

MỤC LỤC

CHƯƠNG 1:TỔNG QUAN VỀ TÀI CHÍNH, NĂNG LỰC TÀI CHÍNH CỦA DOANH NGHIỆP CẢNG BIỂN VIỆT NAM.....	3
1.1. Cơ sở lý luận về tài chính, năng lực tài chính của một doanh nghiệp và năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.....	3
1.1.1. Khái niệm về tài chính doanh nghiệp.	3
1.1.2. Khái niệm năng lực tài chính doanh nghiệp.	5
1.1.3. Khái niệm năng lực tài chính doanh nghiệp cảng biển.....	5
1.1.3.1. Khái niệm cảng biển.	5
1.1.3.2.Năng lực tài chính doanh nghiệp cảng biển.	6
1.2. Nhiệm vụ, vai trò của việc phân tích năng lực tài chính của doanh nghiệp.	7
1.2.1. Nhiệm vụ của việc phân tích năng lực tài chính của doanh nghiệp.....	7
1.2.2. Vai trò của việc phân tích năng lực tài chính của doanh nghiệp.	7
1.3. Sự cần thiết phải nâng cao năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.....	12
1.3.1. Việc nâng cao năng lực tài chính sẽ giúp tối đa hóa giá trị và đạt được mục tiêu tăng trưởng của cảng biển.....	12
1.3.2. Việc nâng cao năng lực tài chính giúp các doanh nghiệp cảng biển tăng cường khả năng đối phó với những biến động của nền kinh tế.	12
1.3.3. Việc nâng cao năng lực tài chính giúp nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp cảng biển trong thời kỳ hội nhập kinh tế quốc tế. ...	12
1.4. Các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.....	13
1.5. Các nhóm chỉ tiêu đánh giá năng lực tài chính doanh nghiệp cảng biển.	16
1.5.1. Nhóm tỷ suất hiệu quả sinh lời[25, tr. 65]	16
1.5.3. Nhóm hệ số phản ánh khả năng thanh toán:[23].....	17
1.6. Phạm vi nghiên cứu của đề tài.....	17

CHƯƠNG 2: TỔNG QUAN VỀ HỆ THỐNG CẢNG BIỂN VIỆT NAM,Error! Bookma

2.1. Khái quát hệ thống các doanh nghiệp cảng biển Việt NamError! Bookmark not defi

2.2. Cơ sở hạ tầng của hệ thống cảng biển Việt Nam.Error! Bookmark not defined.

2.2.1. Cơ sở hạ tầng của hệ thống cảng biển Nhóm 1 Error! Bookmark not defined.

2.2.2. Cơ sở hạ tầng của hệ thống cảng biển Nhóm 2 Error! Bookmark not defined.

2.2.3. Cơ sở hạ tầng của hệ thống cảng biển Nhóm 3 Error! Bookmark not defined.

2.2.4. Cơ sở hạ tầng của hệ thống cảng biển Nhóm 4 Error! Bookmark not defined.

2.2.5. Cơ sở hạ tầng của hệ thống cảng biển Nhóm 5 Error! Bookmark not defined.

2.2.6. Cơ sở hạ tầng của hệ thống cảng biển Nhóm 6 Error! Bookmark not defined.

2.3 . Mô hình tổ chức quản lý của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.Error! Bookma

CHƯƠNG 3: THỰC TRẠNG VỀ TÀI CHÍNH, NĂNG LỰC TÀI CHÍNH CỦA CÁC DOANH NGHIỆP CẢNG BIỂN VIỆT NAM 19

3.1. Tình hình huy động vốn và thực hiện đầu tư khai thác cảng biển Việt Nam..... 19

3.1.1. Nguồn vốn đầu tư.....19

3.1.2. Tình hình thực hiện hoạt động đầu tư24

3.2. Phân tích các chỉ tiêu tài chính đặc trưng của một số doanh nghiệp cảng biển Việt Nam..... 30

3.2.1. Nhóm chỉ tiêu phản ánh cấu trúc tài chính30

3.2.2. Nhóm chỉ tiêu phản ánh khả năng thanh toán40

3.3. Đánh giá ban đầu về năng lực tài chính của hệ thống cảng biển Việt Nam..... 50

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO..... 56

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 một doanh nghiệp và năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

1.1.1. Khái niệm về tài chính doanh nghiệp.

Doanh nghiệp là một tổ chức kinh tế có tên riêng, có tài sản, có trụ sở giao dịch ổn định, được đăng ký kinh doanh theo quy định của pháp luật nhằm mục đích thực hiện các hoạt động 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 tự có, vốn do ngân sách cấp, 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. [25, 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.[23]

1.1.2. Khái niệm năng lực tài chính doanh nghiệp.

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

Như vậy, năng lực tài chính của một doanh nghiệp là nguồn lực tài chính của bản thân doanh nghiệp, là khả năng tạo tiền, tổ chức lưu chuyển tiền hợp lý, đảm bảo khả năng thanh toán thể hiện ở quy mô vốn, chất lượng tài sản và khả năng sinh lời đủ để đảm bảo và duy trì hoạt động kinh doanh được tiến hành bình thường.[24]

1.1.3. Khái niệm 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": 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.

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...

1.1.3.2. Năng lực tài chính doanh nghiệp cảng biển.

Hiện nay chưa có tài liệu nào nêu ra khái niệm năng lực tài chính của một doanh nghiệp cảng biển cụ thể. Tuy nhiên từ khái niệm năng lực tài chính của doanh nghiệp nói chung ta có thể hiểu:

Năng lực tài chính của một doanh nghiệp cảng biển là nguồn lực tài chính của bản thân cảng biển đó; bao gồm từ khâu huy động vốn đến khâu trả nợ và quá trình sử dụng nguồn vốn đã huy động được để đạt hiệu quả cao nhất.

1.2. Nhiệm vụ, vai trò của việc phân tích năng lực tài chính của doanh nghiệp.

1.2.1. Nhiệm vụ của việc phân tích năng lực tài chính của doanh nghiệp.

Nhiệm vụ quan trọng nhất của việc phân tích năng lực tài chính là việc cung cấp những thông tin chính xác về mọi mặt tài chính của doanh nghiệp, 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 biện 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.

1.2.2. Vai trò của việc phân tích năng lực tài chính của doanh nghiệp.

Phân tích năng lực tài chính là một tập hợp các khái niệm, phương pháp và các công cụ cho phép thu thập và xử lý các thông tin kế toán và các thông tin khác về quản lý nhằm đánh giá tình hình tài chính của một doanh nghiệp, đánh giá rủi ro, mức độ và chất lượng hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp đó, khả năng và tiềm lực của doanh nghiệp, giúp người sử dụng thông tin đưa ra các quyết định tài chính, quyết định quản lý phù hợp.[24]

Mối quan tâm hàng đầu của các nhà phân tích năng lực tài chính là đánh giá rủi ro phá sản tác động tới các doanh nghiệp mà biểu hiện của nó là khả năng thanh toán, đánh giá khả năng cân đối vốn, năng lực hoạt động cũng như khả năng sinh lãi của doanh nghiệp. Trên cơ sở đó, các nhà phân tích năng lực tài chính tiếp tục nghiên cứu và đưa ra những dự đoán về kết quả hoạt động nói chung và mức doanh lợi nói riêng của doanh nghiệp trong tương lai. Nói cách khác, phân tích năng lực tài chính là cơ sở để dự đoán tài chính – một trong các hướng dự đoán doanh nghiệp. Phân tích năng lực tài chính có thể được ứng dụng theo nhiều hướng khác nhau: với mục đích tác nghiệp (chuẩn bị các quyết định nội bộ), với mục đích nghiên cứu, thông tin hoặc theo vị trí của nhà phân tích (trong doanh nghiệp hoặc ngoài doanh nghiệp).

Phân tích năng lực tài chính có vai trò đặc biệt quan trọng trong công tác quản lý tài chính doanh nghiệp. Trong hoạt động kinh doanh theo cơ chế thị trường có sự quản lý của Nhà nước, các doanh nghiệp thuộc các loại hình sở hữu khác nhau đều bình đẳng trước pháp luật trong việc lựa chọn ngành nghề, lĩnh vực kinh doanh. Do vậy sẽ có nhiều đối tượng quan tâm đến tình hình tài chính của doanh nghiệp như: chủ doanh nghiệp, nhà tài trợ, nhà cung cấp, khách hàng... kể cả các cơ quan Nhà nước và người làm công, mỗi đối tượng quan tâm đến tình hình tài chính của doanh nghiệp trên các góc độ khác nhau. Vì vậy việc phân tích năng lực tài chính của doanh nghiệp có ý nghĩa rất quan trọng không những chỉ đối với bản thân doanh nghiệp mà cả các đối tượng có quyền lợi trực tiếp hoặc gián tiếp đối với các doanh nghiệp đó.[23]

Thứ nhất, đối với người quản lý doanh nghiệp: mối quan tâm hàng đầu của họ là tìm kiếm lợi nhuận và khả năng trả nợ. Một doanh nghiệp bị lỗ liên tục sẽ bị cạn kiệt các nguồn lực và buộc phải đóng cửa. Mặt khác, nếu doanh nghiệp không có khả năng thanh toán nợ đến hạn cũng bị buộc phải ngừng hoạt động. Để tiến hành hoạt động sản xuất kinh doanh, nhà quản lý doanh nghiệp phải giải quyết ba vấn đề quan trọng sau đây :

Một là: Lựa chọn đầu tư vào loại hình sản xuất kinh doanh phù hợp. Đây chính là chiến lược đầu tư dài hạn của doanh nghiệp.

Hai là: Nguồn vốn tài trợ: Để đầu tư vào các tài sản, doanh nghiệp phải có nguồn tài trợ, nghĩa là phải có tiền để đầu tư bằng cách phát hành cổ phiếu hoặc vay nợ dài hạn, ngắn hạn. Vấn đề đặt ra ở đây là doanh nghiệp sẽ huy động nguồn tài trợ với cơ cấu như thế nào cho phù hợp và mang lại lợi nhuận cao nhất.

Ba là: Quản lý hoạt động tài chính hàng ngày của doanh nghiệp. Hoạt động tài chính ngắn hạn gắn liền với các dòng tiền nhập quỹ và xuất quỹ. Vì thế nhà quản lý doanh nghiệp cần phải đưa ra các quyết định hợp lý nhằm xử lý sự lệch pha của các dòng tiền.

Trên cơ sở phân tích năng lực tài chính mà nội dung chủ yếu là phân tích khả năng thanh toán, khả năng cân đối vốn, năng lực hoạt động cũng như khả năng sinh lời, nhà quản lý tài chính có thể giải quyết được cả ba vấn đề đó. Nhờ vậy mà họ có thể đề ra được những định hướng đúng đắn của doanh nghiệp trong tương lai.

Thứ hai, đối với các nhà đầu tư, mối quan tâm hàng đầu của họ là thời gian hoàn vốn, mức sinh lãi và sự rủi ro. Vì vậy, họ cần các thông tin về điều kiện tài chính, tình hình hoạt động, kết quả kinh doanh và tiềm năng tăng trưởng của các doanh nghiệp.

Trong doanh nghiệp cổ phần, các cổ đông là người đã bỏ vốn đầu tư vào doanh nghiệp và họ có thể phải gánh chịu rủi ro. Những rủi ro này liên quan tới việc giảm giá cổ phiếu trên thị trường, dẫn đến nguy cơ phá sản của doanh nghiệp. Chính vì vậy, quyết định của họ đưa ra luôn có sự cân nhắc giữa mức độ rủi ro và doanh lợi đạt được. Vì thế, mối quan tâm hàng đầu của các cổ đông là khả năng tăng trưởng, tối đa hoá lợi nhuận, tối đa hoá giá trị chủ sở hữu trong doanh nghiệp. Trước hết họ quan tâm tới lĩnh vực đầu tư và nguồn tài trợ. Trên cơ sở phân tích các thông tin về tình hình hoạt động, về kết quả kinh doanh hàng năm, các nhà đầu tư sẽ đánh giá được khả năng sinh lợi và triển vọng phát

triển của doanh nghiệp; từ đó đưa ra những quyết định phù hợp. Các nhà đầu tư sẽ chỉ chấp thuận đầu tư vào một dự án nếu ít nhất có một điều kiện là giá trị hiện tại ròng của nó dương. Khi đó lượng tiền của dự án tạo ra sẽ lớn hơn lượng tiền cần thiết để trả nợ và cung cấp một mức lãi suất yêu cầu cho nhà đầu tư. Số tiền vượt quá đó mang lại sự giàu có cho những người sở hữu doanh nghiệp. Bên cạnh đó, chính sách phân phối cổ tức và cơ cấu nguồn tài trợ của doanh nghiệp cũng là vấn đề được các nhà đầu tư hết sức coi trọng vì nó trực tiếp tác động đến thu nhập của họ. Một nguồn tài trợ với tỷ trọng nợ và vốn chủ sở hữu hợp lý sẽ tạo đòn bẩy tài chính tích cực vừa giúp doanh nghiệp tăng vốn đầu tư vừa làm tăng giá cổ phiếu và thu nhập trên mỗi cổ phiếu (EPS). Hơn nữa các cổ đông chỉ chấp nhận đầu tư mở rộng quy mô doanh nghiệp khi quyền lợi của họ ít nhất không bị ảnh hưởng. Bởi vậy, các yếu tố như tổng số lợi nhuận ròng trong kỳ có thể dùng để trả lợi tức cổ phần, mức chia lãi trên một cổ phiếu năm trước, sự xếp hạng cổ phiếu trên thị trường và tính ổn định của thị giá cổ phiếu của doanh nghiệp cũng như hiệu quả của việc tái đầu tư luôn được các nhà đầu tư xem xét trước tiên khi thực hiện phân tích tài chính.

Thứ ba, đối với các chủ nợ của doanh nghiệp là các ngân hàng hoặc các nhà cung cấp tín dụng khi phân tích năng lực tài chính lại quan tâm đến khả năng trả nợ của doanh nghiệp được xem xét trên hai khía cạnh là ngắn hạn và dài hạn. Nếu là những khoản cho vay ngắn hạn, người cho vay đặc biệt quan tâm đến khả năng thanh toán nhanh của doanh nghiệp, nghĩa là khả năng ứng phó của doanh nghiệp đối với các món nợ khi đến hạn trả. Nếu là những khoản cho vay dài hạn, người cho vay phải tin chắc khả năng hoàn trả và khả năng sinh lời của doanh nghiệp mà việc hoàn trả vốn và lãi sẽ tùy thuộc vào khả năng sinh lời này.

