

## **LỜI CAM ĐOAN**

*Tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu độc lập của bản thân với sự giúp đỡ của các giáo viên hướng dẫn.*

*Những thông tin, số liệu, dữ liệu đưa ra trong luận án được trích dẫn rõ ràng, đầy đủ về nguồn gốc. Những số liệu thu thập và tổng hợp của cá nhân đảm bảo tính khách quan và trung thực.*

*Tác giả luận án*

**Bùi Quốc Anh**

## MỤC LỤC

<b>PHỤ BÌA</b>	<b>1</b>
<b>LỜI CAM ĐOAN</b> .....	<b>2</b>
<b>MỤC LỤC</b> .....	<b>3</b>
<b>DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT</b> .....	<b>4</b>
<b>DANH MỤC SƠ ĐỒ BẢNG BIỂU</b> .....	<b>5</b>
<b>LỜI MỞ ĐẦU</b> .....	<b>6</b>
<b>CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ CỔ PHẦN HÓA VÀ GIẢI QUYẾT NHỮNG VẤN ĐỀ KINH TẾ XÃ HỘI NẢY SINH SAU CỔ PHẦN HÓA CÁC DOANH NGHIỆP NHÀ NƯỚC</b> .....	<b>13</b>
<b>1.1.</b> Một số vấn đề lý luận và thực tiễn về CPH các DNNN .....	<b>13</b>
<b>1.2.</b> Những vấn đề kinh tế-xã hội nảy sinh cần giải quyết sau CPH các DNNN .....	<b>37</b>
<b>1.3.</b> Kinh nghiệm cổ phần hóa và giải quyết các vấn đề sau cổ phần hóa của các DNNN ở một số nước trên thế giới.....	<b>50</b>
<b>CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG CỔ PHẦN HÓA VÀ SAU CỔ PHẦN HÓA CÁC DOANH NGHIỆP NHÀ NƯỚC TRONG NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI Ở VIỆT NAM</b> .....	<b>57</b>
<b>2.1.</b> Đặc điểm của ngành GTVT và DNNN trong ngành GTVT ảnh hưởng đến cổ phần hóa và sau cổ phần hóa .....	<b>57</b>
<b>2.2.</b> Thực trạng các doanh nghiệp ngành giao thông vận tải Việt Nam trong và sau cổ phần hoá doanh nghiệp nhà nước .....	<b>77</b>
<b>CHƯƠNG 3: QUAN ĐIỂM VÀ GIẢI PHÁP NHẪM GIẢI QUYẾT TỐT CÁC VẤN ĐỀ CỔ PHẦN HOÁ VÀ SAU CỔ PHẦN HOÁ DOANH NGHIỆP NHÀ NƯỚC Ở VIỆT NAM</b> .....	<b>136</b>
<b>3.1.</b> Quan điểm, phương hướng và mục tiêu giải quyết các vấn đề CPH sau CPH các DNNN nói chung và ngành giao thông vận tải nói riêng .....	<b>136</b>
<b>3.2.</b> Những giải pháp chủ yếu nhằm giải quyết những vấn đề kinh tế-xã hội trong và sau CPH các DN trong ngành giao thông vận tải .....	<b>151</b>
<b>KẾT LUẬN</b> .....	<b>185</b>
<b>DANH MỤC CÔNG TRÌNH CỦA TÁC GIẢ</b> .....	<b>187</b>
<b>DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO</b> .....	<b>188</b>
<b>PHỤ LỤC</b>	<b>194</b>

## **DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT**

### **TIẾNG VIỆT**

1. XHCN: Xã hội chủ nghĩa
2. CNH: Công nghiệp hoá
3. CNH, HĐH: Công nghiệp hoá, hiện đại hoá.
4. KHCN: Khoa học công nghệ.
5. KHKT: Khoa học kỹ thuật.
6. SXKD: Sản xuất kinh doanh
7. DN : Doanh nghiệp.
8. DNNN: Doanh nghiệp nhà nước.
9. CPH: Cổ phần hoá.
- 10.CPHDNNN: Cổ phần hoá Doanh nghiệp Nhà nước.
11. CTCP: Công ty cổ phần.
12. GTVT: Giao thông vận tải.

### **TIẾNG ANH**

1. ODA: Nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức.
2. WB : Ngân hàng thế giới.
3. IMF : Quỹ tiền tệ thế giới.
4. BOT: Xây dựng điều hành chuyển nhượng
5. WTO: Tổ chức thương mại thế giới

## **DANH MỤC SƠ ĐỒ BẢNG BIỂU**

<b>Số hiệu</b>	<b>Tên bảng</b>	<b>Trang</b>
<i>Biểu 2.1.</i>	Tình hình cổ phần hoá DNNN ngành GTVT giai đoạn 1996-1998.....	94
<i>Biểu 2.2.</i>	Tình hình cổ phần hoá DNNN ngành GTVT giai đoạn 1999-2005.....	95
<i>Biểu 2.3.</i>	Tình hình cổ phần hóa các DNNN ngành GTVT (đến 12/2005) .....	96
<i>Biểu 2.4.</i>	Biến động sở hữu vốn của các DNNN ngành GTVT do tác động của quá trình cổ phần hoá.....	107
<i>Biểu 2.5.</i>	Mức độ huy động vốn từ cổ phần hoá các DNNN ngành GTVT đến tháng 12 năm 2004 .....	115
<i>Biểu 2.6.</i>	Đánh giá hiệu quả kinh doanh của Công ty cổ phần Đại lý Liên hiệp vận chuyển Gemadept (DNNN sau 9 năm cổ phần hoá).....	116
<i>Biểu 2.7.</i>	Tình hình nợ của các DNNN trong ngành giao thông vận tải trước khi tiến hành cổ phần hoá .....	118
<i>Biểu 2.8.</i>	Biến động cán bộ quản lý các DNNN cổ phần hoá .....	119
<i>Biểu 2.9.</i>	Kết quả kinh doanh của các DNNN trước và sau cổ phần hoá Ngành GTVT đến tháng 2 năm 2006.....	122
<i>Biểu 2.10.</i>	Thực trạng của công ty cổ phần container sau cổ phần hoá tính đến tháng 2 năm 2006.....	123
<i>Biểu 2.11.</i>	Hiệu quả sản xuất kinh doanh của DNNN ngành GTVT sau cổ phần hoá - tính đến tháng 2 năm 2006.....	125

## LỜI MỞ ĐẦU

### 1. Tính cấp thiết của đề tài luận án

Từ Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ VI năm 1986 đến nay, nước ta đã chuyển từ nền kinh tế kế hoạch hoá tập trung sang phát triển kinh tế hàng hoá nhiều thành phần vận hành theo cơ chế thị trường có sự quản lý của Nhà nước theo định hướng Xã hội chủ nghĩa. Trong bước chuyển đổi này, các doanh nghiệp nhà nước (DNNN) là một bộ phận trọng yếu của kinh tế Nhà nước đã bộc lộ nhiều bất cập, hoạt động kém hiệu quả, chưa thực sự tương xứng với vai trò chủ đạo của nó trong nền kinh tế nhiều thành phần. Trước tình hình đó, Đảng và Nhà nước đã có các chủ trương về đổi mới các DNNN. Hàng loạt các giải pháp đã được tiến hành, trong đó có giải pháp chuyển đổi một số DNNN thành Công ty cổ phần (CTCP) hay cổ phần hoá các DNNN.

