

ĐÁNH GIÁ VAI TRÒ CẢNG BIỂN HẢI PHÒNG TRONG SỰ PHÁT TRIỂN KINH TẾ CỦA THÀNH PHỐ CẢNG HẢI PHÒNG

Th.s Vương Toàn Thu Thủy, TS. Dương Văn Bạo

Trường Đại học Hải Phòng

Tầm quan trọng của cảng biển đối với sự phát triển kinh tế của địa phương và quốc gia đã được nghiên cứu từ rất lâu bởi những lợi ích kinh tế to lớn: cung cấp cơ sở hạ tầng, kiến tạo thành phố, tạo việc làm và thu nhập cho người lao động, kích thích các hiệu ứng kèm theo tới các ngành công nghiệp đặc thù... Cảng biển Việt Nam cũng không nằm ngoài xu thế chung này. Tuy nhiên, chất lượng của các bài nghiên cứu bị giới hạn vì thiếu số liệu và phần mềm phân tích định lượng. Đề tài nghiên cứu với việc ứng dụng phần mềm SPSS và Microfit đã khắc phục những hạn chế nói trên và do đó là sự đánh giá khách quan về giá trị kinh tế của cảng Hải Phòng trong mối quan hệ với thành phố cảng Hải Phòng. Bài nghiên cứu sử dụng mô hình với bốn biến độc lập tập trung đánh giá các nhân tố chủ yếu tác động đến sự phát triển kinh tế của thành phố Hải Phòng, các kết quả cho thấy FDI Việt Nam, và hàng hóa thông qua cảng Hải Phòng có ảnh hưởng rất lớn đến sự phát triển kinh tế của thành phố, hai biến còn lại có ảnh hưởng nhưng không đáng kể.

Từ khóa: Phương trình hồi quy, vai trò kinh tế, Cảng Hải Phòng, GDP, FDI Hải Phòng.

1. Mở đầu

Tác động tích cực của cảng biển Việt Nam nói chung và cảng Hải Phòng nói riêng đến sự tăng trưởng kinh tế của quốc gia và địa phương đã được nghiên cứu và công nhận từ rất lâu. Tuy nhiên, hầu hết các nghiên cứu trước đây thường có những vấn đề như: số liệu nghiên cứu chưa đầy đủ, và thiếu việc ứng dụng các phần mềm phân tích định lượng trong quá trình đánh giá, khảo sát, do đó, các kết quả nghiên cứu chưa thực sự thuyết phục. Vì vậy, bài viết “Đánh giá vai trò cảng biển Hải Phòng trong sự phát triển kinh tế của thành phố Hải Phòng” với mô hình 05 biến (04 biến độc lập và 01 biến phụ thuộc) được quan sát trong khoảng thời gian 30 năm (1980 – 2009) là một đề tài có nội dung không mới, nhưng được ứng dụng một phương pháp đánh giá định lượng hiệu quả mà hoàn toàn chưa được sử dụng trước đó. Sau đó, dựa vào mô hình ban đầu, đề tài đưa ra một mô hình mới, hiệu quả hơn, có thể được sử dụng như một mô hình chuẩn cho các chuyên gia, những nhà nghiên cứu, và những nhà hoạch định chính sách. Theo đó, bài viết bao gồm những mục tiêu cụ thể như sau: (1) khảo sát tốc độ tăng trưởng kinh tế của Hải Phòng (GDP) tăng lên

có phải là kết quả của sự tăng lên của khả năng thông qua của cảng Hải Phòng; (2) kiểm tra liệu rằng bên cạnh yếu tố tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng Hải Phòng, có các nhân tố nào khác, như: đầu tư trực tiếp nước ngoài vào Việt Nam, tổng số sinh viên tốt nghiệp từ các trường đại học, cao đẳng, trung cấp của thành phố Hải Phòng, việc gia nhập WTO của Việt Nam có một tác động nào đó đến nền kinh tế của thành phố Hải Phòng.

2. Các nhân tố ảnh hưởng đến sự phát triển kinh tế

Các nhân tố quyết định sự phát triển kinh tế đã được nghiên cứu cách đây 200 năm và rất nhiều bài nghiên cứu đã tranh cãi về vai trò của các nhân tố khác nhau quyết định đến tốc độ tăng trưởng và phát triển kinh tế (Petraikos et al, 2007).

