

Đánh giá quá trình phát triển và các yếu tố ảnh hưởng đến quá trình phát triển của Công ty Cổ phần Cảng Hải Phòng, giai đoạn 1990 - 2018

■ ThS. NCS. VƯƠNG TOÀN THU THÙY - Thành đoàn TP. Hải Phòng

TÓM TẮT: Thuộc hệ thống cảng biển Hải Phòng, Công ty Cổ phần Cảng Hải Phòng (HPH) với 145 năm lịch sử hình thành và phát triển đang giữ vị trí then chốt, đóng góp to lớn trong tiến trình phát triển của TP. Hải Phòng, phấn đấu trở thành trung tâm dịch vụ, công nghiệp lớn có sức cạnh tranh cao, là thành phố cảng biển thông minh, xanh, sạch, văn minh, hiện đại. Tuy nhiên, các nghiên cứu trước đây chỉ đánh giá quá trình phát triển (QTPT) HPH trong giai đoạn rất ngắn với số liệu tối đa 10 đến 15 năm, điều đó ảnh hưởng đến tính chính xác của kết quả nghiên cứu. Trong bài báo, tác giả sử dụng 10 chỉ tiêu đánh giá được theo dõi trong giai đoạn 1990 - 2018 đã chỉ ra rằng, HPH đang hoạt động sản xuất kinh doanh hiệu quả, là một trong số ít doanh nghiệp tiêu biểu đóng góp ngân sách cao, đồng thời bài báo phân tích ưu điểm và hạn chế của 4 yếu tố chủ yếu ảnh hưởng đến QTPT của HPH, đó là yếu tố về kết cấu hạ tầng, khai thác, kinh doanh, con người và cơ chế chính sách.

TÓM TẮT: Công ty Cổ phần Cảng Hải Phòng, quá trình phát triển, yếu tố hiệu quả.

ABSTRACT: Belong to Haiphong seaport system, HPH which has 145 years of foundation and development history, plays an important position in Haiphong city's evolution progress of becoming a service, competitive industrial center, an intelligent, green, clean, civilizable and model seaport city. However, previous papers only evaluate HPH's development process within from 10 to 15 years, affecting to result accuracy in this paper, 10 outcome indicators, inspected in a period of 29 years, show that HPH business is extremely effective and being one of the typical few companies contributing a high tax level for Haiphong city's budget. Simultaneously, the paper analyzes strong and weak points of major effective factors to HPH development process which are infrastructure, exploitation and business, humand being and policies

KEYWORDS: Port of Hai Phong JSC, development process, effective factors

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

HPH - một trong 39 doanh nghiệp cảng biển thuộc hệ thống cảng biển Hải Phòng đang giữ vị trí quan trọng trong lĩnh vực kinh tế biển và ven biển của TP. Hải Phòng nói riêng và Việt Nam nói chung. Trong phạm vi bài báo, 10 chỉ tiêu được khảo sát trong giai đoạn 1990 - 2018 được sử dụng để đánh giá QTPT cùng với việc phân tích các ưu điểm và hạn chế của 4 yếu tố chủ yếu tác động đến QTPT của HPH đó là kết cấu hạ tầng, khai thác, kinh doanh, con người và cơ chế chính sách.

2. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ CẢNG BIỂN VÀ CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN QTPT CỦA DOANH NGHIỆP CẢNG BIỂN

2.1. Khái niệm cảng biển

Điều 59, Bộ luật Hàng hải Việt Nam (2005) định nghĩa: "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" [1].