Thứ tư, đối với các chủ ngân hàng và các nhà cho vay tín dụng, mối quan tâm của họ chủ yếu hướng vào khả năng trả nợ của doanh nghiệp. Vì vậy, họ chú ý đặc biệt đến số lượng tiền và các tài sản khác có thể chuyển nhanh thành tiền, từ đó so sánh với số nợ ngắn hạn để biết được khả năng thanh toán tức thời

của doanh nghiệp. Bên cạnh đó, các chủ ngân hàng và các nhà cho vay tín dụng cũng rất quan tâm tới số vốn của chủ sở hữu, bởi vì số vốn này là khoản bảo hiểm cho họ trong trường hợp doanh nghiệp bị rủi ro. Như vậy, kỹ thuật phân tích có thể thay đổi theo bản chất và theo thời hạn của các khoản nợ, nhưng cho dù đó là cho vay dài hạn hay ngắn hạn thì người cho vay đều quan tâm đến cơ cấu tài chính biểu hiện mức độ mạo hiểm của doanh nghiệp đi vay.

Thứ năm, đối với các nhà cung ứng vật tư hàng hoá, dịch vụ cho doanh nghiệp, họ phải quyết định xem có cho phép khách hàng sắp tới được mua chịu hàng hay không, họ cần phải biết được khả năng thanh toán của doanh nghiệp hiện tại và trong thời gian sắp tới.

Thứ sáu, đối với người lao động - người được hưởng lương trong doanh nghiệp cũng rất quan tâm tới các thông tin tài chính của doanh nghiệp bởi vì kết quả hoạt động của doanh nghiệp sẽ tác động trực tiếp tới tiền lương, khoản thu nhập chính của người lao động. Ngoài ra trong một số doanh nghiệp, người lao động được tham gia góp vốn mua một lượng cổ phần nhất định. Như vậy, họ cũng là những người chủ sở hữu doanh nghiệp tương ứng với số vốn góp nên có quyền lợi và trách nhiệm gắn liền với doanh nghiệp.

Còn đối với các cơ quan quản lý Nhà nước: Thông qua việc phân tích năng lực tài chính dựa trên cơ sở các báo cáo tài chính của doanh nghiệp, các cơ quan quản lý Nhà nước mới có thể đánh giá, kiểm tra, kiểm soát các hoạt động kinh doanh, hoạt động tài chính tiền tệ của doanh nghiệp có tuân thủ theo đúng chính sách, chế độ và luật pháp quy định không, tình hình hạch toán chi phí, giá thành, tình hình thực hiện nghĩa vụ với Nhà nước và khách hàng như thế nào...

Tóm lại, phân tích năng lực tài chính doanh nghiệp mà trọng tâm là phân tích các báo cáo tài chính và các chỉ tiêu tài chính đặc trưng thông qua một hệ thống các phương pháp, công cụ và kỹ thuật phân tích, giúp người sử dụng thông tin từ các góc độ khác nhau, vừa đánh giá toàn diện, tổng hợp khái quát, lại vừa xem xét một cách chi tiết hoạt động tài chính doanh nghiệp, tìm ra những điểm mạnh và điểm yếu về hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh

nghiệp, để nhận biết, phán đoán, dự báo và đưa ra quyết định tài chính, quyết định tài trợ và đầu tư phù hợp.

1.3. Sự cần thiết phải nâng cao năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

1.3.1. Việc nâng cao năng lực tài chính sẽ giúp 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.

1.3.2. Việc nâng cao năng lực tài chính giúp các doanh nghiệp cảng biển 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.

1.3.3. Việc nâng cao năng lực tài chính giúp 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.

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.

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

Năng lực tài chính của các doanh nghiệp cảng biển sẽ bị ảnh hưởng, chi phối bởi rất nhiều yếu tố khác nhau như: [26, tr.56 – tr. 59]

- Điều kiện tự nhiên.

Điều kiện tự nhiên là nhân tố quan trọng nhất ảnh hưởng đến hoạt động tạo vốn đầu tư khai thác cảng biển. Đây là căn cứ để 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.

Điều kiện tự nhiên cần thu thập và xử lý bao gồm: 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.

- Nguồn tài chính có thể thu hút.

Nguồn tài chính là yếu tố quan trọng tác động đến quy mô, phạm vi đầu tư phát triển và khai thác cảng biển. Ở các nước đang phát triển, nền tài chính có nhiều khó khăn thì hầu hết phải sử dụng đến nguồn vốn viện trợ, nguồn vốn vay và đầu tư của các tổ chức quốc tế như ODA, FDI, BOT... để phát triển và khai thác cảng biển. Ngoài ra còn có các nguồn từ liên kết, liên doanh, phát huy nội lực của từng doanh nghiệp, từng địa phương...

- Tính khả thi của dự án khai thác cảng biển.

Vốn đầu tư khai thác cảng biển đòi hỏi một lượng vốn lớn, nhưng mức độ thu hồi chậm. Do đó, tính khả thi của dự án có vai trò vô cùng quan trọng trong việc thu hút, huy động vốn đầu tư khai thác cảng.

- Các yếu tố chính trị - luật pháp.

Chính trị và luật pháp của một 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.

Luật pháp của một quốc gia tác động đến hoạt động kinh doanh cảng biển 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.

- Thủ tục hành chính và trình độ quản lý.

Nếu hành chính công lành mạnh, nhanh nhạy có tác động tích cực cho việc quản lý cảng cũng như thu hút vốn phát triển và khai thác cảng biển. Cải cách hành chính công làm gọn nhẹ bộ máy và đơn giản hóa các thủ tục đầu tư. Điều đó đã góp phần đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án, tránh ứ đọng vốn, sớm đưa các công trình cảng biển đi vào khai thác và thúc đẩy giao lưu hàng hóa. Để có được thủ tục hành chính gọn nhẹ, ít phiền hà, sách nhiễu phải có quy định rõ các thủ tục và có sự phối hợp đồng bộ, chặt chẽ giữa các cơ quan quản lý chức năng của Nhà nước kể cả ở Trung ương và địa phương nơi có cảng đang hoạt động. Các chính sách về đầu tư phát triển và khai thác cảng phải đầy đủ, đồng bộ và nhất quán. Cùng với đó là trình độ quản lý của chủ đầu tư và ban quản lý dự án có ảnh hưởng trực tiếp đến việc sử dụng vốn tiết kiệm, nâng cao hiệu quả sử dụng vốn đầu tư cho từng dự án cảng biển. Đối với các dự án sử dụng vốn ODA, trình độ quản lý, triển khai dự án có ảnh hưởng trực tiếp đến tốc độ giải ngân, mức độ khai thác số vốn ODA đã cam kết đưa vào đầu tư thực tế.

- Cơ cấu đầu tư và phương thức huy động vốn đầu tư.

Cơ cấu đầu tư và phương thức huy động vốn đầu tư có tác động quan trọng đến khai thác cảng biển. Nếu vướng mắc trong cơ cấu đầu tư và phương thức huy động vốn đầu tư thì việc đầu tư sẽ bị kéo dài, kém hiệu quả.

- Các yếu tố kỹ thuật - công nghệ.

Sự phát triển nhanh chóng với cường độ cao của cuộc cách mạng khoa học công nghệ, nhất là công nghệ thông tin khiến cho việc toàn cầu hóa về kinh tế, kỹ thuật và tài chính phát triển nhanh chóng và được củng cố vững chắc hơn. Điều đó cũng có nghĩa là việc liên kết và toàn cầu hóa được củng cố, phát triển hơn và tiềm năng, cơ hội về thị trường kinh doanh cho các ngành, các lĩnh vực của các quốc gia cũng phát triển và mở rộng hơn.

Ngoài các nhân tố trên, hội nhập kinh tế quốc tế của nước ta cũng là một nhân tố rất quan trọng để Việt Nam thu hút các nguồn đầu tư nước ngoài vào khai thác cảng biển. Chúng ta đã chính thức gia nhập tổ chức thương mại thế giới (WTO), đầu tư nước ngoài vào Việt Nam ngày càng tăng... Tuy nhiên, để

khả năng đó biến thành hiện thực, chúng ta cần có cơ chế chính sách và biện pháp phát triển thị trường để tạo sức hấp dẫn cho cá nhân và tổ chức nước ngoài vào nước ta hợp tác đầu tư.

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

1.5.1. Nhóm tỷ suất hiệu quả sinh lời [25, tr. 65]

a) Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu:

$$\text{Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu} = \frac{\text{Lợi nhuận từ HĐKD}}{\text{Doanh thu thuần}} \times 100 \%$$

b) Tỷ suất lợi nhuận trên tổng chi phí:

$$\text{Tỷ suất lợi nhuận trên tổng chi phí} = \frac{\text{Lợi nhuận từ HĐKD}}{\text{Tổng chi phí}} \times 100 \%$$

c) Tỷ suất lợi nhuận theo lao động:

$$\text{Tỷ suất lợi nhuận theo lao động} = \frac{\text{Lợi nhuận từ HĐKD}}{\text{Tổng lao động bình quân}} \times 100 \%$$

d) Tỷ suất lợi nhuận trên vốn:

$$\text{Tỷ suất lợi nhuận trên vốn} = \frac{\text{Lợi nhuận sau thuế}}{\text{Vốn bình quân}} \times 100\%$$

Trong đó:

$$\text{Vốn bình quân} = \frac{\text{Vốn đầu kỳ} + \text{Vốn cuối kỳ}}{2}$$

e) Tỷ suất lợi nhuận trên vốn cố định:

$$\text{Tỷ suất lợi nhuận vốn cố định} = \frac{\text{Lợi nhuận sau thuế}}{\text{Vốn cố định bình quân}} \times 100\%$$

f) Tỷ suất lợi nhuận trên vốn lưu động:

$$\text{Tỷ suất lợi nhuận vốn lưu động} = \frac{\text{Lợi nhuận sau thuế}}{\text{Vốn cố định bình quân}} \times 100\%$$

h) Tỷ suất lợi nhuận trên vốn nợ:

$$\text{Tỷ suất lợi nhuận vốn nợ} = \frac{\text{Lợi nhuận sau thuế}}{\text{Vốn bình quân}} \times 100\%$$

Nợ phải trả

i) Tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu:

$$\text{Tỷ suất lợi nhuận vốn chủ sở hữu} = \frac{\text{Lợi nhuận sau thuế}}{\text{Vốn chủ sở hữu}} \times 100\%$$

1.5.2. Nhóm chỉ tiêu về cơ cấu tài chính: [23]

a) Tỷ suất nợ:

$$\text{Tỷ suất nợ} = \frac{\text{Nợ phải trả}}{\text{Tổng nguồn vốn}} \times 100\%$$

b) Tỷ suất tự tài trợ:

$$\text{Tỷ suất tự tài trợ} = \frac{\text{Nguồn vốn chủ sở hữu}}{\text{Tổng nguồn vốn}} \times 100\%$$

c) Tỷ suất đầu tư:

$$\text{Tỷ suất đầu tư} = \frac{\text{Tài sản dài hạn}}{\text{Tổng tài sản}} \times 100\%$$

d) Tỷ suất tự tài trợ cho TSCĐ:

$$\text{Tỷ suất tự tài trợ cho TSCĐ} = \frac{\text{Vốn chủ sở hữu}}{\text{Vốn cố định}} \times 100\%$$

1.5.3. Nhóm hệ số phản ánh khả năng thanh toán:[23]

c) Hệ số thanh toán ngắn hạn:

$$\text{Hệ số thanh toán ngắn hạn} = \frac{\text{Tài sản ngắn hạn}}{\text{Nợ ngắn hạn}}$$

b) Hệ số thanh toán nhanh:

$$\text{Hệ số thanh toán nhanh} = \frac{\text{Tài sản ngắn hạn} - \text{Hàng tồn kho}}{\text{Nợ ngắn hạn}}$$

c) Hệ số thanh toán tức thời:

$$\text{Hệ số thanh toán tức thời} = \frac{\text{Tiền và các khoản tương đương tiền}}{\text{Nợ ngắn hạn}}$$

1.6. Phạm vi nghiên cứu của đề tài.

Do quy mô của cảng biển Việt Nam là rất lớn với nhiều chủng loại cảng khác nhau nên đề tài chỉ đi sâu nghiên cứu các cảng lớn, chiếm tỷ trọng cao trong tổng nguồn vốn đầu tư cho cảng biển.

Theo Báo cáo của Ban chấp hành khóa VII – Hiệp hội cảng biển Việt Nam, giai đoạn 2002 – 2012, các cảng có số lượng vốn đầu tư lớn như sau: Ở miền Bắc, cảng Hải Phòng chiếm 80,5% tổng vốn đầu tư khai thác cảng cho khu vực miền Bắc. Khu vực miền Trung, cảng Đà Nẵng chiếm tỷ lệ vốn đầu tư 52,02% tổng vốn đầu tư khai thác cảng cho khu vực miền Trung. Khu vực miền Nam, bến cảng Sài Gòn chiếm tỷ lệ vốn đầu tư 15,57%; bến Tân cảng Sài Gòn 33,32% tổng vốn đầu tư khai thác cảng cho khu vực miền Nam.

Vì vậy, đề tài sẽ tập trung nghiên cứu Cảng Hải Phòng, Cảng Đà Nẵng và Cảng Sài Gòn từ năm 2011 – 2015 vì đây là những cảng có khối lượng hàng hóa thông qua lớn, số lượng vốn đầu tư chiếm tỷ trọng cao và có năng lực tài chính lớn.

CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG VỀ TÀI CHÍNH, NĂNG LỰC TÀI CHÍNH CỦA CÁC DOANH NGHIỆP CẢNG BIỂN VIỆT NAM

2.1. Tình hình huy động vốn và thực hiện đầu tư khai thác cảng biển Việt Nam.

2.1.1. Nguồn vốn đầu tư

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 mỗi 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 bên 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%.

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.

Nhìn chung các dự án tập trung vào việc cải tạo, nâng cấp và xây dựng mới các cảng lớn có vị trí quan trọng và then chốt với số vốn ODA đầu tư cho mỗi dự án rất lớn, xấp xỉ 100 triệu USD và hầu hết là các dự án sử dụng số vốn vay dài hạn. Đây là nguồn vốn lớn tham gia hầu hết các dự án nhóm A (đặc biệt là các cảng tổng hợp, cảng nước sâu, cảng container...) và các dự án cơ sở hạ tầng công cộng cảng biển như dự án luồng vào cảng, dự án nâng cấp hệ thống đèn biển, dự án phát triển hệ thống thông tin duyên hải. Tuy nhiên, nguồn vốn này không thể tiếp tục tăng mãi do các nhà tài trợ đã thay đổi tính ưu tiên và Việt Nam cũng đến thời kỳ trả nợ vốn vay sau một thời gian khá dài sử dụng vốn vay ưu đãi.

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.

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.