Thứ nhất, Barro (1997), Aghion, Caroli, García-Peñalosa (1999), and Ozturk (2001) nghiên cứu thấy rằng yếu tố giáo dục không chỉ kích thích tốc độ tăng trưởng kinh tế và đời sống của người dân thông qua sự tăng lên về năng suất của lực lượng lao động, khuyến khích dân chủ và do đó tạo ra các điều kiện tốt hơn cho Chính phủ mà còn đóng góp đáng kể tới sự phát triển kinh tế bền vững thông qua đầu

tư trọng yếu tới nguồn nhân lực. Gylfason (2000) chỉ ra rằng mối quan hệ giữa việc đổ đầu vào các trường cấp hai và GNP bình quân đầu người là rất đáng kể ($r = 0.53$). Hơn thế nữa, tác giả cũng thấy rằng tốc độ tăng trưởng kinh tế tỷ lệ thuận với giáo dục. Đặc biệt hơn, tốc độ tăng trưởng của GNP bình quân đầu người tăng 0.024% khi số học sinh đổ đầu vào các trường cấp 2 tăng lên 1%.

Đối với Việt Nam, giáo dục không thể đứng ngoài sự phát triển kinh tế (Nguyễn, 2008). Thực tế, năm học 1992 -1993 Việt Nam có khoảng 162.000 sinh viên đại học và cao đẳng nghiên cứu tại 110 tổ chức giáo dục. Năm học 2007 – 2008, bên cạnh 1.6 triệu sinh viên học tại hơn 369 tổ chức giáo dục, Việt Nam có khoảng 5.900 tiến sỹ, 1.845 giáo sư. Hơn thế nữa, tỷ lệ ngân sách cho giáo dục đã tăng từ 3% năm 2000 tới 6% năm 2008, cùng với sự tăng lên ở các chỉ tiêu giáo dục quan trọng của Việt Nam mà đặc biệt là số lượng nghiên cứu sinh tăng 287.6% trong giai đoạn 2000-2010 đã khẳng định phát triển giáo dục là nhân tố cần thiết cho một đất nước Việt Nam phát triển.

Thứ hai, mối quan hệ tỷ lệ thuận giữa thương mại quốc tế (mà FDI là thành phần đang tăng trưởng nhanh nhất) và tốc độ tăng trưởng kinh tế đã được chứng minh bởi Barro (1998). Tác giả lấy số liệu ở 100 nước từ năm 1960 tới 1990 và tìm ra rằng thương mại tăng dẫn tới sự tăng lên về tổng sản lượng của một đất nước.

Tuy nhiên, mặc dù có một ảnh hưởng tích cực của thương mại quốc tế và FDI tới tổng sản lượng quốc gia, rất quan trọng phải nhấn mạnh rằng thương mại quốc tế và FDI không thể một mình đưa tốc độ tăng trưởng kinh tế tăng lên bởi vì có một ảnh hưởng tích cực và tiêu cực của nhiều nhân tố khác như sự linh hoạt của chính sách thương mại, chính sách kinh tế vĩ mô, sự ổn định về chính trị và việc gia nhập các tổ chức như WTO (EconomyWatch, 2010). Thực tế, theo thông báo của WTO năm 2009, các thành viên của WTO tăng trưởng ổn định trong suốt sáu thập kỷ qua. Ngược lại, một số nghiên cứu chỉ ra sự ảnh hưởng xấu của WTO đến sự tăng lên về bất công, bất ổn trong an ninh lương thực và nạn mù chữ bởi vì WTO không thực hiện quyền lợi cho đa số và dẫn tới: số lượng người có mức sống dưới 2 \$/ ngày tăng lên 50% từ năm 1980, chiếm một nửa dân số thế giới; các nước nghèo tổn thất khoảng 2 tỷ \$ mỗi ngày vì những đạo luật thương mại không công bằng của WTO và con số này tăng 14 lần hơn số tiền

viện trợ mà họ đã nhận được (WTO, 2010). Đối với Việt Nam, nhiều nghiên cứu chỉ ra rằng, WTO nói riêng và vấn đề hội nhập nói chung có sức ảnh hưởng mạnh tới nền kinh tế, trên các lĩnh vực thương mại, đầu tư, tốc độ tăng trưởng kinh tế, xã hội trong dài hạn, nhưng trong ngắn hạn thì kết quả ngược lại (Võ và Nguyễn, 2009). Nguyên nhân chính là do Việt Nam đã hội nhập sâu vào nền kinh tế thế giới, do đó nó trở nên nhạy cảm với các cú sốc, đặc biệt là cuộc khủng hoảng kinh tế toàn cầu gần đây. Số liệu chỉ ra rằng: sau 3 năm gia nhập WTO (2007 – 2009), tỷ lệ lạm phát, thất nghiệp và thâm hụt thương mại tăng, tốc độ tăng trưởng GDP giảm. Điều này dường như gợi ý rằng việc gia nhập WTO có tác động tiêu cực tới nền kinh tế Việt Nam trong ngắn hạn. Tuy nhiên, cũng phải nói thêm rằng: nền kinh tế Việt Nam đã bắt đầu được phục hồi từ cuối năm 2009.