2.2 Phân loại cảng biển

Quyết định công bố "Danh mục phân loại cảng biển Việt Nam" của Thủ tướng Chính phủ chỉ rõ hệ thống cảng biển Việt Nam được chia làm 3 loại, gồm 17 cảng biển loại IA (cảng biển đặc biệt quan trọng phục vụ chủ yếu cho việc phát triển kinh tế - xã hội của cả nước hoặc liên vùng); 23 cảng biển loại II (cảng biển quan trọng phục vụ chủ yếu cho việc phát triển kinh tế - xã hội của vùng, địa phương); 9 cảng biển loại III (cảng biển chuyên dùng phục vụ chủ yếu cho hoạt động của doanh nghiệp). Đồng thời, hệ thống cảng biển Việt Nam được chia thành 8 nhóm, cụm cảng trong điểm nhóm 1 (cảng biển phía Bắc từ Quảng Ninh đến Ninh Bình); nhóm 2 (cảng biển từ Bắc Trung bộ từ Thanh Hóa đến Hà Tĩnh); nhóm 3 (cảng biển từ Trung Trung bộ từ Quảng Bình đến Quảng Ngãi); nhóm 4 (cảng biển Nam Trung bộ từ Bình Định đến Bình Thuận); nhóm 5 (cảng biển từ TP. Hồ Chí Minh - Đồng Nai - Bà Rịa - Vũng Tàu), nhóm 6 (cảng biển đóng băng sông Cửu Long), nhóm 7 (cảng biển Phú Quốc và các đảo Tây Nam) và nhóm 8 (cảng biển Côn Đảo) [2].

2.3. Các chỉ tiêu chủ yếu đánh giá QTPT của doanh nghiệp cảng

2.3.1. Chỉ tiêu kết quả

Sản lượng hàng hóa thông qua: Khối lượng hàng

hỏa chuyển qua mặt cắt cấu tàu hoặc sang mạn trong một thời gian nhất định, không phụ thuộc phương tiện của cảng hay chủ hàng.

$$\sum Q_i = Q_{ik} + Q_{ik} + Q_{nd} \text{ (tấn)}$$

Q_{ik} - Sản lượng hàng hóa xuất khẩu; Q_{ik} - Sản lượng hàng hóa nhập khẩu; Q_{nd} - Sản lượng hàng hóa nội địa; Q_i - Tổng Sản lượng hàng hóa thông qua cảng hàng năm.

Doanh thu cảng: Tổng số tiền thu được từ hoạt động sản xuất kinh doanh cảng.

$$D = \sum Q_i \cdot P_i$$

D - Tổng doanh thu; Q_i - Khối lượng hàng hóa thứ i; P_i - Đơn giá của hàng hóa thứ i.

Mặt khác, có thể định nghĩa doanh thu cảng là số tiền cảng thu được từ hoạt động xếp dỡ, bảo quản và các dịch vụ khác trong một năm hoạt động, phản ánh quy mô kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh, doanh thu cảng lớn thì lợi nhuận cảng càng cao và ngược lại:

$$D = D_{nt} + \sum D_{ngt} + d_i \text{ (đồng)}$$

D_{nt} - Doanh thu nội tệ; D_{ngt} - Doanh thu ngoại tệ; d_i - Tỷ giá hối đoái loại tiền i.

Chi phí sản xuất kinh doanh cảng: Các khoản chi phí do nhà khai thác cảng phải chịu trong quá trình cung ứng dịch vụ của cảng, nhằm phục vụ lương tàu và hàng hóa qua cảng (chi phí hoa tiêu, lai dắt, nguyên vật liệu, tiền lương...).

Lợi nhuận: Phân chênh lệch giữa doanh thu và chi phí, khi hiệu số này mang dấu dương được gọi là "lãi", mang dấu âm được gọi là "lỗ".

$$F = D - C$$

F - Tổng lợi nhuận; D - Tổng doanh thu; C - Tổng chi phí.

Lao động (L): Số người trong biên chế, hợp đồng dài hạn và ngắn hạn, làm việc tại cảng phục vụ sản xuất kinh doanh hàng năm.

$$L = \sum L_{\text{biên chế}} + \sum L_{\text{hợp đồng}} \text{ (người)}$$

$L_{\text{biên chế}}$ - Số người lao động việc làm trong cảng, được cảng trả lương; $L_{\text{hợp đồng}}$ - Số lao động việc làm ngoài cảng, mặc dù không được trả lương nhưng đảm nhiệm các nhiệm vụ phục vụ hoạt động của cảng.