- *Về quy mô đầu tư:* Nếu như trước đây các cảng sử dụng nguồn vốn liên doanh chủ yếu là các cảng chuyên dụng hoặc cảng tổng hợp nhằm phục vụ cho chính việc sản xuất kinh doanh của liên doanh đó như cảng Việt Xô petrol phục vụ dầu khí, Cảng liên doanh Caltex Việt Nam... thì hiện nay cảng liên doanh chủ yếu lại là cảng tổng hợp container quy mô lớn như cảng VICT, cảng Quốc tế SG – SSA... Tính đến cuối năm 2011, vốn của các nhà đầu tư nước ngoài chiếm 45% tổng vốn đầu tư vào cảng container Việt Nam.

- *Về địa phương đầu tư:* Đa số các nhà đầu tư nước ngoài khi đầu tư vào cảng biển Việt Nam đã chọn khu vực thành phố Hồ Chí Minh – Bà Rịa – Vũng Tàu – Đồng Nai (nhóm cảng biển số 5) để đầu tư, vì khu vực này có tiềm năng

rất lớn về vận tải biển trong nước và quốc tế. Ở miền Bắc, số dự án cảng biển theo hình thức FDI không nhiều và tiêu biểu có dự án cảng Lạch Huyện (Hải Phòng) ứng dụng thí điểm hình thức hợp tác công tư PPP, là liên doanh giữa Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (Vinaline) với 3 đối tác tư nhân Nhật Bản.

- *Về đối tác đầu tư*: Những năm gần đây các tập đoàn khai thác cảng biển, vận tải biển hàng đầu thế giới như PSA (Singapore), Maersk A/S (Đan Mạch)... đã bắt đầu đầu tư vào Việt Nam, với những dự án có mức vốn đầu tư cao, khoảng 250 – 300 triệu USD cho một cảng và thiết kế cho bến có khả năng cập tàu 120.000 DWT – 200.000 DWT góp phần tạo nên bước đột phá cho cảng biển Việt Nam.

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 bốc 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...

Trong số liệu về “vốn của doanh nghiệp cảng” cũng bao gồm cả vốn của các nhà đầu tư tư nhân trong nước đầu tư vào cảng biển. Các nhà đầu tư tư nhân khi đầu tư đều có mục đích phục vụ cho kinh doanh sinh lời của mình một cách nhanh nhất mà dự án cảng biển vốn lớn, không thể một sớm một chiều thu hồi vốn và có lãi này. Hơn nữa dự án cảng biển cần vốn lớn mà các nhà đầu tư tư nhân Việt Nam tiềm lực tài chính không mạnh, khả năng huy động vốn bên ngoài hạn chế, chính vì thế họ vẫn e ngại và dè dặt đầu tư vào lĩnh vực cảng biển. Nếu có đầu tư, họ chỉ tập trung vào hạn tầng bên cảng, nơi đã có hạ tầng công cộng cảng biển như luồng vào cảng, đê chắn sóng đã được nhà đầu tư trước đó. Thời gian qua số dự án cảng tư nhân không nhiều, và chủ yếu là cảng quy mô trung bình và nhỏ, như cảng Nam Ninh, cảng nước sâu Cửa Lò, cảng Điền Lộc Đồng Lâm... Tuy nhiên, gần đây các nhà đầu tư tư nhân cũng bắt đầu đầu tư vào các cảng lớn. Ví dụ như Cảng biển Quốc tế Long An được xây dựng với diện tích 1.900ha dọc bờ sông Soài Rạp, tại địa phận huyện Cần Giuộc – tỉnh Long An. Cảng có số vốn đầu tư 1 tỷ USD do 2 đơn vị góp vốn là Công ty Cổ phần Tập đoàn Đồng Tâm (Đồng Tâm Group) và Tập đoàn VinaCapital.

- Các nguồn vốn khác.

Vốn chủ sở hữu của các doanh nghiệp cảng có vai trọng nhưng chỉ chiếm tỷ trọng nhỏ trong tổng nguồn vốn đầu tư. Để đáp ứng nhu cầu vốn cho hoạt động ĐTPT, các doanh nghiệp cảng 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 những năm gần đây. Ví dụ như dự án đầu tư xây dựng cảng Cái Cui – giai đoạn II (năm 2007) do Tổng công ty Hàng hải làm chủ đầu tư, với tổng mức đầu tư 543 tỷ đồng, trong đó vốn tự có của Tổng công ty là 15%, vốn vay thương mại từ ngân hàng Viettin Bank là 85% tổng mức đầu tư.

Dự án đầu tư xây dựng bến số 2, 3, 4 cảng Cái Lân do Công ty cổ phần cảng Cái Lân liên doanh với tập đoàn SSA Hoa Kỳ làm chủ đầu tư. Công ty cổ phần cảng Cái Lân được thành lập bởi các cổ đông là Công ty TNHH MTV cảng Quảng Ninh (chiếm 15%), Tổng công ty Hàng hải Việt Nam chiếm (51%), công ty xuất nhập khẩu Hà Nội (chiếm 6%), còn lại là các cổ đông khác. Tổng mức đầu tư của dự án này là 155 triệu USD, trong đó vốn tự có của liên doanh là 54 triệu USD (Công ty cổ phần cảng Cái Lân chiếm 51% vốn, tập đoàn SSA Hoa kỳ chiếm 49%), còn lại 101 triệu USD là vay thương mại của các ngân hàng nước ngoài: IFC, ICF, FMO và Proparco.

Để phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam cần có khối lượng vốn cực lớn. Nhưng vấn đề khó khăn nhất không phải là vốn mà phải có các dự án tốt và đội ngũ con người có năng lực. Việc cho vay hay đầu tư mà có hiệu quả thì không ai, tổ chức tín dụng nào lại không muốn.

2.1.2. Tình hình thực hiện hoạt động đầu tư

Hoạt động đầu tư phát triển cảng biển là quá trình xây dựng mới, cải tạo và nâng cấp 3 loại cảng sau: cảng tổng hợp – container, cảng chuyên dụng, cảng trung chuyển quốc tế (trong đó cảng trung chuyển quốc tế hiện đang xây dựng).

Tình hình đầu tư tại các nhóm cảng biển cụ thể như sau:

a. Đầu tư phát triển cảng chuyên dụng.

Hiện nay Việt Nam có khoảng 60 bến cảng chuyên dụng...Chủ đầu tư của các cảng này thường là các ngành công nghiệp xăng dầu, than, xi măng...hoặc các Tổng công ty lớn như Tổng Công ty Dầu khí, Tổng Công ty Lương thực... hoặc Ban quản lý các khu công nghiệp. Các cảng chuyên dụng thường được xây dựng với các thiết bị đồng bộ ngay từ đầu, liên hoàn từ bến đến kho bãi nên năng suất bốc xếp cao. Đồng thời do chỉ xếp dỡ một loại hàng đặc chủng nên thường được xây dựng theo nhu cầu của ngành, đảm bảo theo quy hoạch riêng.

Các cảng chuyên dụng chủ yếu được xây dựng ở miền Bắc và miền Nam, đặc biệt là khu vực cảng Thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa – Vũng Tàu, Đồng Nai và Bình Dương. Điều này là hợp lý bởi đây là 2 khu vực kinh tế động lực của cả nước, nơi tập trung nhiều nhà máy, xí nghiệp, khu công nghiệp. Các cảng chuyên dụng chưa được chú trọng xây dựng ở miền Trung, nếu có thì quy mô rất nhỏ (trừ bến cảng chuyên dụng Dung Quất).

Quy mô các cảng chuyên dụng đã được xây dựng ở Việt Nam thời gian qua như sau:

- *Chiều dài cầu cảng*: phổ biến ở mức 150 – 250m/bến. Cá biệt có cảng chuyên dụng của Tổng Kho Xăng dầu Nhà Bè, cảng của Nhà máy Đóng tàu Ba Son lên tới trên 700m/bến. Bên cạnh đó cũng có những bến cảng chuyên dụng chỉ dài vài chục mét (như cảng ELF Ga Sài Gòn dài 26m).

- *Cỡ tàu thông qua các cảng chuyên dụng*: Thường dao động từ 10.000 – 30.000 DWT. Tuy nhiên cũng có những bến chuyên dụng có thể đón được những tàu rất lớn như: Bến Interflour (Bà Rịa – Vũng Tàu) là bến chuyên dụng nông sản có thể đón tàu trọng tải đến 75.000 DWT. Bến trung chuyển dầu Vân Phong tiếp nhận tàu đến 400.000 DWT.

Bảng 2.1: Tỷ trọng các cảng chuyên dụng có khả năng tiếp nhận các cỡ tàu khác nhau (năm 2012)

STT	Cỡ tàu thông qua cảng chuyên	Tỷ trọng cảng chuyên dụng
-----	------------------------------	---------------------------

	dụng	(%)
1	Trọng tải tàu trên 50.000 DWT	8
2	Trọng tải tàu 20.000 – 50.000 DWT	35
3	Trọng tải tàu 10.000 – 20.000 DWT	37
4	Trọng tải tàu dưới 10.000 DWT	20
	Tổng	100

Nguồn: Tổng hợp theo số liệu của Cục Hàng hải Việt Nam

- *Lượng hàng thông qua cảng*: Các cảng chuyên dụng phía Bắc có năng suất bốc xếp rất cao, tối thiểu 1 bến có khả năng thông qua 2 triệu tấn/năm. Riêng bến xuất than Cẩm Phả đạt trên 3,5 triệu tấn/năm. Các cảng chuyên dụng miền Trung chỉ bốc xếp trung bình khoảng 0,5 triệu tấn/năm/bến. Riêng bến dầu thô của cảng Dung Quất được xây dựng với công suất thiết kế lên đến 12 triệu tấn/năm nhưng những năm qua cũng chỉ bốc xếp khoảng 1,3 triệu tấn/năm. Các cảng chuyên dụng miền Nam có lượng hàng qua cảng phổ biến ở mức trên dưới 1 triệu tấn/năm. Riêng cảng của Tổng kho Xăng dầu Nhà Bè công suất là 5 triệu tấn/năm (lớn nhất cả nước).

- *Năng suất trung bình (tấn/mét dài)*: Năng suất phổ biến ở mức 2.000 – 4.000 tấn/md, cũng có trường hợp năng suất lên đến 6.775 tấn/md tại Tổng kho Xăng dầu Nhà Bè.

Thực tế thời gian qua các cảng chuyên dụng đầu tư các thiết bị chuyên dùng có chi phí rất cao, nhưng hầu hết các cảng không sử dụng hết công suất thiết kế nên hiệu quả đầu tư thấp và rất khó thu hồi vốn. Tính trung bình các cảng chuyên dụng trong nước hoạt động bình quân chỉ hết 50% công suất thiết kế. Lý do của tình trạng này là quy hoạch không rõ ràng, dẫn đầu tư chông chéo. Về phía các doanh nghiệp cảng cũng không có một chiến lược marketing tốt để thu hút nguồn hàng. Để khắc phục tình trạng trên, có những cảng chuyên dụng đã mua thêm thiết bị xếp dỡ hàng tổng hợp và chuyển đổi hoạt động như một cảng tổng hợp. Còn đa số các cảng chuyên dụng đã cho cách đầu tư nâng cấp cải tạo cầu cảng, hiện đại hóa phương tiện, nâng cao chất lượng làm hàng... để có thể thu hút được các tàu có trọng tải lớn, hấp dẫn được các nguồn hàng.

b. Đầu tư phát triển cảng tổng hợp, container.

Hệ thống cảng biển Việt Nam có khoảng trên 100 bến cảng tổng hợp – container. Tuy nhiên, phần lớn cảng ở Việt Nam là cảng nhỏ, chỉ có 14 cảng được xem là mức trung bình của quốc tế như Hải Phòng, Cát Lái hay VICT... nhưng đều là "cảng biển ở trên sông". Riêng loại cảng nước sâu từ 14m trở lên hiện đang triển khai xây dựng tại khu vực Cái Mép – Thị Vải. Do thiếu cảng nước sâu nên tàu lớn không vào được cảng, hàng hóa xuất nhập khẩu qua cảng phải trung chuyển từ tàu lớn sang tàu nhỏ, mỗi lần tốn thêm chi phí khoảng 7USD.

Quy mô các cảng tổng hợp, container được đầu tư xây dựng thời gian qua ở Việt Nam như sau:

- *Chiều dài cầu cảng*: Chiều dài của các cảng tổng hợp, container có sự khác biệt rất rõ rệt giữa 3 miền Bắc, Trung, Nam. Nếu như các cảng miền Bắc và Bắc Trung Bộ có chiều dài trung bình từ 150 – 200m/cầu cảng thì các cảng ở miền Trung (Trung Trung Bộ và Nam Trung Bộ) có chiều dài 1 cầu cảng lớn hơn, trung bình là 300 – 350m/cầu cảng. Các cảng miền Nam, ở khu vực Thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa – Vũng Tàu, Đồng Nai có quy mô rất lớn, tính trung bình là trên 600m/cầu cảng; còn các cảng ở đồng bằng sông Cửu Long lại có quy mô nhỏ nhất trong cả nước, khoảng trên dưới 100m/cầu cảng. Với các cảng tổng hợp địa phương quy mô còn nhỏ nữa, từ Bắc đến Nam chiều dài trung bình của 1 cầu cảng chỉ từ 60 – 100m/cầu cảng. Điều đó thể hiện các địa phương đã không chú trọng phát triển cơ sở hạ tầng cảng biển, hoặc đã không tìm được nguồn vốn để phát triển cảng biển. Nhiều cảng địa phương sử dụng sai mục đích hoặc xuống cấp từ nhiều năm và bỏ không sử dụng.

- *Cỡ tàu thông qua các cảng tổng hợp, container*: Thời gian qua, cỡ tàu trung bình ghé vào các biển Việt Nam vào khoảng 890 TEUs, trong khi năm 2006, hãng tàu Maersk Line đã đưa tàu có sức chở 11.000 TEUs chạy tuyến Á - Âu. Tuy nhiên, muốn khắc phục tình trạng này thì Chính phủ và các doanh nghiệp cảng cần phải đầu tư rất nhiều bởi hiện nay cả hệ thống cảng biển Việt

Nam chỉ có gần chục cảng có thể tiếp nhận tàu có trọng tải trên 50.000 DWT (tương đương 4.000 TEU). Riêng cụm cảng Cái Mép – Thị Vải (Bà Rịa – Vũng Tàu), một số cảng đã đủ năng lực có thể đón tàu 5.000 TEU. Khả năng tiếp nhận các cỡ tàu của hệ thống cảng tổng hợp, container trên toàn quốc được thể hiện ở bảng sau:

Bảng 2.2: Tỷ trọng các cảng tổng hợp, container có khả năng tiếp nhận các cỡ tàu khác nhau (năm 2012)

STT	Cỡ tàu thông qua cảng tổng hợp, container	Tỷ trọng cảng tổng hợp, container (%)
1	Trọng tải tàu trên 50.000 DWT	9
2	Trọng tải tàu 20.000 – 50.000 DWT	24
3	Trọng tải tàu 10.000 – 20.000 DWT	15
4	Trọng tải tàu dưới 10.000 DWT	52
	Tổng	100

Nguồn: Tổng hợp theo số liệu của Cục Hàng hải Việt Nam

- *Lượng hàng thông qua cảng*: Các cảng tổng hợp phía Bắc và phía Nam, lượng hàng qua cảng trung bình khoảng 3 – 4 triệu tấn/năm/cảng. Trong khi các cảng miền Trung, lượng hàng qua cảng trung bình chỉ trên dưới 1 triệu tấn/năm.