Ngành giao thông vận tải là một trong những ngành có số lượng các DNNN khá lớn bởi vị trí quan trọng của nó trong nền kinh tế. Trong việc thực hiện cổ phần hoá các DNNN, ngành đã sớm triển khai và đã có nhiều doanh nghiệp được cổ phần hoá. Tuy nhiên, số lượng các doanh nghiệp chưa được cổ phần hoá còn lớn. Đặc biệt, sau khi thực hiện cổ phần hoá bên cạnh những chuyển biến trong tổ chức hoạt động kinh doanh đã nảy sinh nhiều vấn đề cần giải quyết - người ta đã gọi đó là các vấn đề của hậu CPH.

Những vấn đề tuy mới phát sinh nhưng nếu không giải quyết sẽ ảnh hưởng không chỉ đến các DNNN đã cổ phần hoá mà còn ảnh hưởng đến tiến trình CPH của các DNNN còn lại. Thực tiễn đang đòi hỏi Đảng và Nhà nước nói chung, các nhà nghiên cứu khoa học nói riêng tập trung công sức, trí tuệ thúc đẩy mạnh mẽ cổ phần hoá các DNNN, làm cho chúng thực sự có hiệu quả cả về kinh tế lẫn xã hội. Từ những lý do trên, tôi đã chọn đề tài: ***“Những vấn đề lý luận và thực tiễn về cổ phần hoá và sau cổ phần hoá các doanh nghiệp nhà nước ở Việt Nam”*** (Lấy ví dụ ngành giao thông vận tải) làm đề tài luận án tiến sĩ.

## **2. Tình hình nghiên cứu đề tài**

Xuất phát từ yêu cầu của thực tiễn, vấn đề cổ phần hoá và sau cổ phần hoá các DNNN đã được nghiên cứu trong nhiều đề tài khoa học, một số luận văn thạc sĩ và luận án tiến sĩ. Qua tìm hiểu các tài liệu, tác giả luận án có thể hệ thống và nêu ra một số công trình chủ yếu sau:

“Cơ sở khoa học của việc chuyển một số DNNN thành công ty cổ phần ở Việt Nam” - Chương trình khoa học cấp Nhà nước, mã số KX 03.07.05 do Bộ tài chính chủ trì năm 1993.

“Cổ phần hoá DNNN - kinh nghiệm thế giới”. Sách chuyên khảo do Hoàng Đức Tảo chủ biên, Nhà xuất bản Thống kê, Hà Nội năm 1993.

“Cổ phần hoá DNNN cơ sở lý luận và thực tiễn”. Sách chuyên khảo do PTS Nguyễn Ngọc Quang biên soạn. Nhà xuất bản Khoa học xã hội - Hà Nội 1996.

“Công ty cổ phần và chuyển doanh nghiệp nhà nước thành công ty cổ phần”. Sách chuyên khảo do PTS Đoàn Văn Hạnh biên soạn. Nhà xuất bản Thống kê - Hà Nội năm 1998.

“Cải cách DNNN ở Trung Quốc so sánh với Việt Nam”. TS Võ Đại Lược, GS.TS Cốc Nguyên Đường chủ biên. Nhà xuất bản Khoa học xã hội, Hà Nội năm 1977.

“Đổi mới DNNN trợ giúp cho ngành GTVT - Dự án hỗ trợ cải cách DNNN trong ngành GTVT” (TF 02202296) Pricer Water Hause Coopres, 8 - Hà Nội năm 2001.

“Bàn về cải cách DNNN” Trương Văn Bản, Nhà xuất bản Chính trị quốc gia, Hà Nội năm 1996. Sách dịch.

“Tiến trình và triển vọng cổ phần hoá DNNN ở Việt Nam”. Tác giả Trần Công Bằng đăng trên Tạp chí Kinh tế phát triển 3/1998.

“Chuyển đổi các DNNN - quản lý sự thay đổi triệt để trong môi trường phi điều tiết”. Brary Spicer, David Emanuel, Michael Poswell (Anh). Viện nghiên cứu Quản lý kinh tế Trung ương. Hà Nội 1998.

“Đổi mới DNNN trợ giúp cho ngành GTVT - Dự án hỗ trợ cải cách DNNN trong ngành Giao thông vận tải” (TF 02202296) Pricer Water Huse Coopres, 8 - 2001.

“Bàn về cải cách DNNN” Trương Văn Bản, Nhà xuất bản Chính trị quốc gia, Hà Nội 1996. Sách dịch.

“Bức xúc của cổ phần hoá DNNN”. Tác giả Trần Ngọc Bút, đăng trên tạp chí Kinh tế và dự báo 4/1998.

“Cổ phần hoá lỗi ra của các DNNN trong nền kinh tế thị trường cạnh tranh”. Tạp chí Kinh tế phát triển, số 44 năm 1994.

“Các vấn đề tồn tại và phát sinh của DNNN sau cổ phần hoá đa dạng sở hữu”. Tác giả Trần Tiến cường, tài liệu Hội thảo về cổ phần hoá năm 2001.

“Một số vướng mắc về tài chính đối với doanh nghiệp sau cổ phần hoá và đa dạng sở hữu”. Tài liệu Hội thảo về cổ phần hoá năm 2001. Tác giả Lê Hoàng Hải.

“Tình hình thực hiện cổ phần hoá DNNN của Bộ Giao thông vận tải". Tài liệu Hội thảo về cổ phần hoá năm 2001. Tác giả TS. Nguyễn Xuân Hào - Bộ Giao thông vận tải.....

Những công trình nghiên cứu trên đề cập đến nhiều khía cạnh khác nhau của vấn đề cổ phần hoá DNNN, nhưng chưa có công trình nào nghiên cứu hoàn chỉnh về cổ phần hoá. Đặc biệt chưa có công trình nào nghiên cứu sâu về những vấn đề kinh tế- xã hội đặt ra trong và sau cổ phần hoá các DNNN trong ngành giao thông vận tải.

Đối với ngành giao thông vận tải, để phục vụ cho quá trình cổ phần hoá ngành đã xây dựng những đề án, có các báo cáo tổng kết hàng năm và tổ chức hội thảo về cổ phần hoá các DNNN của Ngành. Tuy nhiên, đó là những bài viết đơn lẻ, là những đề án triển khai hoặc những tổng kết có tính liệt kê số liệu. Chưa có những đánh giá mang tính hệ thống và phân tích đầy đủ trên phương diện khoa học.