Thuế nộp ngân sách: Số tiền thuế cảng phải nộp ngân sách nhà nước hàng năm, phụ thuộc doanh thu và thuế suất từng loại:

$$T = \sum D_i \cdot T_i \text{ (đồng)}$$

T - Tổng số tiền thuế phải nộp ngân sách; D_i - Khoản doanh thu loại hình kinh doanh thứ i; T_i - Thuế suất loại i (%).

2.3.2. Các chỉ tiêu hiệu quả

Tỷ lệ lãi trong doanh thu: Phản ánh mức sinh lời của một đồng doanh thu; cho biết cảng tạo ra được bao nhiêu đồng lợi nhuận từ một đồng doanh thu từ các hoạt động của cảng.

$$\text{Tỷ suất LN trên DT} = \frac{\text{Lợi nhuận trong kỳ}}{\text{Doanh thu thuần}} \cdot 100$$

Tỷ suất lợi nhuận trên chi phí: Phản ánh hiệu quả sử dụng các loại chi phí cho hoạt động kinh doanh, cho biết một đồng doanh thu được bao nhiêu đồng lợi nhuận.

$$\text{Tỷ suất LN trên CP} = \frac{\text{Lợi nhuận trong kỳ}}{\text{Chi phí bỏ ra trong kỳ}} \cdot 100$$

Tỷ lệ lãi trong vốn kinh doanh: Phản ánh mức sinh lời của một đồng vốn kinh doanh, cho biết cảng tạo ra bao nhiêu đồng lợi nhuận từ một đồng vốn kinh doanh.

$$\text{Tỷ suất LN/VKD} = \frac{\text{Lợi nhuận trong kỳ}}{\text{VKD trong kỳ}} \cdot 100$$

Chỉ tiêu năng suất lao động bình quân: Phản ánh trình độ hiệu quả sử dụng lao động, thể hiện kết quả hoạt động sản xuất có mục đích của con người trong một đơn vị thời gian nhất định. Năng suất lao động phản ánh mối quan hệ giữa đầu ra (sản phẩm) và đầu vào (lao động) được đo bằng thời gian làm việc. Đối với doanh nghiệp cảng, năng suất lao động thường được tính bằng hiện vật:

$$\text{NSLĐ} = \frac{Q}{T}$$

Q - Tổng sản lượng tính bằng hiện vật; T - Tổng lao động.

3. KHÁI QUÁT VỀ CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG HẢI PHÒNG (HPH)

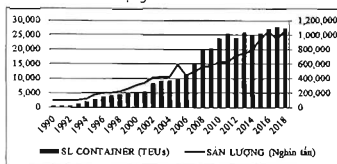
HPH được hình thành từ năm 1874, trải qua các giai đoạn phát triển quan trọng như sau: Năm 1874, HPH được thực dân Pháp xây dựng với quy mô gồm 6 nhà kho (Bến Sáu kho), 3 lần đón Bắc Hồ về thăm (20/10/1943, 30/5/1955, 10/01/1960); từ năm 1857 có tên gọi là Cửa Cấm; từ ngày 28/11/1978 trực thuộc Tổng cục Đường biển; từ ngày 29/4/1995 trực thuộc Vinalines; từ ngày 12/10/2007 hoạt động theo mô hình Công ty TNHH mở thành viên; từ ngày 01/7/2014 đến nay hoạt động theo mô hình Công ty cổ phần. Trải qua 145 năm hình thành và phát triển, HPH luôn đóng vai trò là "cửa khẩu" giao lưu quan trọng nhất của phía Bắc Việt Nam.

Với quy mô lao động gần 5000 người, HPH có số lượng lao động lớn nhất trong khu vực, được đào tạo bồi dưỡng về nghiệp vụ, trong đó 24% có trình độ đại học, trình độ đại học. Tổng lao động tính đến ngày 31/12/2017 là 4544 người, trong đó 78% là nam giới, trình độ trên đại học chiếm 1.06%; trung cấp, cao đẳng, đại học chiếm 36.01%, còn lại là số công nhân viên kỹ thuật với 24.38% và trình độ khác chiếm tỷ lệ nhiều nhất là 38.56%.