- *Năng suất trung bình (tấn/mét dài)*: Năng suất bốc xếp hàng hoá tổng hợp container cũng có sự khác biệt rất xa giữa cảng biển 3 miền Bắc, Trung, Nam. Nếu miền Bắc có năng suất xếp dỡ hàng tổng hợp là khá tốt, khoảng từ 3000 – 4000 tấn/mét dài/năm thì miền Trung chỉ khoảng 2000 – 3000 tấn/mét dài/năm. Trong khi đó miền Nam, tại khu vực Thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa – Vũng Tàu, Đồng Nai năng suất trung bình lên đến 6000 tấn/mét dài/năm, cá biệt có bến cảng Tân cảng Cát Lái năng suất bốc dỡ lên đến 20.272 tấn/mét dài/năm – cao nhất trong cả nước. Năng suất bốc xếp hàng tại các bến container ở miền Bắc và miền Trung thấp hơn miền Nam nhiều do các cảng miền Nam –

khu vực Thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa – Vũng Tàu, Đồng Nai được đầu tư thiết bị hiện đại hơn.

c. Đầu tư xây dựng cảng trung chuyển quốc tế.

Để xây dựng cảng trung chuyển quốc tế nếu nhìn từ góc độ địa lí Hàng hải không có cảng biển nào ở Việt Nam tốt và thuận lợi hơn cảng Vân Phong. Với luồng biển rộng 400m, độ sâu từ 22 – 27m, nhiều đoạn độ sâu 41m, nằm trong vịnh kín gió, bờ vịnh có chiều dài 30,7km có thể xây bến cảng, kho bãi chứa hàng, bãi container. Ngoài ra, mặt nước vịnh là nơi lý tưởng để cho tàu chở nhiên liệu có trọng tải đến 250.000 DWT chuyển tải an toàn, theo ước tính nếu mỗi năm có 20 triệu tấn được thông qua thì ngân sách Nhà nước sẽ thu trên 10.000 tỷ đồng. Vì thế, ý tưởng xây dựng Vân Phong thành cảng trung chuyển quốc tế (International transit port) đã được đề xuất từ những năm đầu của thập niên 90. Nhưng mãi đến năm 2005 mới được chính thức phê duyệt và tháng 10 năm 2008 dự án đã được giao lại cho Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (Vinaline) để triển khai thực hiện.

Tháng 10/2009, Vinaline khởi công xây dựng giai đoạn 1 gồm 2 cầu tàu 6.000 TEU và 9.000 TEU. Sau 2 năm thi công, công trình mới đóng được 145/1729 cọc thì gặp phải sự cố về địa chất nên phải dừng thi công. Hơn nữa, do tiến độ vượt bậc của khoa học công nghệ, đã xuất hiện những con tàu trọng tải lên đến 14.000 TEU – 18.000 TEU, nên thiết kế cầu tàu 6.000 TEU và 9.000 TEU không còn phù hợp nữa khiến cảng phải dừng thi công để thay đổi thiết kế. Vinaline đã đề xuất Chính phủ điều chỉnh thiết kế để tiếp nhận tàu 12.000 TEU và 15.000 TEU. Hiện nay nhà thiết kế mới đang thực hiện khảo sát, làm lại dự án và dự kiến khi dự án khởi động lại sẽ có sự hợp tác giữa Vinaline và Tổng Công ty Cảng biển Rotterdam (Hà Lan) trong việc xây dựng cảng Vân Phong.

Như vậy, sự chậm trễ trong xây dựng cảng Vân Phong (giai đoạn 1) bởi 3 lý do chính: do sự cố về địa chất, do thiếu vốn vì giai đoạn này cần 185 triệu USD và Vinaline phải tự cân đối, do thiếu tầm nhìn ngay từ khi bắt tay vào thiết kế. Cảng Vân Phong bị chậm tiến độ không những gây nên thiệt hại về kinh tế

mà cơ hội để Vân Phong cạnh tranh với các cảng trung chuyển khác trong khu vực sẽ hạn hẹp dần.

2.2. Phân tích các chỉ tiêu tài chính đặc trưng của một số doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

Qua đánh giá nguồn vốn đầu tư vào các doanh nghiệp cảng biển cho thấy để thực hiện hoạt động đầu tư và phát triển cảng biển đòi hỏi phải có nguồn lực tài chính rất lớn. Tuy nhiên đặc điểm chung của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam là còn hạn chế về vốn đầu tư. Vì vậy về năng lực tài chính nói chung của các cảng là còn thấp. Để tổng hợp và đánh giá về các chỉ tiêu năng lực tài chính của từng cảng trong hệ thống cảng biển Việt Nam là rất khó vì năng lực tài chính của từng cảng là khác nhau và đều còn thấp. Vì vậy khi đánh giá các chỉ tiêu năng lực tài chính tác giả lựa chọn những cảng tiêu biểu đại diện cho 3 miền và so với hiện tại các cảng đó được đánh giá là mạnh hơn tại từng khu vực về tiềm lực tài chính để từ đó có cái nhìn tổng quan về năng lực tài chính lớn nhất của cảng biển Việt Nam hiện nay.

2.2.1. Nhóm chỉ tiêu phản ánh cấu trúc tài chính

Khi đánh giá năng lực tài chính của hệ thống cảng biển Việt Nam, chỉ tiêu quan tâm đầu tiên là cấu trúc tài chính của cảng. Phản ánh nguồn huy động vốn đầu tư của cảng từ các nguồn khác nhau như cơ cấu vốn chủ hay các khoản vay nợ tùy thuộc vào loại hình của các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam. Qua chỉ tiêu cấu trúc tài chính của hệ thống cảng biển sẽ đánh giá được cảng đó có sự độc lập về tài chính hay không, có thể chủ động hơn trong hoạt động kinh doanh của cảng. Trong việc chọn mẫu và đánh giá về năng lực tài chính 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.

- **Khu vực cảng miền Bắc:** (Bao gồm hệ thống cảng biển thuộc nhóm 1). Quy mô và cơ cấu nguồn vốn của các cảng thuộc khu vực miền Bắc không đồng đều. Cảng trọng điểm của khu vực là Cảng Hải Phòng. Khi đánh giá năng

lực tài chính cảng Cảng Hải Phòng là 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.

Cảng Hải Phòng là doanh nghiệp cảng lâu đời, được xây dựng cách đây hơn 140 năm Lịch sử hình thành và phát triển: 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. Cơ cấu cổ đông tập trung, tính đến cuối năm 2014, TCT Hàng hải Việt Nam (Vinalines) là cổ đông lớn nhất của PHP khi sở hữu tới 94,7% cổ phần, hai tổ chức khác cũng đang nắm giữ cổ phiếu của PHP là Công đoàn CTCP Cảng Hải Phòng và TCT Cổ phần Bảo hiểm Petrolimex với tổng tỷ lệ 0,44%. Số cổ phiếu còn lại, khoảng gần 5% được nắm giữ bởi gần 3.200 cổ đông cá nhân. 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. Bốc xếp hàng hóa: là hoạt động chủ đạo của PHP, chiếm khoảng 75% tổng doanh thu, bao gồm hoạt động xử lý, xếp dỡ hàng container, hàng khô từ tàu xuống bến, từ bến vào kho, bãi và tới các khu vực ngoài cảng. Lưu kho, bãi: mang lại 12%-15% doanh thu cho PHP, bao gồm các hoạt động trông coi, bảo quản hàng hóa đến khi chủ hàng tới lấy hàng hoặc xếp dỡ hàng lên tàu. 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. Do có sự thay đổi về việc chuyển đổi loại hình từ công ty TNHH sang công ty cổ phần nên cấu trúc tài chính cũng có những sự thay đổi lớn.

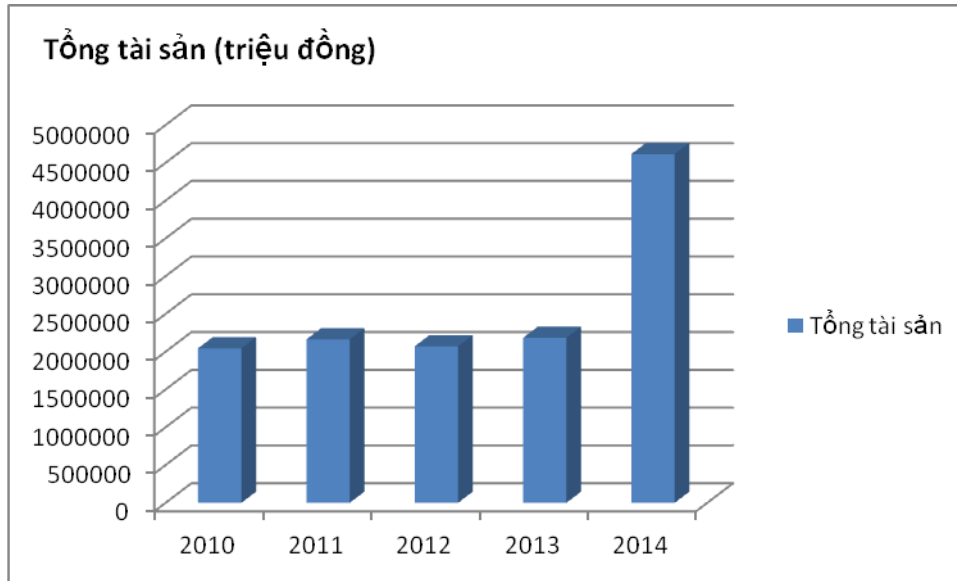
Bảng 2.3. Các chỉ tiêu tài chính Cảng Hải Phòng

ĐVT: Triệu đồng

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Năm 2011	Năm 2012	Năm 2013	Năm 2014	Năm 2015
1	Tổng tài sản	10 ⁶ đồng	2.045.281	2.162.731	2.071.518	2.183.326	4.616.085
2	Tổng nợ phải trả	10 ⁶ đồng	1.050.495	1.127.950	959.837	1.024.619	1.184.518
3	Vốn chủ sở hữu	10 ⁶ đồng	994.786	1.034.781	1.111.681	1.518.706	3.575.221
4	Tổng doanh thu	10 ⁶ đồng	1.038.741	1.202.103	1.372.936	1.357.223	1.390.487
5	Lợi nhuận trước thuế	10 ⁶ đồng	155.932	197.390	96.691	156.665	330.668
6	Nhóm chỉ tiêu phản ánh cấu trúc tài chính						
6.1	Tỷ suất nợ	%	51,36	52,15	46,33	46,93	25,66
6.2	Tỷ suất tự tài trợ	%	48,64	47,85	53,67	53,07	74,34

Nguồn: Tính toán theo Báo cáo tài chính các năm 2011- 2015 Cảng Hải Phòng

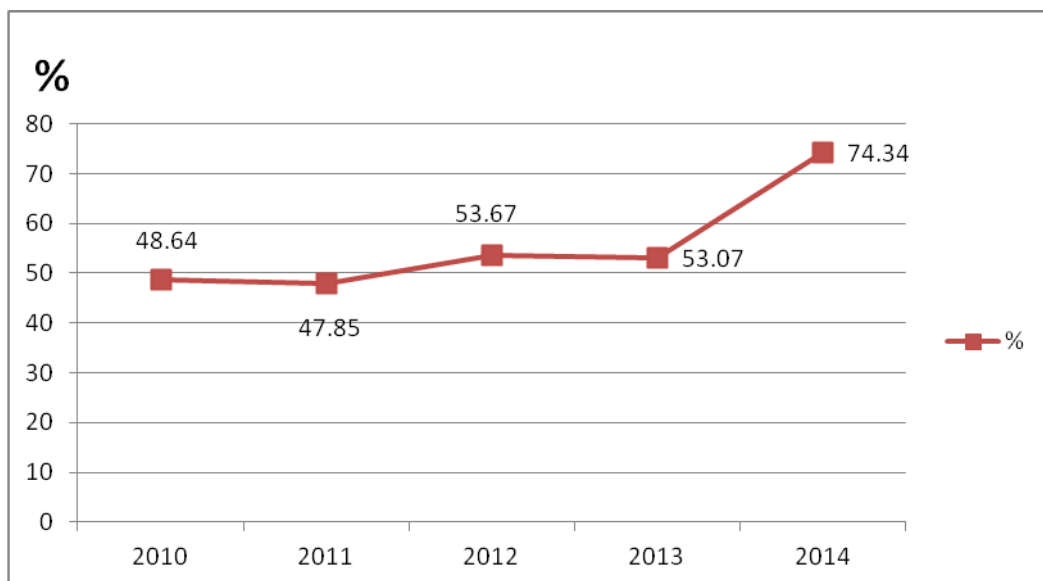
Qua bảng thống kê trên có sự biến động về các chỉ tiêu tài chính của doanh nghiệp cảng biển Hải Phòng trong những năm gần đây, đặc biệt là năm 2015. Ta thấy quy mô vốn của cảng biển tăng trong các năm từ 2011 - 2015.



Nguồn: Tính toán theo Báo cáo tài chính các năm 2011- 2014 Cảng Hải Phòng

Hình 3.1. Tổng tài sản của Cảng Hải Phòng qua các năm 2010 -2014

Trong giai đoạn 2011-2015, doanh thu không có sự tăng trưởng đáng kể nhưng lợi nhuận được cải thiện nhiều nhờ việc 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.



Nguồn: Tính toán theo Báo cáo tài chính các năm 2011- 2014 Cảng Hải Phòng

Biểu 3.1. Tỷ suất tự tài trợ của cảng Hải Phòng qua các năm

Hai chỉ tiêu phản ánh cấu trúc tài chính là chỉ tiêu Tỷ suất tự tài trợ và tỷ suất nợ. Qua kết quả phân tích cho thấy từ năm 2010 đến năm 2015 tỷ lệ vốn chủ sở hữu của cảng Hải Phòng tăng dần, và có sự tăng đột biến vào năm 2015 do có sự thay đổi hình thức sở hữu chuyển sang công ty cổ phần. Đây là một trong những biện pháp làm tăng vốn một cách hiệu quả, từ đó làm tăng khả năng tự chủ tài chính trong hoạt động kinh doanh của cảng biển.