Năm 1999, nghiên cứu sinh Nguyễn Thị Thơm đã bảo vệ thành công Luận án tiến sĩ kinh tế về: “Cổ phần hoá các DNNN ở Việt Nam”. Đây là công trình nghiên cứu và tổng kết khá công phu về lý luận và thực tiễn về cổ phần hoá các DNNN ở Việt Nam. Tuy nhiên, đây là công trình nghiên cứu chung về cổ phần hoá các DNNN ở những năm đầu của tiến trình cổ phần hoá. Vì vậy, những kết quả của cổ phần hoá còn khiêm tốn. Từ đó đến nay đã 7-8 năm, những vấn đề của cổ phần hoá các DNNN đã có nhiều điểm mới. Đặc biệt những vấn đề sau cổ phần hoá các DNNN trước đây chưa phát sinh, đến nay đã có nhiều nảy sinh phức tạp, nhưng chưa được nghiên cứu trong luận án.

Năm 2002, bản thân nghiên cứu sinh (Bùi Quốc Anh) đã bảo vệ thành công luận văn thạc sĩ kinh tế chuyên ngành Kinh tế chính trị Xã hội chủ nghĩa về “Cổ phần hoá DNNN trong ngành giao thông vận tải ở Việt Nam”. Những vấn đề tác giả đề cập ở trong khuôn khổ Luận văn Thạc sĩ chủ yếu là đề cập về cổ phần hoá, những vấn đề hậu cổ phần hoá chưa được xem xét. Hơn nữa công trình nghiên cứu cũng đã được gần 5 năm.

Năm 2003, nghiên cứu sinh Lê Văn Hội đã bảo vệ thành công luận án Tiến sĩ kinh tế chuyên ngành Kinh tế, quản lý và kế hoạch hoá kinh tế quốc dân tại Học viện Chính trị Quốc gia Hồ Chí Minh với đề tài “Cổ phần hoá một số DNNN trong ngành Giao thông vận tải - Thực trạng và giải pháp”. Đề tài tập trung vào các vấn đề lý luận và thực tiễn của cổ phần hoá các DNNN của Ngành Giao thông vận tải, trong đó chủ yếu nghiên cứu các vấn đề liên quan đến thực hiện cổ phần hoá, những vấn đề đặt ra sau cổ phần hoá các DNNN chưa được luận án nghiên cứu. Trên thực tế, sau khi thực hiện cổ phần hoá nhiều doanh nghiệp đã nảy sinh nhiều vấn đề kinh tế xã hội ảnh hưởng không chỉ đến các DNNN đã cổ phần hoá mà còn ảnh hưởng đến những DNNN chưa cổ phần hoá.

Đã có một số bài viết về từng mặt của những vấn đề kinh tế nảy sinh sau khi doanh nghiệp cổ phần hoá như: “Các vấn đề tồn tại và phát sinh của doanh



nghiệp sau cổ phần hoá và đa dạng hoá sở hữu” của TS. Trần Tiến Cường; “Một số vướng mắc về tài chính đối với doanh nghiệp sau cổ phần hoá và đa dạng sở hữu” của Lê Hoàng Hải - Trưởng ban cổ phần hoá Cục tài chính doanh nghiệp... Nhưng chưa có công trình nào nghiên cứu đầy đủ, toàn diện về các vấn đề sau cổ phần hoá các DNNN.

Trước những biến động của quá trình cổ phần hoá các DNNN nói chung, của ngành Giao thông vận tải nói riêng, đặc biệt là những biến động trong những năm gần đây, tác giả luận án muốn đi sâu nghiên cứu một cách có hệ thống cả những vấn đề diễn ra trong quá trình cổ phần hoá và nảy sinh sau cổ phần hoá DNNN, nhằm đưa ra những giải pháp xử lý đáp ứng yêu cầu bức xúc của thực tiễn. Đây cũng là công trình tiếp nối của tác giả luận án để đảm bảo tính hệ thống.

### **3. Mục đích nghiên cứu của luận án**

Mục đích của luận án là nghiên cứu một cách có hệ thống những vấn đề lý luận và thực tiễn của tiến trình cổ phần hoá các DNNN ở Việt Nam, chỉ ra những thành công, hạn chế và nguyên nhân của những thành công và hạn chế đó. Thông qua phân tích thực trạng tiến trình cổ phần hoá các DNNN trong ngành GTVT, luận án chỉ ra những vấn đề kinh tế- xã hội đặt ra trước, trong và sau khi cổ phần hoá, từ đó đề xuất phương hướng và các giải pháp nhằm giải quyết những vấn đề cổ phần hoá DNNN ở Việt Nam. Để đạt tới mục đích trên, luận án sẽ giải quyết những nhiệm vụ khoa học sau đây:

- Hệ thống hoá và phân tích các vấn đề lý luận và thực tiễn về cổ phần hoá và sau cổ phần hoá các doanh nghiệp nhà nước nói chung và trong ngành giao thông vận tải nói riêng trên quan điểm kinh tế chính trị Marx - Lê Nin, làm cơ sở khoa học cho nghiên cứu về các vấn đề kinh tế xã hội trong và sau cổ phần hoá các doanh nghiệp nhà nước trong ngành giao thông vận tải ở nước ta hiện nay.

- Phân tích thực trạng quá trình cổ phần hoá các DNNN trong ngành giao thông vận tải ở nước ta và tình hình hoạt động của các công ty cổ phần

trong ngành sau khi thực hiện cổ phần hoá. Qua phân tích rút ra những kết quả đạt được, những vấn đề kinh tế xã hội đặt ra trong và sau khi thực hiện cổ phần hoá các DNNN và nguyên nhân của chúng.

- Xác định các quan điểm có tính nguyên tắc. Đề xuất các phương hướng và giải pháp chủ yếu nhằm hạn chế những vấn đề tiêu cực phát sinh trong quá trình cổ phần hoá và xử lý những nảy sinh sau khi cổ phần hoá các DNNN nói chung và trong ngành giao thông vận tải nói riêng ở nước ta.

#### **4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu**

##### **4.1. Đối tượng nghiên cứu**

Đối tượng nghiên cứu là những vấn đề kinh tế, tổ chức liên quan đến cổ phần hoá và sau khi thực hiện cổ phần hoá các doanh nghiệp nhà nước nói chung và trong ngành giao thông vận tải nói riêng. Những vấn đề kinh tế, tổ chức được nghiên cứu và phân tích dưới góc độ kinh tế chính trị học. Các doanh nghiệp nhà nước trong ngành giao thông vận tải bao gồm các doanh nghiệp do Bộ và các doanh nghiệp do các địa phương quản lý.

##### **4.2. Phạm vi nghiên cứu**

- Về không gian: Nghiên cứu ở các doanh nghiệp nhà nước trên phạm vi cả nước, đối với ngành giao thông vận tải đó là những doanh nghiệp đã được thực hiện cổ phần hoá. Do phạm vi nghiên cứu rộng, luận văn giới hạn nghiên cứu các doanh nghiệp nhà nước do Bộ Giao thông vận tải quản lý là chủ yếu.

- Về thời gian: Nghiên cứu quá trình cổ phần hoá từ những năm đổi mới ở nước ta, trong đó tập trung nghiên cứu những vấn đề kinh tế xã hội nảy sinh trong và sau cổ phần hoá ở các doanh nghiệp ngành giao thông vận tải đã được cổ phần hoá trước tháng 6/2004.

