch chuẩn của ước lượng.

(2) *** hệ số ước lượng có ý nghĩa thống kê ở mức 99%; ** hệ số ước lượng có ý nghĩa thống kê ở mức 95%; * hệ số ước lượng có ý nghĩa thống kê ở mức 90%.

(3) Mô hình 5 và mô hình 7 không bao gồm bình phương của tỷ suất nợ trong các biến độc lập.

Tương tự như phân tích ở mục 2.4.1, kết quả hồi quy từ hai phương trình trên cho thấy sự khác biệt khá lớn giữa hai mô hình. Đối với mô hình tuyến tính, hệ số giải thích của các biến độc lập đối với biến phụ thuộc (R bình phương điều chỉnh) là khá thấp (lần lượt 19% mô hình 5 và 4% mô hình 7), trong khi đó, với việc đưa thêm vào mô hình biến bậc hai đã làm tăng đáng kể hệ số này, lên mức xấp xỉ 42% ở cả mô hình 6 và mô hình 8. Bên cạnh đó, trong mô hình 5 chỉ có 5/7 các hệ số ước lượng đạt độ tin cậy thống kê ở mức 90%, trong khi đó con số này ở mô hình 6 là 7/8. Cũng như vậy, số lượng này ở mô hình 7 chỉ là 2/7, trong khi con số này ở mô hình 8 là 6/8.

Tóm lại sau khi loại trừ kết quả mô hình 5 và 7, tác giả đã xây dựng mô hình hồi quy tuyến tính thể hiện mối quan hệ giữa hiệu quả tài chính của doanh nghiệp với khả năng thanh toán ngắn hạn (bảng 2.5):

$$ROA = -3,58 + 0,19 * x_1 - 0,05 * x_1^2 + 0,15 * z_1 + 0,42 * z_2 + 0,001 * z_3 - 0,25 * z_4 - 0,04 * z_5 + 0,11 * z_6$$

$$(hệ số R^2 điều chỉnh = 0,4228; số lượng mẫu = 99)$$

$$ROE = 2,67 + 0,1 * x_1 - 0,02 * x_1^2 + 0,12 * z_1 + 0,57 * z_2 + 0,001 * z_3 - 0,26 * z_4 - 0,24 * z_5 + 0,10 * z_6$$

$$(hệ số R^2 điều chỉnh = 0,4836; số lượng mẫu = 99)$$

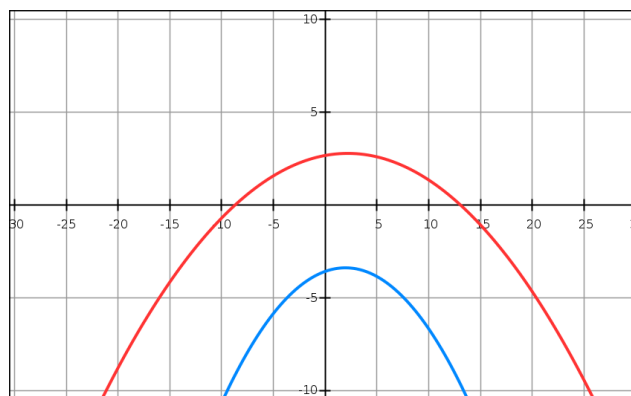
Trong đó: x_1 : khả năng thanh toán ngắn hạn; z_1 : quy mô doanh nghiệp (logarit cơ số tự nhiên của tổng tài sản); z_2 : tỷ trọng tài sản cố định; z_3 : thời gian hoạt động (được tính theo số năm thực tế hoạt động của doanh nghiệp); z_4 : biến giả đại diện các cảng miền Bắc; z_5 : biến giả đại diện các cảng miền Trung; z_6 : tăng trưởng kinh tế (tốc độ tăng trưởng GDP).

Trong mô hình nghiên cứu này, tác giả sử dụng khả năng thanh toán ngắn hạn để đại diện cho khả năng thanh toán của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam. Mối quan hệ biến số này và hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam được thể hiện thông qua hệ số tương quan (phụ lục 19). Có thể thấy khả năng thanh toán có quan hệ cùng chiều với cả 2 chỉ tiêu hiệu quả tài

chính là ROA và ROE. Cụ thể tương quan của hệ số này với ROE là 0,464 và với ROA là 0,250 và đều có ý nghĩa thống kê.

Khi đưa biến số này vào phương trình hồi quy, ảnh hưởng của nó đến hiệu quả tài chính được cụ thể hóa thông qua hệ số ước lượng hồi quy (β_{21}) và (β_{22}) của phương trình hồi quy 6 và 8. Hệ số hồi quy của biến bậc nhất của khả năng thanh toán đều mang giá trị dương và có ý nghĩa thống kê ở độ tin cậy lên đến 99%. Kết quả này cho thấy trong một giới hạn nhất định, khả năng thanh toán ngắn hạn có xu hướng tác động tích cực đến ROA và ROE, nghĩa là nếu tỷ suất này tăng thì hiệu quả tài chính của doanh nghiệp cảng biển cũng tăng theo.

Tuy nhiên tương tự như hệ số đòn bẩy tài chính, khả năng thanh toán ngắn hạn cũng chỉ giúp doanh nghiệp gia tăng hiệu quả tài chính đến một mức nhất định. Điều này được thể hiện thông qua việc kết hợp phân tích với hệ số hồi quy β_{22} của phương trình 6 và 8, cả hai hệ số này đều mang giá trị âm và đạt độ tin cậy rất cao. Kết quả này cũng thể hiện sự phù hợp của việc sử dụng phương trình hồi quy bậc hai đối với biến độc lập khả năng thanh toán ngắn hạn. Thêm vào đó, độ lớn của các hệ số hồi quy liên quan đến khả năng thanh toán của các mô hình 6 và 8 là khá tương đồng, thể hiện sự hội tụ giá trị tối ưu của khả năng thanh toán ngắn hạn.



Hình 2.11. Mối quan hệ giữa khả năng thanh toán ngắn hạn và hiệu quả tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Tóm lại, trong điều kiện bỏ qua ảnh hưởng của tất cả các số khác đến hiệu quả tài chính, mối quan hệ của khả năng thanh toán ngắn hạn với hiệu quả tài chính (ROA màu xanh và ROE màu đỏ) của các doanh nghiệp cảng biển Việt

Nam được thể hiện thông qua hình 2.24. Như vậy phù hợp giả thuyết nghiên cứu đã đặt ra, kết quả của mô hình hồi quy thể hiện rằng việc duy trì một khả năng thanh khoản hợp lý sẽ giúp các doanh nghiệp cảng biển đạt được hiệu quả tài chính tối đa. Cụ thể, qua kết quả nghiên cứu tác giả đã xác định được khả năng thanh toán ngắn hạn tối ưu để tối đa hoá ROA và ROE lần lượt là 3,92 (-0,1998/-0,0509) và 4,38 (-0,1029/-0,0235).

- Phân tích mối quan hệ giữa các biến điều khiển và hiệu quả tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Trong 4 mô hình thể hiện mối quan hệ giữa khả năng thanh toán ngắn hạn và hiệu quả tài chính, tác giả cũng sử dụng các biến điều khiển thể hiện các yếu tố khách quan (vị trí địa lý của doanh nghiệp, tốc độ tăng trưởng kinh tế) và chủ quan (quy mô của doanh nghiệp, tỷ trọng tài sản dài hạn, và thời gian hoạt động của doanh nghiệp) có thể tác động đến hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam. Tương tự như phân tích chi tiết mối quan hệ giữa các biến điều khiển và hiệu quả tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam trong mục 2.4.1, kết quả phân tích hồi quy chỉ ra các mối quan hệ khá tương đồng hệ số hồi quy của 4 mô hình đầu và 4 mô hình sau. Kết quả này giúp củng cố độ tin cậy của dữ liệu thu thập và kết quả hồi quy.

2.4.3. Xây dựng bảng đánh giá năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Việc xây dựng và ước lượng các tham số của mô hình hồi quy thể hiện mối quan hệ và tác động giữa cấu trúc vốn, khả năng thanh toán cũng như các biến độc lập khác đến hiệu quả tài chính không những chỉ ra sự tương tác giữa các yếu tố trong năng lực tài chính của doanh nghiệp, mà quan trọng hơn cả, nó giúp nhà nghiên cứu, hoạch định chính sách thấy được những con số mang tính chất đại diện cho năng lực tài chính. Cụ thể phân tích ở mục 2.4 đã chỉ ra rằng, đối với những doanh nghiệp cảng biển Việt Nam, tỷ suất nợ và khả năng thanh toán ngắn hạn tối ưu lần lượt ở vào mức 0,75 và 4,0.

Căn cứ vào các ước lượng tỷ suất tối ưu, tác giả xin đề xuất xây dựng hai bảng đánh giá xếp hạng năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam dựa trên hai tiêu chí là tỷ suất nợ và khả năng thanh toán ngắn hạn. Kết quả sử dụng để so sánh là chênh lệch giữa giá trị thực tế của hai chỉ tiêu trên với con số tối ưu tương ứng của chúng. Để thể hiện sự chênh lệch về khoảng cách giữa số thực tế và số tối ưu, tác giả sử dụng giá trị tuyệt đối của các phép trừ trên. (Kết quả chi tiết được thể hiện ở phụ lục 19 và 20).

Phụ lục 19 đã chỉ ra các doanh nghiệp cảng có cơ cấu vốn hợp lý hầu như đều là các cảng có quy mô vốn lớn, hoạt động lâu năm, có bề dày lịch sử và có thương hiệu trên thị trường: Đứng đầu là Cảng Sài Gòn, thứ hai là Cảng Hải Phòng, thứ ba là Cảng Đà Nẵng; xếp ở top cuối đều là những doanh nghiệp làm ăn thua lỗ hoặc sức ì rất lớn, hiệu quả kinh doanh thấp như Cảng Cái Lân (xếp thứ 7), Cảng Quy Nhơn (xếp thứ 8), Cảng Quy Nhơn (xếp thứ 9). Như vậy một cơ cấu vốn hợp lý sẽ thúc đẩy đòn bẩy tài chính và làm gia tăng hiệu quả tài chính của doanh nghiệp cảng biển đó.

Bên cạnh đó, việc duy trì một khả năng thanh khoản tối ưu cũng giúp các doanh nghiệp cảng biển đạt được hiệu quả tài chính tối đa. Phụ lục 20 đã chỉ ra 3 cảng có khả năng thanh toán ngắn hạn tối ưu để đạt được ROA, ROE cao nhất là: Cảng Đình Vũ, Cảng Quy Nhơn và Cảng Hải Phòng. Như vậy xét trên cả hai tiêu chí thì Cảng Hải Phòng vừa có đòn bẩy tài chính tốt nhất vừa vẫn đảm bảo được an ninh tài chính hiệu quả.

Tóm lại, với mục tiêu nâng cao năng lực tài chính, việc xem xét phân tích, đánh giá các chỉ tiêu như ROA, ROE chỉ thể hiện được bề nổi, hay nói cách khác là kết quả tổng hợp của một chu trình vận động kinh doanh, do đó, thay vì xếp hạng năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam thông qua các chỉ tiêu này, việc xếp hạng thông qua cấu trúc vốn (tỷ suất nợ) và khả năng thanh toán thể hiện được bản chất cốt lõi bên trong của năng lực tài chính hơn. Bởi lẽ, một doanh nghiệp cảng biển được đánh giá là có tiềm năng tài chính, thì phải có một cấu trúc vốn phù hợp, một khả năng thanh toán hợp lý để tạo tiền đề vững

chắc cho tất cả các hoạt động khác của doanh nghiệp. Tác giả đưa ra bảng xếp hạng năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam với mục đích không những đánh giá được những doanh nghiệp có tiềm năng tài chính mạnh, yếu, mà kết hợp các chỉ tiêu khác còn giúp dự đoán về tình hình kinh doanh trong tương lai, trên cơ sở đó đề xuất các giải pháp nâng cao năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển đó.

2.5. Đánh giá chung

2.5.1. Những kết quả đạt được

Nguồn vốn tại các cảng được huy động từ nhiều nguồn đa dạng như Ngân sách nhà nước, vốn ODA, vốn của các cảng, vốn cổ phần... , tất cả các nguồn vốn đó đều được đưa vào khai thác và sử dụng xây dựng cơ sở hạ tầng và phát triển các công trình cảng. Phần lớn các nguồn vốn đó đều được bảo toàn trong quá trình kinh doanh, không xảy ra hiện tượng thất thoát vốn trong quá trình đầu tư phát triển cảng.

Nguồn tài chính ổn định và đáp ứng được các yêu cầu kinh doanh; khả năng thanh khoản tốt, thể hiện ở các chỉ số thanh toán của các cảng đều chưa rơi vào tình trạng cảnh báo hay vỡ nợ. Đồng thời các cảng có những chiến lược phát triển thị trường và khai thác hiệu quả.

2.5.2. Hạn chế và nguyên nhân của những hạn chế ảnh hưởng đến năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Qua đánh giá thực trạng năng lực tài chính ở mục 2.1, 2.2, 2.3 cho thấy năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam còn có các hạn chế như sau:

- Việc áp dụng mô hình quản lý và tổ chức quản lý khai thác cảng biển hiện nay có những tồn tại, bất cập: Việt Nam ngày càng hội nhập sâu vào nền kinh tế quốc tế nên nhu cầu phát triển hệ thống cảng biển bảo đảm tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn với hệ thống trang thiết bị hiện đại, hệ thống hậu cần logistics đủ mạnh là một nhu cầu hết sức bức thiết nhằm đáp ứng lưu thông hàng hóa xuất nhập khẩu và quá cảnh từ Việt Nam đi các quốc gia trên thế giới. Đầu tư phát triển

cảng biển cần một nguồn vốn lớn, nhất là đối với cảng hiện đại. Trong khi cơ chế đầu tư và thu hồi vốn đầu tư vào cảng biển hiện nay bị phân tán, manh mún chưa bảo đảm thu hồi vốn cho nhà đầu tư [58].

Nhà nước đầu tư cả cơ sở hạ tầng cảng biển (kho bãi, nhà xưởng, cần cẩu, phương tiện, trang thiết bị phục vụ bốc dỡ hàng hoá...) làm phân tán nguồn lực không cần thiết và không tận dụng, thu hút được nguồn vốn tư nhân tham gia đầu tư xây dựng cảng biển. Ngoài ra, doanh nghiệp nhà nước (tập đoàn, tổng công ty) cùng lúc quản lý, khai thác cả lĩnh vực cảng biển và vận tải biển dẫn đến doanh nghiệp không có đủ khả năng tài chính để đầu tư xây dựng cảng biển theo quy hoạch; nguy cơ dẫn đến cạnh tranh không lành mạnh với các doanh nghiệp vận tải biển khác trong sử dụng cầu bến cảng được giao quản lý khai thác. Vấn đề đặt ra là chưa có cơ quan quản lý khai thác cảng thống nhất để định hướng tổng thể quản lý khai thác theo đúng quy hoạch và điều chỉnh, mở rộng khi cần thiết, bảo đảm hiệu quả trong khai thác cảng biển.

- **Cơ cấu vốn vẫn chưa đảm bảo tốt hơn về tính chủ động trong quá trình kinh doanh của các cảng:** chưa đáp ứng được những đòi hỏi của thị trường và tiềm năng của nền kinh tế khu vực. Đầu tư phát triển cảng biển vẫn chủ yếu dựa quá nhiều vào nguồn Ngân sách Nhà nước trong khi Ngân sách Nhà nước eo hẹp, dẫn đến các cảng biển không đủ tiềm lực tài chính để thực hiện hiện đại hóa cảng theo tiêu chuẩn quốc tế. Vốn Nhà nước dàn trải mà không đủ để ưu tiên cho các dự án trọng điểm, hơn nữa đầu tư không đúng nơi đúng chỗ nên đã không phát huy được vai trò là nguồn vốn ban đầu để thu hút các nguồn vốn khác đầu tư vào cảng biển.

- **Chỉ số về khả năng thanh toán thấp:** Khả năng huy động vốn của hệ thống cảng biển thấp, bên cạnh đó việc phát triển và mở rộng thị trường còn hạn chế nên lượng hàng tồn kho lớn nên dẫn đến các chỉ số về khả năng thanh toán còn thấp đặc biệt là khả năng thanh toán nhanh và thanh toán tức thời.

- **Chỉ số hiệu quả sử dụng vốn chưa cao, chưa khai thác được hiệu suất của từng loại vốn.** Trong thời gian qua lĩnh vực cảng biển đã tiêu tốn một khối

lượng vốn khổng lồ của xã hội nhưng kết quả là hệ thống cảng biển được xây dựng vẫn còn rất nhiều bất cập do hoạt động đầu tư cảng biển còn có những thiếu sót: Đầu tư cảng biển thiếu cái nhìn tổng thể ở cấp quốc gia, đầu tư dàn trải, thiếu chiều sâu dẫn đến thừa cảng nhỏ, thiếu cảng lớn, cảng nước sâu đủ tiêu chuẩn quốc tế. Hậu quả là đa phần các cảng biển Việt Nam chưa tiếp nhận được các tàu có trọng tải lớn. Hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam phải trung chuyển từ tàu lớn sang tàu nhỏ dẫn đến chi phí chuyển tải tăng làm tăng giá hàng hóa xuất nhập khẩu vào Việt Nam cũng như làm giảm sức cạnh tranh của các doanh nghiệp cảng biển và hiệu quả kinh doanh của các doanh nghiệp cảng biển.

Mặt khác việc đầu tư trang thiết bị còn chưa thỏa đáng, so với các quốc gia trên thế giới thì trang thiết bị của cảng Việt Nam còn lạc hậu, năng suất bốc xếp còn thấp, năng lực hạn chế nên hiệu quả kinh doanh và sử dụng vốn không cao. So với các cảng trên thế giới thì trình độ tổ chức quản lý và trang bị hiện nay của các cảng Việt Nam còn thấp nên hệ thống tiếp thị kinh doanh, hệ thống truyền dữ liệu điện tử và cung ứng dịch vụ qua mạng... hạn chế nên dẫn đến hiệu quả kinh doanh thấp cho thấy hiệu quả sử dụng vốn đầu tư không cao.

- **Việc kiểm soát rủi ro trong quá trình sử dụng vốn còn hạn chế:** Trong quá trình lập và thẩm định các dự án cũng chưa được phân tích, đánh giá, những số liệu chứng minh và phân tích tính khả thi một cách độc lập và khách quan, đồng thời chất lượng công tác tư vấn chưa đáp ứng tốt yêu cầu của phát triển cảng biển nên không tránh khỏi những rủi ro đầu tư và dẫn đến những rủi ro tài chính của các cảng.