- Khu vực cảng Miền Trung (gồm các cảng biển thuộc nhóm 2, 3, 4):

Đặc điểm lớn nhất tại các cảng biển miền Trung là: thiếu “hậu phương”, thiếu các dòng chảy kinh tế vùng phụ cận do 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 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*: Việc đầu tư thiếu khoa học và không đồng bộ xảy ra ở nhiều cảng biển miền Trung. Ví dụ cảng Chân Mây được xây dựng năm 2003 với tổng vốn đầu tư là 203 tỷ đồng để đón 3 vạn tấn. Nhưng cảng Chân Mây có vị trí quá xa khu công nghiệp Phú Bài và lại gần cảng Đà Nẵng, nên không có hàng. Bến cảng được xây dựng để đón tàu 3 vạn tấn nhưng năng lực bốc xếp và các dịch vụ phục vụ cho một chuyến tàu lại yếu và thiếu đồng bộ. Cảng có lợi thế nước sâu nhưng lại không kín gió nên cần phải tiếp tục đầu tư xây dựng đê chắn sóng với số vốn đầu tư ít nhất 500 – 1000 tỷ đồng (cao gấp ba số tiền đầu tư xây dựng cảng). *Thứ năm*: 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 Cảng Đà Nẵng.

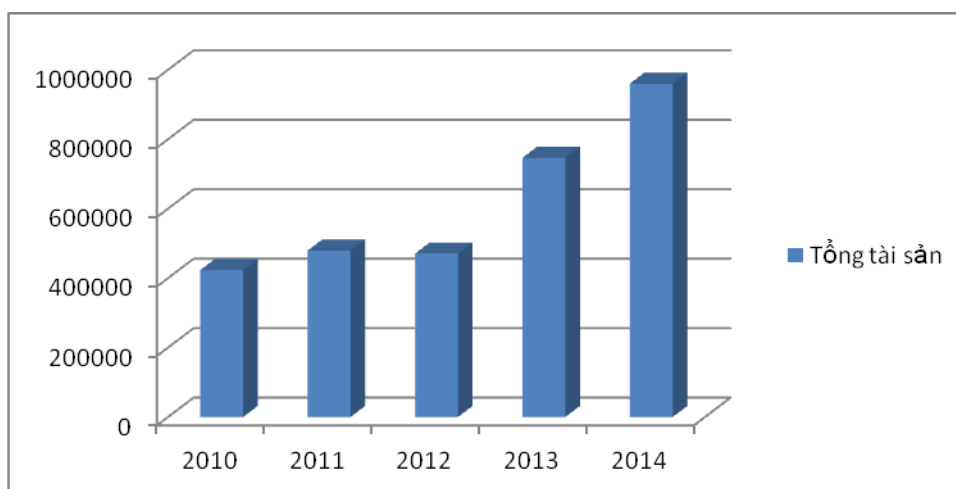
Bảng 3.4. Các chỉ tiêu tài chính Cảng Đà Nẵng

ĐVT: Triệu đồng

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Năm 2011	Năm 2012	Năm 2013	Năm 2014	Năm 2015
1	Tổng tài sản	10 ⁶ đồng	423.206	479.390	470.665	746.424	960.029
2	Tổng nợ phải trả	10 ⁶ đồng	203.676	244.817	231.856	257.507	263.369
3	Vốn chủ sở hữu	10 ⁶ đồng	219.530	234.573	238.809	488.917	696.660
4	Tổng doanh thu	10 ⁶ đồng	233.336	299.919	331.875	388.752	193.253
5	Lợi nhuận trước thuế	10 ⁶ đồng	8.632	11.200	16.257	58.903	46.999
6	Nhóm chỉ tiêu phản ánh cấu trúc tài chính						
6.1	Tỷ suất nợ	%	48,13	51,07	49,26	34,50	27,43
6.2	Tỷ suất tự tài trợ	%	51,87	48,93	50,74	65,50	72,57

Nguồn: Tính toán theo Báo cáo tài chính các năm 2011- 2015 Cảng Đà Nẵng

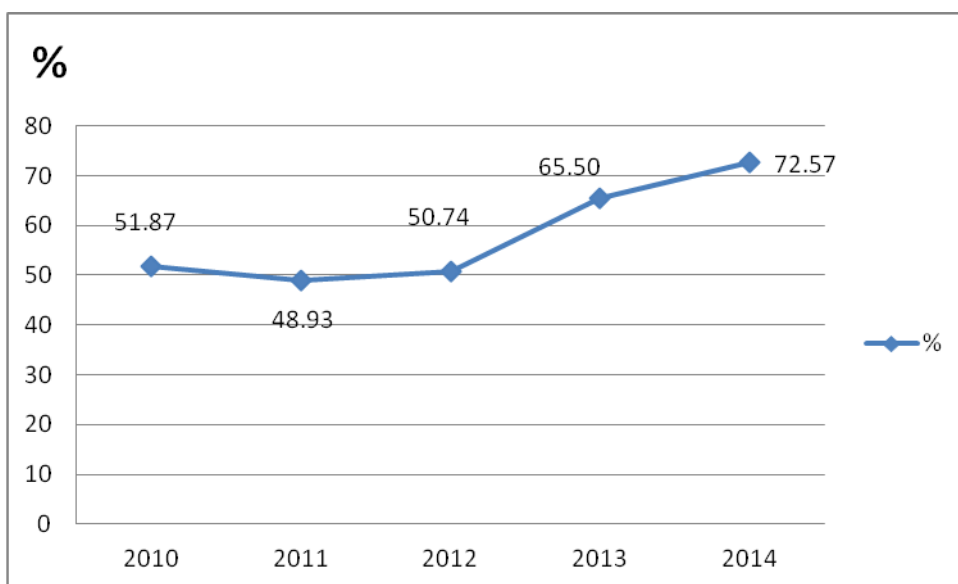
So với các cảng thuộc khu vực miền Bắc thì các cảng thuộc khu vực miền Trung có quy mô tài sản nhỏ hơn mặc dù đã được đầu tư bổ sung trong các năm.



Nguồn: Tính toán theo Báo cáo tài chính các năm 2011- 2014 Cảng Đà Nẵng

Hình 3.2. Tổng tài sản của Cảng Đà Nẵng qua các năm 2010 -2014

Qua biểu đồ trên cho thấy chỉ tiêu tổng tài sản của cảng Đà Nẵng tăng đều trong những năm gần đây, điều đó thể hiện việc thực hiện các chỉ tiêu và quy hoạch đầu tư phát triển cảng biển của Chính phủ đang dần được hoàn thiện. Trong năm 2015 mặc dù tổng tài sản được đầu tư bổ sung nhưng tổng doanh thu của cảng Đà Nẵng lại có xu hướng giảm và lợi nhuận giảm, điều này là do những khó khăn chung của khu vực cảng miền Trung đã được phân tích ở trên. Tuy nhiên việc bổ sung nguồn vốn đầu tư cho các cảng vẫn đảm bảo nâng cao tính chủ động của hệ thống cảng biển, biểu hiện cụ thể qua chỉ tiêu giá trị vốn chủ tăng hay tỷ suất tự tài trợ tăng.



Nguồn: Tính toán theo Báo cáo tài chính các năm 2011- 2014 Cảng Đà Nẵng

Biểu 3.2. Tỷ suất tự tài trợ của cảng Đà Nẵng qua các năm

- Khu vực cảng Miền Nam (gồm các cảng biển thuộc nhóm 5,6)

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 ĐBSCL 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 ĐBSCL 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. Trong hệ thống cảng biển Miền Nam thì Cảng Sài Gòn là một trong những cảng hiện đại nhất và có vốn đầu tư lớn. Các chỉ tiêu tài chính cảng Sài Gòn qua các năm gần đây được thể hiện trong bảng sau:

Bảng 3.5. Các chỉ tiêu tài chính Cảng Sài Gòn

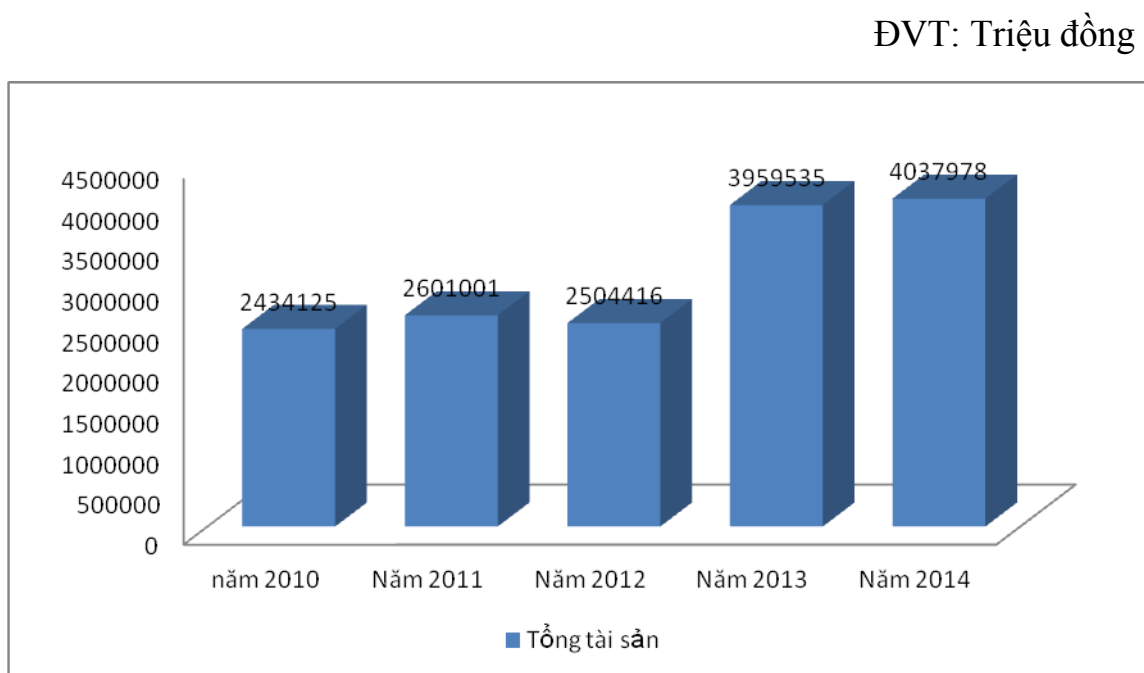
ĐVT: Triệu đồng

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Năm 2011	Năm 2012	Năm 2013	Năm 2014	Năm 2015
1	Tổng tài sản	10 ⁶ đồng	2.434.125	2.601.001	2.504.416	3.959.535	4.037.978
2	Tổng nợ phải trả	10 ⁶ đồng	1.478.563	1.592.077	1.471.810	1.792.843	1.865.028
3	Vốn chủ sở hữu	10 ⁶ đồng	955.562	1.008.924	1.032.606	2.166.692	2.208.950
4	Tổng doanh thu	10 ⁶ đồng	801.256	861.968	838.098	852.087	923.495
5	Lợi nhuận trước thuế	10 ⁶ đồng	38.743	43.981	50.324	41.694	63.490
6	Nhóm chỉ tiêu phản ánh cấu trúc tài chính						
6.1	Tỷ suất nợ	%	60,74	61,21	58,77	45,28	46,19
6.2	Tỷ suất tự tài trợ	%	39,26	38,79	41,23	54,72	53,81

Nguồn: Tính toán theo Báo cáo tài chính các năm 2011- 2015 Cảng Sài Gòn

Năm 2015 giá trị lợi nhuận của cảng Sài Gòn tăng so với các năm trước. Năm 2014 giá trị lợi nhuận có giảm so với năm 2013 nhưng số liệu về doanh

thu lại tăng, điều đó cho thấy năm 2014 các chi phí kinh doanh của cảng Sài Gòn tăng lên. 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. Mặc dù không phải 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. Giá trị tổng tài sản của cảng Sài Gòn qua các năm được thể hiện qua biểu đồ sau:



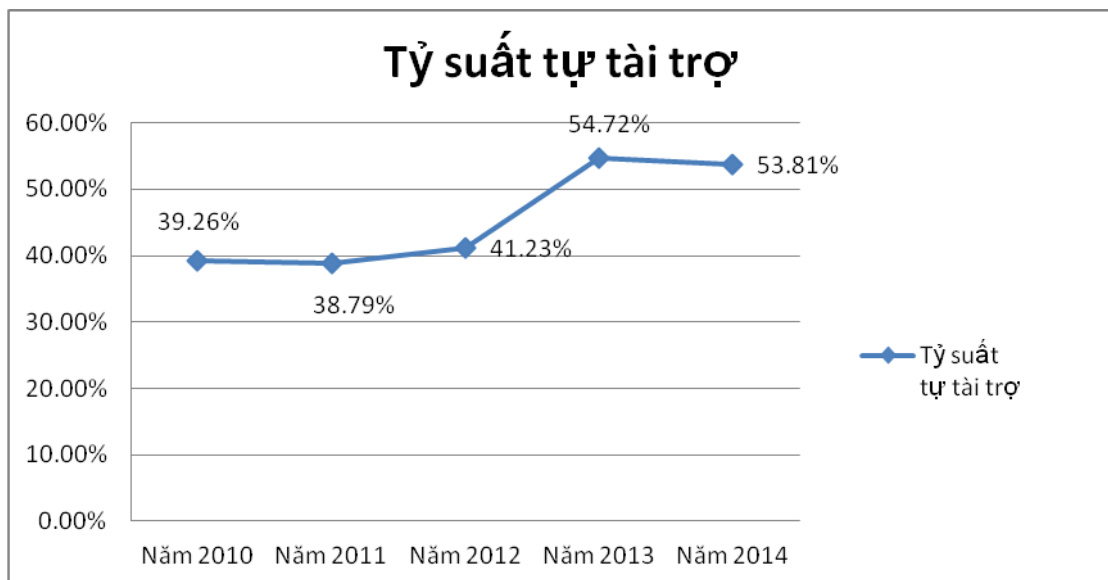
Nguồn: Tính toán theo Báo cáo tài chính các năm 2011- 2014 Cảng Sài Gòn

Hình 3.3. Tổng tài sản của Cảng Sài Gòn qua các năm 2011 -2014

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 và năm 2007 chính thức chuyển đổi thành công ty TNHH một thành viên cảng Sài Gòn. 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.... Từ năm 2014 giá trị tổng tài sản của cảng Sài Gòn tăng nhanh so với năm 2013 từ 2504416 triệu đồng lên 3959535

triệu đồng và tăng lên 4037978 triệu đồng. Qua đó cho thấy sự đầu tư và ưu tiên phát triển theo quy hoạch cảng biển của Nhà nước tập trung và có trọng điểm vào phát triển cảng Sài Gòn trở thành cảng biển lớn nhất trong khu vực miền Nam và trong cả nước để thúc đẩy hoạt động cảng biển khu vực miền Nam trong những năm gần đây đặc biệt thực hiện đạt được theo chiến lược phát triển cảng biển đến năm 2020. Bên cạnh đó cho thấy giá trị tổng tài sản của cảng biển được bổ sung từ hoạt động sản xuất kinh doanh qua các năm .