#### **5. Phương pháp nghiên cứu**

Luận án sử dụng các phương pháp của chủ nghĩa duy vật biện chứng, chủ nghĩa duy vật lịch sử. Đó là những phương pháp đặc trưng của kinh tế chính trị như trừu tượng hoá khoa học, logic kết hợp với lịch sử, phân tích và tổng hợp. Ngoài ra, vì phạm vi nghiên cứu rộng, các vấn đề nghiên cứu phức tạp luận án

đã sử dụng một số phương pháp khác như: - Phương pháp điều tra xã hội học; Phương pháp phân tổ thống kê; Phương pháp chuyên khảo; Phương pháp chuyên gia; Phương pháp phân tích, so sánh; Phương pháp phân tích điểm mạnh, điểm yếu, thời cơ, thách thức (SWOT).

#### **6. Những đóng góp khoa học của luận án**

- Luận án đã hệ thống hoá và phân tích làm sáng tỏ những vấn đề lý luận và thực tiễn về cổ phần hoá cũng như những vấn đề đặt ra sau cổ phần hoá các doanh nghiệp nhà nước nói chung và trong ngành giao thông vận tải ở nước ta nói riêng. Những hệ thống và phân tích đó là cơ sở khoa học cho các đánh giá thực tiễn và đề xuất các phương hướng và giải pháp giải quyết các vấn đề luận án nghiên cứu.

- Luận án đã phân tích thực trạng quá trình cổ phần hoá và hoạt động của các công ty cổ phần trong ngành giao thông vận tải nước ta sau khi thực hiện cổ phần hoá. Trên cơ sở phân tích rút ra những kết quả đạt được, chỉ ra những mặt tồn tại, hạn chế cần giải quyết. Luận án cũng chỉ ra nguyên nhân của những thành công và hạn chế cần khắc phục.

- Luận án đã trình bày có hệ thống các quan điểm, đề xuất các phương hướng và hệ thống các giải pháp chủ yếu nhằm khắc phục và hạn chế những tiêu cực phát sinh cả trong và sau khi cổ phần hoá các DNNN nói chung và trong ngành Giao thông Vận tải ở nước ta.

#### **7. Kết cấu của luận án**

Ngoài lời mở đầu, kết luận, danh mục tài liệu tham khảo... luận án được kết cấu thành 3 chương:

**Chương 1:** Cơ sở lý luận và thực tiễn về cổ phần hoá và giải quyết những vấn đề kinh tế xã hội nảy sinh sau cổ phần hoá các doanh nghiệp nhà nước

**Chương 2:** Thực trạng cổ phần hoá và sau cổ phần hoá các doanh nghiệp nhà nước trong ngành giao thông vận tải ở Việt Nam

**Chương 3:** Quan điểm và giải pháp nhằm giải quyết tốt các vấn đề cổ phần hoá và sau cổ phần hoá các doanh nghiệp nhà nước ở Việt Nam

## **Chương 1**

# **CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ CỔ PHẦN HOÁ VÀ GIẢI QUYẾT NHỮNG VẤN ĐỀ KINH TẾ XÃ HỘI NẢY SINH SAU CỔ PHẦN HOÁ CÁC DOANH NGHIỆP NHÀ NƯỚC**

## **1.1. MỘT SỐ VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ CỔ PHẦN HOÁ CÁC DOANH NGHIỆP NHÀ NƯỚC**

### **1.1.1. Cổ phần hoá và thực chất của cổ phần hoá các DNNN**

#### **1.1.1.1. Khái niệm cổ phần hoá các DNNN**

Cổ phần hoá (CPH) là một hình thức chuyển đổi doanh nghiệp từ doanh nghiệp có một hoặc số ít chủ sở hữu sang các doanh nghiệp có nhiều chủ sở hữu dưới hình thức các công ty cổ phần (CTCP). Thực chất của quá trình này là nhằm chuyển đổi hình thức sở hữu trong các doanh nghiệp cũ sang hình thức sở hữu hỗn hợp giữa các cổ đông là tư nhân, pháp nhân; giữa tư nhân với nhà nước; giữa tư nhân với nhau trên cơ sở chia nhỏ tài sản của công ty thành những phần bằng nhau, bán lại cho các cổ đông dưới hình thức cổ phiếu. Thông qua đó thiết lập hình thức tổ chức quản lý sản xuất theo mô hình CTCP, hoạt động với tư cách một pháp nhân độc lập. Như vậy cổ phần hoá có thể thực hiện cho bất cứ loại hình doanh nghiệp nào, kể cả doanh nghiệp tư nhân, DNNN và các loại hình doanh nghiệp khác. Mặc dù trong thực tiễn CPH diễn ra cả đối với các doanh nghiệp tư nhân song do số lượng các doanh nghiệp tư nhân CPH là không đáng kể, cho nên khi nhắc đến CPH người ta thường hiểu là CPH DNNN.

Cổ phần hoá các DNNN là thuật ngữ xuất hiện và được sử dụng ở Việt Nam gắn liền với quá trình đổi mới tổ chức và quản lý các DNNN trong những năm gần đây. Đổi mới các DNNN là xu hướng có tính phổ biến ở hầu hết các nước trong quá trình phát triển kinh tế xã hội (kể cả các nước tư bản và các nước theo mô hình của chủ nghĩa xã hội), với mục tiêu giảm thiểu ảnh hưởng khu vực kinh tế nhà nước, nâng cao hiệu quả hoạt động của các DNNN. Đổi mới các

DNNN có thể được diễn ra theo những mức độ khác nhau, với những nội dung thực hiện khác nhau như:

+ Đổi mới những nội dung hoạt động bên trong các DNNN theo hướng tăng cường tính tự chủ, tự chịu trách nhiệm, giảm thiểu sự bao cấp của nhà nước đối với hoạt động sản xuất kinh doanh của DNNN, nâng cao hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp.

+ Tự do hoá việc tham gia các hoạt động kinh tế cho các thành phần kinh tế khác ở những khu vực, những hoạt động vốn chỉ dành cho DNNN. Theo đó DNNN sẽ thu hẹp phạm vi hoạt động, các thành phần kinh tế khác sẽ mở rộng phạm vi. Sức cạnh tranh giữa DNNN và các doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế khác sẽ cùng tăng lên. Số lượng các DNNN sẽ giảm, gánh nặng từ ngân sách cũng giảm bớt.

+ Ủy quyền kinh doanh hoặc cho phép các loại hình kinh doanh ngoài nhà nước ký những hợp đồng kinh tế thực hiện những dịch vụ công cộng hoặc cho khu vực ngoài nhà nước thuê những tài sản công cộng [3, tr 42].

+ Chuyển đổi một phần hoặc toàn bộ hình thức sở hữu nhà nước thành sở hữu tư nhân hoặc tập thể dưới hình thức tư nhân hoá hoặc cổ phần hoá ở các nước tư bản, các nước có nền kinh tế chuyển đổi (Nga, Đông Âu...); cổ phần hoá hoặc bán khoán, cho thuê các DNNN như ở Việt Nam.

