

**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**

**TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ**

**Ngành: Tổ chức và Quản lý vận tải; mã số: 9840103**

**Chuyên ngành: Tổ chức và Quản lý vận tải**

**HẢI PHÒNG - 2019**

Công trình được hoàn thành tại Trường Đại học Hàng hải Việt Nam.

Người hướng dẫn khoa học: 1. PGS.TS. Đinh Ngọc Viện

2. PGS.TS. Nguyễn Hồng Vân

Phản biện 1: PGS.TS. Trần Sỹ Lâm

Trường Đại học Ngoại thương

Phản biện 2: PGS.TS. Nguyễn Thái Sơn

Trường Đại học Hải Phòng

Phản biện 3: PGS.TS. Đặng Công Xưởng

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Luận án sẽ được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận án tiến sĩ cấp Trường họp tại Trường Đại học Hàng hải Việt Nam vào hồi

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

## 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**

- 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 nghiên cứu nâng cao năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam, điểm tối ưu của các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả tài chính.

Trên cơ sở đó đề xuất bảng xếp hạng năng lực tài chính và các giải pháp nâng cao năng lực tài chính cho các 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.

+ Mẫu nghiên cứu:

- Các doanh nghiệp cảng biển Miền Bắc gồm: 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).

- Các doanh nghiệp cảng biển Miền Trung 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).

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

### **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:*

- 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). Luận án tiến sĩ của tác giả Đặng Công Xương (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]. 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. Báo cáo chuyên ngành: “Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải ở Việt Nam. 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”. 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”.

*\* 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.

- Cuốn sách: “Kinh tế học cảng biển” của tác giả L.Kuzma - K.Misztal – A.Grzalakowski – A. Surowiec 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. 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. Bài báo: “A quality management Framework for Seaport in their Supply chains in the 21<sup>st</sup> 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

### **4. 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.

## **5. Phương pháp nghiên cứu của đề tài**

### **- 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”.

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.

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

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.

### **1.1.3. Năng lực tài chính doanh nghiệp cảng biển**

#### *1.1.3.1. Khái niệm cảng biển*

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

#### *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/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: 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.

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

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**

- Tối đa hóa giá trị và đạt được mục tiêu tăng trưởng của cảng biển
- Tăng cường khả năng đối phó với những biến động của nền kinh tế
- Nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp cảng biển

### 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 các 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.

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

- **Nhóm chỉ tiêu phản ánh cơ cấu vốn:** Tổng nguồn vốn, tỷ suất nợ, tỷ suất tự tài trợ, tỷ lệ hàng tồn kho so với tổng tài sản, tỷ trọng tài sản dài hạn so với tổng tài sản.

- **Nhóm chỉ tiêu phản ánh khả năng thanh toán:** Khả năng thanh toán ngắn hạn, khả năng thanh toán nhanh, khả năng thanh toán tức thời.

- **Nhóm chỉ tiêu đánh giá khả năng sinh lời:** Tỷ suất sinh lời trên tổng tài sản (ROA), tỷ suất sinh lời của vốn chủ sở hữu (ROE).

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

Luận án xây dựng hai mô hình hồi quy tuyến tính:

Mô hình 1 thể hiện mối quan hệ giữa hiệu quả tài chính của doanh nghiệp với cấu trúc vốn:

$$y_{i,t} = \beta_{10} + \beta_{11}x_{i,t} + \beta_{12}x_{i,t}^2 + \alpha_{1n}Z_{n/i,t} + \varepsilon_{i,t} \quad (1.1)$$

*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);  $\beta_{10}$ : hệ số chặn; biến độc lập  $x_{i,t}$  là tỷ suất nợ, đại diện cho quy mô vốn.  $\alpha_{1n}$ : 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).

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

$$y_{i,t} = \beta_{20} + \beta_{21}x'_{i,t} + \beta_{22}x''_{i,t} + \alpha_{2n}Z_{n/i,t} + \varepsilon_{i,t} \quad (1.2)$$

*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);  $\beta_{20}$ : hệ số chặn;  $x'_{i,t}$ : khả năng thanh toán ngắn hạn,  $x''_{i,t}$ : khả năng thanh toán ngắn hạn bình phương;  $\alpha_{2n}$ : 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).

## **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 của 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.

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 km<sup>2</sup> 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.

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.

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

##### **- Nhóm cảng Miền Bắc**

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 quá 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 (tính 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.

#### **- 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).

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.

#### **- Nhóm cảng Miền Nam**

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.