Kết luận chương 2

Tóm lại, dựa trên cơ sở lý luận được trình bày ở chương 1, trong chương 2, luận án đã tập trung nghiên cứu đánh giá thực trạng năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam. Những kết luận chính được rút ra trong chương này là:

Thứ nhất, Việt Nam với lợi thế về vị trí địa lý như của ngõ hướng ra biển Đông của khu vực. Tài nguyên vị thế này đã giúp cho Việt Nam rất thuận lợi trong giao thông và lợi thế cho quá trình hội nhập quốc tế. Trong giai đoạn 2008 - 2018, sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển tại Việt Nam tiếp tục đà tăng trưởng tốt (tốc độ bình quân trên 11%). Tuy nhiên, phần lớn cảng biển Việt Nam nằm sâu trong các cửa sông trong khi xu thế kích thước ngày càng lớn của đội tàu quốc tế thì khả năng tàu biển đến cảng Việt Nam bị hạn chế và không thuận lợi. Bên cạnh đó, chính sách quy hoạch và hệ thống cơ sở hạ tầng vẫn chưa đáp ứng được tiềm năng tăng trưởng của ngành.

Thứ hai, thực tế nguồn vốn đầu tư cảng biển nói riêng và cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam chủ yếu là từ ngân sách nhà nước và ODA. Trong khi nguồn vốn ngân sách nhà nước ngày càng hạn hẹp do các biện pháp thắt chặt chi tiêu công của chính phủ, nguồn vốn ODA bị cắt giảm khi Việt Nam trở thành nước có thu nhập trung bình thì cũng là lúc các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam dựa vào nội lực của chính mình bằng cách nâng cao năng lực tài chính, từ đó nâng cao khả năng tiếp cận nhiều nguồn vốn với chi phí huy động thấp, nâng cao năng lực cạnh tranh trong thời kỳ hội nhập kinh tế quốc tế, mở rộng quy mô cũng đồng nghĩa với việc giá trị của doanh nghiệp cảng biển ngày càng tăng lên.

Thứ ba, trên cơ sở đánh giá năng lực tài chính các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam thông qua lựa chọn mẫu 9 doanh nghiệp cảng biển có quy mô lớn và được coi là trọng điểm của từng khu vực. Tác giả nhận thấy bên cạnh những cố gắng trong khai thác và sử dụng xây dựng cơ sở hạ tầng và phát triển các công trình cảng thì các doanh nghiệp cảng biển còn gặp một số hạn chế trong vấn đề tài chính như: Quy mô vốn chưa cao, cơ cấu vốn vẫn chưa đảm bảo tốt hơn về

tính chủ động trong quá trình kinh doanh của các cảng, chỉ số về khả năng thanh toán thấp, chỉ số hiệu quả sử dụng vốn thấp, chưa khai thác được hiệu suất của từng loại vốn, việc kiểm soát rủi ro trong quá trình sử dụng vốn còn hạn chế.

Thứ tư, thông qua phân tích mô hình nghiên cứu nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam, tác giả đã chỉ ra mức độ tác động của từng nhân tố ảnh hưởng tới hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp cảng biển, đồng thời xác định tỷ suất nợ tối ưu để tối đa hóa ROA và ROE lần lượt là 75,29% và 71,95%, khả năng thanh toán ngắn hạn tối ưu để tối đa hóa ROA và ROE lần lượt là 3,92% và 4,38%. Trên cơ sở hai tiêu chí quan trọng này tác giả đã xây dựng bảng đánh giá năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam với mục đích giúp các nhà phân tích có cái nhìn đa chiều hơn về năng lực tài chính để từ đó có những giải pháp cải thiện thực trạng năng lực tài chính tốt hơn.

CHƯƠNG 3. ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP NÂNG CAO NĂNG LỰC TÀI CHÍNH CỦA CÁC DOANH NGHIỆP CẢNG BIỂN VIỆT NAM

3.1. Định hướng phát triển của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam đến năm 2030

3.1.1. Xu hướng phát triển cảng biển quốc tế trong những năm gần đây

Trong những năm qua, ngành công nghiệp vận tải biển trên thế giới đã phát triển để đáp ứng những thay đổi về cấu trúc kinh tế, thể chế, quy chế và cách thức vận hành. Để giải quyết một số vấn đề cấp thiết, bao gồm sự thay đổi cấu trúc kinh tế toàn cầu, sự đòi hỏi yêu cầu về bền vững môi trường và năng lượng cũng như các mối quan tâm về thay đổi khí hậu, vận tải biển sẽ phải giải quyết với một số xu hướng mới.

Có hai xu hướng chính đang nổi lên một cách rõ ràng, đặc biệt với những nước đang phát triển. Thứ nhất, những năm vừa qua, các nước đang phát triển không ngừng gia tăng cung cấp nhiên liệu cho phát triển kinh tế toàn cầu, thương mại quốc tế và nhu cầu cho các dịch vụ vận tải biển. Thứ hai, việc tăng cường chuyên môn hóa trong lĩnh vực cung ứng dịch vụ vận tải biển đã giúp các nước đang phát triển tiếp tục dành được nhiều hơn thị phần trong lĩnh vực kinh doanh Hàng hải.

Trong thời gian tới, vận tải biển sẽ vẫn tiếp tục giữ vai trò chủ đạo trong các loại hình vận tải hiện nay và tiếp tục chiếm khoảng từ 80% đến 85% khối lượng hàng hóa trao đổi thương mại giữa các quốc gia, với mức tăng trưởng bình quân hàng năm đạt khoảng từ 7% đến 8%/năm. Các cảng biển có sản lượng thông qua lớn sẽ tập trung chính tại khu vực châu Á. Dự báo trong vòng từ 10 – 20 năm tới do sự phát triển của khoa học công nghệ, nhất là công nghệ ngành đóng tàu nên sẽ xuất hiện các tàu container cực lớn (Super post panamax) với chiều dài lên đến 400m, mớn nước sâu 15m và sức chở đạt đến 15.000 TEUs do đó các cảng lớn trên thế giới sẽ tiếp tục đầu tư mở rộng và hiện đại hóa để thích nghi với xu hướng phát triển các tàu container cỡ lớn.

Các cảng biển sẽ phát triển theo hướng gắn chặt với trung tâm logistics, với trình độ công nghệ quản lý tiên tiến, hiện đại và mang tính tự động cao, được nối kết bằng tàu hỏa với các ICD nằm sâu trong đất liền để thúc đẩy kinh tế xã hội các vùng miền, quốc gia không có điều kiện phát triển cảng biển, đồng thời cũng nhằm tạo nguồn hàng vững chắc cho các cảng biển trung tâm. Tổng mức đầu tư cho cảng biển và vận tải biển tại khu vực Châu Á – Thái Bình Dương đến năm 2030 dự kiến khoảng trên 250 tỷ USD.

3.1.2. Định hướng phát triển và quy hoạch cảng biển Việt Nam đến năm 2030

Ngày 24/06/2014, Thủ tướng chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 tại Quyết định số 1037/QĐ - TTg; trong đó nêu rõ các nội dung chủ yếu sau:

3.1.2.1. Quan điểm phát triển

Quan tâm đầu tư phát triển cảng biển, đột phá đi thẳng vào hiện đại, sớm phấn đấu phát triển lĩnh vực Hàng hải ngang bằng với các nước trong khu vực, góp phần thực hiện thắng lợi chiến lược biển của Đảng và Nhà nước đã đề ra, đưa nước ta trở thành quốc gia thực sự mạnh về biển và giàu lên từ biển.

Tính toán hợp lý và đồng bộ giữa các cảng tổng hợp quốc gia, cảng địa phương, cảng chuyên dùng, trong đó chú trọng phát triển các cảng nước sâu ở cả ba khu vực Bắc, Trung, Nam và bảo đảm tính thống nhất trong toàn hệ thống. Bảo đảm hạ tầng cảng biển và hạ tầng giao thông kết nối cảng biển thuận tiện và đồng bộ, gắn sự phát triển cảng biển với sự hình thành và phát triển các khu công nghiệp, khu kinh tế và yêu cầu tăng cường tiềm lực an ninh quốc phòng, tập trung huy động mọi nguồn lực cho đầu tư phát triển cảng biển và kết cấu hạ tầng cảng biển.

Thực hiện tốt công tác bảo vệ môi trường trong hoạt động đầu tư xây dựng và khai thác cảng biển, đảm bảo cho sự phát triển bền vững của cảng biển.

3.1.2.2. Mục tiêu phát triển

Thứ nhất: Mục tiêu chung

Phát triển hệ thống cảng biển theo một quy hoạch tổng thể và thống nhất trên quy mô cả nước nhằm đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; tạo cơ sở vật chất kỹ thuật để nhanh chóng đưa nước ta hội nhập và đủ sức cạnh tranh trong hoạt động cảng biển với các nước trong khu vực và trên thế giới, khẳng định vị trí và ưu thế về kinh tế biển, đồng thời góp phần bảo đảm quốc phòng, an ninh của đất nước. Hình thành những đầu mối giao lưu kinh tế quan trọng với quốc tế làm động lực phát triển các khu kinh tế, đô thị - công nghiệp ven biển.

Thứ hai: Các mục tiêu cụ thể

Đáp ứng tốt yêu cầu tăng trưởng sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển hàng năm, thúc đẩy sự phát triển kinh tế xã hội và giao lưu giữa các vùng miền của cả nước. Theo dự báo lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển theo quy hoạch như sau: Từ 500 đến 600 triệu tấn/năm vào năm 2015; từ 900 đến 1.100 triệu tấn/năm vào năm 2020 và từ 1.600 đến 2.100 triệu tấn/năm vào năm 2030.

Tập trung xây dựng cảng cửa ngõ quốc tế tại Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu và vùng kinh tế trọng điểm miền Trung (khi có điều kiện) tiếp nhận được tàu trọng tải đến 100.000 tấn (tàu container 8.000 TEU) hoặc lớn hơn, đủ năng lực để có thể kết hợp vai trò trung chuyển container quốc tế; các cảng chuyên dùng quy mô lớn cho các liên hợp luyện kim, lọc hóa dầu, trung tâm nhiệt điện sử dụng than.

Cải tạo, nâng cấp các cảng đầu mối hiện có; xây dựng có trọng điểm một số cảng địa phương theo chức năng, quy mô phù hợp với yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội và khả năng huy động vốn.

Phát triển cảng tại các huyện đảo với quy mô phù hợp để tiếp nhận hàng hóa, hành khách phục vụ phát triển kinh tế - xã hội gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh.

Khắc phục tình trạng lạc hậu về trình độ kỹ thuật - công nghệ, yếu kém về chất lượng phục vụ, tăng khả năng cạnh tranh trong hội nhập quốc tế về cảng biển.

Nghiên cứu kết hợp chính trị với nạo vét để cải tạo, nâng cấp luồng tàu vào cảng, đảm bảo cho tàu lớn vào, rời cảng thuận lợi, an toàn, đồng bộ với quy mô cầu bến và phù hợp với chức năng, vai trò của cảng.

3.1.2.3. Nội dung quy hoạch

Thực trạng công tác quản lý quy hoạch các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam hiện nay đang gặp rất nhiều vấn đề: Phương thức giao vùng đất, vùng nước và cho các tổ chức đầu tư xây dựng riêng lẻ cầu, bến trong khu vực cảng biển như hiện nay đang xé nhỏ quy hoạch, tạo ra sự manh mún, thiếu thống nhất, đồng bộ trong phát triển cảng biển. Việc giao toàn bộ vùng đất, vùng nước cảng biển ở những vị trí đắc địa, lợi nhuận lớn cho nhà đầu tư nước ngoài trực tiếp đầu tư xây dựng và khai thác cảng sẽ gây ra khó khăn trong trường hợp cần huy động vì mục đích an ninh, quốc phòng, phòng chống bệnh dịch, tình trạng khẩn cấp... Do đó Nhà nước chỉ đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp các luồng Hàng hải công cộng phục vụ đồng thời cho nhiều cảng, khu bến, đặc biệt là luồng vào các cảng cửa ngõ quốc tế và một số cảng đầu mối khu vực trọng điểm có lượng hàng và mật độ tàu thông qua lớn.

Tiến trình cải tạo, nâng cấp luồng được thực hiện từng bước, với quy mô, chuẩn tắc kỹ thuật hợp lý tương ứng với công năng yêu cầu cho từng giai đoạn phát triển, trong đó đặc biệt lưu ý đến khả năng lợi dụng thủy triều để vận hành tàu qua luồng nhằm nâng cao tối đa hiệu quả đầu tư xây dựng cảng;

Chú trọng công tác nạo vét duy tu thường xuyên, định kỳ các tuyến luồng Hàng hải hiện có và từng bước cải tạo, nâng cấp phù hợp với nguồn lực và quy mô, công năng của cảng xác định trong quy hoạch.

Về nhu cầu vốn đầu tư phát triển cảng biển: Tổng kinh phí để phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020 ước tính khoảng từ 80 đến 100 nghìn tỷ đồng (không bao gồm kinh phí đầu tư, đối với các bến cảng, cầu cảng chuyên dùng); trong đó kết cấu hạ tầng công cộng cảng biển dự kiến khoảng từ 40 đến 50 nghìn tỷ đồng.

3.1.2.4. Một số giải pháp, chính sách chủ yếu

- Huy động tối đa mọi nguồn lực để phát triển cảng biển, nguồn vốn ngân sách chỉ tập trung đầu tư kết cấu hạ tầng công cộng cảng biển tại các cảng biển tổng hợp, đầu mối khu vực. Đẩy mạnh xã hội hóa đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển, hạ tầng công cộng kết nối với cảng biển (luồng tàu, đê chắn sóng, ngăn cát, hệ thống đường giao thông,...). Khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho tổ chức, doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển cảng biển bằng các hình thức theo quy định của pháp luật; chú trọng áp dụng hình thức đầu tư đối tác công tư (PPP) đối với các cảng, khu bến phát triển mới có quy mô lớn.

- Nguồn vốn ngân sách tập trung đầu tư cho các hạng mục kết cấu hạ tầng công cộng (luồng tàu, đê chắn sóng dùng chung) kết nối với cảng biển quan trọng. Các hạng mục kết cấu hạ tầng bến cảng chủ yếu được đầu tư bằng nguồn huy động hợp pháp của doanh nghiệp cảng biển.

- Tiếp tục hoàn thiện các cơ chế, chính sách nhằm thu hút vốn đầu tư để phát triển cảng biển, đồng thời khắc phục tình trạng đầu tư từng bến phân tán, nhỏ lẻ đối với các cảng biển, khu bến cảng trọng điểm, đầu mối khu vực, cửa ngõ quốc tế. Áp dụng cơ chế cho thuê khai thác đối với kết cấu hạ tầng các bến cảng được xây dựng bằng nguồn vốn ngân sách theo quy định của pháp luật.

- Nghiên cứu và áp dụng thực hiện mô hình quản lý cảng phù hợp với điều kiện của Việt Nam để phát huy hiệu quả đầu tư, khai thác cảng và thu hút nguồn lực đầu tư. Thí điểm áp dụng mô hình quản lý cảng biển ở một số cảng có đủ điều kiện như bến cảng Lạch Huyện (Hải Phòng), khu bến cảng Vân Phong (Khánh Hòa) để từng bước hoàn thiện cơ sở pháp lý, tạo điều kiện thực hiện đồng bộ trong phạm vi cả nước.

- Tiếp tục đẩy mạnh cải cách hành chính, đặc biệt thủ tục hành chính, tạo môi trường thông thoáng/trong thu hút đầu tư phát triển và kinh doanh khai thác, sử dụng cảng biển phù hợp với quá trình hội nhập và thông lệ quốc tế.

3.2. Các giải pháp nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

3.2.1. Đề xuất kiến nghị với Nhà nước nhằm nâng cao năng lực tài chính các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

3.2.1.1. Đẩy mạnh việc triển khai thực hiện các giải pháp nhằm nâng cao khả năng tiếp cận các nguồn tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Để các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam có thể tiếp cận được các nguồn tài chính nhằm mở rộng quy mô hoạt động kinh doanh, Nhà nước phải có các chính sách đa dạng hóa nguồn vốn đầu tư phát triển cảng biển, cụ thể như:

- *Tăng cường thu hút vốn ODA cho các dự án cảng biển.* Các dự án vận động ODA trong lĩnh vực cảng biển cần phải được lập trên cơ sở các chuẩn mực chung, phù hợp với thông lệ quốc tế, nhằm đảm bảo cho dự án đáp ứng được những quy định của Việt Nam cũng như của phía nhà tài trợ. Khi xây dựng và ký kết điều ước quốc tế về ODA, phía Việt Nam cần xác định rõ ngay số vốn đối ứng trong nước là bao nhiêu, được đóng góp từ nguồn nào và dưới hình thức nào để cấp vốn đối ứng phù hợp với tiến độ thực hiện dự án. Đồng thời, các cơ quan quản lý Nhà nước và các doanh nghiệp cảng biển cần nhanh chóng giải quyết các vướng mắc của các nhà tài trợ như vướng mắc về chính sách đền bù giải phóng mặt bằng, đấu thầu xây dựng... để đẩy nhanh tiến độ đầu tư và không làm mất uy tín của các nhà tài trợ. Cần nâng cao chất lượng hoạt động của các Ban quản lý dự án trên cơ sở nâng cao năng lực, trình độ của cán bộ vì một trong những nguyên nhân khiến cho tốc độ giải ngân vốn ODA trong các dự án cảng biển chậm là do năng lực chuyên môn và trình độ ngoại ngữ của cán bộ các ban quản lý dự án chưa đáp ứng yêu cầu. Ngoài ra, cần kiên quyết loại bỏ các dự án chạy theo phong trào do nhận thức sai về ODA, coi ODA là “cho không”, nên cố gắng xin “vay” rồi tính sau, hoặc chuyển từ vốn vay sang cấp phát (cho không) sau khi dự án thực hiện không thành.