Cổ phần hoá các DNNN là biện pháp có tính đặc thù của một số nước, trong đó có nước ta trong việc đổi mới các DNNN những năm vừa qua. Để đáp ứng yêu cầu chuyển đổi các DNNN thành các công ty cổ phần qua cổ phần hoá, cần phải có những nghiên cứu về lý thuyết và thực tiễn về cổ phần hoá các DNNN. Vì vậy, ở Việt Nam trong những năm qua cũng đã có nhiều nghiên cứu đưa ra các khái niệm khác nhau về cổ phần hoá doanh nghiệp nhà nước.

Theo Đỗ Bình Trọng, “cổ phần hoá chỉ việc chuyển đổi một DNNN thành một công ty cổ phần, trong đó các đơn vị kinh tế phi chính phủ được phép mua một phần hoặc toàn bộ quyền sở hữu của doanh nghiệp cổ phần hoá” [55, tr 31]. Ban đổi mới, phát triển DNNN cho rằng: “Cổ phần hoá là quá

trình chuyển DNNN thành công ty cổ phần” [55, tr 32].

Có tác giả lại quan niệm: Cổ phần hoá là quá trình chuyển đổi doanh nghiệp từ chỗ chỉ có một chủ sở hữu thành công ty cổ phần, tức là doanh nghiệp có nhiều chủ sở hữu [54, 33-34].

Vì vậy, cổ phần hoá các DNNN là quá trình chuyển đổi DNNN thành công ty cổ phần, trong đó nhà nước có thể vẫn giữ tư cách là một cổ đông (một cổ đông đặc biệt). Đó là quá trình chuyển sở hữu nhà nước sang sở hữu của các cổ đông, đồng thời DNNN thực hiện cổ phần hoá có thể thu hút thêm vốn thông qua hình thức bán cổ phiếu.

Nhìn chung các khái niệm về cổ phần hoá đều nói trực tiếp đến cổ phần hoá các DNNN, vì vậy, đều nói tới quá trình chuyển đổi doanh nghiệp từ hình thức DNNN sang hình thức công ty cổ phần, với những góc độ khác nhau. Tuy nhiên, các khái niệm chưa đi sâu vào bản chất bên trong của quá trình cổ phần hoá các DNNN. Vì vậy, từ những khái niệm trên có thể khái quát và đưa ra khái niệm đầy đủ về cổ phần hoá DNNN như sau:

*Cổ phần hoá các DNNN là biện pháp có tính đặc thù của quá trình đổi mới các DNNN, là quá trình chuyển các DNNN thành các công ty cổ phần. Đó là biện pháp chuyển doanh nghiệp từ một chủ sở hữu nhà nước sang sở hữu của nhiều chủ thể- đa sở hữu (hay sang sở hữu hỗn hợp), trong đó tồn tại một phần sở hữu của nhà nước; là quá trình huy động các nguồn vốn đầu tư phát triển sản xuất, xử lý và khắc phục những tồn tại hiện thời của DNNN; tạo những điều kiện cho người góp vốn và người lao động thực sự làm chủ doanh nghiệp. Tất cả nhằm mục đích nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp và giảm nhẹ gánh nặng của nhà nước đối với doanh nghiệp.*

#### **1.1.1.2. Thực chất cổ phần hoá các DNNN**

Muốn hiểu thực chất cổ phần hoá DNNN, trước hết cần phải phân biệt hai quá trình chuyển đổi DNNN đó là cổ phần hoá và tư nhân hoá.

Trong quá trình phát triển kinh tế- xã hội ở nhiều quốc gia trên thế giới

đã diễn ra quá trình tăng cường vai trò của khu vực kinh tế tư nhân bằng cách từng bước giảm thiểu khu vực kinh tế nhà nước thông qua chương trình tư nhân hoá. Điều này đã và đang diễn ra ở nhiều nước, bao gồm cả những nước có nền kinh tế phát triển, các nước đang phát triển và cả các nước có nền kinh tế chuyển đổi như Nga và các nước Đông Âu.... Nhìn chung quá trình tư nhân hoá diễn ra ở các nước này đều diễn ra theo ba mức độ:

*Một là*, Thay đổi một phần chế độ sở hữu của DNNN, chuyển một phần sở hữu nhà nước sang sở hữu tư nhân.

*Hai là*, Tự do hoá việc tham gia những hoạt động kinh tế mà trước đây chỉ dành cho khu vực kinh tế nhà nước.

*Ba là*, Uỷ quyền kinh doanh hoặc cho phép tư nhân ký hợp đồng thực hiện những dịch vụ công cộng hoặc cho khu vực tư nhân thuê các tài sản công cộng [47, tr.11-13].

Ở các nước này, tư nhân hoá còn được hiểu là thị trường hoá, có nghĩa là "nới lỏng hay bỏ bớt các hạn chế pháp lý dưới nhiều hình thức khác nhau đối với sự cạnh tranh chống lại các xí nghiệp công cộng"[45,4]. Quan niệm của Liên hiệp quốc về tư nhân hoá được hiểu: Tư nhân hoá là sự biến đổi tương quan giữa Nhà nước và thị trường trong đời sống kinh tế của một nước theo hướng ưu tiên thị trường. Thực chất, quan niệm nêu trên là mong muốn giảm bớt vai trò của Nhà nước và mở rộng khu vực tư nhân, đồng thời làm cho các DNNN phải chịu sức ép lớn hơn của thị trường. Việc giảm bớt sự can thiệp trực tiếp của Nhà nước vào các hoạt động kinh doanh của các đơn vị kinh tế cơ sở là nhằm giành cho thị trường vai trò điều tiết ngày càng lớn thông qua tự do hoá giá cả trên thị trường. Giảm bớt vai trò của Nhà nước còn có thể được thực hiện thông qua nhiều hình thức khác nhau, trong đó có biện pháp bán cổ phần cho công chúng hay còn gọi là cổ phần hoá DNNN.

Tuy nhiên không nên hiểu cổ phần hoá là tư nhân hoá, bởi vì giữa cổ phần hoá và tư nhân hoá là hai quá trình khác nhau cả về mục đích lẫn phương

thức tiến hành, cụ thể là: mục tiêu cổ phần hoá DNNN là góp phần nâng cao hiệu quả và sức cạnh tranh của doanh nghiệp; huy động vốn của toàn xã hội để đầu tư đổi mới công nghệ, phát triển doanh nghiệp; đồng thời qua cổ phần hoá mà phát huy vai trò làm chủ thật sự của người lao động. Trong khi đó tư nhân hoá mục tiêu là xoá bỏ hẳn những DNNN mà Nhà nước xét thấy không cần thiết nắm giữ. Về hình thức cổ phần hoá đối với các DNNN được thực hiện tùy thuộc vào hình thức cụ thể mà doanh nghiệp lựa chọn trong những hình thức mà Nhà nước hướng dẫn rồi đề xuất lên cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt ra quyết định. Hình thức tư nhân hoá DNNN lại được thực hiện theo một hình thức duy nhất là bán toàn bộ tài sản thuộc sở hữu Nhà nước ở các DNNN cho các tư nhân và xoá bỏ luôn DNNN này.