4. ĐÁNH GIÁ QUÁ TRÌNH PHÁT TRIỂN HPH

4.1. Các chỉ tiêu kết quả

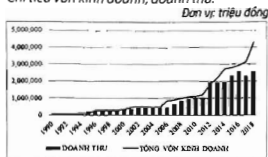
* Chỉ tiêu sản lượng:



Hình 4.1: Biến động sản lượng (1990 - 2018)

Tốc độ tăng trưởng bình quân của tổng sản lượng hàng hóa thông qua và sản lượng container đạt 8.77 và 16.32% năm, bình quân đạt 11792.63 nghìn tấn và 514116.3 TEUs năm. Hai chỉ tiêu đều đạt có xu hướng tăng trong 29 năm qua.

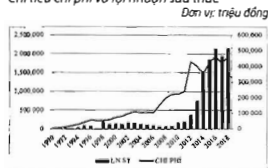
* Chỉ tiêu vốn kinh doanh, doanh thu:



Hình 4.2: Biến động vốn kinh doanh và doanh thu (1990 - 2018)

Tốc độ tăng trưởng bình quân của vốn kinh doanh và doanh thu đạt 16.10 và 18.30%/năm, bình quân đạt 1051991 và 863795.96 triệu đồng/năm. Hai chỉ tiêu đang có xu hướng tăng trong 29 năm qua.

* Chỉ tiêu chi phí và lợi nhuận sau thuế

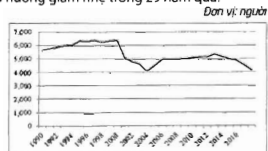


Hình 4.3: Biến động chi phí và lợi nhuận sau thuế (1990 - 2018)

Tốc độ tăng trưởng bình quân của chi phí và lợi nhuận sau thuế đạt 17.49 % và 23.08%/năm, bình quân đạt 723724.46 và 107234.65 triệu đồng/năm, trong đó lợi nhuận sau thuế có mức tăng trưởng bình quân tăng nhanh hơn so với tốc độ tăng của chi phí và hai chỉ tiêu đang có xu hướng tăng trong 29 năm qua.

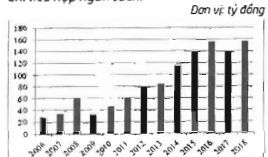
* Chỉ tiêu lao động:

Số lượng lao động đạt tốc độ tăng trưởng bình quân âm 1.09%/năm, bình quân đạt 5.360 người/năm - đang có xu hướng giảm nhẹ trong 29 năm qua.



Hình 4.4: Biến động lao động (1990 - 2018)

* Chỉ tiêu nộp ngân sách:



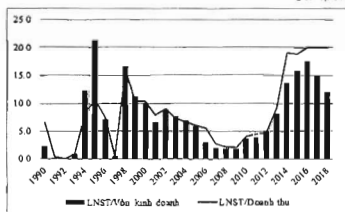
Hình 4.5: Biến động nộp ngân sách (1990 - 2018)

Nộp ngân sách đạt tốc độ tăng trưởng bình quân 15.39 %/năm, bình quân đạt 87.18 tỷ đồng/năm - đang có xu hướng tăng trong 13 năm qua.