Nhân tố cuối cùng nhưng không kém phần quan trọng là sự phát triển của ngành vận tải. Đối với Việt Nam, ngành vận tải biển có ảnh hưởng mạnh tới tốc độ tăng trưởng kinh tế trong suốt thập kỷ qua và đóng góp đáng kể tới việc giảm đói nghèo (Wordpress 2008). Khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển tăng gấp đôi từ 56 triệu tấn năm 1998 tới 114 triệu tấn năm 2003 chỉ ra sự tăng trưởng mạnh về thương mại đường biển ở Việt Nam, từ đó chỉ ra cảng biển có vai trò quan trọng đối với tốc độ tăng trưởng kinh tế Việt Nam (DoanhNhanNews, 2009).

3. Mối quan hệ giữa cảng biển và sự tăng trưởng kinh tế

Các nghiên cứu của các tác giả Fujita & Mori (1995) nghiên cứu ảnh hưởng của cảng biển tới sự hình thành các thành phố chính đã chỉ ra rằng: các thành phố có cảng biển thường giành được lợi thế cạnh tranh hơn các thành phố khác. Bên cạnh đó, nghiên cứu của Berkosz & Tekba (1999) phân tích mô hình hồi quy để kiểm tra hiệu quả của cảng biển tới sự phát triển kinh tế của Thổ Nhĩ Kỳ. Mô hình toán gồm biến phụ thuộc là GNI của 28 thành phố có 28 cảng biển và các biến phụ thuộc gồm: chiều dài cảng, tổng khối lượng xếp, dỡ, nhập khẩu hàng hóa, số lượt tàu ra, vào cảng, tổng số lao động làm tại cảng, khả năng lưu kho. Kết quả chỉ ra rằng: số lượt tàu ra, vào cảng; tổng khối lượng xếp, dỡ, nhập khẩu hàng hóa có ảnh hưởng rất mạnh đến GNI nhưng kích cỡ cảng, tổng số lao động làm tại cảng, khả năng lưu kho thì ngược lại.

Lapple (2000) đưa ra bằng chứng về sự tác động

xấu tới thành phố Hamburg, làm thay đổi cấu trúc của cảng Hamburg khi cảng này tiến hành container hóa (từ năm 1966 đến nay đạt tỷ lệ container hóa 88.1%) và đi vào mục tiêu logistic trong hai thập kỷ qua, dẫn đến việc giảm 38% số lượng việc làm của thành phố mặc dù tổng hàng hóa thông qua tăng gấp đôi (từ 18 triệu tấn năm 1980 đến 39 triệu tấn năm 1996), dẫn tới tỷ lệ thất nghiệp tăng.

Một trong số ít những nghiên cứu được đánh giá cao của Việt Nam là nghiên cứu của Đỗ (2007) chỉ ra cuộc cách mạng container với sự tăng lên từ 519.387 TEU năm 1995 tới 3.7 triệu TEU năm 2007 trong khối lượng hàng hóa được xếp dỡ bằng container ở Việt Nam. Theo đó, lượng hàng hóa chuyên chở bằng container được dự đoán lên tới 10675.7 nghìn tấn năm 2014, tăng 15.8 % trong giai đoạn 2010 và 2014. Tuy nhiên, bốn trong số tám cảng có khả năng làm hàng container được đặt ở Miền Nam, trong khi bốn cảng còn lại ở miền Bắc và miền Trung. Nghiên cứu cũng đưa ra phân tích SWOT về cảng container của Việt Nam. Về thế mạnh, Việt Nam có 40.998 km sông hồ, bờ biển dài 3.444 km cùng với nhiều vùng nước phù hợp với việc xây dựng các cảng biển nước sâu. Về hạn chế, hệ thống công nghệ không đồng bộ, các cảng container ở miền Bắc và miền Trung không hiện đại dẫn tới chi phí cao hơn so với các cảng trong khu vực từ 20 đến 30%; độ sâu bị hạn chế do cảng nằm ở cửa sông, phù sa bồi đắp không thể làm hàng đối với những tàu kích cỡ lớn. Tuy nhiên, Việt Nam có nhiều cơ hội để phát triển cảng biển với tốc độ tăng trưởng kinh tế ấn tượng từ 6.7% năm 2000 tới 8.5% năm 2007 và giá trị FDI tăng từ 2 tới khoảng 12 tỷ \$ trong cùng giai đoạn này. Bên cạnh đó, Việt Nam có lợi thế cạnh tranh nhờ lực lượng lao động chi phí thấp, trình độ cao (mặc dù số lượng không nhiều), chi phí khai thác hợp lý, chính sách thân thiện nhằm tạo ra môi trường đầu tư an toàn.