Trong thực tế, quá trình chuyển hình thức doanh nghiệp có một hoặc một vài chủ sở hữu thành doanh nghiệp nhiều chủ sở hữu hoặc DN từ dạng chưa phải là công ty cổ phần thành công ty cổ phần chính là quá trình cổ phần hoá. Quá trình này là một tất yếu vì thế nó diễn ra ở cả các DN tư nhân, công ty trách nhiệm hữu hạn, công ty liên doanh và cả tại các DNNN, nó chính là quá trình xã hội hoá sở hữu tại doanh nghiệp. Cổ phần hoá DNNN cũng mang những đặc trưng chung như cổ phần hoá đối với các DN hay các hình thức tổ chức kinh tế khác. Tuy nhiên để hiểu rõ hơn thực chất của cổ phần hoá DNNN cũng cần làm rõ những khác biệt về nội dung của quá trình chuyển DNNN thành công ty cổ phần khác gì với quá trình tư nhân hoá nó.

Ở các nước tiến hành cổ phần hoá DNNN thành công ty cổ phần có thể thông qua một trong hai hình thức sau đây:

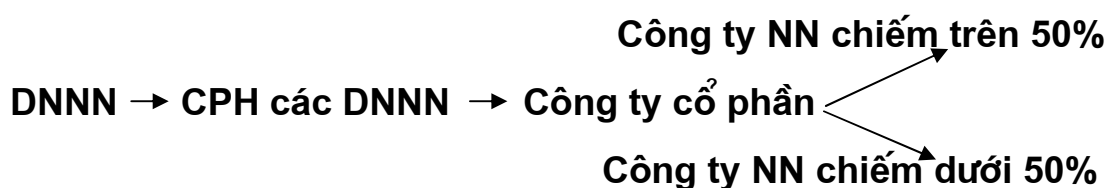
*Một là:* bán toàn bộ hoặc một phần tài sản hiện có thuộc sở hữu nhà nước tại doanh nghiệp cho các tổ chức kinh tế, xã hội và cá nhân bằng phương thức phát hành cổ phiếu.

*Hai là:* giữ nguyên toàn bộ giá trị vốn hiện có của Nhà nước tại DNNN, phát hành cổ phiếu ra công chúng để thu hút thêm vốn mở rộng DNNN.



Cả hai hình thức trên đều là cổ phần hoá DNNN, đều là quá trình chuyển DNNN từ một chủ sở hữu là Nhà nước sang công ty cổ phần- hình thức DN có nhiều chủ sở hữu. Đây cũng là quá trình chuyển việc quản lý DN trực tiếp là Nhà nước sang quản lý DN gián tiếp của các cổ đông thông qua hội đồng quản trị. Với cách nhìn nhận như vậy thì không thể quan niệm cổ phần hoá DNNN là tư nhân hoá.

Quá trình cổ phần hoá các DNNN, có thể mô hình hoá qua sơ đồ sau:



Theo sơ đồ trên, cổ phần hoá các DNNN là quá trình chuyển các DNNN thành công ty cổ phần. Tức là một quá trình, bao gồm hàng loạt các biện pháp về kinh tế và tổ chức cả ở tầm vĩ mô và vi mô nhằm chuyển đổi một doanh nghiệp từ hình thức sở hữu này sang hình thức sở hữu khác. Vì vậy, thực chất cổ phần hoá DNNN chỉ sự tác động bằng các biện pháp kinh tế, kỹ thuật tác động vào DNNN (đối tượng của cổ phần hoá), chuyển chúng thành công ty cổ phần (sản phẩm của quá trình cổ phần hoá). Để hiểu rõ thực chất của cổ phần hoá các DNNN cần đi sâu phân tích các nhân tố nằm trong sơ đồ của quá trình đó.

**Nhân tố thứ nhất: DNNN với tư cách là đối tượng của cổ phần hoá:**  
DNNN là doanh nghiệp do Nhà nước thành lập, đầu tư vốn và quản lý hoạt động với tư cách chủ sở hữu, là pháp nhân kinh tế hoạt động theo luật pháp thực hiện các mục tiêu kinh tế xã hội do Nhà nước giao.

Nhiều nghiên cứu đã kết luận về sự tồn tại khách quan và vai trò của các DNNN trong nền kinh tế đất nước, đặc biệt trong nền kinh tế thị trường định hướng Xã hội chủ nghĩa như nước ta. Đó là:

+ Với tư cách là doanh nghiệp thuộc sở hữu Nhà nước, các DNNN thông qua các hoạt động của mình thực hiện chức năng định hướng, tạo tiềm lực

kinh tế cho nhà nước thực hiện vai trò điều tiết đối với nền kinh tế. Cả lôgic và lịch sử đều chứng minh về vai trò quản lý của nhà nước đối với nền kinh tế trên 2 phương diện:

*Một là*, nhà nước quản lý nền kinh tế thông qua xác lập hệ thống quản lý và chức năng hoạt động của chúng. Những văn bản có tính hành chính được thực hiện thông qua hệ thống quản lý thực hiện chức năng quản lý nền kinh tế.

*Hai là*, nhà nước thông qua các hoạt động của hệ thống kinh tế mình sở hữu để điều tiết nền kinh tế bằng các công cụ kinh tế như thuế, lãi suất, đầu tư vốn, giá cả... Các DNNN có vai trò trực tiếp ở nhóm hoạt động thứ 2, nhưng cũng có vai trò không kém phần quan trọng ở nhóm hoạt động thứ nhất. Bởi vì, không có tiềm lực kinh tế, không sử dụng tốt các công cụ kinh tế trong quản lý, các mệnh lệnh mang tính hành chính cũng kém hiệu lực.

+ Các DNNN có vai trò to lớn trong nắm giữ các hoạt động then chốt của nền kinh tế như: điện lực, khai thác khoáng sản, dầu khí, viễn thông, vận tải và công nghiệp quốc phòng. Được tổ chức và hoạt động ở những lĩnh vực quan trọng của đời sống xã hội nhưng hiệu quả kinh tế thấp như các dịch vụ công ích, các hoạt động sản xuất nông lâm nghiệp, các hoạt động bảo vệ môi trường,... Việc nắm giữ này cho phép Nhà nước một mặt đảm bảo những điều kiện phát triển, những cân đối lớn cho toàn bộ nền kinh tế quốc dân giúp cho các doanh nghiệp hoạt động có hiệu quả; mặt khác hỗ trợ kinh tế nông nghiệp, nông thôn, đảm bảo những điều kiện cần thiết cho sự ổn định đời sống xã hội.

+ Các DNNN ở những vùng biên giới, những vùng có điều kiện phát triển kinh tế xã hội khó khăn, những vùng còn lạc hậu... có vai trò rất quan trọng trong việc giữ gìn an ninh quốc phòng, xây dựng chế độ kinh tế xã hội công bằng, dân chủ...