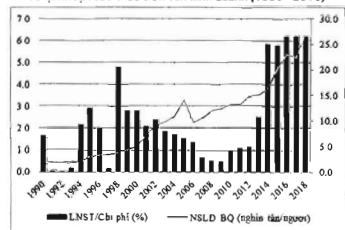
4.2. Các chỉ tiêu hiệu quả

Giai đoạn 1990 - 2018, các chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận sau thuế/doanh thu, lợi nhuận sau thuế/vốn kinh doanh, lợi nhuận sau thuế/chi phí, năng suất lao động bình quân của HPH đều đang có xu hướng tăng, trong đó tỷ suất lợi nhuận sau thuế/chi phí và năng suất lao động bình quân tăng nhanh hơn. Đặc biệt, đối với năng suất lao động bình quân tăng nghĩa là mỗi lao động của HPH trong một năm tạo ra được ngày càng nhiều sản lượng hàng hóa thông qua - đây là tố quyết định đến mức thu nhập và mức sống của người lao động, góp phần khẳng định tình hình phát triển của HPH đang có những dấu hiệu rất tốt.

Đơn vị: 0%



Hình 4.6: Biến động tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên doanh thu và lợi nhuận sau thuế trên vốn kinh doanh (1990 - 2018)



Hình 4.7: Biến động tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên chi phí và năng suất lao động bình quân (1990 - 2018)

5. CÁC YẾU TỐ CHỦ YẾU ẢNH HƯỞNG ĐẾN QTPT CỦA HPH

5.1. Yếu tố kết cấu hạ tầng

* Ưu điểm:

HPH quản lý 3.972m cầu bến, 100 ha kho bãi, 4 khu vực (Chùa Vê, Tân Vũ, Đình Vũ, 5 bến phao), khai thác 4 khu chuyên tải, là doanh nghiệp cảng duy nhất ở Hải Phòng có đường sắt trực tiếp vào tới cầu tàu; không ngừng đầu tư trang thiết bị hiện đại, đáp ứng nhu cầu xếp dỡ ngày càng tăng.

Tháng 4/2013, Thủ tướng Chính phủ đã khởi công Dự án cảng của ngõ quốc tế Hải Phòng, tiếp nhận tàu

có trong tài đến 100000 tấn - một trong hai cảng nước sâu có thể tiếp nhận tàu lớn nhất Việt Nam hiện nay; cho phép Vinalines thông qua HPH đầu tư xây dựng hai bến cảng container số 3, 4.

* Hạn chế:

Chiều dài tuyến luồng khá lớn, nằm trên tuyến sông Cấm, Bạch Đằng ra cửa biển Nam Triệu, tốc độ sa bồi lớn, độ sâu luồng không đồng đều, hạn chế khả năng thu hút tàu trong tài lớn.

Quy hoạch cơ sở hạ tầng của thành phố về cảng biển xét trong dài hạn còn manh mún, chưa phát huy hết lợi thế quy mô để phát triển và hiện đại hóa...

Ngoại trừ một số bến cảng như Chùa Vẽ, Đinh Vũ, Tân Vũ và một số bến cảng mới (Nam Hải Đinh Vũ, Vip Green Port) được đầu tư thiết bị tương đối hiện đại thì hầu hết các bến sử dụng thiết bị bốc xếp thông thường, chưa áp dụng công nghệ hiện đại trong điều hành quá trình bốc xếp, bảo quản, giao nhận hàng hóa...

Năng suất bình quân giải phóng tàu thấp so với yêu cầu và mất bằng chung cho khu vực, cho thấy trình độ công nghệ, trang thiết bị xếp dỡ của hệ thống cảng biển Hải Phòng còn hạn chế, nhất là hệ thống trang thiết bị xếp dỡ tuyến tiến phươg.

Trải qua 145 năm với biển thiên của thời gian, bồi lấp của sông Cấm và mở rộng không gian đô thị TP. Hải Phòng, những bến cảng ban đầu hiện không phù hợp với phát triển của cảng. Cảng Hoàng Diệu là khu cảng tổng hợp lớn nhất miền Bắc, sẽ được di dời trong thời gian tới - phục vụ quy hoạch đô thị, trong khi chưa có cảng tổng hợp thay thế - gây khó khăn lưu thông hàng hóa qua khu vực phía Bắc.