Trong giá trị tổng tài sản của cảng tăng mạnh trong các năm gần đây và sự biến đổi trong cơ cấu vốn có sự thay đổi đảm bảo tính tự chủ trong kinh doanh của cảng. Xét cấu trúc vốn của cảng Sài Gòn được thể hiện qua biểu đồ sau:



Nguồn: Tính toán theo Báo cáo tài chính các năm 2011- 2014 Cảng Sài Gòn

Biểu 3.3. Tỷ suất tự tài trợ của cảng Sài Gòn qua các năm

Căn cứ vào tỷ suất tự tài trợ của cảng trong các năm gần đây ta thấy năm 2013 và năm 2014 tỷ lệ vốn chủ sở hữu tăng mạnh và chiếm tỷ lệ cao trong cơ cấu vốn. Qua đó đánh giá cao về khả năng tự chủ trong hoạt động kinh doanh của cảng và giá trị vốn chủ sở hữu cũng được gia tăng và bổ sung đầu tư lớn từ Tổng Công ty Hàng hải và từ hoạt động sản xuất kinh doanh.

Như vậy theo số liệu báo cáo tài chính ta thấy giá trị tổng tài sản của các cảng trong những năm gần đây đều tăng do có sự bổ sung thêm từ nguồn chủ sở hữu, qua kết quả kinh doanh và quá trình huy động vốn. Tuy nhiên 3 cảng điển hình được đánh giá thì cảng Hải Phòng có quy mô tài sản lớn hơn và tăng đột biến vào năm 2015 do có quá trình thực hiện cổ phần hóa. Đồng thời tỷ lệ vốn chủ sở hữu của các cảng đều tăng đảm bảo tính tự chủ của các cảng trong quá trình sản xuất kinh doanh. Từ đó cho thấy xu hướng để phát triển theo quy hoạch và phát huy tiềm năng của các cảng cần có quá trình bổ sung thêm vốn cho các cảng thông qua con đường cổ phần hóa là hiệu quả và đảm bảo tính tự chủ trong quá trình kinh doanh của các cảng.

3.2.2. Nhóm chỉ tiêu phản ánh khả năng thanh toán

Mỗi quan tâm hàng đầu của các cảng, của các nhà quản lý, của đối tác và khách hàng về năng lực tài chính của cảng là đánh giá rủi ro phá sản tác động tới các doanh nghiệp cảng biển mà biểu hiện của nó là khả năng thanh toán, đánh giá khả năng cân đối vốn, năng lực hoạt động cũng như khả năng sinh lãi của doanh nghiệp. Trong đó khả năng thanh toán là chỉ tiêu trực tiếp phản ánh sức mạnh tài chính của doanh nghiệp cảng biển, biểu hiện thông qua hoạt động thanh toán của cảng biển trong quá trình hoạt động sản xuất kinh doanh. Khi đánh giá về khả năng thanh toán của cảng biển tác giả tập trung đánh giá một số chỉ tiêu cơ bản đó là khả năng thanh toán ngắn hạn, khả năng thanh toán nhanh và khả năng thanh toán tức thời của các doanh nghiệp cảng biển.

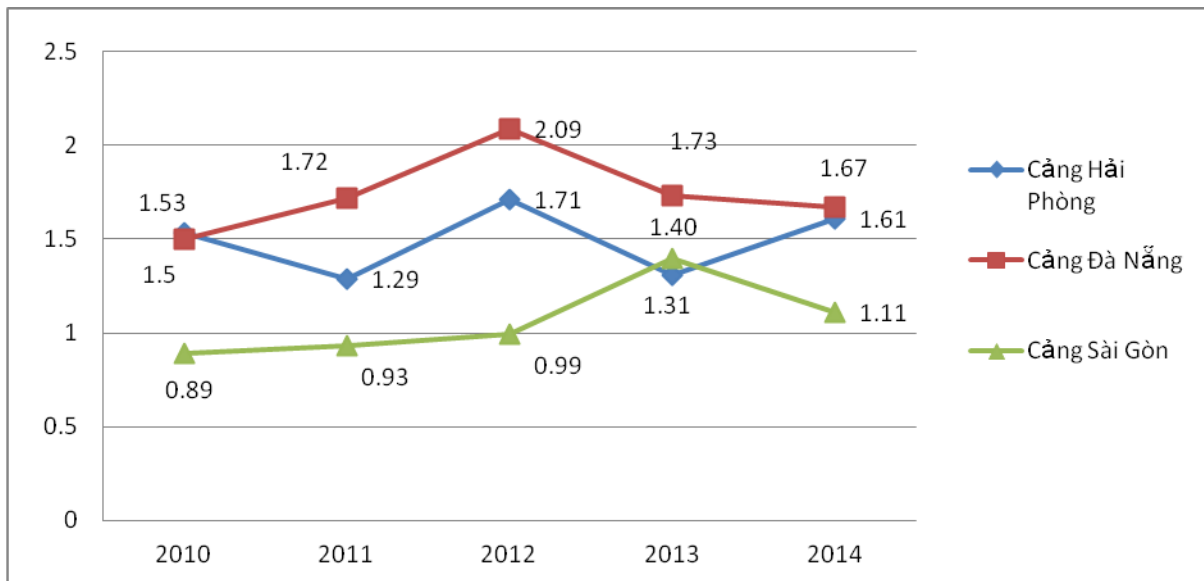
Bảng 3.6. Nhóm các chỉ tiêu phản ánh khả năng thanh toán của các cảng

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Năm 2011	Năm 2012	Năm 2013	Năm 2014	Năm 2015
1	Cảng Hải Phòng						
1.1	Hệ số thanh toán ngắn hạn	Lần	1,53	1,29	1,71	1,31	1,61
1.2	Hệ số thanh toán nhanh	Lần	1,42	1,03	1,47	1,26	1,48
1.3	Hệ số thanh toán tức thời	Lần	0,96	0,51	0,94	0,89	1,05
2	Cảng Đà Nẵng						
2.1	Hệ số thanh toán ngắn hạn	Lần	1.50	1.72	2.09	1.73	1.67

2.2	Hệ số thanh toán nhanh	Lần	1.35	1.62	2.02	1.67	1.60
2.3	Hệ số thanh toán tức thời	Lần	0.80	1.05	1.53	0.91	1.29
3	Cảng Sài Gòn						
3.1	Hệ số thanh toán ngắn hạn	Lần	0.89	0.93	0.99	1.40	1.11
3.2	Hệ số thanh toán nhanh	Lần	0.67	0.71	0.90	1.46	1.05
3.3	Hệ số thanh toán tức thời	Lần	0.39	0.41	0.53	0.48	0.51

Nguồn: Tính theo BCTC năm 2011- 2015 Cảng: Sài Gòn, Đà Nẵng, Hải Phòng.

a. 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 trong kỳ báo cáo. 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. Qua số liệu báo cáo tài chính của các cảng, tính toán các chỉ số về khả năng thanh toán ngắn hạn, sự thay đổi về khả năng thanh toán của các cảng được thể hiện trong biểu đồ sau:



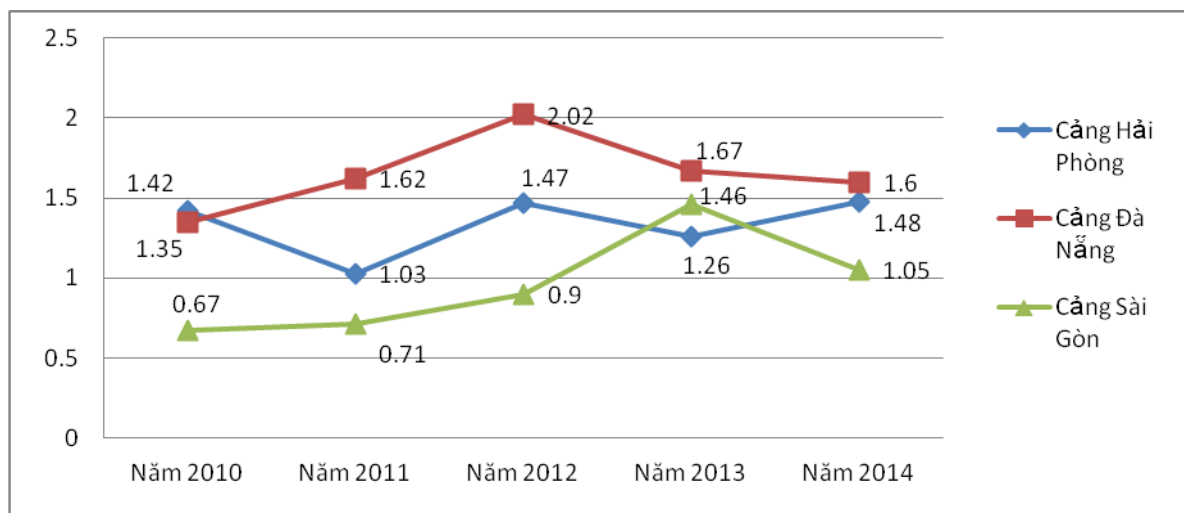
Nguồn: Tính theo BCTC năm 2010- 2014 Cảng: Sài Gòn, Đà Nẵng, Hải Phòng.

Biểu 3.4. Tỷ suất thanh toán ngắn hạn của các cảng qua các năm

Qua biểu đồ trên ta thấy hầu hết các chỉ số khả năng thanh toán của các cảng trong các năm gần đây đều lớn hơn 1. Điều đó cho thấy các doanh nghiệp

cảng biển đều có đủ khả năng thanh toán các khoản nợ ngắn hạn và tình hình tài chính là bình thường hoặc khả quan. Đặc biệt so sánh ta thấy mặc dù với quy mô về giá trị tổng tài sản nhỏ hơn các doanh nghiệp cảng biển Hải Phòng và cảng Sài Gòn nhưng hệ số thanh toán ngắn hạn của cảng Đà Nẵng luôn cao hơn trong các năm gần đây. Có thời điểm tài sản ngắn hạn của cảng Đà Nẵng có quy mô gấp 2 lần số nợ ngắn hạn cho thấy khả năng thanh toán ngắn hạn của Cảng Đà Nẵng khá khả quan. So với 2 cảng còn lại thì cảng Sài Gòn có tỷ suất thanh toán ngắn hạn thấp hơn tuy nhiên vẫn lớn hơn 1, duy nhất chỉ có năm 2011 hệ số này có thấp hơn 1 nhưng vẫn xấp xỉ vì vậy đảm bảo khả năng thanh toán các khoản nợ ngắn hạn. Do năm 2011 cơ cấu vốn của cảng Sài Gòn tỷ lệ các khoản phải vay nợ còn cao, tỷ suất nợ còn chiếm 61,21% trong cơ cấu vốn.

b. Khả năng thanh toán nhanh: Biểu hiện bằng chỉ tiêu tỷ suất thanh toán nhanh. Chỉ tiêu này dùng để đánh giá khả năng thanh toán nhanh các khoản nợ ngắn hạn của doanh nghiệp trong kỳ báo cáo. 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 không gặp khó khăn nếu cần phải thanh toán ngay các khoản nợ ngắn hạn. Trái lại, nếu hệ số thanh toán nhanh nhỏ hơn 1, doanh nghiệp sẽ không đủ khả năng thanh toán ngay lập tức toàn bộ khoản nợ ngắn hạn hay nói chính xác hơn, doanh nghiệp sẽ gặp nhiều khó khăn nếu phải thanh toán ngay các khoản nợ ngắn hạn. Khi xem xét và phân tích tỷ số thanh toán nhanh của các cảng điển hình cho 3 miền, ta có sự biến động về chỉ số này ở các cảng qua các năm như sau:

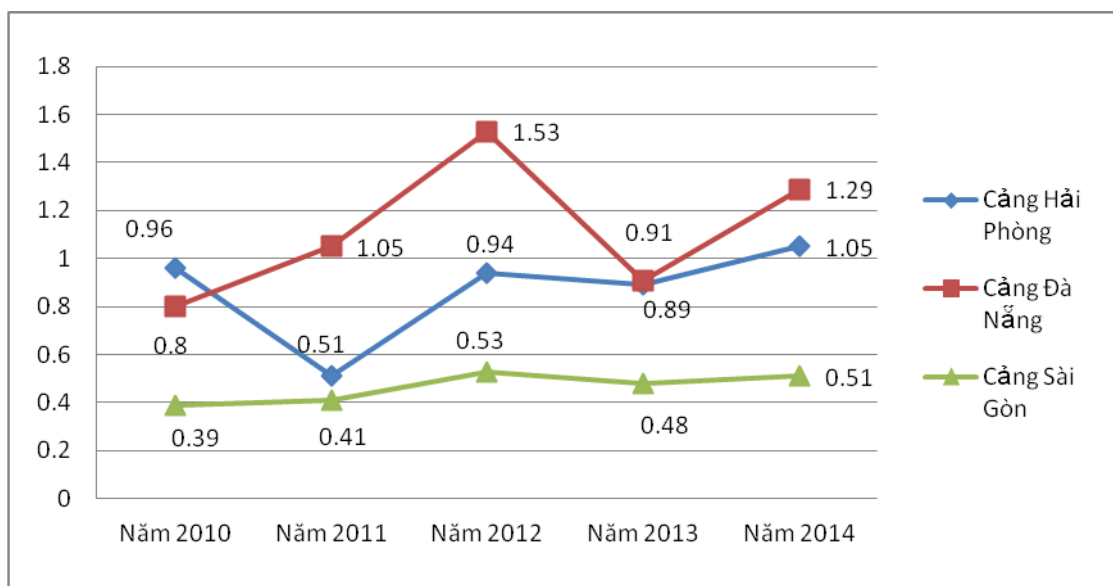


Nguồn: Tính theo BCTC năm 2010- 2014 Cảng: Sài Gòn, Đà Nẵng, Hải Phòng.