- *Khuyến khích các thành phần kinh tế (khu vực tư nhân cả trong nước và nước ngoài) tham gia đầu tư xây dựng, quản lý và khai thác cảng biển.*

Để thu hút tư nhân đầu tư phát triển cảng biển cần thực hiện 2 nội dung chính là nâng cao nhận thức của các nhà đầu tư tư nhân khi tham gia xây dựng hạ tầng cùng Nhà nước và xây dựng khung pháp lý phù hợp với tiêu chuẩn quốc tế để khơi thông nguồn vốn tiềm năng này. Đồng thời 4 yếu tố sau phải được đảm bảo: hành lang pháp lý chuẩn, thể chế tương đối toàn diện, có thị trường tài chính phát triển và các cơ quan chuyên trách thực sự minh bạch. Do đó, một số giải pháp sau cần được triển khai để có thể thu hút vốn tư nhân:

+ *Hoàn thiện cơ chế chính sách*: Nhà nước xây dựng những kế hoạch phát triển cho tương lai của cảng biển và kêu gọi sự tham gia của nhà đầu tư tư nhân, những người có khả năng hiện thực hóa những kế hoạch đó. Đồng thời Nhà nước phải xây dựng một cơ chế phù hợp nhằm bảo vệ nguồn lực đầu tư này. Các chính sách do Nhà nước ban hành phải đảm bảo được tính dự báo, sự rõ ràng, sự ổn định và tính minh bạch. Các văn bản luật phải tính toán cụ thể và chi tiết tất cả các yếu tố có ảnh hưởng đến các nhà đầu tư.

+ *Đề xuất những dự án tốt để hấp dẫn các nhà đầu tư*: Thực tế là muốn thu hút được tư nhân phải có các dự án tốt. Đó là các dự án phải mang tính thiết yếu, xuất phát từ nhu cầu thực tế của người dân nhưng đồng thời đó phải là các dự án nằm trong phạm vi tài chính có thể và có khả năng sinh lời, đảm bảo tư nhân thu được lợi nhuận sau khi hoàn thành dự án, dung hòa lợi ích của người dân qua giá phí, thời gian thu phí và quy định phí cho từng đối tượng. Trong dự án phải đảm bảo được sự ràng buộc giữa hai bên Nhà nước và tư nhân cả về lợi ích và trách nhiệm. Hay nói cách khác, bất cứ một dự án nào cũng phải cân bằng giữa lợi nhuận mà nhà đầu tư thu được từ dự án và những mục đích xã hội mà dự án đạt được.

+ *Tạo ra các hình thức khuyến khích, hỗ trợ cho khu vực tư nhân khi tham gia*: Yếu tố lợi nhuận là quyết định khi kêu gọi các nhà đầu tư tư nhân, do đó trách nhiệm của các cơ quan Nhà nước là phải làm tốt công tác thiết kế, tính toán khả thi về mặt tài chính, khả năng chịu đựng phí dịch vụ của người dân... để định được mức lợi nhuận trước khi kêu gọi đầu tư, nếu không sẽ chẳng có nhà đầu tư

nào tham gia. Đồng thời, Nhà nước xây dựng cơ chế hỗ trợ đối với dự án, có tính đến vai trò của Nhà nước với tư cách là người bảo lãnh và xúc tiến tính khả thi. Đối với từng dự án cảng biển cụ thể, Bộ Giao thông vận tải và địa phương sẽ trình Thủ tướng cho phép áp dụng những cơ chế cụ thể cho từng dự án, đảm bảo nhà đầu tư có lãi và thu hồi vốn đầu tư. Các dự án được gắn với quy hoạch lâu dài sao cho khi đưa vào hoạt động không bị ảnh hưởng bởi những điều chỉnh về quy hoạch. Nhà nước cần có một sự phân tích rủi ro toàn diện để tìm ra những rủi ro có thể gặp phải và phân chia nó một cách cân bằng. Ví dụ: Khu vực tư nhân không thể gánh chịu được các rủi ro về chính sách hay quy chế, hoặc nếu quy mô của dự án thay đổi để đáp ứng yêu cầu của khu vực công cộng. Tuy nhiên khu vực tư nhân sẽ phải gánh vác các rủi ro thương mại, là các rủi ro trong quá trình thiết kế, xây dựng, hoàn thiện, vận hành và tài chính.

+ *Đơn giản hóa quá trình cấp phép đầu tư*: Các doanh nghiệp tư nhân luôn gặp nhiều vướng mắc về mặt pháp luật; có những dự án nhà đầu tư phải đi tiếp xúc với từng cơ quan, đàm phán từng vấn đề một, thủ tục có thể kéo dài nhiều tháng mà không rõ về quyết định phê duyệt dự án để triển khai. Do đó thay vì nhà đầu tư phải đi tiếp xúc đàm phán với từng cơ quan thì rất nên xây dựng một cơ quan chuyên trách về quy hoạch từng cảng, đầu tư xây dựng và phối hợp khai thác cảng tại các địa phương.

Tóm lại, đầu tư kinh doanh khai thác cảng biển không những mang lại hiệu quả kinh tế cho đất nước mà còn mang lại lợi ích tài chính cho nhà đầu tư. Do đó chủ trương khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư vào lĩnh vực này, nhất là tham gia theo hình thức hợp tác Nhà nước – tư nhân (PPP) đối với các doanh nghiệp cảng biển có quy mô lớn được coi là động lực tạo vốn để phát triển hệ thống cảng biển theo quy hoạch.

3.2.1.2. Thúc đẩy và hỗ trợ các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam trong quản trị rủi ro tài chính, đảm bảo an ninh tài chính

Rủi ro tài chính là những rủi ro có liên quan đến sự giảm giá tài chính (còn gọi là rủi ro kiệt giá tài chính) và rủi ro từ việc thực hiện các quyết định tài chính

làm ảnh hưởng đến lợi nhuận của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam. Quản trị rủi ro tài chính là việc nhận diện được thực trạng tài chính hiện hành của doanh nghiệp, sử dụng các công cụ để điều chỉnh mức độ rủi ro tài chính đến ngưỡng mà doanh nghiệp đó mong muốn. Một số kiến nghị được đưa ra nhằm giúp các doanh nghiệp cảng biển có thể kiểm soát và hạn chế rủi ro như:

Thứ nhất, Nhà nước nên có quy định bắt buộc tất cả các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam phải thực hiện việc trích lập các khoản dự phòng hợp lý, mục đích là ngăn ngừa những rủi ro bất thường sẽ xảy ra trong quá trình hoạt động và khai thác tại các doanh nghiệp cảng biển.

Thứ hai, khuyến khích các doanh nghiệp cảng biển xây dựng các chỉ tiêu đánh giá năng lực tài chính để từ đó có thể đánh giá hiệu quả sử dụng từng loại vốn trong quá trình kinh doanh và kết quả tài chính của hoạt động kinh doanh, tình hình thanh toán; cũng như xác định mức độ có thể lượng hoá của các nhân tố ảnh hưởng đến tình hình tài chính của doanh nghiệp. Từ đó đưa ra những biện pháp khắc phục những yếu kém và khai thác triệt để những năng lực tiềm tàng của doanh nghiệp cảng biển để nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh.

Thứ ba, để kiểm soát rủi ro tài chính, bản thân mỗi doanh nghiệp cảng biển cần xác định loại rủi ro của doanh nghiệp mình, thấu hiểu môi trường kinh doanh và nguồn hiểm họa, thấu hiểu cấu trúc tài trợ, cấu trúc dòng tiền và đặc trưng trong kinh doanh cảng biển. Từ đó, các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam có chính sách chủ động né tránh các giao dịch có nguy cơ dẫn đến những rủi ro kể trên. Bên cạnh đó, các doanh nghiệp cảng biển cũng cần quan tâm tới các giải pháp, các công cụ giúp tìm kiếm nguồn tài trợ cho các tổn thất gây nên bởi rủi ro tài chính.

3.2.1.3. Đề xuất kiến nghị về quy hoạch

Công tác quy hoạch cảng biển thời gian qua đã bộc lộ nhiều hạn chế như tầm nhìn ngắn hạn, thiếu tính đồng bộ quy hoạch xây dựng cảng biển và các quy hoạch luồng vào cảng, quy hoạch giao thông nối cảng với mạng lưới giao thông và với các khu công nghiệp dẫn đến đầu tư manh mún gây lãng phí tiền của và tài

nguyên quốc gia. Chính vì lẽ đó, trong thời gian tới cần tiến hành đổi mới công tác quy hoạch cảng biển, cụ thể thông qua một số biện pháp sau:

Thứ nhất, cần phải xây dựng một quy hoạch khoa học có tầm nhìn chiến lược ít nhất từ 50 năm trở lên. Quy hoạch là tiền đề cho mọi sự phát triển đúng hướng nên nhất thiết phải xây dựng quy hoạch có tầm nhìn dài hạn.

Thứ hai, quy hoạch cảng phải gắn với quy hoạch phát triển các khu công nghiệp. Do các khu công nghiệp, khu chế xuất... được coi là hậu phương vững chắc cung cấp nguồn hàng cho cảng, và vì thế sự phát triển của cảng biển trong thời gian tới sẽ có xu hướng gắn chặt chẽ với sự phát triển của các khu công nghiệp, khu kinh tế mở và các trung tâm logistic. Hiện tại, các khu công nghiệp gần cảng chủ yếu là các loại hình công nghiệp nặng, chưa tận dụng thế mạnh ưu việt của cảng biển để thu hút công nghiệp nhẹ (may mặc, giày da), công nghiệp chế biến và công nghiệp lắp ráp điện tử. Do đó quy hoạch phát triển các khu công nghiệp cần gắn kết chặt chẽ với quy hoạch cảng biển.

Thứ ba, quy hoạch cảng phải được xây dựng đồng bộ với quy hoạch mạng lưới giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa. Tính kết nối giữa cảng với mạng lưới giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa sẽ tạo ra được dây chuyền vận tải thông suốt đưa hàng đến và rút hàng đi, tránh sự rối loạn và ách tắc cho các cảng.

Thứ tư, mời các tổ chức tư vấn quốc tế có uy tín tham gia lập, góp ý kiến hoặc phản biện quy hoạch xây dựng cảng biển. Việc này có thể đòi hỏi kinh phí lớn song nếu sản phẩm là một bản quy hoạch chất lượng cao, có bước đi rõ ràng thì hiệu quả mang lại hết sức to lớn.

3.2.2. Giải pháp đánh giá toàn diện năng lực tài chính các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

3.2.2.1. Xây dựng và công khai hệ thống chỉ tiêu đánh giá năng lực tài chính các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Hệ thống chỉ tiêu tài chính là nội dung cơ bản, cốt lõi của phân tích tài chính trong các doanh nghiệp. Thông qua phân tích tài chính sẽ cung cấp thông tin cho

các đối tượng về bức tranh tài chính của doanh nghiệp, từ đó đánh giá cấu trúc tài chính, khả năng thanh toán, hiệu quả của từng hoạt động và đưa ra các quyết định phù hợp. Xây dựng hệ thống chỉ tiêu đánh giá năng lực tài chính các doanh nghiệp cần phân công rõ trách nhiệm cụ thể cho những cán bộ có liên quan. Giám đốc và Hội đồng thành viên cần quan tâm chỉ đạo, đánh giá, góp ý cho quá trình xây dựng và hoạt động của hệ thống chỉ tiêu đánh giá năng lực tài chính doanh nghiệp. Việc xây dựng hệ thống chỉ tiêu đánh giá năng lực tài chính các doanh nghiệp càng biến không chỉ đơn thuần là nêu lên những chỉ tiêu nào đó trong hệ thống mà quan mà còn phải làm cho hệ thống này có tác dụng thiết thực trong việc hoàn thiện nâng cao năng lực tài chính. Hệ thống thông tin quản lý phải được xây dựng và sử dụng một cách đồng bộ để cung cấp thông tin cho Ban quản lý với chất lượng cao nhất. Mặt khác, những người quản lý cũng phải có đủ năng lực để điều hành và khai thác hệ thống thông tin quản lý một cách tích cực. Hệ thống này bao gồm tất cả các bộ phận như con người, phần mềm, thiết bị và phương tiện. Để thường xuyên có đầy đủ thông tin, dữ liệu phục vụ hệ thống chỉ tiêu đánh giá năng lực tài chính doanh nghiệp, công tác thu thập, xử lý và cung cấp dữ liệu phải đảm bảo tính hệ thống, chuẩn xác và đồng bộ. Qua thực tế cho thấy rằng: Để xây dựng một hệ thống thông tin quản lý có hiệu quả thì điều quyết định là con người chứ không phải là trang thiết bị. Do đó, cần chú ý công tác đào tạo, vận động và có quy định chặt chẽ về hệ thống thông tin quản lý. Bên cạnh đó, doanh nghiệp cũng cần thực hiện nghiêm các quy định về công bố báo cáo tài chính, thông tin kinh doanh và điều hành theo quy định của pháp luật.

Việc đánh giá năng lực tài chính cũng như hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp nói chung và doanh nghiệp cảng biển Việt Nam nói riêng hoàn toàn không đơn giản bởi lẽ năng lực tài chính là một khái niệm tổng hợp bao gồm rất nhiều mặt, phương diện của một vấn đề. Một trong những đóng góp mới của luận án là đưa ra bảng xếp hạng năng lực tài chính theo hai tiêu chí tỷ suất nợ tối ưu và khả năng thanh toán tối ưu cho các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam (Phụ lục 19, 20), giúp các nhà quản lý có thể đánh giá chi tiết, cụ thể các kết quả đầu ra của

doanh nghiệp, trên cơ sở đó mới có thể đưa ra các chiến lược kinh doanh phù hợp nhất.

3.2.2.2. Đánh giá định kỳ năng lực tài chính các cảng biển Việt Nam thông qua hệ thống chỉ tiêu đã xây dựng

Trong giai đoạn từ năm 2008 - 2018, tình hình vận tải biển trong ngắn hạn trở nên khó dự báo, rủi ro cao. Hiện tại các doanh nghiệp cảng biển đang đứng trước ba khó khăn chính đó là nguồn hàng (các cảng Miền Trung chiếm 13%, đang ở tình trạng thiếu hàng hóa, chỉ sử dụng một phần công suất, còn các cảng phía Nam chiếm 57%, riêng container đến 90%, hiện đang ở tình trạng quá tải), giá cước (chủ yếu do nguồn cung tàu biển hiện đang vượt xa so với nhu cầu rất yếu của thị trường trong giai đoạn suy thoái), khó khăn về tài chính và cuối cùng là khó khăn chủ quan như thiếu hụt thuyền viên chất lượng cao, không bảo quản - bảo dưỡng tàu đầy đủ do khó khăn tài chính...Chính vì vậy, các rủi ro có nguy cơ ảnh hưởng xấu đến hiệu quả và mục tiêu hoạt động của các doanh nghiệp cảng biển phải được nhận dạng, đo lường, đánh giá thường xuyên, liên tục thông qua hệ thống các chỉ tiêu đánh giá năng lực tài chính để kịp thời phát hiện, ngăn ngừa và có biện pháp quản lý rủi ro thích hợp. Khi có sự thay đổi về mục tiêu kinh doanh, sản phẩm, dịch vụ và hoạt động kinh doanh mới, doanh nghiệp phải rà soát, nhận dạng rủi ro liên quan để xây dựng, sửa đổi, bổ sung các quy trình, chỉ tiêu đánh giá năng lực tài chính cho phù hợp.

Để phòng ngừa các rủi ro lớn có thể ảnh hưởng đến tài chính của các doanh nghiệp cảng biển, tác giả đề xuất cuối mỗi năm tài chính (12 tháng) doanh nghiệp nên đánh giá định kỳ năng lực tài chính, hoặc chia sẻ bớt rủi ro tiềm ẩn có thể xảy ra, phát sinh trong hoạt động của cảng cho các công ty bảo hiểm thông qua các hợp đồng bảo hiểm, từ đó mới có thể đối phó kịp thời với các rủi ro tài chính làm ảnh hưởng đến kết quả hoạt động kinh doanh, góp phần cho sự phát triển bền vững của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

3.2.3. Giải pháp tổ chức, quản lý nhằm nâng cao năng lực tài chính các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

3.2.3.1. Lựa chọn mô hình quản lý tối ưu nhất tại các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Để có thể tối ưu được hiệu quả tài chính, các doanh nghiệp cảng biển cần nghiên cứu và áp dụng thực hiện mô hình quản lý cảng phù hợp với điều kiện của Việt Nam.

Hiện nay, các cảng biển trên thế giới đang được quản lý theo 4 mô hình: Cảng dịch vụ công, cảng công cụ, chủ cảng, cảng tư nhân và quản lý tổ chức cảng biển theo cơ quan chính quyền trung ương, địa phương, tư nhân hay chính quyền cảng. Qua đánh giá ở chương 2 cho thấy các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam chủ yếu quản lý theo mô hình cảng dịch vụ công, cảng công cụ và cảng tư nhân dưới sự quản lý tổ chức của chính quyền trung ương hoặc địa phương. Các mô hình này hiện nay đang bộc lộ những hạn chế lớn, không phù hợp với sự phát triển hiện tại. Vì thế tác giả đề xuất các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam nên áp dụng mô hình chủ cảng và tổ chức quản lý cảng theo chính quyền cảng - Đây là mô hình quản lý cảng biển mà Nhà nước sở hữu toàn bộ vùng đất, vùng nước cảng biển và Nhà nước xây dựng toàn bộ kết cấu hạ tầng. Tư nhân thuê cầu bến để khai thác, thuê đất để xây dựng kho bãi, đầu tư toàn bộ trang thiết bị để thực hiện bốc xếp, vận chuyển, lưu kho bãi. Chính quyền cảng chịu trách nhiệm toàn bộ các yêu cầu về cơ sở hạ tầng giao thông và hạ tầng kỹ thuật trong vùng cảng (trên bờ và dưới nước) bảo đảm cho hoạt động tiếp nhận tàu và vận chuyển hàng hóa, kết nối với mạng giao thông quốc gia và mạng hạ tầng kỹ thuật, bảo đảm mọi vấn đề liên quan đến môi trường.

Mô hình này nên được áp dụng phổ biến rộng rãi ở Việt Nam vì những lý do sau:

Thứ nhất, vốn đầu tư của Nhà nước vào kết cấu hạ tầng cảng biển sẽ được bảo toàn vì có thể thu hồi bằng cách: kết cấu hạ tầng công cộng được thu hồi lại

bằng thu phí của người sử dụng. Kết cấu hạ tầng bến cảng được thu hồi thông qua thu tiền cho thuê kết cấu hạ tầng.

Thứ hai, đã tách bạch được các hoạt động kinh doanh khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển và hoạt động kinh doanh xếp dỡ hàng hóa, qua đó cũng tách được việc đánh giá hiệu quả đầu tư kết cấu hạ tầng cảng biển (thuộc Nhà nước) và hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp dịch vụ (thuộc doanh nghiệp khai thác cảng). Việc đánh giá hiệu quả tài chính của các dự án đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng cảng biển trên thực tế sẽ dễ dàng hơn, vì nguồn thu đã được hạch toán rõ ràng. Những hạng mục công trình hoạt động kém hiệu quả sẽ không được đầu tư.