5.2. Yếu tố tổ chức khai thác và kinh doanh

* Ưu điểm:

Từ tháng 11/2014, khu vực cảng biển Hải Phòng chính thức triển khai cơ chế "một cửa quốc gia" và từ năm 2015 có những bước khởi đầu hiệu quả bắt đầu với 3 yếu cầu cốt lõi của cải cách thủ tục hành chính, đó là giảm thời gian, thủ tục và chi phí.

Đặc biệt, HPH không ngừng đổi mới, sáng tạo. Trong giai đoạn là doanh nghiệp nhà nước, HPH đã bảo toàn và phát triển phần vốn nhà nước tăng 2.6 lần, phục vụ mở rộng ra khu vực Đinh Vũ. Từ tháng 7/2014, HPH chuyển sang mô hình công ty cổ phần. Sau 4 năm, HPH hoạt động đạt hiệu quả cao, sản lượng bình quân trên 33 triệu tấn/năm (chiếm trên 42% thị phần khu vực Hải Phòng), doanh thu bình quân khoảng 2400 tỷ đồng/năm, lợi nhuận đạt 560 - 710 tỷ đồng/năm; đời sống CB, CNV ổn định; thực hiện đầy đủ nghĩa vụ với Nhà nước, cổ đông và người lao động...

Giai đoạn 2018 - 2020, HPH tập trung đầu tư cơ sở hạ tầng tại cảng Tân Vũ kết hợp trang bị hệ thống công nghệ hiện đại, đảm bảo mục tiêu sản lượng thông qua 1 triệu TEU/năm - ngang các cảng tiến tiến trong khu vực. Đồng thời đẩy mạnh hợp tác đầu tư tại khu vực Đinh Vũ; mở rộng dịch vụ phụ trợ nhằm mở rộng mô hình kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh. Tiếp tục hoàn thành những nhiệm vụ chính trị trọng tâm của Đảng và Nhà nước, tăng cường nguồn lực triển khai dự án đầu tư 02 bến

container số 3, 4 thuộc cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng nhằm giữ thị phần - là xu hướng tất yếu và HPH đã chuẩn bị các điều kiện cần thiết cho nhiệm vụ này.

* Hạn chế:

Dịch vụ logistics đã bước đầu phát huy vai trò trong chuỗi cung ứng, nhưng khâu vận tải, hiệu quả dịch vụ còn thấp. Các loại hình dịch vụ cảng biển, đặc biệt là dịch vụ kho bãi, giá trị gia tăng, quy mô còn manh mún. Các dịch vụ gia tăng cho tàu biển và dịch vụ gia tăng đối với hàng hóa chưa được quan tâm đúng mức.

Việc di dời cảng Hoàng Diệu là vấn đề không đơn giản vì cảng có vị trí thuận lợi, hạ tầng đồng bộ, chiếm tỷ trọng doanh thu và sản lượng rất lớn của HPH; là bến cảng có giá thành vận tải hàng hóa thấp nhất Hải Phòng; đồng vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội của khu vực khi đảm nhận 52% lượng hàng tổng hợp và 73% hàng nhập khẩu của khu vực.

Cảng Hoàng Diệu được đề xuất di dời theo phương án chuyên đổi công năng một phần bến cảng Chùa Vẽ để tiếp nhận hàng hóa tổng hợp dịch chuyển từ cảng Hoàng Diệu. Tuy nhiên, việc tiếp nhận sẽ gây khó khăn tới sản xuất kinh doanh của cảng Chùa Vẽ - một cảng được thiết kế chuyên dung làm hàng container nhưng được xây dựng từ những năm 90 thế kỷ trước và đến nay đã bỏ lỡ bất cập về cơ sở hạ tầng, lạc hậu về công nghệ xếp dỡ.

Cầu Hoàng Văn Thu được khởi công từ tháng 01/2017, hướng tuyến cầu cắt qua cầu cảng số 10, 11 ảnh hưởng hoạt động của bến cảng số 09 cảng Hoàng Diệu. Thời gian tới, TP. Hải Phòng tiếp tục đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi bắc qua sông Cấm, gây hạn chế về tình hình không tại vị trí cầu cảng số 1, 2, 3; các cầu cảng còn lại của cảng Hoàng Diệu không thể tiếp tục khai thác theo năng lực thiết kế.