Biểu 3.5. Tỷ suất thanh toán nhanh của các cảng qua các năm

Qua biểu đồ trên ta thấy Cảng Đà Nẵng và cảng Hải Phòng có tỷ suất thanh toán nhanh trong các năm gần đây đều lớn hơn 1 nghĩa là khả năng thanh toán ngay các khoản nợ của 2 nhóm cảng trên là đảm bảo. Bên cạnh đó cảng Sài Gòn có chỉ số của 2 năm 2012 và 2013 nhỏ hơn 1 cho thấy tài sản ngắn hạn phụ thuộc rất lớn vào hàng tồn kho. Thực tế trong 2 năm 2012 và 2013 tỷ lệ hàng tồn kho của cảng Sài Gòn chiếm tỷ lệ lớn trong tổng tài sản ngắn hạn (Năm 2012 giá trị hàng tồn kho là 32.614.129.071 đồng chiếm 12% tổng tài sản ngắn hạn; năm 2013 giá trị hàng tồn kho vẫn còn 23.563.037.127 đồng chiếm 8% tổng tài sản ngắn hạn - Báo cáo tài chính cảng Sài Gòn). Trong trường hợp này, tính thanh khoản của tài sản ngắn hạn của cảng Sài Gòn năm 2012 là tương đối thấp. Tất nhiên, với tỷ lệ nhỏ hơn 1 vẫn lớn hơn 0,5, cảng Sài Gòn có thể không đạt được tình hình tài chính tốt nhưng điều đó không có nghĩa là cảng sẽ bị phá sản vì có nhiều cách để huy động thêm vốn cho việc trả nợ, và đây vẫn là chỉ số an toàn. Ở một khía cạnh khác, nếu hệ số này quá cao như cảng Đà Nẵng (năm 2013 là 2,02) thì vốn bằng tiền quá nhiều, vòng quay vốn lưu động thấp, hiệu quả sử dụng vốn cũng không cao, đây là một trong những khó khăn chung của các cảng khu vực miền Trung trong quá trình hoạt động kinh doanh nên hiệu quả sử dụng vốn chưa cao.

c. Khả năng thanh toán tức thời của các cảng biểu hiện bằng chỉ tiêu tỷ suất thanh toán tức thời. Thực tế cho thấy, tỷ suất này nếu $> 0,5$ thì tình hình thanh toán tương đối khả quan, còn nếu $< 0,5$ thì doanh nghiệp có thể gặp khó khăn trong việc thanh toán, công nợ và do đó, có thể phải bán gấp hàng hoá, sản phẩm để trả nợ vì không đủ tiền thanh toán. Tuy nhiên, nếu tỉ suất này quá cao lại phản ánh một tình hình không tốt vì vốn bằng tiền quá nhiều, vòng quay tiền chậm làm giảm hiệu quả sử dụng vốn. Thực trạng tỷ suất thanh toán tức thời của các cảng như sau:



Nguồn: Tính theo BCTC năm 2011- 2014 Cảng: Sài Gòn, Đà Nẵng, Hải Phòng.

Biểu 3.6. Tỷ suất thanh toán tức thời của các cảng qua các năm

Qua biểu cho thấy chỉ số thanh toán tức thời của các doanh nghiệp cảng biển trong các năm gần đây đều lớn hơn 0,5 như vậy là khả năng thanh toán rất khả quan, tỷ lệ cao vẫn là cảng Đà Nẵng. Bên cạnh đó cảng Sài Gòn trong 2 năm 2012 và 2014 vẫn còn dưới 0,5 cho thấy cảng cũng có những khó khăn trong quá trình thanh toán công nợ tuy nhiên cũng chưa phải là quá thấp và đặc biệt khả quan hơn vào năm 2014 đạt 0,51 lần.

3.2.3. Nhóm chỉ tiêu đánh giá hiệu quả tài chính

Để đánh giá hiệu quả sử dụng tài chính của hệ thống cảng biển tiêu biểu cho 3 miền, có rất nhiều các chỉ tiêu khác nhau. Tuy nhiên để đánh giá tổng quan tất cả các chỉ tiêu của các cảng là điều khó khăn. Vì vậy tác giả tập trung vào các chỉ tiêu hiệu quả chủ yếu để đánh giá bao gồm các nhóm chỉ tiêu sau:

Bảng 3.7. Nhóm các chỉ tiêu phản ánh hiệu quả tài chính của các cảng

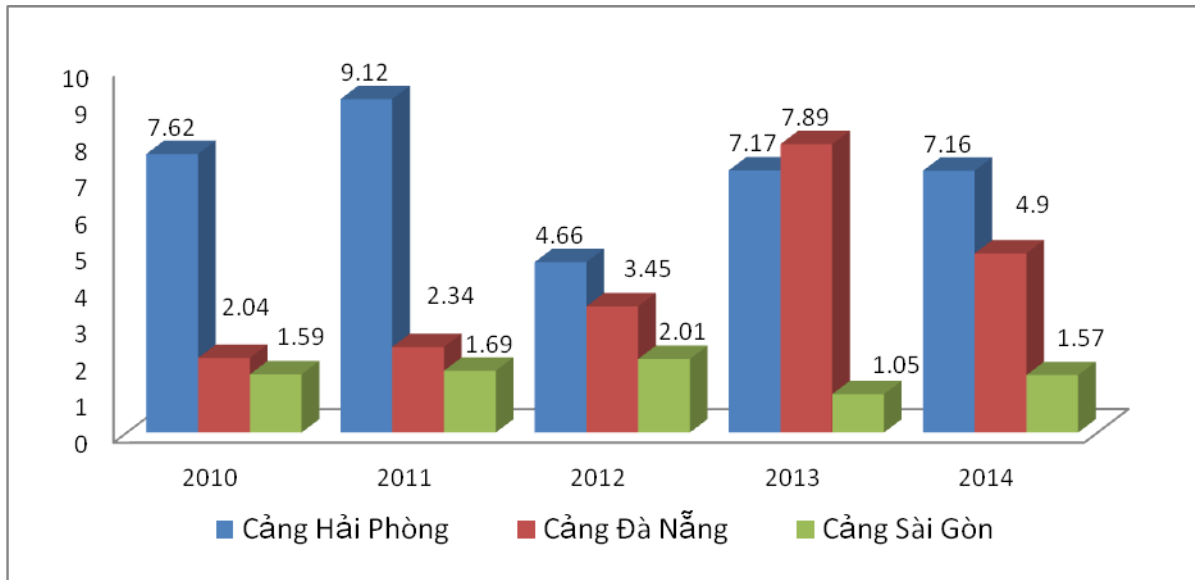
STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Năm 2011	Năm 2012	Năm 2013	Năm 2014	Năm 2015
1	Cảng Hải Phòng						
1.1	Tỷ suất sinh lời của vốn (ROI)	%	7.62	9,12	4,66	7,17	7,16
1.2	Tỷ suất sinh lời của doanh thu (ROS)	%	15.01	16,42	7,04	11,54	23,78
1.3	Tỷ suất sinh lời của vốn chủ sở hữu (ROE)	%	15.67	19,07	8,69	10,25	9,24
2	Cảng Đà Nẵng						
2.1	Tỷ suất sinh lời của vốn (ROI)	%	2.04	2.34	3.45	7.89	4.90
2.2	Tỷ suất sinh lời của doanh thu (ROS)	%	3.70	3.73	4.90	15.15	24.32
2.3	Tỷ suất sinh lời của vốn chủ sở hữu (ROE)	%	3.93	4.77	6.81	12.05	6.75
3	Cảng Sài Gòn						
3.1	Tỷ suất sinh lời của vốn (ROI)	%	1.59	1.69	2.01	1.05	1.57
3.2	Tỷ suất sinh lời của doanh thu (ROS)	%	4.84	5.10	6.00	4.89	6.87
3.3	Tỷ suất sinh lời của vốn chủ sở hữu (ROE)	%	4.05	4.36	4.87	1.92	2.87

Nguồn: Tính theo BCTC năm 2011- 2015 Cảng: Sài Gòn, Đà Nẵng, Hải Phòng

a. Tỷ suất sinh lời của vốn

Hoạt động kinh doanh cảng biển là hoạt động đòi hỏi lượng vốn đầu tư lớn. Tuy nhiên trong hoạt động đầu tư các nhà kinh doanh cũng đều phải quan tâm đến hiệu quả của đồng vốn bỏ ra nghĩa là quan tâm đến khả năng sinh lời của vốn. Đồng thời khả năng sinh lời của vốn là điều kiện duy trì sự tồn tại và phát triển của doanh nghiệp. Vốn đầu tư của doanh nghiệp cảng biển bao gồm nhiều loại và hình thành từ mọi nguồn vốn nhằm huy động vào hoạt động sản

xuất kinh doanh để tạo ra lợi nhuận thực hiện quá trình tái sản xuất giản đơn và mở rộng. Chỉ tiêu hiệu quả sử dụng vốn của các cảng biển thể hiện trong biểu đồ sau:



Nguồn: Tính theo BCTC năm 2010- 2014 Cảng: Sài Gòn, Đà Nẵng, Hải Phòng

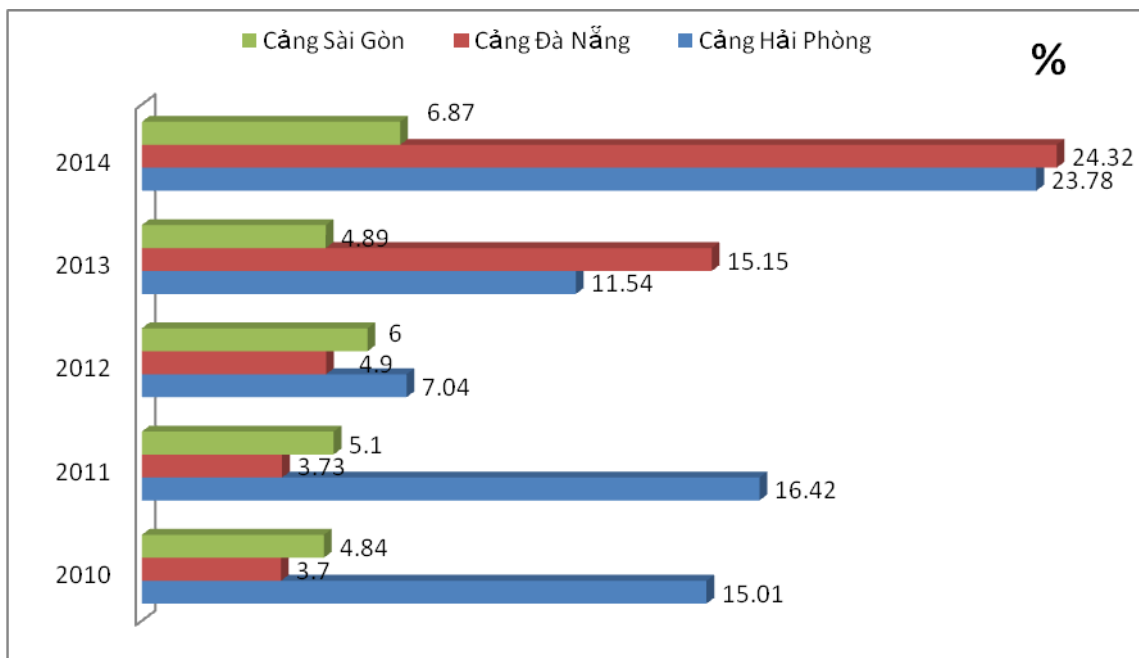
Hình 3.4. Tỷ suất sinh lời của vốn tại các cảng qua các năm

Chỉ tiêu này cho biết khả năng sinh lời thực sự của vốn trong kỳ hoạt động hoặc kỳ vọng cho kỳ tới, chỉ tiêu này mà cao mức độ an toàn trong hoạt động kinh doanh được bảo đảm, chỉ tiêu này thấp, độ rủi ro cao. Qua biểu trên ta thấy chỉ tiêu tỷ suất sinh lời của vốn tại các cảng nhìn chung là thấp đặc biệt là cảng Sài Gòn. Trong đó cảng Hải Phòng trong các năm gần đây đạt được ở mức bình quân 7%, chỉ tiêu này còn thấp so với tỷ suất lãi tiền vay bình quân của các tổ chức tín dụng, với cơ cấu vốn vay chiếm một phần đáng kể trong tổng nguồn vốn của doanh nghiệp cảng thì dấu hiệu rủi ro tài chính xuất hiện. Giải thích cho hiện tượng này là do trong các năm gần đây các cảng tập trung nhiều cho hoạt động đầu tư cơ sở hạ tầng và nâng cấp cho các cảng nên chi phí đầu tư lớn do đó tỷ suất lợi nhuận giảm. Đặc biệt cảng Sài Gòn trong thời gian qua thực hiện theo quá trình tái cơ cấu của Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam nên có nhiều sự biến chuyển về vốn đầu tư, trong thời gian tới còn kế hoạch

thực hiện cổ phần hóa để tăng quy mô tài sản khi đó tỷ suất sinh lời có thể tiếp tục giảm.

b. Tỷ suất sinh lời của doanh thu

Khả năng sinh lời từ các hoạt động là thông tin quan trọng để đưa ra các quyết định đầu tư vào các sản phẩm mới, nhân tố quan trọng để các doanh nghiệp cạnh tranh và phát triển trong nền kinh tế, chỉ tiêu này được biểu hiện ở các cảng qua biểu sau:



Nguồn: Tính theo BCTC năm 2010- 2014 Cảng: Sài Gòn, Đà Nẵng, Hải Phòng

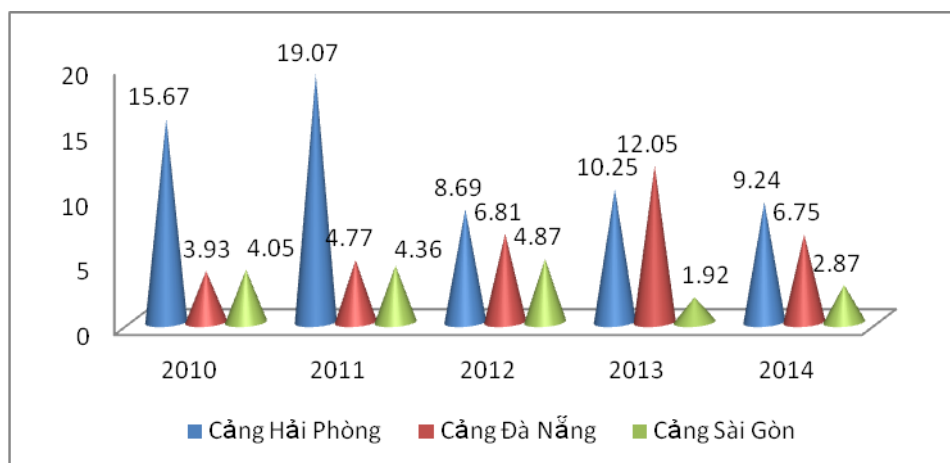
Hình 3.5. Tỷ suất sinh lời của doanh thu tại các cảng qua các năm

Qua biểu trên cho thấy tỷ suất sinh lời của doanh thu của các cảng trong những năm gần đây đều tăng dần. Mặc dù tỷ suất lợi nhuận vốn không đều nhưng tỷ suất lợi nhuận doanh thu tăng đều. Điều đó cho thấy các cảng đã tập trung kiểm soát chi phí và nâng cao hiệu quả của từng hoạt động. Chỉ tiêu này cho biết doanh nghiệp thu được 100 đồng doanh thu hoặc doanh thu thuần thì trong đó có bao nhiêu đồng lợi nhuận sau thuế. Qua đó đánh giá hiện trạng tình hình mở rộng thị trường của các cảng tập trung vào những hoạt động trọng điểm trong bối cảnh nền kinh tế suy thoái và khắc phục những hạn chế của việc sử dụng không hiệu quả nguồn vốn Nhà nước.