Thứ ba, gắn chặt lợi ích của bên thuê kết cấu hạ tầng cảng với các hoạt động cảng, đảm bảo cảng biển được khai thác với hiệu suất cao.

Thứ tư, Nhà nước và doanh nghiệp cảng cùng chia sẻ rủi ro, lợi nhuận và tận dụng tối đa nguồn lực của doanh nghiệp.

Tuy nhiên, hình thức này cũng có một số nhược điểm như khi có sự cố phát sinh thì quy trình, thủ tục để tiến hành sửa chữa khắc phục của bên cho thuê còn phức tạp, rườm rà, mất nhiều thời gian. Điều này đã làm mất tính tự chủ và cơ hội kinh doanh của bên thuê. Hơn nữa khi có nhu cầu mở rộng quy mô, doanh nghiệp thuê không được dùng tài sản thuê để thế chấp vay vốn.

3.2.3.2. Phát triển nguồn nhân lực có chất lượng cao

Tiềm năng về con người – Nhân tố chủ quan đầu tiên ảnh hưởng đến năng lực tài chính của mỗi doanh nghiệp cảng biển. Qua phân tích ở chương 2, nguồn nhân lực tại các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam hiện nay còn có những hạn chế sau: thiếu nguồn nhân lực chất lượng cao, đẳng cấp quốc tế; thiếu công nhân có tay nghề cao trong các lĩnh vực... Do đó thời gian tới, các doanh nghiệp cảng biển cần phải có kế hoạch đào tạo nguồn nhân lực cho các lĩnh vực như cung cấp thiết bị và chuyên gia công nghệ mới trong quản lý và khai thác cảng, các dịch vụ tài chính – pháp lý, hậu cần, an toàn Hàng hải... theo tiêu chuẩn quốc tế, đáp ứng yêu cầu hội nhập. Bởi vì hoạt động của cảng biển liên quan rất nhiều tới nước ngoài, nên đòi hỏi việc quản lý tại mỗi doanh nghiệp cảng biển phải bắt kịp kiến thức

chung của Thế giới. Vì thế, các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam cần có định hướng đầu tư phát triển nguồn nhân lực cụ thể cho từng đối tượng như sau:

- *Đối với cán bộ quản lý:* Cần tăng cường công tác quy hoạch, đào tạo bồi dưỡng đội ngũ cán bộ quản lý có phẩm chất chính trị, có kiến thức quản trị doanh nghiệp tiên tiến, có trình độ chuyên môn về tài chính và quản lý khai thác cảng, am hiểu thị trường Hàng hải và luật pháp quốc tế... Trong đó cần chú trọng đào tạo 2 kỹ năng mà cán bộ quản lý trong lĩnh vực cảng biển ở Việt Nam còn rất yếu, đó là nâng cao trình độ Tiếng Anh nói chung và Tiếng Anh chuyên ngành Hàng hải nói riêng; đào tạo kỹ năng đàm phán quốc tế vì đây là công việc thường gặp trong thương thảo hợp đồng, thỏa thuận, hiệp định (kỹ năng này rất quan trọng do các dự án cảng biển thường sử dụng vốn ODA và thường phải tổ chức đấu thầu quốc tế...).

Mục tiêu đào tạo cán bộ quản lý nhằm nâng cao trình độ, tạo tầm nhìn cao hơn cho cán bộ quản lý, tăng cường tính chuyên nghiệp, chuyên môn hóa ở một số vị trí chủ chốt nhằm đáp ứng mọi nhu cầu cao nhất của khách hàng. Trong các loại hình đào tạo, nên tăng cường áp dụng hình thức cử cán bộ đi nâng cao trình độ quản lý tại các nước có ngành Hàng hải phát triển, theo hướng các doanh nghiệp cử đi và người được cử đi cùng đóng góp cho phần kinh phí mà phía Việt Nam phải chi trả. Như thế vừa giảm được gánh nặng cho Ngân sách Nhà nước, vừa nâng cao ý thức của người học.

- *Đối với cán bộ kỹ thuật chuyên môn nghiệp vụ:* Trước tình hình cạnh tranh giữa các cảng ngày càng gay gắt, cộng thêm tiến bộ vượt bậc trong chế tạo thiết bị xếp dỡ hàng hóa và công nghệ thông tin quản lý khai thác cảng, đòi hỏi các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam cần phải có đội ngũ cán bộ kỹ thuật có trình độ nghiệp vụ kỹ thuật cao, trình độ ngoại ngữ tin học... theo kịp với sự phát triển của thời đại, đảm bảo tính chuyên nghiệp và tính chuyên môn hóa ở các vị trí nhằm đáp ứng mọi nhu cầu cao nhất của khách hàng.

- *Đối với công nhân kỹ thuật:* Các doanh nghiệp cảng biển cần tăng cường đào tạo để có được lực lượng công nhân chuyên nghiệp, tiếp cận, nắm bắt kịp thời

và làm chủ được các trang thiết bị hiện đại đáp ứng được yêu cầu sản xuất của cảng, nhờ đó đạt năng suất cao và hiệu quả tài chính vì thế cũng sẽ tốt hơn.

Tóm lại, để thực hiện những nội dung trên, ngành Hàng hải Việt Nam cần đầu tư mạnh mẽ cho các cơ sở đào tạo của ngành như các trường Đại học, Cao đẳng, dạy nghề; phải có các mối quan hệ mật thiết với các nước có ngành Hàng hải phát triển mạnh như Nhật Bản, Singarore, Hà Lan... và các tổ chức quốc tế như Hiệp hội cảng biển ASEAN và tổ chức Hiệp hội cảng biển quốc tế... để gửi cán bộ, công nhân đi đào tạo; và cần tổ chức đào tạo tại chính các doanh nghiệp cảng biển. Vai trò của Hiệp hội cảng biển Việt Nam đối với công tác đào tạo nguồn nhân lực cũng rất quan trọng. Hiệp hội cảng biển phải thường xuyên tổ chức các lớp học bồi dưỡng kiến thức quản lý khai thác và kỹ thuật xếp dỡ cho cán bộ các cảng thành viên. Thực hiện đồng bộ các biện pháp trên đây sẽ giúp cho các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam có nguồn nhân lực đủ mạnh để theo kịp với sự phát triển của các cảng biển trong khu vực.

3.2.3.3. Hoàn thiện cơ chế khuyến khích, tạo nguồn lực tài chính nhằm nâng cao năng lực tài chính để đổi mới công nghệ trong các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam

Hiện nay các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam vẫn còn áp dụng theo Nghị định số 119/1999/NĐ - CP của Chính phủ: về một số chính sách và cơ chế tài chính khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư vào hoạt động khoa học và công nghệ; điều đó đã quá lạc hậu so với thực trạng kinh tế xã hội hiện nay. Do đó Nhà nước cần nghiên cứu sửa đổi một số chính sách và cơ chế tài chính khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư vào hoạt động khoa học và công nghệ một cách hợp lý hơn, ví dụ như việc nâng mức hỗ trợ từ Ngân sách nhà nước cho việc thực hiện đề tài nghiên cứu của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam, cho phép các doanh nghiệp trích tối đa 10% lợi nhuận trước thuế vào Quỹ phát triển khoa học công nghệ của doanh nghiệp, khuyến khích các doanh nghiệp chi tiêu vào các hoạt động nghiên cứu, phát triển. Đồng thời, Chính phủ cũng nên sớm nghiên cứu thành lập Quỹ đổi mới công nghệ quốc gia, một trong các trọng tâm là trợ giúp các doanh

nghiệp nói chung và doanh nghiệp cảng biển Việt Nam nói riêng đổi mới công nghệ, nâng cao khả năng cạnh tranh.

Bên cạnh đó, các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam cũng nên tăng cường áp dụng công nghệ thông tin vào lĩnh vực quản lý khai thác cảng. Vì hệ thống mạng thông tin trong các doanh nghiệp cảng biển của Việt Nam hầu hết vẫn trong tình trạng không đồng bộ và rời rạc, khai thác chưa hiệu quả về tính năng của hệ thống; do đó để đáp ứng yêu cầu quản lý và điều hành trong thời đại mà công nghệ thông tin đang phát triển, khối lượng các thông tin phải xử lý ngày càng nhiều thì cần thiết phải xây dựng cổng thông tin điện tử tại tất cả các cảng biển Việt Nam và cung cấp “dịch vụ một cửa” cho các chủ tàu, chủ hàng, phù hợp với thông lệ quốc tế, nâng cấp hệ thống mạng internet theo hướng hiện đại. Đồng thời, các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam cũng nên ứng dụng rộng rãi các công nghệ quản lý và khai thác cảng tiên tiến như: hệ thống CITOS (Computer Intergrated Terminal Operation System), CATOS (Computer Automated Terminal Operation System), EDI (Electronic Data Interchange)... Việc ứng dụng này sẽ góp phần nâng cao hiệu quả khai thác cảng, nâng cao chất lượng dịch vụ cung ứng cho khách hàng. Tuy nhiên hình thức và phương thức đổi mới công nghệ thông tin phải phù hợp với điều kiện cụ thể của từng doanh nghiệp cảng biển. Nếu nguồn vốn còn hạn hẹp, cần đổi mới có trọng điểm ở từng khâu, những bộ phận then chốt, sau đó mới đến đổi mới đồng bộ. Hơn nữa việc ứng dụng một hệ thống công nghệ thông tin tiên tiến trong quản lý và khai thác cảng không chỉ đơn thuần thay đổi về mặt công nghệ mà còn có thể thay đổi cả mô hình tổ chức sản xuất, quy trình và phương pháp làm việc. Do đó phải đặc biệt chú trọng đến công tác huấn luyện và đào tạo, giúp thay đổi thói quen, tác phong làm việc cũ của cán bộ công nhân viên trong các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

3.2.3.4. Phát triển các trung tâm logistic trong vùng hấp dẫn của cảng biển để nâng cao giá trị cho các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Theo Luật Thương mại của Việt Nam năm 2005 quy định: “Dịch vụ logistic là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức một hoặc nhiều công việc

bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan và các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan tới hàng hóa theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao”. Logistics bao gồm các yếu tố chính: hoạt động dự trữ, lưu kho và hoạt động phân phối, vận tải. Về thực chất nó là một chuỗi dịch vụ tối ưu hóa để có chi phí tối thiểu và thời gian phù hợp cho việc cung ứng hàng hóa từ nơi gửi đến nơi nhận theo yêu cầu. Như vậy, logistics là một lĩnh vực rất cần thiết không thể tách rời khỏi kinh tế biển nói chung và cảng biển nói riêng.

Qua đánh giá ở mục 2.2.1.2 về hiệu quả dịch vụ logistics – yếu tố tạo nên uy tín và lợi thế của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam trên thị trường và khảo sát thực tế cho thấy các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam hiện nay hầu hết không áp dụng được logistics, ngoại trừ Tân cảng và một số cảng của Vinalines. Các cảng ở Miền Trung thì hầu như chưa có hệ thống dịch vụ sau cảng. Với các cảng ở Miền Bắc và Miền Nam, do nhiều cảng nằm trong đô thị nên diện tích đất đai chật hẹp, rất khó để xây dựng và mở rộng các khu hậu cần sau cảng. Đây là một trong những nguyên nhân khiến các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam không thu hút được hàng, cước phí tại cảng thấp khiến nhiều cảng thua lỗ. Để nâng cao giá trị, vị thế và lợi nhuận cho các doanh nghiệp cảng biển cần áp dụng những giải pháp sau:

- Đầu tư phát triển các cảng tổng hợp quốc gia (hoặc những cảng có khu bến container quy mô lớn) nhất thiết phải đồng bộ với việc xây dựng trung tâm logistics. Trung tâm này có vị trí liền kề phía sau khu đất cảng. Tùy thuộc vào chức năng, phạm vi hoạt động sản xuất kinh doanh, quy mô diện tích khu đất dành cho đầu mối logistics thường bằng 1 – 2 lần diện tích khu đất cảng. Các trung tâm này sẽ đảm nhiệm các hoạt động: là nơi tập kết, gia công, lưu kho, đóng gói, phân phối hàng hóa, phối hợp với tất cả các phương thức vận tải khác như đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa; gắn kết sự tiếp cận cảng của các phương thức đó với các bến trong cảng. Để làm được điều này, rất cần sự phối hợp của Bộ Giao

thông Vận tải với UBND địa phương, nghiên cứu bổ sung quỹ đất cho việc xây dựng cảng đi kèm với xây dựng trung tâm logistics.

- Trường hợp quỹ đất không cho phép xây dựng đầu mối logistics liền kề với cảng, có thể tích cực xây dựng các cảng nội địa (ICD). Xu hướng phát triển Thế giới hiện nay, các cảng nội địa không chỉ còn đơn thuần có chức năng là đầu mối về vận tải, giao nhận và lưu kho bãi hàng hóa container như trước đây nữa mà đã và đang phát triển thành các trung tâm logistics. Các cảng nội địa này có vị trí nằm trong vùng hấp dẫn của cảng, có mạng lưới giao thông vận tải thông suốt với một hoặc một số cảng biển, cung cấp các dịch vụ logistics và những phương tiện cần thiết đáp ứng nhu cầu đại lý vận tải và giao nhận ở cảng. Cảng nội địa sẽ là nơi tập trung gom hàng vận tải đường biển qua cảng, đưa cảng biển lại gần hơn với khách hàng. Cảng nội địa còn có vai trò phân phối hàng từ cảng cho các tuyến luồng vận tải khác, góp phần giải quyết vấn đề ách tắc tại cảng biển. Tuy nhiên để đảm bảo hiệu quả kinh tế, chỉ hình thành các cảng nội địa khi đáp ứng một số tiêu chí sau:

+ Xây dựng cảng nội địa nhằm phục vụ nhu cầu phát triển kinh tế của vùng có khối lượng lớn hàng hóa xuất nhập khẩu bằng container, với số lượng ước tính trên 50 nghìn TEU.

+ Xây dựng cảng nội địa tại khu vực cửa khẩu quốc tế, tại các khu vực thường bị ùn tắc giao thông, với số lượng ước tính trên 30 nghìn TEU.

+ Cảng nội địa phải gắn với hành lang vận tải chính (Trục giao thông quốc gia, quốc tế) tới cảng biển phục vụ phát triển kinh tế vùng.

Trong trường hợp không xây dựng trung tâm logistics liền kề với cảng và không có cảng nội địa tại khu vực thì cần tăng cường sự hợp tác giữa các nhà cung cấp dịch vụ logistics với các nhà điều hành cảng bằng nhiều hình thức như: liên kết, hợp tác, hợp đồng ngắn hạn, dài hạn, liên minh.

Tóm lại, việc phát triển cảng biển gắn với hoạt động logistics sẽ tăng tính hấp dẫn của cảng biển Việt Nam – nhờ thủ tục làm hàng nhanh gọn hơn, tạo ra được nhiều tiện ích hơn cho khách hàng, tiết giảm chi phí và đảm bảo vận hành

tron tru quy trình sản xuất kinh doanh... Nếu như cảng biển phát triển được coi là tiền đề cho sự phát triển của ngành dịch vụ logistics thì ngược lại, ngành dịch vụ logistics phát triển sẽ tạo nguồn hàng cho các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam (đặc biệt là hàng trung chuyển quốc tế), hạn chế được tình trạng bị ép giá cước phí cảng biển và nhờ đó góp phần sử dụng có hiệu quả cao, khai thác tối đa tiềm năng của hệ thống cảng biển Việt Nam.

3.2.4. Giải pháp hoàn thiện cơ cấu vốn hợp lý cho các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

3.2.4.1. Xây dựng chính sách tài trợ và xác định cơ cấu vốn hợp lý tại các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Quyết định về vốn là quyết định quan trọng nhất đối với doanh nghiệp, trong đó bao gồm quyết định về nguồn tài trợ và cơ cấu vốn. Trước hết, doanh nghiệp phải đảm bảo huy động vốn đầy đủ, kịp thời để hoạt động kinh doanh diễn ra bình thường, liên tục. Tiếp sau đó, doanh nghiệp mới xem xét sử dụng đòn bẩy tài chính làm gia tăng đáng kể tỷ suất lợi nhuận/vốn chủ sở hữu qua đầu tư mở rộng sản xuất - kinh doanh. Qua phân tích thực trạng năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển ở chương 2 cho thấy, chỉ tiêu hệ số nợ của một số doanh nghiệp cảng biển như cảng Cái Lân quá cao dẫn đến doanh nghiệp mất tự chủ về tài chính và phải phụ thuộc nhiều vào vốn vay để duy trì hoạt động sản xuất kinh doanh. Trong khi đó, các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung như cảng Nha Trang, cảng Quy Nhơn lại có hệ số tự tài trợ quá cao dẫn đến tình trạng ứ đọng vốn, không tận dụng được triệt để nguồn vốn của công ty để phục vụ hoạt động sản xuất kinh doanh. Để các doanh nghiệp tự chủ về tài chính và sử dụng có hiệu quả nguồn vốn, các doanh nghiệp cảng biển cần phải thực hiện các biện pháp sau:

- Xây dựng chiến lược huy động vốn phù hợp với thực trạng thị trường và môi trường kinh doanh của từng thời kỳ. Trên thực tế, không có công thức chung nào cho việc xác định một cơ cấu vốn tối ưu. Tuy nhiên, qua kết quả chạy mô hình ở chương 2 tác giả đã tìm ra tỷ suất nợ tối ưu để tối đa hóa ROA, ROE lần lượt là 75,29% và 71,95%.

Hầu hết các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam hiện nay đều duy trì một cấu trúc vốn thiên về vốn chủ sở hữu, tỷ suất nợ thực tế nhỏ hơn nhiều so với tỷ suất nợ tối ưu mà tác giả đề xuất, tuy nhiên khi tỷ suất nợ quá cao dẫn đến doanh nghiệp mất tự chủ về tài chính và phải phụ thuộc nhiều vào vốn vay để duy trì hoạt động sản xuất kinh doanh. Do đó, các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam cần tái cấu trúc lại cơ cấu vốn cho phù hợp: thúc đẩy việc huy động vốn bằng cách phát hành trái phiếu hoặc phát hành cổ phiếu. Tuy nhiên, việc chuyển nợ thành vốn cổ phần bằng cách phát hành cổ phiếu chỉ là biện pháp kỹ thuật mang tính tạm thời đối với doanh nghiệp và chủ nợ. Để đạt hiệu quả cho cả hai bên, nhất thiết phải đi kèm với biện pháp tái cấu trúc, quản lý và định hướng phát triển doanh nghiệp sau khi có sự tham gia của cổ đông mới. Dù vậy, đây vẫn là giải pháp tối ưu đối với trường hợp công ty đòi hỏi phải huy động những nguồn vốn dài hạn nhanh chóng để tránh nguy cơ mất khả năng thanh toán. Với giải pháp này, cảng Hải Phòng đã áp dụng thành công. Từ năm 2014, cảng Hải Phòng đã đánh giá lại tài sản và phần vốn góp của Nhà nước để thực hiện cổ phần hóa nên phần lớn số nợ của công ty đã dần dần được chuyển thành vốn chủ sở hữu, vốn chủ sở hữu tăng so với năm 2013 về giá trị tương đối 348%, về giá trị tuyệt đối tăng 2.872 triệu đồng giúp cho hệ số nợ giảm mạnh từ 46,93% xuống 25,2%; nhờ đó có thể tiết kiệm được chi phí lãi vay hàng năm.