Áp lực cạnh tranh tại khu vực Hải Phòng rất lớn khi có đến 39 doanh nghiệp kinh doanh cảng. Đặc biệt, với vị trí cảng nổi đỏ, các doanh nghiệp thường xuyên sử dụng xe container để vận chuyển hàng, gây quá tải giao thông trên tuyến. Như vậy, với quy mô manh mún như hiện nay các cảng biển đã gây áp lực vượt ngưỡng lên hệ thống giao thông toàn thành phố.

5.3. Yếu tố con người

* Ưu điểm:

HPH - một trong những địa chỉ đầu tiên của Việt Nam có giai cấp công nhân xuất hiện, chọn ngày 24/1 hàng năm là ngày Truyền thống "Đoàn kết - Kiên cường Sáng tạo" của công nhân cảng Hải Phòng; là nơi thành lập đảng bộ đầu tiên của TP. Hải Phòng, vinh dự được Đảng và Nhà nước trao tặng nhiều danh hiệu cao quý.

Những thành tích về kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh trong thời gian qua là kết quả của quá trình sử dụng lao động phù hợp; đặc biệt để cao chăm sóc người lao động, tạo thu nhập ổn định với các cơ chế ưu đãi hỗ trợ lao động rõ ràng.

Đầu tư chất lượng lao động là mục tiêu hàng đầu của HPH để thúc đẩy phát triển sản xuất kinh doanh. Lao động được đào tạo bài bản, có trình độ cao; lao động cũ và mới 100% qua thi tuyển. Thời gian tới, điều kiện làm việc của người lao động được đặc biệt chú trọng, nhằm tăng năng

suất lao động và tăng cường sự gắn bó với người lao động, đáp ứng phát triển ngày càng nhanh, mạnh của HPH.

** Hạn chế*

Đến đi đôi bên cảng Hoàng Diệu mà trước tiên là 3 cầu cảng số 01, 02, 03 bắt đầu từ quý I/2020; các cảng còn lại từ quý III/2020 theo hướng dịch chuyển hàng hóa tiếp nhận sang cảng Chùa Vẽ và các cảng hiện hữu trên sông Cẩm. Trong khi đó, Cảng Hoàng Diệu là khu cảng tổng hợp lớn nhất miền Bắc, có lịch sử trên 140 năm - gây khó khăn trong giải quyết việc làm của gần 2000 lao động, ảnh hưởng tâm lý người lao động, giảm hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh.

HPH có tỷ lệ lao động lành nghề cao, song đòi ngũ công nhân lành nghề thợ bậc cao chỉ chiếm từ 20 - 30% - một trong những nguyên nhân chưa phát huy hết tiềm năng lợi thế hiện có.

5.4. Yếu tố cơ chế chính sách

** Ưu điểm:*

Quá trình lãnh đạo, quản lý của Đảng, Nhà nước thông qua các công cụ chính sách đã tạo môi trường thuận lợi, thúc đẩy sản xuất kinh doanh của HPH ngày càng phát triển mạnh mẽ, cụ thể:

Quyết định 1037/QĐ-TTg năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ, "*Phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng 2030*" xác định đầu tư cảng Hải Phòng trở thành một trong hai cảng cửa ngõ quốc tế ở Việt Nam "*tiếp nhận được trọng tải đến 100000 tấn (tàu container 8.000 TEU) hoặc lớn hơn, đủ năng lực... trung chuyển container quốc tế*" [3].