Trong các cảng trên ta thấy hoạt động kinh doanh của cảng Đà Nẵng mặc dù tỷ suất lợi nhuận không cao nhưng có sự ổn định và tăng đều trong các năm gần đây. Qua đó đánh giá mức độ an toàn trong hoạt động kinh doanh của các cảng tốt, các quyết định đầu tư của các cảng trong từng lĩnh vực là tốt và từ đó làm cơ sở cho các cảng thực hiện đầu tư theo chiều rộng để phát triển thị trường.

c. Tỷ suất sinh lời của vốn chủ sở hữu

Đánh giá 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, chỉ tiêu này của các cảng trong những năm gần đây thể hiện như sau:



Nguồn: Tính theo BCTC năm 2010- 2014 Cảng: Sài Gòn, Đà Nẵng, Hải Phòng

Hình 3.6. Tỷ suất sinh lời của vốn chủ tại các cảng qua các năm

Chỉ tiêu này cho biết khả năng sinh lời của vốn chủ sở hữu trong kỳ hoạt động, chỉ tiêu này mà cao đó là nhân tố để các nhà quản trị phát hành thêm cổ phiếu, huy động thêm vốn góp đầu tư cho hoạt động kinh doanh. Qua biểu đồ trên ta thấy đối với cảng Hải Phòng trong các năm có tỷ lệ sinh lời của vốn chủ cao hơn (Trung bình khoảng 10% hàng năm) Khi đó doanh nghiệp đang ở trạng thái an toàn, song để nâng cao hiệu quả kinh doanh toàn doanh nghiệp cần huy động thêm vốn, mở rộng và tìm kiếm thị trường để thúc đẩy hiệu quả hơn nữa. Cảng Đà Nẵng ở khu vực miền Trung và cảng Sài Gòn ở khu vực miền Nam thì

có chỉ tiêu này khá thấp. 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. Qua đó đòi hỏi các cảng này cũng nên cấu trúc lại cơ cấu vốn, phát triển thị trường đồng thời tiết kiệm.

Đánh giá hiệu quả sử dụng vốn là tiêu chí quan trọng đánh giá khả năng bảo toàn và phát triển nguồn vốn kinh doanh. Qua các chỉ tiêu đánh giá hiệu quả sử dụng vốn của các cảng ta thấy hệ thống cảng biển Việt Nam trong những năm gần đây cũng có những hiệu quả kinh doanh nhất định nhưng chưa cao và chưa thực sự có những bước phát triển đột phá. Các cảng kinh doanh đều có lợi nhuận nhưng lợi nhuận chưa cao và chưa xứng tầm với những đầu tư và tiềm năng của từng vùng.

Chương 3: Giải pháp nâng cao năng lực tài chính của doanh nghiệp cảng biển Việt Nam

3.1. Đánh giá ban đầu về năng lực tài chính của hệ thống cảng biển Việt Nam.

3.1.1. Những mặt mạnh.

Đảm bảo sử dụng và khai thác có hiệu quả các nguồn vốn: Nguồn vốn tại các cảng được huy động từ nhiều nguồn khác nhau như ngân sách nhà nước, vốn ODA, vốn của các cảng, vốn cổ phần... nhưng 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.

3.1.2. Những hạn chế và nguyên nhân

- **Quy mô vốn chưa cao:** 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.

- **Cơ cấu vốn vẫn chưa đảm bảo tốt hơn về tính chủ động trong quá trình kinh doanh của các cảng.**

Nhìn vào cơ cấu vốn các doanh nghiệp cảng biển vẫn còn tỷ lệ các khoản phải trả cao nên chi phí vốn lớn. Như vậy tình hình tài chính của các doanh

nghiệp cảng biển còn phụ thuộc vào số vốn huy động và chịu áp lực nặng nề về số vốn vay với chi phí vốn cao.

- **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.

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

3.2.1. Giải pháp về cơ chế chính sách

Nhà nước cần tạo môi trường kinh doanh thông thoáng, bình đẳng hơn giữa doanh nghiệp cảng biển thuộc các khu vực khác nhau và các doanh nghiệp giao thông vận tải khác, nhất là cơ sở hạ tầng, bến cảng, khai luồng lạch...

- Tăng cường các hoạt động liên kết các doanh nghiệp cảng biển với các doanh nghiệp vận tải thủy nội địa, xây dựng mạng lưới vận tải, thông tuyến...thường xuyên tổ chức các hoạt động hỗ trợ các doanh nghiệp nội địa trong các hoạt động phát triển thị trường, đào tạo nhân lực. Tổ chức các Hội thảo để các doanh nghiệp cảng biển cung cấp và chia sẻ thông tin.

- Xem xét thực hiện triệt để các quy định trong WTO, hoặc những quy định mà WTO không cấm: ví dụ như như hỗ trợ doanh nghiệp đào tạo nhân lực, cung cấp thông tin thị trường, hỗ trợ phát triển các nghiệp vụ logistics, dịch vụ vận tải cho các doanh nghiệp cảng biển.

- Quản lý, thể chế, đào tạo nguồn nhân lực cho ngành Giao thông - vận tải, ngành khai thác cảng cần đảm bảo tính đồng bộ phù hợp với nhu cầu thực tiễn của ngành vận tải trong thời gian tới.

3.2.2. Giải pháp đa dạng hóa nguồn vốn đầu tư cho phát triển cảng biển.

Để nâng cao quy mô vốn tại các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam hiện nay thì cần đa dạng hóa các kênh huy động vốn 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, 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 cũng 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.

- Các doanh nghiệp cảng biển tăng cường các kênh huy động vốn thông qua việc phát hành trái phiếu. Song song với các kênh huy động vốn khác thì phát hành trái phiếu là một phương thức huy động vốn rất quan trọng cho đầu tư phát triển cảng biển, giảm sức ép về cung ứng vốn từ hệ thống ngân hàng, phù hợp với thông lệ quốc tế.

- Cổ phần hóa các doanh nghiệp cảng nhỏ bé để huy động vốn đầu tư phát triển thành cảng lớn. Qua quá trình cổ phần hóa, các doanh nghiệp cảng này có thể huy động được nguồn vốn lớn từ xã hội và cùng với việc thay đổi cách thức quản lý doanh nghiệp, thay đổi kỹ thuật, công nghệ thì kết quả sản xuất kinh doanh sẽ đạt hiệu quả cao.

3.2.3. Giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng vốn đầu tư khai thác cảng biển.

- Hiện đại hóa trang thiết bị phục vụ cảng.

Trọng tâm của giải pháp này là trang bị đồng bộ thiết bị xếp dỡ. Năng suất xếp dỡ của cảng phụ thuộc nhiều vào thiết bị xếp dỡ. Nếu việc đầu tư mua sắm thiết bị xếp dỡ phân tán, không đồng bộ thì sẽ không mang lại hiệu quả và gây lãng phí. Do đó để có thể đầu tư đồng bộ thiết bị thì yếu tố quan trọng là phải chuyên môn hóa xếp dỡ. Đối với cảng xây dựng mới cần phải xác định loại hàng chính để trang bị thiết bị xếp dỡ chuyên dùng có năng suất xếp dỡ cao; đối với cảng đang hoạt động cần hình thành các khu vực chuyên xếp dỡ những mặt hàng truyền thống từ đó có hướng đầu tư tập trung các thiết bị xếp dỡ chuyên dùng phù hợp.

Bên cạnh đó cũng cần chú trọng đầu tư đồng thời cả khu vực xếp dỡ từ tàu xuống cảng và khu vực vận chuyển hàng hóa từ cảng vào bãi, các thiết bị nâng hạ trong bãi được nâng cấp đồng bộ để đảm bảo năng suất cao nhất. Do đó, các trang thiết bị hỗ trợ xếp dỡ trên bờ cũng cần tính toán phù hợp với công suất của cần cầu.

- Tăng cường hệ thống giao thông kết nối cảng.

Để giải quyết vấn đề này thì quy hoạch cảng biển cần phải được gắn kết chặt chẽ với quy hoạch tổng thể bài toán vận tải của đất nước, với sự phát triển mạng lưới giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa. Tránh tình trạng như thời gian vừa qua cảng không triển khai xây dựng được vì không có đường để đưa thiết bị thi công vào; hoặc cảng xây dựng xong không đưa vào sử dụng được vì chờ đường, tình trạng hàng hóa tồn đọng do giao thông ách tắc. Như vậy, hoàn thiện hệ thống giao thông nối cảng là nhân tố quan trọng để giải tỏa hàng hóa nhanh chóng, tăng khả năng thông qua của hàng, tăng tính hấp dẫn của cảng đối với các nguồn hàng..

- Đầu tư khơi sâu luồng cảng định kỳ.

Với xu thế phát triển của vận tải biển, đội tàu biển có trọng tải lớn ngày càng được sử dụng nhiều hơn nhằm tiết kiệm chi phí. Nhiều cảng lớn của Việt Nam đang gặp tình trạng luồng tàu sa bồi ngày càng nghiêm trọng, hạn chế tàu có trọng tải lớn cập bến, giảm sức cạnh tranh cũng như ảnh hưởng đến hiệu quả sản xuất kinh doanh của cảng. Vì vậy, trong thời gian tới, việc sử dụng vốn đầu tư khai thác cảng dành cho nạo vét khơi sâu luồng cảng là hết sức cần thiết, tăng khả năng sử dụng hiệu quả nguồn vốn đầu tư. Bên cạnh đó với những nơi sa bồi nặng, sóng lớn có thể xây dựng đê chắn sóng, chắn cát để kết cấu công trình được bền chắc, đảm bảo độ sâu khai thác cho tàu lớn ra vào cảng được an toàn.

KẾT LUẬN

Thực trạng về năng lực tài chính của hệ thống cảng biển Việt Nam là một nội dung quan trọng cần được đánh giá và có cái nhìn tổng quan nhưng cũng đòi hỏi phải cụ thể và chi tiết đối với từng cảng biển. Vì mỗi cảng biển sẽ có các chỉ số phản ánh năng lực khác nhau.

Từ việc nghiên cứu thực trạng năng lực tài chính của các cảng trọng điểm ở Việt Nam, tác giả đưa ra một số kiến nghị sau đây:

- Nhà nước cần xác định rõ vận tải biển là một ngành kinh tế mũi nhọn của cả nước, đầu tư phát triển vận tải biển nói chung và cảng biển nói riêng là đầu tư mang lại hiệu quả cao cho nền kinh tế. Vì vậy, cần sớm có một hệ thống chính sách ưu đãi như các nước trong khu vực đã làm để đầu tư khai thác có hiệu quả hơn hệ thống cảng biển của Việt Nam. Cụ thể là: Nhà nước hỗ trợ vốn đầu tư; tăng quy mô cho vay đầu tư; bảo lãnh cho các cảng biển vay vốn của nước ngoài; miễn thuế doanh nghiệp cho người nước ngoài khi đầu tư vào khai thác cảng biển...

- Có những biện pháp cần thiết để tập trung nguồn lực, chính sách và tài chính để ưu tiên đầu tư khai thác các cảng trọng điểm; không đầu tư dàn trải mà tập trung vào những cảng lớn, đóng vai trò đầu tàu trong từng khu vực.

- Các cảng biển cần tổ chức các ban chuyên trách khai thác vốn, sử dụng các chuyên gia có năng lực thực sự trong lĩnh vực tài chính; có chính sách đào tạo nâng cao trình độ, chính sách ưu đãi khuyến khích các chuyên gia đó.

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 các báo cáo tài chính của các cảng, bên cạnh những kết quả đã đạt được, đề tài còn hạn chế về đánh giá năng lực tài chính của từng cảng cụ thể và không tránh được 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 có những đánh giá xác đáng hơn.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [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]. *Bộ luật Hàng hải Việt Nam số 40/2005/QH11* (2005).
- [3]. *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.
- [4]. 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.
- [5]. *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.
- [6]. 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.
- [7]. *Định hướng phát triển - Chiến lược đội tàu Việt Nam đến năm 2020*, Cục Hàng hải Việt Nam.
- [8]. 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.
- [9]. 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.
- [10]. *Hoà nhập và phát triển* (1998), NXB thống kê, Hà nội.
- [11]. *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.

- [12]. 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.
- [13]. 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
- [14]. PGS. TS. 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.
- [15]. *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.
- [16]. *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.
- [17]. *Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030*, Quyết định số 1601/QĐ-TTg ngày 15/10/2009 của Thủ tướng Chính phủ.
- [18]. *Quản lý cảng biển và luồng Hàng hải*, Nghị định số 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2012.
- [19]. *Quy hoạch hệ thống cảng biển đến năm 2020 (2005)*, Cục Hàng hải Việt Nam.
- [20]. *Quy hoạch phát triển đội tàu vận tải biển Việt Nam đến năm 2020*, Bộ Giao thông vận tải, Cục Hàng hải Việt Nam.
- [21]. *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.

- [22]. 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.
- [23]. TS. Lưu Thị Hương (2002), Giáo trình Tài chính doanh nghiệp, Nhà xuất bản Giáo dục, Hà nội.
- [24]. TS. Lưu Thị Hương, TS. Vũ Duy Hào (2006), Quản trị tài chính, Trường Đại học Kinh tế Quốc dân.
- [25]. TS. Vũ Trụ Phi, *Tài chính doanh nghiệp vận tải biển*, Nhà xuất bản Giao thông vận tải Hà nội – năm 2003.
- [26] TS. Bùi Bá Khiêm, *Tạo vốn đầu tư khai thác cảng biển Việt Nam*, Nhà xuất bản Đại học Kinh tế quốc dân 2013.
- [27]. *Văn kiện Hội nghị thường niên 2013 (21/09/2013)*, Hiệp hội cảng biển Việt Nam (VPA).
- [28]. 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.
- [29]. 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.
- [30]. *Việt Nam gia nhập ASEAN - Hợp tác phát triển Phòng thương mại và Công nghiệp Việt Nam VCCI (1997)*, NXB Hà Nội.
- [31]. *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.

TIẾNG ANH

- [32]. Carlos M. Gallegos – Trends in Maritime Transport and Port Development in the Context of World Trade.
- [33]. Fred Weston, Eugence F.Brigham (1994), Essentials of Mangerial Finance, Harcourt Brace Jovanvich College Publisers, pp. 115 - 119, 342 – 356.
- [34]. Frediric S.Mishkin (19920, The Economic of Money, Banking and Financial Market, Harper Collins Publishers, New York.
- [35]. Free Trade Zone and Port Hinterland Development (ESCAP, 2005).
- [36]. Hollis Chanery (1995), Handbook of development Economic, Harvard University , USA, pp. 150 – 152.