- Đối với công tác sử dụng vốn: Khi thực hiện, doanh nghiệp phải căn cứ vào kế hoạch huy động và sử dụng vốn kinh doanh đã lập làm cơ sở để điều chỉnh cho phù hợp với tình hình thực tế tại doanh nghiệp. Nếu phát sinh nhu cầu bất thường, doanh nghiệp cần có kế hoạch chủ động cung ứng kịp thời đảm bảo cho hoạt động kinh doanh diễn ra liên tục, tránh tình trạng phải ngừng sản xuất do thiếu vốn kinh doanh. Nếu thừa vốn, doanh nghiệp phải có biện pháp xử lý kịp thời nhằm đảm bảo phát huy thế mạnh, khả năng sinh lời của vốn. Trường hợp cảng Cát Lái, doanh thu hoạt động tài chính của doanh nghiệp (lãi Ngân hàng) tăng nhanh từ 587 triệu đồng năm 2014 lên 7.127 triệu đồng năm 2016. Để có kế hoạch huy động và sử dụng vốn sát với thực tế, doanh nghiệp nhất thiết phải dựa

vào thực trạng sử dụng vốn trong kỳ và đánh giá điều kiện cũng như xu hướng thay đổi cung cầu trên thị trường.

3.2.4.2. Quản lý hiệu quả tài sản dài hạn tại các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Kết quả mô hình phân tích mức độ tác động của các nhân tố đến hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam (chương 2) cho thấy chỉ tiêu “tỷ trọng tài sản cố định so với tổng tài sản” có mức độ ảnh hưởng tích cực đến ROA và ROE. Do đó, để nâng cao năng lực tài chính, các doanh nghiệp cảng biển vẫn có thể tận dụng lợi thế về quy mô để tăng cường hiệu quả. Không những vậy, việc gia tăng quy mô phải dựa trên đầu tư máy móc thiết bị và đặc biệt là áp dụng các kiến thức khoa học hiện đại để đưa vào hoạt động thực tiễn nhằm nâng cao năng suất lao động. Vì thế, năng lực quản lý tài sản, đặc biệt là tài sản dài hạn sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến lợi nhuận của các doanh nghiệp cảng biển.

Để quản lý và sử dụng tài sản dài hạn có hiệu quả, các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam nên thực hiện một số giải pháp sau:

- Doanh nghiệp cần chủ động tổ chức quản lý chặt chẽ tài sản cố định toàn doanh nghiệp, thường xuyên kiểm kê tài sản cố định theo đúng định kỳ và khi kết thúc năm tài chính. Doanh nghiệp cần xác định số tài sản cố định thực tế tham gia vào quá trình sản xuất kinh doanh, thanh lý xử lý các tài sản, vật tư đã khấu hao hết. Tiến hành mở sổ kế toán theo dõi chính xác toàn bộ tài sản cố định hiện có trên các phương diện: nguyên giá, khấu hao, giá trị còn lại theo đúng chế độ kế toán hiện hành, phản ánh trung thực, kịp thời tình hình sử dụng, biến động của tài sản trong quá trình kinh doanh

- Hầu hết các doanh nghiệp hiện còn tồn nhiều loại thiết bị đã được khấu hao hết song chưa được thanh lý. Đây là nguyên nhân làm cho doanh nghiệp mất một khoản chi phí để bảo quản kho, làm cho việc hạch toán phát sinh thêm nhiều chi phí không có ích. Vì vậy, doanh nghiệp cần tiến hành thanh lý các tài sản cố định đã khấu hao hết để giảm các chi phí phát sinh.

- Doanh nghiệp cũng cần có kế hoạch bảo dưỡng, sửa chữa, thay thế trong quá trình sản xuất để hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp được tiến hành bình thường.

- Bên cạnh đó, doanh nghiệp cần phải lập kế hoạch chi tiết kế hoạch đầu tư vào tài sản dài hạn. Doanh nghiệp luôn cần một bản kế hoạch rõ ràng, đầu tư vào loại tài sản cố định nào? Với tổng nguồn vốn là bao nhiêu? Tương lai tài sản cố định đó đem lại lợi nhuận ra sao? Các doanh nghiệp cảng biển cần tránh để xảy ra tình trạng như Cảng Cái Lân – doanh nghiệp này đã đầu tư rất nhiều vốn và gắp gáp vào các dự án xây dựng cảng số 2, số 3 và số 4 song lại không đem lại hiệu quả như kế hoạch.

- Mặt khác, việc quản lý điều hành quá trình bốc xếp bảo quản giao nhận hàng hóa vẫn sử dụng kỹ thuật, công nghệ lạc hậu nên năng suất xếp dỡ của các cảng rất thấp, hầu hết các cảng vẫn sử dụng các thiết bị bốc xếp thông thường mà chưa được trang bị các trang thiết bị bốc xếp hiện đại. Vì vậy, trong thời gian tới công ty cũng cần chú trọng hơn nữa đầu tư chiều sâu vào công nghệ, đón bắt kỹ thuật tiên tiến.

3.2.5. Giải pháp nâng cao khả năng thanh toán tối ưu cho các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Kết quả mô hình phân tích mối quan hệ giữa khả năng thanh toán và hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam (chương 2) đã xác định được khả năng thanh toán ngắn hạn tối ưu để tối đa hóa ROA, ROE lần lượt là 3,92 và 4,38. Qua phân tích thực trạng thì hầu hết các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam đều có các tỷ suất khả năng thanh toán thấp hơn so với mức tối ưu này. Do đó, để nâng cao năng lực tài chính cho các doanh nghiệp cảng biển cần phải có các giải pháp đồng bộ để gia tăng khả năng thanh toán đảm bảo an toàn tài chính.

Nguồn quan trọng để các doanh nghiệp cảng biển cải thiện được khả năng thanh toán ngắn hạn, đảm bảo an ninh tài chính là phải kiểm soát tốt các khoản nợ phải thu. Khoản phải thu là số tiền khách hàng nợ doanh nghiệp do mua chịu

hàng hóa hoặc dịch vụ. Có thể nói, hầu hết các doanh nghiệp nói chung cũng như các doanh nghiệp cảng biển nói riêng đều phát sinh các khoản phải thu nhưng với mức độ khác nhau, từ mức không đáng kể cho đến mức không thể kiểm soát nổi. Vì vậy, để đảm bảo an toàn tài chính, các doanh nghiệp cảng biển cần:

- Kiểm soát khoản phải thu liên quan đến việc đánh đổi giữa lợi nhuận và rủi ro. Khi phân tích tỷ lệ thay đổi HSTTTT/HSTTN cho thấy, ở một số cảng biển như cảng Cái Lân các khoản phải thu chiếm tỷ trọng cao trong tài sản ngắn hạn. Ví dụ, cảng Cái Lân năm 2015, các khoản phải thu chiếm tỷ trọng cao khiến cho hệ số thanh toán nhanh và hệ số thanh toán tức thời có sự chênh lệch lên đến 89,71%; điều này là rất bất hợp lý.

- Do việc tiêu thụ thường theo đơn đặt hàng nên trong các hợp đồng ký kết, các doanh nghiệp cảng biển nên quy định rõ phương thức và thời hạn thanh toán cụ thể. Các doanh nghiệp cần đưa ra các giải pháp thu hồi nợ đúng hạn đồng thời vẫn giữ được các mối quan hệ tốt đẹp với khách hàng. Cụ thể, doanh nghiệp nên cử cán bộ chuyên trách khâu thu hồi nợ, thường xuyên theo dõi, kiểm tra và đôn đốc thu hồi nợ.

- Đối với những khoản nợ khó đòi, doanh nghiệp cần có biện pháp thường xuyên theo dõi, đôn đốc để thu hồi nợ đúng hạn. Quy định thời hạn thanh toán trong một thời gian nhất định, nếu quá hạn thì chủ nợ phải chịu phạt bằng cách tính theo lãi vay nhất định. Những khoản nợ không có khả năng thu hồi thì có thể xóa sổ để khỏi tốn kém chi phí theo dõi, quản lý.

3.2.6. Giải pháp nâng cao khả năng sinh lời của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Kết quả phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến khả năng sinh lời của doanh nghiệp (thông qua chỉ tiêu ROA và ROE) cho thấy: khả năng sinh lời của các doanh nghiệp cảng biển chịu ảnh hưởng bởi các nhân tố: lợi nhuận, tổng vốn, khả năng thanh toán ngắn hạn, thời gian hoạt động của các doanh nghiệp, tỷ trọng tài sản so với tổng tài sản... Do đó, để nâng cao khả năng sinh lời của các doanh

ngành cảng biển, ngoài các giải pháp ở trên, các doanh nghiệp cảng biển cần thực hiện một số giải pháp sau:

3.2.6.1. Thực hiện các giải pháp để gia tăng lợi nhuận nhằm nâng cao năng lực tài chính các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam, cụ thể:

- Nâng cao doanh thu

Tiềm năng phát triển của ngành vận tải biển là rất lớn. Tuy nhiên doanh nghiệp trong nước đã thực sự đánh mất cơ hội vì đội tàu không phù hợp, cộng với tình trạng quản lý yếu kém, mối liên kết giữa các hãng tàu, chủ hàng, thương mại, bảo hiểm luôn lỏng lẻo nên... doanh thu chính lại thuộc về các doanh nghiệp vận tải biển nước ngoài. Các doanh nghiệp cảng biển dù sở hữu nhiều tàu nhưng lại đang dư thừa tàu trọng tải nhỏ, tàu chở hàng tổng hợp trong khi thiếu trầm trọng các tàu có trọng tải lớn, chuyên dụng, chạy tuyến quốc tế. Chính vì vậy, để nâng cao doanh thu cần tập trung đầu tư ở phân khúc tàu lớn.

Trên thực tế, nhu cầu đối với ngành cảng biển bắt nguồn từ các doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Tuy nhiên, đối tượng khách hàng của cảng lại là các hãng vận tải biển. Các doanh nghiệp xuất nhập khẩu chỉ ký hợp đồng vận chuyển với hãng tàu, còn việc quyết định cảng đi/cảng đến sẽ do các hãng tàu quyết định. Vì vậy, các doanh nghiệp cảng biển cần có sự tìm hiểu và phân loại khách hàng, tùy theo mức độ uy tín của từng khách hàng mà doanh nghiệp nên có chính sách thu hồi nợ linh hoạt và phù hợp hơn nữa. Đồng thời, kết hợp việc áp dụng chính sách chiết khấu trong thanh toán để khuyến khích khách hàng thanh toán đúng hạn. Cố gắng khai thác thị trường hơn nữa, đẩy mạnh công tác tìm kiếm khách hàng, áp dụng các hình thức ưu đãi như giảm giá cho số lượng lớn.

Bên cạnh đó, do sản phẩm và cơ cấu doanh thu của các doanh nghiệp cảng biển dường như không có nhiều thay đổi. Trong những năm qua, tỷ trọng mảng xếp dỡ hàng hóa đều duy trì trên 70%, mảng kho bãi 20% còn lại là các dịch vụ khác. Chính vì vậy, trong chiến lược kinh doanh, các doanh nghiệp còn phải tính đến việc phát triển các mảng hoạt động như lai đất, hỗ trợ tàu biển hoạt động kinh

doanh dịch vụ (đại lý tàu biển, môi giới hàng hải, dịch vụ đóng gói, dịch vụ vận tải, cân, đếm hàng,...)

- Quản lý tốt các khoản chi phí

Hoạt động chính trong lĩnh vực cung ứng các dịch vụ cảng biển, dịch vụ xếp dỡ. Các loại chi phí nguyên vật liệu công doanh nghiệp cảng biển sử dụng như điện, dầu nhớt.. chỉ chiếm tỷ trọng thấp trong tổng chi phí. Chi phí chiếm tỷ trọng lớn trong tổng chi phí là phần đầu tư cơ sở hạ tầng phân bổ hàng năm. Hiện nay, gánh nặng về tài chính cho trả lãi và gốc cho khoản vốn vay lớn và gấp rút đang của các doanh nghiệp là một vấn đề lớn cần đặt ra cho tình hình tài chính của một số doanh nghiệp cảng biển như cảng Cái Lân, cảng Đồng Nai. Các doanh nghiệp này đang gặp khó khăn về dòng tiền cho việc chi trả khoản vốn vay cũ đến hạn thanh toán và khoản tài trợ cho dự án sau khi hoàn thành theo như cam kết. Để có thể gia tăng lợi nhuận, các doanh nghiệp cảng biển cần phải quản lý tốt và cắt giảm tối đa các chi phí, đặc biệt là chi phí tài chính, triệt để tiết kiệm. Tiếp tục xây dựng các định mức chi phí trong toàn doanh nghiệp nói chung và đội vận tải nói riêng để từ đó tiết kiệm.

Chú trọng nghiên cứu quá trình luân chuyển hàng hóa tại các cầu cảng, bên sà lan đảm bảo tăng công suất bốc xếp, lưu chuyển hàng hóa an toàn, đảm bảo tính hợp lý trong dây chuyền nhằm giảm chi phí đầu vào đến mức thấp nhất, tạo điều kiện cho việc giảm giá thành nâng cao sức cạnh tranh, thu hút được nhiều khách hàng mở rộng lĩnh vực kinh doanh và cung cấp dịch vụ để đạt được hiệu quả kinh doanh cao nhất.

- Sử dụng hiệu quả đòn bẩy tài chính

Việc sử dụng đòn bẩy tài chính là tương đối hiệu quả, làm gia tăng đáng kể tỷ suất lợi nhuận/vốn chủ sở hữu của công ty đạt được qua đầu tư mở rộng sản xuất- kinh doanh. Kết quả phân tích ở chương 2 cho thấy, hầu hết các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung có tỷ lệ tự tài trợ, hệ số khả năng thanh toán cao cho thấy các doanh nghiệp này chưa sử dụng hiệu quả nguồn vốn chủ sở hữu cũng như chưa tận dụng được hiệu quả của việc sử dụng đòn bẩy tài chính. Việc nâng

cao hiệu quả sử dụng đòn bẩy tài chính là một trong những nhân tố làm cho việc sử dụng các nguồn lực vốn có (cụ thể là vốn cổ phần thường) của công ty được nâng cao. Bên cạnh đó, nếu kinh doanh sa sút, EBIT nhỏ hơn lãi vay thì hiệu quả tài chính giảm sút, vốn chủ sở hữu sẽ mất dần. Do đó, nếu doanh nghiệp sử dụng đòn bẩy tài chính một cách không khoa học thì sẽ làm cho hiệu quả của các nguồn lực (cụ thể là vốn cổ phần thường) sẽ bị sụt giảm. Bởi vì, tỷ lệ vốn vay/tổng nợ càng cao, áp lực trả nợ (gốc và lãi) của doanh nghiệp càng lớn. Trong khi, doanh thu, lợi nhuận của doanh nghiệp sụt giảm thì đây sẽ là vấn đề nan giải thậm chí đưa doanh nghiệp đến bờ vực của sự phá sản. Ví dụ điển hình là trường hợp của cảng Cái Lân, công ty sử dụng đòn bẩy tài chính lớn tuy nhiên hoạt động kinh doanh lại không có hiệu quả đã khiến do dòng tiền của công ty không cân đối được để trả các khoản nợ gốc và lãi vay cùng các khoản nợ nhà thầu Halla, ZBMC. Chính vì những lí do đó, nâng cao hiệu quả sử dụng đòn bẩy tài chính và kết hợp với chiến lược kinh doanh năng động, không ngừng đổi mới và đa dạng hóa sản phẩm là một công việc hết sức cần thiết

3.2.6.2. Tăng quy mô và trình độ quản lý tài sản tại các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

Kết quả mô hình phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam (chương 2) cho thấy: Mặc dù quy mô vốn có tác động cùng chiều với ROA, ROE nhưng mức độ ảnh hưởng là rất thấp, vì thế muốn tăng hiệu quả tài chính cho các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam thì không chỉ có việc mở rộng quy mô đơn thuần mà còn cần phải kết hợp với việc quản lý tài sản một cách hợp lý và khoa học.

Ngành cảng biển phụ thuộc rất lớn vào xu hướng phát triển của những hãng tàu biển trên thế giới. Đối tượng trực tiếp sử dụng các dịch vụ bốc xếp tại cảng là các hãng vận tải biển. Xu hướng của các hãng vận tải biển trên thế giới ngày nay là gia tăng kích thước tàu cũng như số lượng tàu nhằm tận dụng triệt để lợi thế kinh tế nhờ quy mô. Vì thế, để đáp ứng kích thước tàu container ngày càng tăng, các doanh nghiệp cảng biển phải liên tục gia tăng quy mô, mở rộng chiều dài cảng,

vững quay tàu, độ sâu mớn nước và nâng cấp các trang thiết bị công nghệ trong khu cảng. Kết quả phân tích cho thấy, các cảng biển Miền Bắc làm ăn có lãi, nhưng tiềm năng tăng trưởng chưa nhiều (vị trí địa lý kém thuận lợi, các cảng Miền Bắc khó đón tàu lớn vào làm hàng). Các doanh nghiệp ở phía Nam có nhiều ưu thế hơn nhưng khó thu lợi nhuận cao do thừa cung. Các doanh nghiệp này cũng khó tăng giá cước bốc xếp khi các hãng tàu kinh doanh lỗ. Ví dụ, khu vực cảng Cát Lái luôn xảy ra tình trạng quá tải container. Lý do là bởi khu vực cảng Cát Lái có khá nhiều lợi thế. Các doanh nghiệp xuất khẩu và nhập khẩu thường chuyển hàng từ các cảng ở Bà Rịa - Vũng Tàu và một số cảng ở Hiệp Phước về Cát Lái để giao cho khách hàng do việc làm các thủ tục và vận chuyển bằng đường bộ tại cảng Cát Lái thuận lợi hơn các cảng khác.