Bên cạnh đó, nhiều nghiên cứu về cảng biển Hải Phòng mà điển hình là Nguyễn và Trần (2004), Che (2009), đã khẳng định rằng: cảng Hải Phòng đóng vai trò to lớn trong sự phát triển kinh tế của Việt Nam nói chung và thành phố Hải Phòng nói riêng. Tuy nhiên, những nghiên cứu này thiếu sự đánh giá định lượng chính xác vì chỉ sử dụng số liệu nhiều nhất 5 năm, và không hề sử dụng các phần mềm đánh giá dẫn đến sự thiếu chính xác trong kết quả nghiên cứu có thể xảy ra. Do đó, bài viết này sẽ khắc phục được những mặt hạn chế này bằng việc

áp dụng hai phần mềm hữu hiệu SPSS và Microfit.

Tóm lại, từ những nghiên cứu trên, ta nhận thấy rằng: giáo dục, FDI, WTO và cảng biển đóng vai trò then chốt trong sự phát triển của nền kinh tế thế giới nói chung và Việt Nam nói riêng. Ngoài ra, còn một số các yếu tố như cơ cấu ngành kinh tế Hải Phòng, tốc độ tăng trưởng các ngành kinh tế ở Hải Phòng; sự thay đổi về công nghệ; thể chế; phát triển cơ sở hạ tầng; những biến động kinh tế vĩ mô trong và ngoài nước giai đoạn 1980- 2010, tuy nhiên do nhiều nguyên nhân: (1) mục đích của tác giả tập trung nghiên cứu ở một số yếu tố cụ thể như trong bài; (2) điều kiện thu thập số liệu và thông tin có hạn; (3) không nên có quá nhiều biến trong một mô hình hồi quy, tránh ảnh hưởng đến độ chính xác của kết quả đạt được... Do đó, những nhân tố đã được phân tích ở trên được bao hàm trong mô hình toán của bài nghiên cứu này. Trước khi bước vào phần chính, bài nghiên cứu thực hiện việc đánh giá tổng quan về các chỉ tiêu chính của cảng Hải Phòng.

4. Phương trình hồi quy về cảng Hải Phòng

4.1 Tổng quan về Việt Nam và thành phố Hải Phòng

Tora (2009) công bố rằng nền kinh tế Việt Nam đã và đang tăng trưởng từ những năm 1986 nhờ nỗ lực của chính phủ trong hội nhập kinh tế: thành viên của AFTA, APEC và gần đây là WTO. Việt Nam ngày nay đang là một nền kinh tế mới trỗi dậy ở Châu Á và là một trong 10 nước tăng trưởng nhanh nhất thế giới (NOL, 2007) với tốc độ tăng trưởng trung bình GDP khoảng 7.5% (1999- 2010), tỷ lệ tăng trưởng đầy ấn tượng 30% của FDI (1998-2008) cùng với sự giảm đáng kể (50%) tỷ lệ đói nghèo từ 1993 tới 2010.

Đóng góp đáng kể vào kết quả ấn tượng này, thành phố cảng Hải Phòng— thành phố lớn thứ ba của Việt Nam đóng vai trò thiết yếu. Thực tế, có một sự tăng trưởng ấn tượng trong suốt 30 năm (1980-2009) ở hầu hết các chỉ tiêu quan trọng của thành phố Hải Phòng: vốn ngân sách (29.87%), vốn đầu tư và phát triển (22.39%), doanh thu xuất khẩu (20.56%), GDP và giá trị sản xuất công nghiệp (hơn 10%). Những số liệu nói trên đã xác nhận sự đóng góp to lớn của Hải Phòng tới sự phát triển của nền kinh tế quốc dân. Thêm vào đó, mặc dù chỉ được xếp hạng thứ ba trong danh sách nhưng tốc độ tăng trưởng ngành vận tải đạt 20.66% đã chứng minh rằng ngành vận tải nói chung và cảng biển nói riêng có một vị trí quan trọng trong sự phát triển kinh tế

của Việt Nam và thành phố cảng Hải Phòng.

4.2 Phương pháp nghiên cứu và mô hình

Bài nghiên cứu trước tiên phân tích tình hình thực hiện các chỉ tiêu tài chính của cảng Hải Phòng trong 30 năm qua. Sau đó, phát triển mô hình kinh tế sử dụng phần mềm Microfit và SPSS trong việc kiểm tra tính ổn định của số liệu và nghiên cứu tác động kinh tế trong dài hạn của cảng Hải Phòng tới sự phát triển kinh tế của thành phố Hải Phòng. Theo đó, các giả thiết cho mô hình được đặt như sau:

H_0 : Tổng hàng hóa thông qua của cảng Hải Phòng không thể giải thích sự thay đổi trong kết quả GDP thành phố Hải Phòng.

H_1 : Tổng hàng hóa thông qua của cảng Hải Phòng có thể giải thích sự thay đổi trong kết quả GDP thành phố Hải Phòng.

$$I = \alpha + P + S + FDI + WTO + \varepsilon$$

I: Giá trị GDP của thành phố Hải Phòng (tỷ USD).