DNNN có vai trò như trên, tại sao lại phải tiến hành cổ phần hoá chúng? Trả lời đầy đủ câu hỏi này thuộc về tính tất yếu khách quan của cổ phần hoá các doanh nghiệp nhà nước, sẽ được trình bày ở mục(1.1.3).

Tuy nhiên, trình bày vai trò của các DNNN tác giả luận án muốn cho thấy: việc cổ phần hoá các DNNN tuy là tất yếu trong điều kiện của nhiều nước, nhưng cổ phần hoá các DNNN nào cũng cần phải có sự cân nhắc một cách thấu đáo để không làm mất đi tiềm lực kinh tế của đất nước, để nhà nước vẫn giữ vai trò điều tiết nền kinh tế, đồng thời để các doanh nghiệp có khả năng nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh.

***Nhân tố thứ hai: công ty cổ phần với tư cách là sản phẩm của quá trình cổ phần hoá các DNNN.***

Theo Luật doanh nghiệp: Công ty cổ phần là doanh nghiệp, trong đó vốn điều lệ được chia thành nhiều phần bằng nhau gọi là cổ phần; Công ty có quyền phát hành chứng khoán ra công chúng để huy động vốn theo quy định của pháp luật chứng khoán; cổ đông có thể là tổ chức, cá nhân với số lượng tối thiểu là ba và không hạn chế số lượng tối đa. Cổ đông có quyền tự do chuyển nhượng cổ phần (tùy trường hợp đặc biệt được quy định riêng). Cổ đông chỉ chịu trách nhiệm về nợ và các nghĩa vụ tài sản khác của doanh nghiệp trong phạm vi số vốn đã góp vào doanh nghiệp .

Như vậy, công ty cổ phần có những nội dung tổ chức và quản lý khác biệt với những loại hình doanh nghiệp khác, trước hết là các doanh nghiệp tư nhân. Công ty cổ phần đã có lịch sử phát triển hàng trăm năm, ngày nay phát triển như là hình thức tổ chức doanh nghiệp khá phổ biến vì tính ưu việt của nó không chỉ trong huy động vốn mà còn ở cách thức tổ chức sản xuất kinh doanh. Vấn đề này sẽ được làm rõ ở mục (1.2.1) của Luận án.

Sự khác biệt của công ty cổ phần với các loại hình doanh nghiệp khác trên các phương diện, trước hết là doanh nghiệp tư nhân đã cho phép hiểu rõ thực chất của cổ phần hoá các DNNN và phân biệt cổ phần hoá các DNNN với tư nhân hoá chúng. Đứng trên phương diện này, sản phẩm của cổ phần hoá các DNNN là các công ty cổ phần, còn tư nhân hoá các DNNN là các doanh nghiệp tư nhân.

***Nhân tố thứ ba: những biện pháp kinh tế, tổ chức tiến hành trong quá trình cổ phần hoá.***

Chuyển từ một hình thức doanh nghiệp này sang một hình thức doanh nghiệp khác, nhất là chuyển từ một doanh nghiệp thuộc sở hữu nhà nước sang doanh nghiệp không thuộc sở hữu nhà nước là một quá trình bao gồm rất nhiều công việc khác nhau. Đó không chỉ là chủ trương của Đảng và nhà nước mà còn là những công việc rất cụ thể nhằm chuyển biến từ hình thức sở hữu đến các nội dung tổ chức và quản lý chúng. Cần thấy rằng, các biện pháp kinh tế, tổ chức tiến hành trong quá trình cổ phần hoá phụ thuộc vào trạng thái của các DNNN và mục tiêu của cổ phần hoá, với sự hình thành của các công ty cổ phần theo mô hình nào (nhà nước còn nắm quyền chi phối không, có cho những người ngoài doanh nghiệp mua cổ phiếu không...). Đây chính là điểm để phân biệt sự khác nhau giữa cổ phần hoá với tư nhân hoá các DNNN. Đồng thời đây cũng là điểm để phản ánh rõ thực chất của cổ phần hoá.

Như trên đã trình bày, quá trình đổi mới các DNNN diễn ra theo nhiều xu hướng, trong đó có cổ phần hoá và tư nhân hoá. Điểm phân biệt rõ nhất giữa cổ phần hoá DNNN và tư nhân hoá DNNN là các công việc triển khai và sản phẩm của các quá trình đó. Để có các sản phẩm khác nhau, tất yếu cần phải có các biện pháp khác nhau. Nếu ở tư nhân hoá các DNNN, nhà nước không có những can thiệp, những chi phối doanh nghiệp sau khi thực hiện tư nhân hoá, thì ở cổ phần hoá các DNNN, nhà nước vẫn còn nắm phần sở hữu tài sản (tùy theo mức độ cần thiết mà nắm phần chi phối hay không nắm quyền chi phối). Điều quan trọng hơn, trong xử lý các DNNN theo hình thức tư nhân hoá, các vấn đề mang tính xã hội, nhất là những vấn đề gắn với lực lượng lao động của doanh nghiệp cần được xử lý dứt điểm cho đến thời điểm hiện tại mà không chú ý đến tương lai của họ. Trong khi đó cổ phần hoá các DNNN, các vấn đề xã hội gắn với lực lượng lao động thường được xem xét cả quá khứ, hiện tại và tương lai của họ.

Với những điểm khác biệt trên, tư nhân hoá các DNNN có những nội dung thực hiện đơn giản hơn so với cổ phần hoá chúng. Các công việc như định giá doanh nghiệp, giải quyết các chế độ liên quan đến người lao động và lựa chọn chủ thể mới của doanh nghiệp là những công việc chủ yếu của tư nhân hoá các DNNN. Các nội dung về thu hút thêm vốn, tổ chức bộ máy sau tư nhân hoá là thuộc về DNNN sau khi đã tư nhân hoá. Trong khi đó, cổ phần hoá các DNNN bao gồm các công việc như định giá doanh nghiệp; lựa chọn mức độ kiểm soát của nhà nước với doanh nghiệp, xác định mức độ ưu đãi với các loại cổ phần theo các cổ đông ưu đãi, mức độ thu hút thêm vốn, duy trì hoạt động ban đầu trước khi doanh nghiệp bầu chủ tịch Hội đồng quản trị...đều được quan tâm trong và sau cổ phần hoá.

Từ những phân tích trên cho thấy: Thực chất của cổ phần hoá DNNN là quá trình chuyển doanh nghiệp từ sở hữu một chủ sở hữu nhà nước sang doanh nghiệp đa sở hữu.

### **1.1.2. Tính tất yếu khách quan của cổ phần hoá các DNNN**

Tư nhân hoá và cổ phần hoá các DNNN đã trở thành xu hướng có tính khách quan ở nhiều nước, nhất là ở các nước có nền kinh tế đang phát triển và các nước có nền kinh tế chuyển đổi. Điều đó bắt nguồn từ những cơ sở kinh tế xã hội chủ yếu sau:

#### ***1.1.2.1. Do yêu cầu đòi hỏi của quá trình xã hội hoá sản xuất trên thực tế***

Xã hội hoá nền sản xuất là xu hướng có tính quy luật của sự phát triển kinh tế xã hội. Sản xuất bao giờ cũng mang tính chất xã hội. Xã hội hoá sản xuất bắt nguồn từ yêu cầu của huy động các nguồn lực xã hội, trước hết là nguồn nhân lực cho phát triển kinh tế xã hội và tính xã hội của sản xuất phát triển từ thấp đến cao, gắn liền với sự phát triển ngày càng cao của lực lượng sản xuất. Xã hội hoá sản xuất đã mang lại những hiệu quả to lớn trong sự phát triển kinh tế xã hội.