Vì vậy, để mở rộng quy mô kinh doanh, mở rộng thị trường thì biện pháp tăng quy mô vốn một cách hợp lý là cần thiết. Cụ thể như: Các doanh nghiệp cần khai thác có hiệu quả các nguồn vốn như nguồn vốn nội bộ là từ các quỹ, các cổ đông... và các nguồn vốn bên ngoài như tín dụng thương mại, tín dụng ngân hàng, khách hàng ứng trước, tín dụng thuê mua tài sản.... Đặc biệt là hoạt động trong lĩnh vực cảng biển, tài sản dài hạn (cảng biển, kho bãi...) chiếm tỷ trọng lớn trên tổng tài sản, doanh nghiệp cần tăng cường đầu tư lượng vốn đáng kể cho việc mua, thuê các loại máy móc, trang thiết bị hiện đại phục vụ cho các hoạt động chính như bốc xếp hàng hóa, lưu kho bãi.

Ngoài ra, doanh nghiệp cũng cần chú ý đến hoạt động hiện đại hóa đội tàu dưới dạng cho thuê tài chính, đây là một giải pháp bổ sung vốn rất lớn cho các doanh nghiệp tàu biển trong bối cảnh hiện nay.

3.2.6.3. Tái cơ cấu các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam hiện nay

Về mặt lý thuyết, các doanh nghiệp cảng biển hoạt động càng lâu năm thì hiệu quả tài chính càng cao do đã tạo dựng được uy tín, thương hiệu trên thị trường. Tuy nhiên, kết quả từ mô hình phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả tài chính lại chứng minh rằng nhân tố “số năm hoạt động” mặc dù có ảnh hưởng tích cực nhưng mức độ ảnh hưởng rất thấp đến năng lực tài chính của các

doanh nghiệp cảng biển Việt Nam. Thậm chí qua khảo sát thực tế cho thấy, các doanh nghiệp cảng biển có thời gian hoạt động dưới 40 năm đều có năng lực tài chính tốt hơn so với các doanh nghiệp cảng biển có thời gian hoạt động trên 40 năm. Ví dụ, Cảng Đình Vũ, theo số liệu khảo sát, chỉ tiêu ROA của cảng đình vũ trong giai đoạn 2008 - 2017 đều trên 20%, và chỉ tiêu ROE đều trên 30%. Trong khi đó, cảng Hải Phòng, cảng Sài Gòn và cảng Đà Nẵng là những cảng có thời gian hoạt động trên 100 năm lại có năng lực tài chính thấp. Cụ thể, chỉ tiêu ROA của 3 cảng này đều dưới 15%, và chỉ tiêu ROE của 3 cảng này đều dưới 16%. Cá biệt, cảng Sài Gòn là cảng có năng lực tài chính thấp nhất, chỉ tiêu ROA ở mỗi năm trong giai đoạn 2008 - 2017 đều dưới 3% trong khi chỉ tiêu ROE đều dưới 6%.

Như vậy có thể thấy, các doanh nghiệp cảng biển có thời gian hoạt động ít vẫn có thể có năng lực tài chính tốt hơn so với các doanh nghiệp có thời gian hoạt động lâu dài. Có rất nhiều nguyên nhân có thể chỉ ra để chứng minh cho nhận định này.

Thứ nhất, các doanh nghiệp có thời gian hoạt động ít có thể học hỏi được rất nhiều kinh nghiệm của các doanh nghiệp trước đi trước do vậy các doanh nghiệp này sẽ tránh được những rủi ro mà các doanh nghiệp đi trước đã gặp phải.

Thứ hai, các doanh nghiệp có thời gian hoạt động lâu dài tuy có lợi thế về thương hiệu, được nhiều doanh nghiệp sử dụng các dịch vụ vận tải biển biết đến. Tuy nhiên, các doanh nghiệp này thường có sức ì, chậm thích ứng với sự thay đổi về các dịch vụ vận tải biển ở trên thị trường. Trong khi đó, mặc dù các doanh nghiệp có thời gian hoạt động ít hơn, tuy chưa có thương hiệu, nhưng với sự thích ứng nhanh nhạy với sự biến đổi của thị trường nên doanh nghiệp này lựa chọn các loại hình kinh doanh vận tải biển có xu hướng phát triển trong tương lai. (Minh chứng rõ nhất trong trường hợp này là Công ty cổ phần Cảng Đình Vũ. Trước đây, công ty này hoạt động chủ yếu khai thác cảng nhưng hiện nay đã chuyển hướng hoạt động kinh doanh sang mảng kho bãi - logistic và vận tải biển để tạo động lực tăng trưởng doanh thu, lợi nhuận trong tương lai. Hay như Công ty cổ

phần Cảng Đồng Nai, trước đây khai thác hàng rời, nay đã chuyển sang khai thác hàng hóa container nội địa, thu gom hàng hóa tại Đồng Nai, Bình Dương đưa đến các cảng Cát Lái, Hiệp Phước).

Thứ ba, bộ máy quản lý lãnh đạo của các doanh nghiệp có thời gian hoạt động lâu dài thường chậm thích ứng với những thay đổi của thị trường vận tải biển do độ tuổi của những người quản lý lãnh đạo các doanh nghiệp này thường cao hơn so với các doanh nghiệp có thời gian hoạt động ít.

Thứ tư, thời gian thực hiện cổ phần hóa của các doanh nghiệp có thời gian hoạt động nhiều thường dài hơn so với các doanh nghiệp có thời gian hoạt động ít...

Bởi vậy, để nâng cao năng lực tài chính, đối với các doanh nghiệp cảng biển có thời gian hoạt động lâu dài cần phải đẩy nhanh tiến trình cổ phần hóa; hoàn thiện cấu trúc tài chính, thực hiện đổi mới và cơ cấu lại đội ngũ cán bộ lãnh đạo, quản lý trong doanh nghiệp theo hướng trẻ hóa đội ngũ cán bộ lãnh đạo, quản lý; thực hiện cơ cấu lại các khoản mục đầu tư hiện đang triển khai, cần đầu tư có trọng điểm tránh đầu tư dàn trải, lựa chọn lĩnh vực kinh doanh có lợi thế để gia tăng doanh thu, lợi nhuận. Ví dụ, theo số liệu từ Bản cáo bạch Công ty cổ phần cảng Đà Nẵng, tháng 3 – 2016, công ty cổ phần cảng Đà Nẵng là một trong 3 doanh nghiệp cảng biển có thời gian hoạt động lâu nhất (114 năm), năm 2015, công ty đã thực hiện thoái 100% vốn tại cảng Sơn Trà, 100% vốn tại công ty cổ phần xây dựng và thương mại; giảm tỷ lệ sở hữu vốn từ 60% xuống 36% tại công ty cổ phần Tàu Lai và từ 52,7% vốn điều lệ xuống 45% vốn điều lệ tại công ty cổ phần logistics cảng Đà Nẵng. Do vậy, chỉ tiêu ROE của công ty này năm 2015 đạt 20,59% trong khi năm 2014 chỉ tiêu này chỉ đạt 7,59%.

Kinh doanh cảng biển là lĩnh vực thu lợi nhuận tốt, khi trong năm 2018 tăng trưởng trung bình của toàn hệ thống cảng biển cả nước lên tới 14%. Vì thế trước đây, việc thực hiện IPO (chào bán cổ phiếu lần đầu ra công chúng) của nhiều doanh nghiệp cảng biển hầu như không tìm kiếm được nhà đầu tư chiến lược, nhưng nay đã được nhiều đơn vị quan tâm. Tuy nhiên, các doanh nghiệp cảng

biển được cổ phần hóa cũng cần lựa chọn nhà đầu tư có trách nhiệm, tâm huyết với lĩnh vực mình đầu tư vào, vì như vậy mới hoạch định được kế hoạch phát triển phù hợp, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động sau cổ phần hóa, ổn định tư tưởng, đời sống người lao động.

Kết luận chương 3

Trên cơ sở phân tích thực trạng, đánh giá năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam chương 2, trong chương 3, luận án đã trình bày định hướng phát triển của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam đến năm 2030, cũng như các giải pháp nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam. Những nội dung chính trong chương 3 đó là:

Thứ nhất, trong những năm qua, ngành công nghiệp vận tải biển trên thế giới đã phát triển để đáp ứng những thay đổi về cấu trúc kinh tế, thể chế, quy chế và cách thức vận hành. Hai xu hướng chính đang nổi lên một cách rõ ràng, đặc biệt với những nước đang phát triển đó là không ngừng gia tăng cung cấp nhiên liệu cho phát triển kinh tế toàn cầu, thương mại quốc tế và tăng cường chuyên môn hóa trong lĩnh vực cung ứng dịch vụ vận tải biển

Thứ hai, các nguyên tắc, quan điểm cần quán triệt trong quá trình đề xuất giải pháp nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam đó là: Bảo đảm hạ tầng cảng biển và hạ tầng giao thông kết nối cảng biển thuận tiện và đồng bộ; đột phá đi thẳng vào hiện đại, sớm phấn đấu phát triển lĩnh vực Hàng hải ngang bằng với các nước trong khu vực, góp phần thực hiện thắng lợi chiến lược biển của Đảng và Nhà nước đã đề ra.

Thứ ba, luận án đã đề xuất một hệ thống các giải pháp đồng bộ nhằm nâng cao năng lực tài chính cho các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam bao gồm các nhóm giải pháp về định hướng, nhóm giải pháp tổ chức, quản lý và các nhóm giải pháp cụ thể khác.

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

1. KẾT LUẬN

Trong những năm gần đây mở cửa, hội nhập để phát triển kinh tế là chủ trương, giải pháp quan trọng trong chiến lược phát triển của nhiều quốc gia trên thế giới và Việt Nam. Chính quá trình hội nhập, mở cửa, khu vực hóa và toàn cầu hóa đã đặt ra đòi hỏi các doanh nghiệp phải quan tâm nâng cao năng lực cạnh tranh trong nước và quốc tế. Một trong những yếu tố quan trọng đánh giá năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp là năng lực, hiệu quả hoạt động tài chính. Năng lực cạnh tranh nói chung và năng lực tài chính của doanh nghiệp nói riêng chịu sự ảnh hưởng, tác động của nhiều nhân tố khác nhau.

Vì vậy, việc nghiên cứu lựa chọn mô hình đánh giá đúng năng lực tài chính cũng như đề xuất các giải pháp nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam có ý nghĩa quan trọng cả về lý luận và thực tiễn.

Trên cơ sở tìm hiểu, phân tích về mặt lý luận và khảo sát, đánh giá thực tiễn, luận án đã có được một số kết quả chủ yếu như sau:

1.1. Hệ thống hóa và hoàn thiện cơ sở lý luận về tài chính, năng lực tài chính doanh nghiệp và năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

Bên cạnh đó luận án cũng đã phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển, từ đó xây dựng các nhóm chỉ tiêu đánh giá năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển và đề xuất mô hình nghiên cứu nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

1.2. Đánh giá năng lực tài chính các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam thông qua lựa chọn mẫu 9 doanh nghiệp cảng biển có quy mô lớn và được coi là trọng điểm của từng khu vực Bắc, Trung, Nam; đồng thời luận án cũng sử dụng phần mềm Eview 8.1 để chạy mô hình phân tích các mối quan hệ trong việc nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam. Kết quả nghiên cứu đã chỉ ra mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đến hiệu quả tài chính và tìm ra được cấu trúc vốn hợp lý và khả năng thanh toán tối ưu cho các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

1.3. Luận án đã đề xuất một hệ thống các giải pháp đồng bộ, khả thi nhằm nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

Tóm lại, bằng các phương pháp nghiên cứu và phân tích đánh giá trên các số liệu sơ cấp và thứ cấp, nghiên cứu kế thừa các sản phẩm nghiên cứu của các tác giả đi trước, nghiên cứu các tài liệu của các cảng như báo cáo tài chính, hồ sơ doanh nghiệp của các cảng, cũng như dựa vào kết quả của mô hình hồi quy nghiên cứu nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển, tác giả đã đề xuất các giải pháp nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

Tuy nhiên, tác giả chỉ tập trung nghiên cứu số liệu của các doanh nghiệp cảng biển có quy mô và thị phần hoạt động tương đối lớn, đều là các doanh nghiệp đã được niêm yết cổ phiếu trên Thị trường chứng khoán Việt Nam để đảm bảo rằng số liệu hoàn toàn công khai, minh bạch và đáng tin cậy chứ chưa đề cập đến các doanh nghiệp cảng biển có quy mô nhỏ, chưa được niêm yết cổ phiếu. Có thể nói đây chính là giới hạn của luận án và mở ra một hướng nghiên cứu bổ sung cho các đề tài khoa học tiếp sau.

2. KIẾN NGHỊ

Để nâng cao năng lực tài chính cho các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam, giúp các doanh nghiệp này ổn định về tài chính và hoạt động có hiệu quả, góp phần khẳng định uy tín cũng như nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam với Thế giới, nghiên cứu sinh đề xuất một số nội dung sau:

2.1. Đối với Chính phủ

- Tăng cường công tác quản lý Nhà nước trong quá trình thực hiện quy hoạch phát triển cảng biển, thông qua việc nghiên cứu và áp dụng thực hiện mô hình quản lý cảng phù hợp với điều kiện của Việt Nam như mô hình chủ cảng và tổ chức quản lý cảng theo chính quyền cảng.

- Chính phủ cần phải phát triển hệ thống cảng biển theo một quy hoạch tổng thể và thống nhất trên quy mô cả nước nhằm đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa,

hiện đại hóa đất nước; tạo cơ sở vật chất kỹ thuật để nhanh chóng đưa nước ta hội nhập và đủ sức cạnh tranh trong hoạt động cảng biển với các nước trong khu vực và trên thế giới.

- Để giúp các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam có thể tiếp cận được các nguồn tài chính nhằm mở rộng quy mô hoạt động kinh doanh, Chính phủ phải có các chính sách đa dạng hóa nguồn vốn đầu tư phát triển cảng biển, cụ thể như: Tăng cường thu hút vốn ODA cho các dự án cảng biển, khuyến khích các thành phần kinh tế (khu vực tư nhân cả trong nước và nước ngoài) tham gia đầu tư xây dựng, quản lý và khai thác cảng biển.

- Kinh doanh khai thác cảng biển là một ngành trọng điểm quốc gia, vì thế hoạt động kinh doanh cũng như năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam cũng chịu ảnh hưởng của các yếu tố kinh tế vĩ mô, do đó để các doanh nghiệp cảng biển phát triển bền vững, Nhà nước cần có sự quan tâm, đầu tư, tạo ra một hành lang pháp lý phù hợp cho lĩnh vực vận tải biển nói chung và kinh doanh khai thác cảng biển nói riêng.

2.2. Đối với các doanh nghiệp cảng biển

- Phải tự xây dựng cho mình một cơ cấu vốn hợp lý, sử dụng có hiệu quả đòn bẩy tài chính để vừa tận dụng được nguồn vốn vay một cách khoa học vừa đảm bảo được an toàn tài chính.

- Các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam nên tự xây dựng một hệ thống chỉ tiêu đánh giá năng lực tài chính và định kỳ nên đánh giá lại năng lực tài chính thông qua các chỉ tiêu đã xây dựng. việc này sẽ giúp các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam phát hiện, ngăn ngừa và có biện pháp quản lý rủi ro thích hợp.

Kết quả nghiên cứu của luận án hy vọng sẽ là một gợi ý cho các nhà hoạch định chính sách, các doanh nghiệp cảng biển, đóng góp một ý kiến nhỏ bé vào quá trình quản lý tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam. Tuy nhiên, bên cạnh những kết quả đạt được, luận án không tránh khỏi những thiếu sót trong quá trình phân tích. Tác giả rất mong nhận được sự góp ý của các thầy cô và các đồng nghiệp để luận án ngày càng hoàn thiện hơn.

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

1. Ths. Hoàng Thị Phương Lan - Trường Đại học Hàng hải Việt Nam (2016), “*Hiệp định đối tác kinh tế xuyên Thái Bình Dương (TPP): Những cơ hội và thách thức đối với các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam*”, Tạp chí Giao thông vận tải tháng 7/2016.
2. Hoàng Thị Phương Lan, “*Biện pháp nâng cao năng lực tài chính đối với các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam*”, Đề tài Nghiên cứu khoa học cấp Trường Đại học Hàng hải Việt Nam 2016.
3. PGS.TS. Nguyễn Hồng Vân, NCS. Hoàng Thị Phương Lan, “*Mối quan hệ giữa năng lực tài chính và hiệu quả kỹ thuật của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam - Ứng dụng của mô hình đường bao sản xuất ngẫu nhiên*”, Tạp chí Khoa học - Công nghệ Hàng hải tháng 04/2017.
4. Hoàng Thị Phương Lan, “*Lựa chọn mô hình phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam*”, Đề tài Nghiên cứu khoa học cấp Trường Đại học Hàng hải Việt Nam 2018.
5. Nguyen Hong Van, Hoang Thi Phuong Lan, Nguyen Thi Hoa - Vietnam Maritime University, “*Analysing service quality of public bus on the fixed route of Hanoi – Hai Phong, using the SERVQUAL model*”, Tạp chí Khoa học - Công nghệ Hàng hải tháng 11/2018.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

I. TIẾNG VIỆT

1. Báo cáo của Chính phủ tại kỳ họp thứ 8 Quốc hội khóa XII về tình hình kinh tế - xã hội năm 2010 và kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội năm 2011.
2. Báo cáo nghiên cứu sơ bộ về Dự án xây dựng hạ tầng cảng Lạch Huyện, Hải Phòng, Việt Nam của JICA năm 2010.
3. Bộ luật Hàng hải Việt Nam số 40/2005/QH11 (2005).
4. *Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020*, Nghị quyết số 09 - NQ/TW ngày 09-02-2007 của Hội nghị lần thứ 4 Ban Chấp hành Trung ương Đảng.
5. Chu Thị Thu Thủy và Nguyễn Thanh Huyền, *Phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả tài chính: Nghiên cứu điển hình tại các công ty cổ phần phi tài chính niêm yết trên SGDCK Thành phố Hồ Chí Minh*, Tạp chí Kinh tế Phát triển số 215 tháng 5/2015.
6. Chu Văn Cấp, *Nâng cao sức cạnh tranh của nền kinh tế nước ta trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế (2000)*, NXB Lao động, Hà Nội.
7. *Chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật và đề án lĩnh vực Hàng hải*, Thông báo số 162/TB-BGTVT ngày 21/03/2013, Bộ GTVT.
8. Dương Văn Bạo (2013), *Phát triển bền vững hệ thống cảng biển Việt Nam theo hướng tạo ra giá trị gia tăng cho hàng hóa và nền kinh tế*, Tạp chí Hàng hải Việt Nam, số 1+2/2013.
9. Đặng Công Xường (2007), *Hoàn thiện mô hình quản lý Nhà nước về kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam*, Luận án TS. Khoa học Tổ chức và quản lý vận tải, mã số 62.84.10.01.
10. Định hướng phát triển - Chiến lược đội tàu Việt Nam đến năm 2020, Cục Hàng hải Việt Nam.
13. Đoàn nghiên cứu JICA và TEDI (1998), *Hội thảo về quy hoạch phát triển cảng vùng trọng điểm Miền Trung Việt Nam*.
14. Đỗ Kim Chung (1995), *Các giải pháp huy động và sử dụng có hiệu quả vốn nước ngoài nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế của Việt Nam*, Luận án PTS

khoa học kinh tế, mã số: 5.02.09.