P: Số lượng hàng hóa thông qua của cảng Hải phòng (nghìn tấn).

S: Số lượng sinh viên tốt nghiệp tại các trường đại học, cao đẳng, trung cấp trên địa bàn thành phố Hải Phòng (người).

FDI: Giá trị FDI thực tế của Việt Nam (triệu

USD).

WTO: tác động của việc gia nhập WTO tới Việt Nam.

Mô hình sử dụng số liệu tuyệt đối từ năm 1980 đến 2009 với nguồn số liệu một phần từ website <http://www.haiphongport.com.vn>, <http://gso.gov.vn/default.asp?tabid=217>, phần còn lại liên hệ trực tiếp phòng Tài vụ, cảng Hải Phòng, Cục Thống kê Việt Nam, kết hợp những số liệu từ các bài nghiên cứu của nhiều tác giả.

5. Phân tích mô hình hồi quy

Điểm quan trọng đầu tiên của bài viết tập trung phân tích tình hình hoạt động sản xuất kinh doanh của cảng Hải Phòng dựa vào những chỉ tiêu chủ yếu thể hiện ở bảng 1.

Nhìn chung, các số liệu chỉ ra kết quả kinh doanh khả quan với tốc độ tăng trưởng trên 30% ở các chỉ tiêu tổng vốn kinh doanh, vốn cố định, doanh thu và đặc biệt lợi nhuận sau thuế đạt 34.97% bất chấp một tốc độ tăng trưởng cao (33.25%) của tổng chi phí. Mặc dù tỷ lệ tăng trưởng của khối lượng hàng hóa thông đạt một giá trị khiêm tốn hơn (6.99%) nhưng đây chính là nhân tố chính tạo ra lợi nhuận cao của cảng Hải Phòng, trong đó tốc độ tăng trưởng hàng container đạt 28.18%.

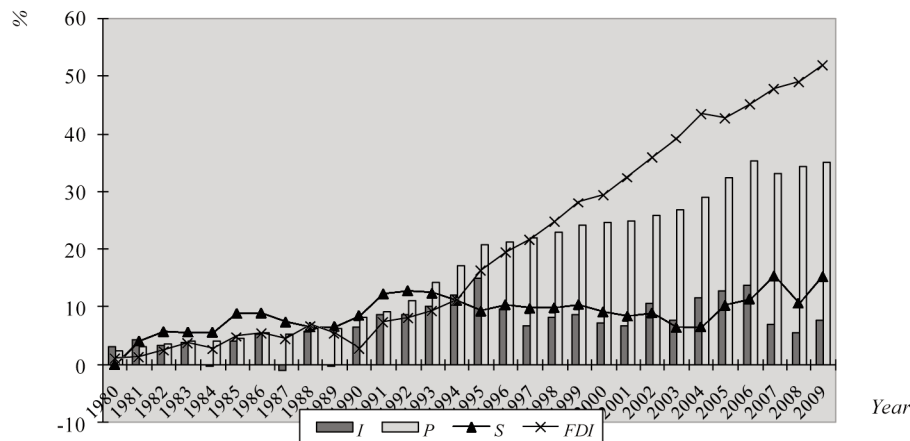
Vấn đề trọng tâm của bài nghiên cứu là phân tích

Bảng 1: Cảng Hải Phòng: các chỉ tiêu chủ yếu (1980-2010)

Các chỉ tiêu	Năm								Tốc độ TTbQ (%)
	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	Trung bình	
Tổng hàng hóa thông qua (1000 tấn)	2,055	2,567	2,515	4,515	7,645	10,512	16,000	6,544.14	6.99
Trong đó: container (1000 Teu)	-	-	6	116	219	424	860	325	28.18
Tổng Dthu (triệu VNĐ)	177	205	23,412	209,368	356,697	482,022	995,000	295,268.71	33.25
Tổng chi phí (triệu VNĐ)	170	195	21,264	178,253	305,110	441,132	935,000	268,732	33.25
Lợi nhuận trước thuế (triệu VNĐ)	7	10	2,148	31,115	51,586	40,890	60,000	26,536.57	35.24
Lợi nhuận sau thuế (triệu VNĐ)	5	7	1,547	22,403	37,142	29,441	40,385	18,704.15	34.97
Tổng vốn kinh doanh (triệu VNĐ)	67	71	65,752	105,225	369,092	496,207	950,000	283,773.43	37.53
Trong đó: vốn cố định (triệu VNĐ)	64	68	64,765	104,508	364,435	488,760	830,000	264,657.14	37.12
Tổng lao động (người)	4,088	5,230	5,660	6,370	6,392	4,565	5,100	4,758	0.75

Nguồn: Cảng Hải Phòng (2010)

Hình 1: Xu hướng các biến trong mô hình



Nguồn: Niên giám thống kê, cục Thống kê Việt Nam (2010); và cảng Hải Phòng (2010)

mô hình hồi quy ứng dụng phần mềm SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) - thường được biết đến như một trong những công cụ hiệu quả nhất có thể đáp ứng những nhu cầu đang tăng lên về phân tích số liệu và tìm kiếm mô hình hiện nay. Trước tiên, những xu hướng chính của các biến trong mô hình được thể hiện ở hình 1.