Quyết định số 276/QĐ-TTg năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ "*Phê duyệt chiến lược, kế hoạch đầu tư phát triển và kế hoạch sản xuất kinh doanh 5 năm của Vinalines giai đoạn 2016 - 2020*". Theo đó, "*Dự án đầu tư xây dựng cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng do HPH làm chủ đầu tư có quy mô hai bến container và tổng hợp... thời gian thực hiện trong giai đoạn 2017 - 2020 và đưa cảng vào khai thác sử dụng trong quý IV/2019*". Nghĩa là, việc di dời cảng Hoàng Diệu ra cảng Chùa Vẽ và cảng Chùa Vẽ ra cảng Lạch Huyện là hoàn toàn phù hợp với quy hoạch phát triển TP. Hải Phòng và quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam, tuy nhiên cần cần nhắc thời điểm di dời [4].

Việc di dời cảng Hoàng Diệu, HPH được ưu tiên đầu tư một số bến cảng mới tại Lạch Huyện, bù đắp năng lực thông qua, bảo đảm nguồn thu. Quỹ đất sau di dời được đầu tư giá công khai theo quy định, tạo nguồn hỗ trợ tái đầu tư cho HPH.

** Hạn chế.*

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

Chất lượng công tác quy hoạch thấp, chưa đáp ứng được yêu cầu ngày càng cao của thực tế sản xuất kinh doanh tại cảng, thiếu khả thi từ giai đoạn tính toán, dự báo... Cảng nước sâu Lạch Huyện cũng sẽ có những điểm yếu của cảng nước sâu đầu tiên tại miền Bắc (cảng Cái

Lân) đó là thiếu các chân hàng, tức là khó thu gom đủ hàng. Đối với Lạch Huyện, đặc biệt khó khăn hơn bởi hệ thống giao thông đường sắt, thủy nội địa kết nối với cảng, hệ thống hậu cần thu gom hàng khó phục vụ tàu mẹ tải trọng 100000 tấn. Như vậy, cảng Lạch Huyện trước mắt chỉ hoàn thành nhiệm vụ chính trị được giao, hơn là kỳ vọng sản xuất kinh doanh có lãi.

6. KẾT LUẬN

Giai đoạn 1990 - 2018, HPH đã và đang khẳng định vai trò, vị thế của một cảng biển năng động, sáng tạo, là đầu mối giao thông, kinh tế, an ninh - quốc phòng của miền Bắc, là một trong những cảng biển lớn nhất cả nước với các chỉ tiêu hoạt động sản xuất kinh doanh đang có xu hướng tăng mạnh; riêng lực lượng lao động đang có xu hướng giảm vì thực hiện chính sách tinh giản biên chế của Việt Nam và TP. Hải Phòng. Đồng thời, các chỉ tiêu hiệu quả đang có xu hướng tăng, chứng minh HPH đang sử dụng rất hiệu quả nguồn vốn hiện có, chỉ tiêu hiệu quả và kinh doanh có lãi, đang đóng góp rất lớn vào ngân sách thành phố.

Bài báo đồng thời phân tích ưu điểm và hạn chế của 4 yếu tố chủ yếu ảnh hưởng đến QTPT của HPH, đó là kết cấu hạ tầng; khai thác và kinh doanh; con người và cơ chế chính sách đã tác động đến HPH để có một HPH với vị trí nòng cốt hàng đầu trong khai thác cảng biển và dịch vụ hàng hải, đã và đang góp phần thực hiện thành công Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 và những năm tiếp theo.

Tài liệu tham khảo

- [1]. Quốc hội (2015), *Bộ luật Hàng hải Việt Nam*, Luật số 95/2015/QH13.
- [2]. Thủ tướng Chính phủ (2013), *Quyết định về việc công bố danh mục phân loại cảng biển Việt Nam*, số 70/2013/QĐ-TTg.
- [3]. Thủ tướng Chính phủ (2014), *Phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*, Quyết định 1037/QĐ-TTg.
- [4]. Thủ tướng Chính phủ (2017), *Phê duyệt chiến lược, kế hoạch đầu tư phát triển và kế hoạch sản xuất kinh doanh 5 năm của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2016 - 2020*, Quyết định 276/QĐ-TTg

Ngày nhận bài: 11/4/2019

Ngày chấp nhận đăng: 26/4/2019

Người phản biện: PGS. TS. Nguyễn Hoàng Tiêm