15. Đỗ Thị Mai Thơm, *Nghiên cứu tổ chức kế toán quản trị chi phí và giá thành trong các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam* (2010), Luận án tiến sĩ kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam, Hải Phòng.

16. Đặng Đình Đào, Trần Chí Thiện, Nguyễn Đình Hiền (2013), *Xây dựng và phát triển hệ thống logistics quốc gia theo hướng bền vững ở nước ta*, Nhà xuất bản Lao động - Xã hội.

17. *Hoà nhập và phát triển* (1998), NXB thống kê, Hà nội.

18. Hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2012 của Chính phủ về quản lý cảng biển và luồng Hàng hải, Thông tư số 10/2013/TT-BGTVT ngày 08/5/2013, Bộ Giao thông vận tải.

19. L.Kuzma - K.Misztal - A.Grzalakowski - A.Surowiec; người dịch Trương Văn Thái; hiệu đính Lý Bách Trần, *Kinh tế học cảng biển*, NXB Giao thông vận tải.

20. Nguyễn Huy Hoàng (2013), *Những khó khăn hiện tại về hợp tác nhà nước - tư nhân trong đầu tư cảng biển Việt Nam*, Tạp chí Hàng hải, số 03/2013.

21. Nguyễn Ngọc Huệ (2007), *Quy hoạch cảng biển Việt Nam căn tính khoa học và đồng bộ*, Tạp chí Giao thông vận tải, số 8/2007.

22. Nguyễn Ngọc Huệ (2010), *Quy hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam - Sự kế thừa và phát triển*, Tạp chí Hàng hải Việt Nam, số 04+05/2010.

23. Nguyễn Thị Phương, *Các giải pháp cơ bản hoàn thiện công tác quản lý và khai thác cảng container phục vụ vận tải đa phương thức ở Việt Nam*, Luận án tiến sĩ kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam, Hải Phòng.

24. Nguyễn Thị Thu Hà, *Đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam giai đoạn 2005 – 2020*, Luận án tiến sĩ kinh tế, Trường Đại học Kinh tế Quốc dân

25. Đinh Ngọc Viện, *Nghiên cứu các giải pháp tăng năng lực cạnh tranh của ngành Hàng hải Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế* (2002), Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Nhà nước, Bộ Giao thông vận tải.

26. Đan Đức Hiệp (2010), *Kinh tế Hải Phòng 25 năm đổi mới và phát triển*, Nhà xuất bản Chính trị quốc gia.

27. Đặng Công Xưởng (2015), *Nghiên cứu các luận cứ khoa học nhằm đề xuất các giải pháp giảm thiểu các loại tai nạn trong hoạt động khai thác cảng biển Việt Nam*, Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ.
28. Nguyễn Văn Chương, *Khả năng cạnh tranh của cảng biển trong xu thế phát triển hiện nay*, Tạp chí GTVT 09/2010.
29. Phạm Thị Vân Anh, *Các giải pháp nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp nhỏ và vừa ở Việt Nam hiện nay*, Luận án tiến sĩ kinh tế, Học viện Tài chính 2012.
30. Phạm Văn Giáp (Chủ biên), Nguyễn Ngọc Huệ, Trần Hiếu Nhuệ, Nguyễn Hữu Đầu, Doãn Vĩnh Lộc, Bùi Việt Đông, Nguyễn Minh Quý (2010), *Quy hoạch cảng*, Nhà xuất bản Xây dựng, Hà Nội.
31. *Phê duyệt đề cương Đề án nâng cao hiệu quả và chất lượng quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng Hàng hải*, Văn bản số 449/BGTVT-KHCT ngày 14/01/2013, Bộ GTVT.
32. *Phê duyệt quy hoạch chi tiết 6 nhóm cảng biển đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*, Quyết định của Bộ trưởng Bộ GTVT ngày 03/8/2011.
33. *Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030*, Quyết định 1037/QĐ-TTg ngày 24/06/2014 của Thủ tướng Chính phủ.
34. Phùng Văn Thành, Dương Văn Phúc (1984), *Giáo trình quy hoạch cảng*, Trường Đại học Xây dựng Hà Nội.
35. *Quản lý cảng biển và luồng Hàng hải*, Nghị định số 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2012.
36. Quan Minh Nhựt và Lý Thị Phương Thảo, *Phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động của các doanh nghiệp bất động sản đang niêm yết trên Thị trường chứng khoán Việt Nam*, Tạp chí khoa học Trường Đại học Cần Thơ số 33 năm 2014.
37. *Quy hoạch hệ thống cảng biển đến năm 2020 (2005)*, Cục Hàng hải Việt Nam.
38. *Quy hoạch phát triển đội tàu vận tải biển Việt Nam đến năm 2020*, Bộ Giao

thông vận tải, Cục Hàng hải Việt Nam.

39. *Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường biển Việt Nam đến 2020 dự báo đến 2030*, Cục Hàng hải Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải.

40. Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2007), *Nghiên cứu khai thác nguồn vốn đầu tư để hiện đại hóa đội tàu biển Việt Nam giai đoạn đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020*.

41. Bùi Bá Khiêm, *Tạo vốn đầu tư khai thác cảng biển Việt Nam*, Nhà xuất bản Đại học Kinh tế quốc dân 2013.

42. Dương Văn Báo (2014), *Giao nhận vận tải quốc tế*, Nhà xuất bản Hàng hải, Hải Phòng.

43. Trần Sỹ Lâm, *Mô hình vận tải đa phương thức, mắt xích Biển – Bộ Việt Nam trong quá trình hội nhập các quốc gia ASEAN*, Luận án tiến sĩ kinh tế.

44. Đặng Công Xương (2014), *Kinh doanh dịch vụ vận tải biển*, Nhà xuất bản Hàng hải, Hải Phòng.

45. Lưu Thị Hương (2002), *Giáo trình Tài chính doanh nghiệp*, Nhà xuất bản Giáo dục, Hà nội.

46. Lưu Thị Hương, Vũ Duy Hào (2009), *Quản trị tài chính*, Trường Đại học Kinh tế Quốc dân.

47. Nguyễn Hữu Hùng (2014), *Kinh tế vận chuyển đường biển*, Nhà xuất bản Hàng hải, Hải Phòng.

48. Vũ Trụ Phi, *Tài chính doanh nghiệp vận tải biển*, Nhà xuất bản Giao thông vận tải Hà nội – năm 2003.

49. Trần Hoàng Hải, *Quan điểm chủ trương của Đảng, Nhà nước ta về phát triển cảng biển quốc gia*, Đề tài NCKH cấp trường Đại học Hàng hải 2016.

50. *Văn kiện Hội nghị thường niên 2013 (21/09/2013)*, Hiệp hội cảng biển Việt Nam (VPA).

51. Viện Chiến lược và Phát triển GTVT (11/1999) – *Những kinh nghiệm phát triển cảng trên thế giới theo nhiều chương trình tham gia của khu vực công cộng/tư nhân* – Tài liệu Hội thảo GTVT lần thứ 8.

52. Viện Chiến lược và Phát triển GTVT (7/1999) – *Những kinh nghiệm phát triển cảng biển của Nhật Bản* – Tài liệu Hội thảo GTVT lần thứ 5.
53. Việt Nam gia nhập ASEAN - *Hợp tác phát triển Phòng thương mại và Công nghiệp Việt Nam VCCI (1997)*, NXB Hà Nội.
54. *Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020*, Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/1/2012 của Hội nghị lần thứ 4 Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI.
55. *Vụ kết cấu hạ tầng và Đô thị – Bộ Kế hoạch đầu tư (2009)*, *Giải pháp nâng cao hiệu quả đầu tư cảng biển*, Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ, Hà Nội.
56. Cơ quan hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JCCA) và Bộ GTVT Việt Nam (5/2020), *Nghiên cứu toàn diện và phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải*.
57. *Công bố Danh mục phân loại cảng biển Việt Nam*, Quyết định số 16/2008/QĐ-TTG ngày 28/01/2008 của Thủ tướng Chính phủ.
58. Trịnh Thế Cường, *Nâng cao hiệu quả quản lý cảng biển Việt Nam*, Tạp chí Kinh tế biển 2014.
59. Phan Thị Hằng Nga, *Năng lực tài chính của các NHTM Việt Nam*, Luận án tiến sĩ kinh tế, Trường Đại học Ngân hàng Thành phố Hồ Chí Minh, 2013.
60. *Điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển*, Nghị định số 37/2017/NĐ - CP ngày 04 tháng 4 năm 2017.
61. *Luật doanh nghiệp 2014*, Quốc hội số 68/2014/QH13 ngày 26 tháng 11 năm 2014.
62. *Bộ Luật Hàng hải Việt Nam*, Quốc hội Luật số 95/2015/QH13 ngày 25 tháng 11 năm 2015.
63. *Từ điển Bách khoa Việt Nam*, Viện Từ điển học và Bách khoa thư Việt Nam 1995.

II. TIẾNG ANH

64. Free Trade Zone and Port Hinterland Development (ESCAP, 2005).
65. Hollis Chanery (1995), Handbook of development Economic, Harvard University , USA, pp. 150 – 152.
66. John Langford(2006), Logistics: Principles and Applications, McGraw-Hill Professional, USA.
67. S.Islam and T.L.Olsen-University Auckland, New Zealand (2011), “Factors affecting seaport capacity”, 19th International Congress on Modelling and Simulation, Perth, Australia.
68. United Nation (2010), Review of maritime transport 2010.
69. Vinamarine (2008), Draft Plan for Port Administration & Management in Vietnam.
70. Sibel Bayar, Aydin, Alkan – Khoa Vận tải biển trường đại học Istanbul – Thổ Nhĩ Kỳ (2011), The impact of seaport investment on regional economics and development, International Journal of Business and Management, No2, Vol3.
71. Hai Tran, Stephen Cahoon, Shu-Ling Chen Đại học Hàng hải Australia (2011), A quality management Framework for Seaport in their Supply chains in the 21st Century, The Asian Journal of Shipping and Logistics, Vol 27, No 3, 2011.
72. S.Islam và T.L.Olsen – Đại học Auckland, New Zealand (2011), Factors affecting seaport capacity, 19th International Conger on Modelling and Simulation, Perth, Australia.
73. <https://www.worldbank.org>

PHỤ LỤC

Phụ lục 1. Tỷ suất nợ và tỷ suất tự tài trợ của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Bắc trong giai đoạn 2008 - 2018

Cảng	Năm	Nợ phải trả (triệu đồng)	Vốn chủ sở hữu (triệu đồng)	Tỷ suất nợ (%)	Tỷ suất tự tài trợ (%)
Hải Phòng	2008	903.426	838.929	51,85	48,15
	2009	1.061.000	890.935	54,36	45,64
	2010	1.050.495	994.786	52,28	47,72
	2011	1.127.950	1.034.781	52,15	47,85
	2012	959.837	1.111.681	46,33	53,67
	2013	1.024.619	1.518.706	46,93	53,07
	2014	1.184.518	3.431.567	25,20	74,80
	2015	1.519.794	4.282.309	29,33	70,67
	2016	1.281.065	3.847.589	24,98	75,02
	2017	1.228.685	4.007.251	23,47	76,53
2018	1.367.277	4.100.385	25,01	74,99	
Cái Lân	2008	91.144	167.222	34,09	65,91
	2009	94.0967	184.041	31,10	68,90
	2010	95.162	314.838	13,80	86,20
	2011	1.392.692	308.649	67,48	32,52
	2012	2.353.596	341.438	75,75	24,25
	2013	2.480.766	219.785	82,88	17,12
	2014	123.346	91.856	57,32	42,68
	2015	120.286	-62.860	209,46	-
	2016	119.413	-64.164	216,14	-
	2017	88.902	-29.401	149,41	-
2018	90.918	-28.574	145,83	-	
Đình Vũ	2008	116.647	215.441	35,13	64,87
	2009	161.812	299.216	35,10	64,90

	2010	110.775	393.424	21,97	78,03
	2011	253.283	445.808	36,23	63,77
	2012	242.695	546.586	30,75	69,25
	2013	206.067	718.572	22,29	77,71
	2014	173.911	803.110	17,80	82,20
	2015	176.106	939.171	15,79	84,21
	2016	156.258	913.477	14,61	85,39
	2017	119.716	977.774	10,91	89,09
	2018	101.797	1.066.014	8,72	91,28

Phụ lục 2. Tỷ suất nợ và tỷ suất tự tài trợ của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung trong giai đoạn 2008 – 2018

Cảng	Năm	Nợ phải trả (triệu đồng)	Vốn chủ sở hữu (triệu đồng)	Tỷ suất nợ (%)	Tỷ suất tự tài trợ (%)
Nha Trang	2008	8.138	79.439	9,29	90,71
	2009	9.031	87.611	9,34	90,66
	2010	9.924	94.745	9,48	90,52
	2011	7.331	97.683	6,98	93,02
	2012	6.945	98.834	6,57	93,43
	2013	7.354	174.022	4,05	95,95
	2014	8.290	254.246	3,16	96,84
	2015	23.116	242.792	8,69	91,31
	2016	8.887	252.587	3,40	96,60
	2017	6.884	247.117	2,71	97,29
2018	7.737	228.812	3,27	96,73	
Quy Nhơn	2008	56.366	169.671	24,94	75,06
	2009	59.332	177.383	25,06	75,06
	2010	34.490	188.848	15,44	84,56
	2011	36.864	197.701	15,72	84,28
	2012	70.190	199.852	25,99	74,01

	2013	62.272	406.705	13,28	86,72
	2014	34.566	442.501	7,25	92,75
	2015	44.313	491.410	8,27	91,73
	2016	71.067	469.914	13,14	86,86
	2017	51.661	530.920	8,87	91,13
	2018	86.229	559.858	13,35	86,65
Đà Nẵng	2008	177.199	192.357	47,95	52,05
	2009	185.346	210.419	46,83	53,17
	2010	203.676	219.530	48,13	51,87
	2011	244.817	234.572	51,07	48,93
	2012	231.856	238.809	49,26	50,74
	2013	257.507	488.917	34,50	65,50
	2014	276.086	734.938	27,31	72,69
	2015	177.618	816.053	17,87	82,13
	2016	225.689	819.598	21,59	78,41
	2017	416.123	870.501	32,34	67,66
	2018	379.243	1.225.163	23,64	76,36

Phụ lục 3. Tỷ suất nợ và tỷ suất tự tài trợ của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Nam trong giai đoạn 2008 – 2018

Cảng	Năm	Nợ phải trả (triệu đồng)	Vốn chủ sở hữu (triệu đồng)	Tỷ suất nợ (%)	Tỷ suất tự tài trợ (%)
Sài Gòn	2008	1.182.851	867.192	57,70	42,30
	2009	1.360.278	886.703	60,54	39,46
	2010	1.478.563	955.562	60,74	39,26
	2011	1.772.870	1.159.454	60,46	39,54
	2012	1.648.791	1.042.804	58,47	41,53
	2013	1.792.842	2.166.692	45,28	54,72

	2014	1.865.028	2.208.949	45,78	54,22
	2015	1.888.220	1.305.841	59,12	40,88
	2016	2.051.495	1.390.691	59,60	40,40
	2017	1.258.029	1.756.031	59,97	40,03
	2018	2.720.465	1.864.505	59,33	40,67
Đồng Nai	2008	23.459	154.310	21,50	78,50
	2009	20.325	168.245	23,73	76,27
	2010	60.020	220.262	21,41	78,59
	2011	46.238	231.032	16,68	83,32
	2012	82.594	253.240	24,59	75,41
	2013	92.758	279.946	24,89	75,11
	2014	180.823	313.039	36,61	63,39
	2015	308.811	334.948	47,97	52,03
	2016	358.707	373.418	49,00	51,00
	2017	428.162	417.165	50,65	49,35
	2018	376.790	469.197	44,54	55,46
Cát Lái	2008	200.814	141.993	58,58	41,42
	2009	265.286	139.733	65,50	34,50
	2010	225.502	194.030	53,75	46,25
	2011	208.301	324.431	39,10	60,90
	2012	157.843	326.815	32,57	67,43
	2013	140.808	374.391	27,33	72,67
	2014	130.902	390.716	25,10	74,90
	2015	160.954	556.638	22,43	77,57
	2016	97.720	576.124	14,50	85,50
	2017	20.120	594.041	3,28	96,72
	2018	20.395	601.526	3,28	96,72

Phụ lục 4. Tỷ lệ hàng tồn kho so với tổng tài sản của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Bắc trong giai đoạn 2008 - 2018

Đơn vị tính: %

Cảng	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Hải Phòng	1,43	1,32	1,31	1,31	1,33	1,34	0,71	0,76	0,68	0,80	0,90
Cái Lân	0,00	0,00	0,00	0,01	0,11	0,14	0,04	0,71	0,61	1,69	0,62
Đình Vũ	0,17	0,89	0,90	1,07	1,20	1,18	1,19	0,85	0,82	0,79	0,83
Bình quân	0,53	0,74	0,74	0,80	0,88	0,89	0,65	0,77	0,70	1,09	0,78

Phụ lục 5. Tỷ lệ hàng tồn kho so với tổng tài sản của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung trong giai đoạn 2008 - 2018

Đơn vị tính: %

Cảng	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Nha Trang	0,18	0,19	0,19	0,46	0,49	0,19	0,06	0,00	0,00	0,00	0,00
Quy Nhơn	0,91	0,80	1,10	1,40	1,92	0,73	1,32	1,16	1,24	2,96	1,36
Đà Nẵng	1,63	1,93	1,17	1,14	0,82	0,42	1,10	0,98	0,73	0,87	0,61
Bình quân	0,91	0,97	0,82	1,00	1,08	0,45	0,83	0,71	0,66	1,28	0,98