Nhìn chung, P và FDI dường như có xu hướng đang tăng lên, tuy nhiên, I và S có xu hướng thay đổi không ổn định, do đó, để biết một cách chính xác xu hướng của các biến, và liệu rằng giá trị của các biến có ổn định hay không, trước tiên phần mềm Microfit được sử dụng để kiểm tra phân tích chuỗi (unit root tests - kiểm định nghiệm đơn vị). Lý do phải thực hiện bước này là vì hầu hết các dữ liệu kinh tế vĩ mô thường không ổn định, dẫn tới sự không chính xác trong việc dự đoán kết quả các biến. Tuy nhiên, đây là một điểm yếu lớn nhất của SPSS vì SPSS không thể khảo sát trực tiếp tính không ổn định của dữ liệu. Trong khi đó, hàm ADF (the Augmented Dickey-Fuller test) trong Microfit là một giải pháp hiệu quả khắc phục điểm yếu này. Sau khi sử dụng ADF test, các kết quả chỉ ra rằng: giá trị của các biến gốc: I, P, S, FDI không ổn định, do đó cần sử dụng các biến thể khác của các biến

gốc nói trên mà giá trị của nó có tính ổn định trong quá trình chạy mô hình. Phần mềm Microfit đã cho ra các giá trị: GDYI, GDYP, GDYS, ZGDYFDI. Trong đó:

$GDYI = DYI - DYI(-1)$, với $DYI = YI - YI(-1)$; $YI = \log(I)$

$GDYP = DYP - DYP(-1)$, với $DYP = YP - YP(-1)$; $YP = \log(P)$

$GDYS = DYS - DYS(-1)$, với $DYS = YS - YS(-1)$; $YS = \log(S)$

$ZGDYFDI = GDYFDI - GDYFDI(-1)$, với $GDYFDI = DYFDI - DYFDI(-1)$; $DYFDI = YFDI - YFDI(-1)$; $YFDI = \log(FDI)$

Từ đó, mô hình mới sẽ là: $GDYI = \alpha + GDYP + GDYS + ZGDYFDI + WTO + \varepsilon$

Sau đó, SPSS được sử dụng để phân tích số liệu và sau đây là các kết quả quan trọng (Bảng 2).

$R = 0.755$ (tiến gần đến 1) chỉ ra một mối quan hệ chặt chẽ giữa giá trị được quan sát và giá trị được dự đoán của I bởi hàm hồi quy, do đó, mô hình hiện nay có thể dự đoán tốt các giá trị được quan sát của biến. Theo đó, $R^2 = 0.569$ thể hiện rằng các biến dự đoán trong mô hình chiếm 56.9% sự thay đổi của I. Có thể có các biến khác giải thích được sự thay đổi

Bảng 2: Kết quả tóm tắt^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	0.755a	0.569	0.491	0.02503	0.569	7.272	4	22	0.001	2.35
a. Predictors: (Constant), WTO, ZGDYFDI, GDYS, GDYP										
b. Dependent Variable: GDYI										

này và chúng chiếm 43.1%. Vì vậy, có thể nói rằng mô hình đã thành công trong việc dự đoán biến I. Giá trị của Durbin-Watson là 2.350 (nhỏ hơn 2.5 và lớn hơn 1.5) gợi ý rằng không có sai số ϵ không tồn tại trong mô hình và điều này chứng tỏ rằng mô hình đang xét có độ chính xác cao trong việc nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng đến sự tăng trưởng của thành phố Hải Phòng trong 30 năm qua (Gary, 2009).

Bảng 3: ANOVA (an analysis of variance – phân tích sự thay đổi)

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1. Regression	0.018	4	0.005	7.272	0.001a
Residual	0.014	22	0.001		
Total	0.032	26			
a. Predictors: (Constant), WTO, ZGDYFDI, GDYS, GDYP					
b. Dependent Variable: GDYI					

Phân tích ANOVA kiểm tra liệu rằng mô hình có thực sự hiệu quả trong việc dự đoán đầu ra hơn việc sử dụng giá trị trung bình hay không (Field, 2005). Theo đó, $SS_M = 0.018$ (lớn hơn so với giá trị $SS_R = 0.14$) chỉ ra sự khác biệt trong việc sử dụng mô hình hồi quy để dự đoán đầu ra so với việc sử dụng giá trị trung bình. Nói một cách khác, mô hình đã có một bước cải thiện trong việc dự đoán biến phụ thuộc I. Kết quả này được khẳng định bởi giá trị đáng kể của F ($F = 7.272 > 1$). Đây là một bằng chứng khẳng định có một mối liên hệ tuyến tính giữa các biến trong mô hình.