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.

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.

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 chuyên 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 chuyển hàng hóa Việt Lào, doanh nghiệp đang nghiên cứu nắm bắt cơ hội đầu tư để phát triển dịch vụ này trong tương lai.

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

- **Thực trạng các nhân tố chủ quan:** Đầu tư phát triển nguồn nhân lực cảng biển chưa được coi trọng đúng mức. 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.

- **Thực trạng các nhân tố khách quan:** Về cơ chế chính sách của Nhà nước: 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, mô hình tổ chức quản lý cảng biển cũng đang tồn tại quá nhiều bất cập, chồng chéo.

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

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

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. Ở Miền Bắc, 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. Ở 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%. Còn ở Miền Nam, 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. Tuy nhiên, tỷ suất nợ của cảng Cát Lái có xu hướng giảm từ 53,75% năm 2010 xuống 3,28% vào năm 2018.

*Tóm lại*, chỉ tiêu 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.

#### **- 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**

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.

#### **- 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**

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.

Xét chỉ tiêu lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu, 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**

#### **- 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**

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:

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

(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).

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 và 0,72. 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 hiệu quả tài chính và khả năng thanh toán của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam**

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:

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

(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).

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 và 4,38.

#### **- Xây dựng bảng đánh giá năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam**

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 trong ứng của chúng. Bảng xếp hạng này 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.

## **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**

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 về: Quan điểm phát triển, mục tiêu phát triển, nội dung quy hoạch và một số giải pháp chính sách chủ yếu.

### **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**

*- 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*

+ 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 bằng cách: Hoàn thiện cơ chế chính sách, đề xuất những dự án tốt để hấp dẫn các nhà đầu tư, tạo ra các hình thức khuyến khích, hỗ trợ cho khu vực tư nhân khi tham gia và đơn giản hóa quá trình cấp phép đầu tư

*- 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*

+ 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

+ Khuyến khích các doanh nghiệp cảng biển xây dựng các chỉ tiêu đánh giá năng lực tài chính

+ Bản thân mỗi doanh nghiệp cảng biển cần xác định loại rủi ro của doanh nghiệp mình, trên cơ sở đó đề ra chính sách chủ động né tránh các giao dịch có nguy cơ dẫn đến những rủi ro kể trên.

*- Đề xuất kiến nghị về quy hoạch*

+ Cần phải xây dựng một quy hoạch khoa học có tầm nhìn chiến lược ít nhất từ 50 năm trở lên.

- + Quy hoạch cảng phải gắn với quy hoạch phát triển các khu công nghiệp.
- + Quy hoạch cảng phải được xây dựng đồng bộ với quy hoạch mạng lưới giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa.
- + 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.

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

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

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, 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.

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

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**

#### ***- 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 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 bản thân có những ưu điểm hơn hẳn những mô hình khác

#### ***- Phát triển nguồn nhân lực có chất lượng cao***

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...

- *Đối với cán bộ kỹ thuật chuyên môn nghiệp vụ:* Cần phải 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.

***- 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***

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. 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.

***- 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***

+ 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.

+ 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.

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

***- 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. 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%.

- 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.

- ***Quản lý hiệu quả tài sản dài hạn tại các doanh nghiệp cảng biển***

***Việt Nam***

+ 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

+ 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.

+ 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? 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, cụ thể:

- Kiểm soát khoản phải thu liên quan đến việc đánh đổi giữa lợi nhuận và rủi ro.

- Cần đưa ra các giải pháp thu hồi nợ đúng hạn đồng thời vẫn giữ được mối quan hệ tốt đẹp với khách hàng, ví dụ như cử cán bộ chuyên trách khâu thu hồi nợ, thường xuyên theo dõi, kiểm tra và đôn đốc thu hồi nợ; 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**

*- 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: Các doanh nghiệp cảng biển cần cố gắng khai thác thị trường, đẩy mạnh công tác tìm kiếm khách hàng, áp dụng các hình thức ưu đãi như giảm giá cho số lượng lớn, phát triển các mảng hoạt động như 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,...)

+ Quản lý tốt các khoản chi phí: 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, tiếp tục xây dựng các định mức chi phí trong toàn doanh nghiệp nói chung và đội vận tải nói riêng. Chú trọng nghiên cứu quá trình luân chuyển hàng hóa tại các cầu cảng, bến 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: 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.

*- 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.

*- Tái cơ cấu các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam hiện nay*

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.

## **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**

Đề 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.