Phụ lục 6. Tỷ lệ hàng tồn kho so với tổng tài sản của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Nam trong giai đoạn 2008 - 2018

Đơn vị tính: %

Cảng	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Sài Gòn	1,72	1,77	1,70	1,34	0,89	0,55	0,36	0,43	1,02	1,17	1,04
Đồng Nai	0,05	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	0,07	0,07	0,02	0,06	0,04
Cát Lái	0,02	0,00	0,00	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Bình quân	0,60	0,6	0,57	0,48	0,31	0,19	0,14	0,17	0,36	0,41	0,54

Phụ lục 7. Tài sản dài hạn so với tổng tài sản của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Bắc trong giai đoạn 2008 - 2018

Đơn vị tính: %

Cảng	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Hải Phòng	71,77	72,16	71,53	75,88	71,89	66,74	76,97	65,48	63,34	60,18	57,57
Cái Lân	55,26	54,31	67,26	56,93	84,72	86,72	92,04	72,65	69,34	58,33	55,32
Đình Vũ	74,74	57,20	46,04	27,78	53,39	56,65	55,46	39,81	43,23	35,89	39,51
Bình quân	67,26	61,22	61,61	53,53	70,00	70,03	74,82	59,31	58,64	51,47	50,80

**Phụ lục 8. Tài sản dài hạn so với tổng tài sản của nhóm các doanh nghiệp
cảng biển Miền Trung trong giai đoạn 2008 - 2018**

Đơn vị tính: %

Cảng	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Nha Trang	56,54	54,85	55,65	62,05	60,26	78,51	81,40	75,38	75,64	77,39	72,57
Quy Nhơn	50,89	51,15	58,19	68,67	55,20	73,67	65,32	70,01	70,03	83,86	51,19
Đà Nẵng	96,06	73,41	83,86	74,05	61,73	67,35	66,40	51,65	49,29	23,23	71,85
Bình quân	67,83	59,80	65,90	68,26	59,06	73,18	71,04	65,68	64,99	61,49	65,20

**Phụ lục 9. Tài sản dài hạn so với tổng tài sản của nhóm các doanh nghiệp
cảng biển Miền Nam trong giai đoạn 2008 - 2018**

Đơn vị tính: %

Cảng	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Sài Gòn	85,20	84,13	84,42	87,43	86,81	90,56	91,24	85,12	78,02	70,50	70,47
Đồng Nai	65,86	83,73	73,18	86,31	75,25	82,13	76,43	82,21	77,79	71,17	72,35
Cát Lái	83,62	95,50	88,90	79,76	95,13	88,81	90,47	66,71	64,73	50,62	64,33
Bình quân	78,23	87,79	82,16	84,50	85,73	87,17	86,05	78,01	73,51	64,10	69,05

**Phụ lục 10. Khả năng thanh toán của nhóm các doanh nghiệp cảng biển
Miền Bắc trong giai đoạn 2008 – 2018**

	Chỉ tiêu	Hệ số thanh	Hệ số thanh	Hệ số thanh
		toán ngắn hạn (lần)	toán nhanh (lần)	toán tức thời (lần)
Cảng Hải Phòng	Năm 2008	1,54	1,46	0,99
	Năm 2009	1,54	1,46	0,98
	Năm 2010	1,54	1,47	1,01
	Năm 2011	1,30	1,23	0,70
	Năm 2012	1,72	1,64	1,10
	Năm 2013	1,32	1,27	0,90
	Năm 2014	2,26	2,19	1,71
	Năm 2015	2,54	2,48	1,94
	Năm 2016	3,73	3,66	3,07
	Năm 2017	4,18	4,10	3,37
Năm 2018	3,56	3,48	2,99	

Cảng Cái Lân	Năm 2008	1,45	1,45	1,41
	Năm 2009	1,60	1,60	1,52
	Năm 2010	3,92	3,92	3,80
	Năm 2011	4,46	4,46	4,07
	Năm 2012	0,84	0,83	0,72
	Năm 2013	0,76	0,75	0,69
	Năm 2014	1,10	1,09	0,40
	Năm 2015	1,02	0,99	0,10
	Năm 2016	0,99	0,97	0,29
	Năm 2017	1,06	1,01	0,14
Cảng Đình Vũ	Năm 2018	1,01	1,00	0,13
	Năm 2008	1,51	1,50	0,80
	Năm 2009	2,82	2,76	1,92
	Năm 2010	5,40	5,31	3,70
	Năm 2011	3,74	3,69	2,29
	Năm 2012	2,98	2,91	2,13
	Năm 2013	5,06	4,92	4,05
	Năm 2014	5,24	5,10	4,27
	Năm 2015	5,80	5,71	4,84
	Năm 2016	4,64	4,57	4,05
Năm 2017	5,88	5,80	5,15	
Năm 2018	6,94	6,84	5,89	

***Phụ lục 11. Khả năng thanh toán của nhóm các doanh nghiệp cảng biển
Miền Trung trong giai đoạn 2008 - 2017***

	Chỉ tiêu	Hệ số thanh toán ngắn hạn (lần)	Hệ số thanh toán nhanh (lần)	Hệ số thanh toán tức thời (lần)
Cảng Nha Trang	Năm 2008	5,00	4,98	4,12
	Năm 2009	5,17	5,14	4,30
	Năm 2010	5,00	4,98	4,13
	Năm 2011	5,99	5,92	5,55
	Năm 2012	6,71	6,62	5,93
	Năm 2013	7,30	7,24	6,56
	Năm 2014	5,89	5,87	4,97
	Năm 2015	2,83	2,83	2,43

	Năm 2016	7,17	7,17	5,64
	Năm 2017	8,34	8,34	6,91
	Năm 2018	8,53	8,53	8,20
Cảng Quy Nhơn	Năm 2008	1,98	1,94	1,31
	Năm 2009	1,95	1,92	1,31
	Năm 2010	2,75	2,68	1,67
	Năm 2011	2,06	1,84	0,83
	Năm 2012	1,72	1,65	0,92
	Năm 2013	1,98	1,93	0,76
	Năm 2014	4,79	4,60	2,37
	Năm 2015	3,63	3,49	1,50
	Năm 2016	2,49	2,39	1,06
	Năm 2017	6,93	6,78	4,03
	Năm 2018	3,66	3,56	1,66
Cảng Đà Nẵng	Năm 2008	1,53	1,44	0,92
	Năm 2009	1,50	1,39	0,82
	Năm 2010	1,50	1,39	0,84
	Năm 2011	1,72	1,64	1,07
	Năm 2012	2,09	2,04	1,55
	Năm 2013	1,73	1,70	0,95
	Năm 2014	1,84	1,78	1,41
	Năm 2015	4,86	4,76	3,94
	Năm 2016	3,52	3,46	2,63
	Năm 2017	1,30	1,25	0,81
	Năm 2018	2,69	2,63	2,08

Phụ lục 12. Khả năng thanh toán của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Nam trong giai đoạn 2008 – 2018

Chỉ tiêu		Hệ số thanh toán ngắn hạn (lần)	Hệ số thanh toán nhanh (lần)	Hệ số thanh toán tức thời (lần)
Cảng Sài Gòn	Năm 2008	0,95	0,84	0,54
	Năm 2009	0,97	0,86	0,58
	Năm 2010	0,95	0,85	0,55
	Năm 2011	0,79	0,70	0,42

	Năm 2012	0,78	0,73	0,48
	Năm 2013	1,40	1,31	0,49
	Năm 2014	1,11	1,06	0,52
	Năm 2015	1,13	1,09	0,59
	Năm 2016	1,18	1,12	0,71
	Năm 2017	1,03	0,99	0,82
	Năm 2018	1,02	0,98	0,78
Cảng Đồng Nai	Năm 2008	2,86	2,86	2,33
	Năm 2009	1,77	1,76	1,20
	Năm 2010	2,60	2,60	2,02
	Năm 2011	1,45	1,45	0,72
	Năm 2012	1,10	1,10	0,42
	Năm 2013	1,00	1,00	0,40
	Năm 2014	1,47	1,46	0,77
	Năm 2015	0,91	0,90	0,50
	Năm 2016	0,90	0,90	0,56
	Năm 2017	1,01	1,01	0,74
	Năm 2018	1,22	1,21	0,78
Cảng Cát Lái	Năm 2008	0,71	0,70	0,09
	Năm 2009	0,21	0,21	0,20
	Năm 2010	1,00	1,00	0,90
	Năm 2011	1,53	1,52	1,39
	Năm 2012	0,41	0,41	0,16
	Năm 2013	0,92	0,92	0,60
	Năm 2014	0,69	0,69	0,29
	Năm 2015	2,72	2,72	2,12
	Năm 2016	4,77	4,77	4,03
	Năm 2017	15,07	15,07	10,25
	Năm 2018	13,25	13,25	9,71

**Phụ lục 13. Chỉ tiêu ROA của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Bắc
trong giai đoạn 2008 – 2018**

Đơn vị tính: %

Cảng	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Hải Phòng	7,70	7,59	2,48	2,88	5,06	4,21	4,26	10,95	11,67	9,21	9,44
Cái Lân	10,89	-1,07	-0,90	-0,62	-2,10	-8,13	-62,43	-269,42	-2,36	1,74	1,33
Đình Vũ	12,33	18,41	28,08	21,69	23,83	21,30	23,35	25,20	26,81	26,19	24,64
Bình quân	10,31	8,31	9,89	7,98	8,93	5,79	-11,61	-77,75	12,04	12,38	11,80

**Phụ lục 14. Chỉ tiêu ROA của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung
trong giai đoạn 2008 - 2018**

Đơn vị tính: %

Cảng	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Nha Trang	0,62	0,64	0,63	1,79	2,12	0,41	-1,84	0,84	0,98	0,71	-3,64
Quy Nhơn	4,63	4,65	5,25	5,97	5,69	0,56	7,50	15,32	11,41	12,70	15,04
Đà Nẵng	2,03	1,98	2,04	2,34	3,45	7,89	5,52	13,20	12,21	10,24	9,23
Bình quân	2,43	2,43	2,64	3,37	3,76	2,95	3,73	9,79	8,20	7,88	6,87

**Phụ lục 15. Chỉ tiêu ROA của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Nam
trong giai đoạn 2008 - 2018**

Đơn vị tính: %

Cảng	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Sài Gòn	1,51	1,59	1,59	1,77	1,77	0,96	1,29	1,54	0,78	9,82	4,09
Đồng Nai	16,7	14,02	11,51	13,23	13,25	12,04	9,64	7,92	9,01	9,05	13,13
Cát Lái	-0,10	11,12	10,77	9,52	13,66	15,96	14,66	10,91	12,07	13,56	13,87
Bình quân	6,04	8,91	7,96	8,17	9,56	9,66	8,53	6,79	7,29	10,81	10,36

**Phụ lục 16. Chỉ tiêu ROE của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Bắc
trong giai đoạn 2008 – 2018**

Đơn vị tính: %

Cảng	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Hải Phòng	15,98	16,63	5,19	6,02	9,44	5,50	5,70	15,50	15,56	12,03	12,59
Cái Lân	17,41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-2,89
Đình Vũ	19,01	28,36	35,99	34,01	34,41	27,41	28,40	29,93	31,40	29,40	26,99
Bình quân	17,47	14,41	13,07	11,95	8,23	-25,94	-37,39	97,18	16,33	12,64	12,23

**Phụ lục 17. Chỉ tiêu ROE của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung
trong giai đoạn 2008 - 2018**

Đơn vị tính: %

Cảng	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Nha Trang	0,68	0,71	0,70	1,93	2,27	0,43	-1,90	0,92	1,01	0,73	-3,76
Quy Nhơn	6,16	6,20	6,21	7,08	7,69	0,64	8,09	16,71	13,13	13,94	17,36
Đà Nẵng	3,90	3,73	3,93	4,77	6,81	12,05	7,59	16,08	15,57	15,13	12,09
Bình quân	3,58	3,55	3,61	4,59	5,59	4,37	4,59	11,23	9,90	9,93	8,56

**Phụ lục 18. Chỉ tiêu ROE của nhóm các doanh nghiệp cảng biển Miền Nam
trong giai đoạn 2008 - 2018**

Đơn vị tính: %

Cảng	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Sài Gòn	3,57	4,02	4,05	4,48	4,80	1,76	2,38	3,78	1,93	24,54	10,05
Đồng Nai	21,29	18,38	14,65	15,88	17,58	16,03	15,22	15,22	17,67	18,34	23,68
Cát Lái	-0,23	32,22	23,29	15,63	20,26	21,97	19,57	14,06	14,12	14,02	14,34
Bình quân	8,21	18,20	14,00	12,00	14,21	13,25	12,39	11,02	11,24	18,96	16,02

Phụ lục 19. Chênh lệch giữa tỷ suất nợ tối ưu và tỷ suất nợ thực tế của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Trung bình	Xếp hạng
Hải Phòng	23.15	20.64	23.64	22.85	28.67	28.07	49.34	48.81	50.02	51.53	49.99	36.06	2
Cái Lân	40.91	43.90	61.20	7.52	0.75	7.88	17.68	134.46	141.14	74.41	70.83	54.61	7
Đình Vũ	39.87	39.90	53.03	38.77	44.25	52.71	57.20	59.21	60.39	64.09	66.28	52.34	6
Nha Trang	65.71	65.66	65.52	68.02	68.43	70.95	71.84	66.31	71.60	72.29	71.73	68.91	9
Quy Nhơn	50.06	49.94	59.56	59.28	49.01	61.72	67.75	66.73	61.86	66.13	61.65	59.43	8
Đà Nẵng	27.05	28.17	26.87	23.93	25.74	40.50	47.69	57.13	53.41	42.66	51.36	38.59	3
Sài Gòn	17.30	14.46	14.26	14.54	16.53	29.72	29.22	15.88	15.40	15.03	15.67	18.00	1
Đồng Nai	53.50	51.27	53.59	58.32	50.41	50.11	38.39	27.03	26.00	24.35	30.46	42.13	4
Cát Lái	16.42	9.50	21.25	35.90	42.43	47.67	49.90	52.57	60.50	71.72	71.72	43.60	5

Nguồn: Tính toán của tác giả

Phụ lục 20. Chênh lệch giữa KNTTNH tối ưu và KNTTNH thực tế của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Trung bình	Xếp hạng
Hải Phòng	2.46	2.46	2.46	2.70	2.28	2.68	2.39	1.45	0.27	0.18	0.44	1.80	3
Cái Lân	2.55	2.40	0.08	0.46	3.16	3.24	2.90	2.98	3.01	2.94	2.99	2.43	6
Đình Vũ	2.49	1.18	1.40	0.26	1.02	1.06	1.24	1.80	0.64	1.88	2.94	1.44	1
Nha Trang	1.00	1.17	1.00	1.99	2.71	3.30	1.89	1.17	3.17	4.34	4.53	2.39	5
Quy Nhơn	2.02	2.05	1.25	1.94	2.28	2.02	0.79	0.37	1.51	2.93	0.34	1.59	2
Đà Nẵng	2.47	2.50	2.50	2.28	1.91	2.27	2.16	0.86	0.48	2.70	1.31	1.95	4
Sài Gòn	3.05	3.03	3.05	3.21	3.22	2.60	2.89	2.87	2.82	2.97	2.98	2.97	8
Đồng Nai	1.14	2.23	1.40	2.55	2.90	3.00	2.53	3.09	3.10	2.99	2.78	2.52	7
Cát Lái	3.29	3.79	3.00	2.47	3.59	3.08	3.31	1.28	0.77	11.07	9.25	4.08	9

Phụ lục 21. Kết quả kiểm định giả thuyết nghiên cứu

21.1. Bảng ma trận tương quan giữa các biến độc lập với chỉ tiêu ROA

Correlation Probability	ROA	TSN	LNTTS	TTTSDH	NAM_HD	BAC	TRUNG	TTGPD	KNTTNH
ROA	1.000000 -----								
TSN	-0.736597 0.0000	1.000000 -----							
LNTTS	0.188776 0.0881	0.206362 0.0510	1.000000 -----						
TTTSDH	0.548751 0.0000	-0.637411 0.0000	-0.201709 0.0566	1.000000 -----					
NAM_HD	0.703242 0.0510	0.002645 0.9803	0.672571 0.0000	-0.138090 0.1943	1.000000 -----				
BAC	0.144515 0.1742	-0.080088 0.4530	0.236258 0.0250	0.196287 0.0637	0.012822 0.9045	1.000000 -----			
TRUNG	0.148001	-0.225518	-0.415845	0.274890	-0.060261	-0.500000	1.000000		

	0.1639	0.0326	0.0000	0.0087	0.5726	0.0000	-----		
TTGPD	0.453560	-0.145645	0.070580	0.158050	0.025891	-1.49E-17	2.48E-18	1.000000	
	0.0000	0.1708	0.5086	0.1368	0.8086	1.0000	1.0000	-----	
KNTTNH	0.250105	-0.156850	-0.063989	0.448292	-0.103931	0.177269	0.117421	-0.025039	1.000000
	0.0174	0.1398	0.5491	0.0000	0.3296	0.0946	0.2704	0.8148	-----

21.2. Bảng ma trận tương quan giữa các biến độc lập với chỉ tiêu ROE

Correlation Probability	ROE	TSN	LNTA	TTTSDH	NAM_HD	BAC	TRUNG	TTGPD	KNTTNH
ROE	1.000000								

TSN	-0.656843	1.000000							
	0.0000	-----							
LNTA	0.180557	0.206362	1.000000						
	0.0865	0.0510	-----						
TTTSDH	0.593881	-0.637411	-0.201709	1.000000					
	0.0000	0.0000	0.0566	-----					
NAM_HD	0.132646	0.002645	0.672571	-0.138090	1.000000				

	0.2126	0.9803	0.0000	0.1943	-----				
BAC	0.225942	-0.080088	0.236258	0.196287	0.012822	1.000000			
	0.0323	0.4530	0.0250	0.0637	0.9045	-----			
TRUNG	0.097315	-0.225518	-0.415845	0.274890	-0.060261	-0.500000	1.000000		
	0.3615	0.0326	0.0000	0.0087	0.5726	0.0000	-----		
TTGPD	0.499592	-0.145645	0.070580	0.158050	0.025891	-1.49E-17	2.48E-18	1.000000	
	0.0000	0.1708	0.5086	0.1368	0.8086	1.0000	1.0000	-----	
KNTTNH	0.463873	-0.156850	-0.063989	0.448292	-0.103931	0.177269	0.117421	-0.025039	1.000000
	0.0000	0.1398	0.5491	0.0000	0.3296	0.0946	0.2704	0.8148	-----