Cột đầu tiên là giá trị các tham số β chỉ ra sự đóng góp của mỗi biến dự đoán trong mô hình. Mô hình đó được tìm ra như sau:

$$GDYI = -0.018 + 1.896 GDYP + 0.381 GDYS + 0.559 ZGDYFDI - 0.001 WTO$$

Mô hình đã khắc phục được các vấn đề về sự cộng

tuyến (multicollinearity) vì giá trị độ dung sai (tolerance) lớn hơn 1 và giá trị VIF nhỏ hơn 10. Tuy nhiên, mô hình này chưa thực sự hoàn hảo vì hai nguyên nhân sau: Thứ nhất, độ tin cậy của GYS và WTO (cột giá trị 95% confidence interval for B) là dương ở một vài mẫu nhưng âm ở nhiều mẫu khác. Thứ hai, giá trị R^2 bằng 0.569 chỉ ra rằng 56.9% sự thay đổi của GDP thành phố Hải Phòng có thể được giải thích bởi các biến trong mô hình và 43.1% còn lại do các biến khác ngoài mô hình điều khiển, ví dụ: tỷ lệ thất nghiệp, tỷ lệ lạm phát, tổng số lao động của cảng Hải Phòng, kích cỡ cảng, số lượt tàu vào cảng.

6. Các kết quả quan trọng

Đối với biến GDYP: khi GDYP tăng lên 1 đơn vị, GDYI tăng lên 1.896% (nếu các biến còn lại trong mô hình không đổi), đồng thời với xác suất $p = 0.001$ đạt đáng kể tại ngưỡng 0.01, chỉ ra rằng: trong 30 năm qua, hàng hóa thông qua cảng Hải Phòng có ảnh hưởng rất đáng kể tới kết quả GDP thành phố Hải Phòng.

Đối với biến ZGDYFDI, khi ZGDYFDI tăng lên 1 đơn vị, GDYI tăng lên 0.559% (giả sử các biến còn lại trong mô hình không đổi), đồng thời giá trị xác suất $p = 0.017$ (nhỏ hơn 0.05) đạt đáng kể tại ngưỡng 0.05, chứng minh rằng FDI Việt Nam có tác động mạnh đến sự thể hiện GDP của thành phố Hải Phòng. Các kết luận về sự ảnh hưởng của hàng hóa thông qua cảng Hải Phòng và hiệu quả của FDI Việt Nam hoàn toàn phù hợp với những nhận định của các chuyên gia và những kết luận từ nghiên cứu của các tác giả trước.

Đối với biến GDYS: khi GDYS tăng lên 1 đơn vị, GDYI tăng lên 0.381% (nếu các biến còn lại trong mô hình là không đổi), đồng thời xác suất $p = 0.168$ (không đáng kể vì nhỏ hơn 0.05) nghĩa là: sự tăng lên trong số lượng sinh viên tốt nghiệp từ các trường đại học, cao đẳng của thành phố Hải Phòng có tác

Bảng 4: Tham số của mô hình

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95.0% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
1 (Constant)	-0.018	0.008		-2.35	0.028	-0.034	-0.002					
GDYP	1.896	0.511	0.574	3.714	0.001	0.838	2.955	0.59	0.621	0.52	0.821	1.219
GDYS	0.381	0.267	0.208	1.424	0.168	-0.174	0.935	0.237	0.291	0.199	0.913	1.095
ZGDYFDI	0.559	0.217	0.375	2.578	0.017	0.109	1.009	0.478	0.482	0.361	0.925	1.082
WTO	-0.001	0.017	-0.012	-0.075	0.941	-0.036	0.034	-0.209	-0.016	-0.011	0.826	1.211

a. Dependent Variable: GDYI

động làm gia tăng kết quả GDP thành phố Hải Phòng nhưng sự tác động này là không đáng kể. Như vậy, mặc dù Việt Nam nói chung và thành phố Hải Phòng nói riêng đã có nhiều biện pháp nhằm cải thiện chất lượng của giáo dục, và mặc dù sinh viên tốt nghiệp tăng lên về số lượng nhưng chất lượng của sự tăng lên về số lượng chưa thực sự như mong đợi.

Ngược lại, khi WTO tăng lên 1 đơn vị, GDYI giảm 0.001% (nếu cố định ảnh hưởng của các biến còn lại trong mô hình) thể hiện rằng trái với những hiệu quả được mong đợi từ việc gia nhập WTO của Việt Nam, kết quả thực tế cho thấy WTO làm giảm sự gia tăng của GDP thành phố Hải Phòng. Tuy nhiên, như đã nói ở trên, kết quả này là do Việt Nam đã hội nhập sâu vào nền kinh tế thế giới, do đó, nền kinh tế Việt Nam đã chịu ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu bắt đầu xuất hiện từ năm 2007. Thời gian này ngẫu nhiên trùng với khoảng thời gian Việt Nam gia nhập WTO, do đó, trong ngắn hạn (ba năm kể từ ngày gia nhập WTO), sự gia tăng của GDP Việt Nam nói chung và Hải Phòng nói riêng giảm. Nhưng, trong thời gian tới, khi cuộc khủng hoảng kinh tế toàn cầu qua đi và cùng với sự khôi phục dần của nền kinh tế thế giới, nền kinh tế Việt Nam nói chung và thành phố Hải Phòng nói riêng được tin tưởng rằng có nhiều chuyển biến tích

cực hơn.

7. Kết luận

Các kết quả từ việc chạy mô hình và phân tích số liệu cho thấy: với bốn biến giải thích (hàng hóa thông qua của cảng Hải Phòng, số lượng sinh viên tốt nghiệp từ các trường đại học, cao đẳng, trung cấp trên địa bàn thành phố Hải Phòng, FDI Việt Nam và biến giả WTO đo hiệu quả của việc gia nhập WTO tới Việt Nam và Hải Phòng) cùng với một biến phụ thuộc (giá trị GDP của thành phố Hải Phòng) được quan sát trong 30 năm, mô hình là công cụ hiệu quả để khảo sát, đánh giá các nhân tố tác động đến sự phát triển kinh tế của Hải Phòng.

Bên cạnh đó, đây là bài nghiên cứu duy nhất hiện nay kết hợp việc đánh giá bằng các chỉ tiêu chủ yếu (phương pháp truyền thống hiện nay) và sử dụng phần mềm hỗ trợ nhằm nghiên cứu vai trò kinh tế của cảng biển Hải Phòng trong mối quan hệ đối với sự thể hiện kinh tế của thành phố Hải Phòng. Do đó, các kết quả của bài nghiên cứu hoàn toàn đáng tin cậy, xứng đáng là nghiên cứu quan trọng, là tiền đề cho các nghiên cứu xa hơn. Qua đó, bài nghiên cứu có thể là công cụ có giá trị giúp Chính Phủ Việt Nam hoạch định các chính sách phát triển cảng biển, thu hút FDI, và hướng đầu tư có hiệu quả cho giáo dục. □

Tài liệu tham khảo:

1. EDUCATION AND TRAINING DEPARTMENT (ETD). 2010. *"The limitation in teaching and studying in Haiphong"*. Available from: <http://haiphong.gov.vn/Portal/Detail.aspx?Organization=GDDT&MenuID=4604&ContentID=10739>. [Accessed on 1st December 2010].
2. HAIPHONG PORT (CHP). 2008. *Le cong bo quyet dinh chuyen doi cang Hai Phong thanh cong ty TNHH mot thah vien (Haiphong Port Converting Anniversary to Limited Company)*. [Accessed on 31st October 2010].
3. LE, L et al. 2009. Classification of Vietnamese Seaports. *APEIMS 2009 Program, Korea Maritime University*. Available from: <http://www.knu.edu.tw/lecture/%E6%95%99%E5%AD%B8%E8%B3%87%E6%96%99/APIMES2009/Papers/066.pdf>. [Accessed on 30th September 2010].
4. NGUYEN, Q et al. 2007. Containerisation in the ports of Vietnam. *Sciencepaper online. Department of Traffic and Transportation, Hohai University*. Available from: http://www.paper.edu.cn/index.php/default/en_releasepaper/content/14685. [Accessed on 29th October 2010].
5. NGUYEN, L. 2007. Hoi nhap, cang bien can co che mot cua (Integration, seaports need "one store" policy). *Vneconomy*. Available from: <http://vneconomy.vn/68973P0C10/hoinhap-cang-bien-can-chinh-sach-mot-cua.htm>. [Accessed on 31st October 2010].
6. WORLD BANK (WB). 2004. *Core Port and Transport Logistic Measures: Definitions, priorities, and sources of data*. Available from: <http://www.worldbank.org/transport/transportresults/coremeasures/cm-ports.pdf>. [Accessed on 4th November 2010].
7. VO, T & NGUYEN, D., 2009. Vietnam after Two Years of WTO Accession: What Lessons Can Be Learnt? [online]. *ASEAN Economic Bulletin*. Volume 26. Number 1. pp. 115-135. Available from: <http://muse.jhu.edu/journals/ase/summary/v026/26.1.vo.html>. [Accessed on 2nd August 2010].