Xã hội hoá sản xuất được biểu hiện ở sự thống nhất của hai mặt đối lập

là sự phân công và hợp tác lao động. Đó chính là sự phân công, chuyên môn hoá sản xuất ngày càng cao, làm mối liên hệ kinh tế giữa các đơn vị, các chủ thể kinh tế, giữa các ngành, các lĩnh vực, các vùng kinh tế ngày càng chặt chẽ, do đó sự phụ thuộc vào nhau ngày càng cao trong quá trình sản xuất và tiêu thụ sản phẩm. Sản phẩm làm ra cũng là kết quả lao động của nhiều người, thậm trí của nhiều quốc gia... tức là xã hội hoá mang tính chất quốc tế hoá.

Xã hội hoá sản xuất bao gồm 3 mặt: Xã hội hoá sản xuất về kinh tế - kỹ thuật, với nội dung xây dựng cơ sở vật chất kỹ thuật, gắn liền với tiến hành công nghiệp hoá, hiện đại hoá; xã hội hoá sản xuất về kinh tế tổ chức, mà thực chất là tổ chức lại sản xuất xã hội với mục đích làm cho hiệu suất và năng suất lao động xã hội ngày càng cao; xã hội hoá về kinh tế - xã hội mà thực chất gắn liền với việc xã hội hoá quan hệ sản xuất, trong đó quan trọng nhất là quan hệ sở hữu về các tư liệu sản xuất chủ yếu trong nền sản xuất nói chung và trong từng doanh nghiệp nói riêng.

Ba mặt trên có mối quan hệ biện chứng với nhau tạo nên tính toàn diện của xã hội hoá sản xuất. Tuy nhiên, xã hội hoá về kinh tế - kỹ thuật mang tính quyết định và xã hội hoá về kinh tế - xã hội có tính chất mở đường, tạo nên những điều kiện cho xã hội hoá về kinh tế - kỹ thuật và xã hội hoá sản xuất về kinh tế tổ chức. Chỉ khi xã hội hoá sản xuất được tiến hành đồng bộ cả ba mặt nói trên và có sự phù hợp giữa ba mặt đó mới là xã hội hoá sản xuất thực tế. Nếu chỉ dừng lại ở xã hội hoá sản xuất về tư liệu sản xuất - thiết lập quan hệ sản xuất không tiến hành đồng bộ và không có sự phù hợp giữa ba mặt nói trên thì đó mới chỉ là xã hội hoá sản xuất hình thức.

Vấn đề xã hội hoá sản xuất trên thực tế được tiến hành và biểu hiện cả trong và sau quá trình cổ phần hoá các DNNN. Tiêu chuẩn đánh giá, xem xét trình độ của xã hội hoá sản xuất đó là trình độ phát triển của lực lượng sản xuất, mức tăng năng suất lao động và hiệu quả của nền sản xuất xã hội.

Từ tính chất và yêu cầu trên của xã hội hoá sản xuất cho thấy, xã hội hoá sản

xuất là quá trình kinh tế khách quan của sự phát triển tính xã hội của sản xuất. Cổ phần hoá các DNNN nói chung và các DNNN trong ngành GTVT nói riêng là một trong các biểu hiện của xã hội hoá sản xuất trên cả ba mặt, cụ thể là:

**Thứ nhất**, quá trình cổ phần hoá các DNNN chính là quá trình xây dựng và hoàn thiện cơ chế quản lý các DNNN một cách tối ưu nhất, qua đó nhằm huy động các nguồn lực trong toàn xã hội bao gồm các nguồn vốn, nguồn tài nguyên, trình độ khoa học công nghệ cũng như các nguồn lực khác của tất cả các chủ thể trong và ngoài nước tham gia vào quá trình cổ phần hoá, thúc đẩy sự nghiệp CNH, HĐH xây dựng cơ sở vật chất kỹ thuật cho nền kinh tế. Sau cổ phần hoá các DNNN, xét về mặt đặc điểm sở hữu các nguồn lực trong các công ty cổ phần cũng như đặc điểm tổ chức quản trị doanh nghiệp ta nhận thấy nó mang tính chất xã hội cao hơn hẳn so với trước khi cổ phần hoá. Như vậy quá trình CPH DNNN, chính là quá trình xã hội hoá sản xuất về mặt kinh tế- kỹ thuật.

**Thứ hai**, như đã phân tích, thực chất CPH DNNN không phải là tư nhân hoá mà là quá trình tổ chức sắp xếp lại hoạt động của hệ thống các DNNN sao cho có hiệu quả nhất, tạo ra năng suất lao động xã hội cao nhất nhằm thúc đẩy nền kinh tế tăng trưởng và phát triển. Như vậy, nếu xem xét cổ phần hoá DNNN từ mục tiêu đến kết quả đạt được ta đều nhận thấy: Thực chất của cổ phần hoá DNNN chính là quá trình xã hội hoá sản xuất trên thực tế về mặt kinh tế- tổ chức.

**Thứ ba**, trên thực tế quá trình cổ phần hoá các DNNN ở nước ta thời gian qua là quá trình chuyển các DNNN từ hình thức một chủ sở hữu sang các doanh nghiệp nhiều chủ sở hữu đó là các cổ đông. Chính quá trình chuyển đổi này đã làm cho các tư liệu sản xuất gắn với các chủ thể sở hữu của nó, vì vậy việc sử dụng các yếu tố nguồn lực của sản xuất đạt hiệu quả kinh tế cao hơn. Mặt khác, khi DNNN chuyển đổi thành công ty cổ phần thì hình thức tổ chức quản lý cũng như phân phối kết quả sản xuất cũng có những thay đổi cơ bản. Khi còn là DNNN thì việc tổ chức quản lý cũng như phân phối kết quả sản xuất của doanh nghiệp là do Nhà nước quyết định vì Nhà nước là chủ thể sở hữu đối với doanh nghiệp. Nhưng khi đã là công ty cổ phần thì Hội đồng quản trị lại là người đại diện hợp pháp cho quyền sở hữu của các

cổ đông đứng ra giải quyết các công việc này. Tất cả những thay đổi đó khẳng định cổ phần hoá DNNN cũng chính là quá trình xã hội hoá sản xuất trên thực tế về mặt kinh tế- xã hội.

Từ những phân tích trên một lần nữa có thể khẳng định: Cổ phần hoá DNNN là tất yếu khách quan, điều đó hoàn toàn do tính chất và yêu cầu của xã hội hoá sản xuất trên thực tế chi phối.

#### ***1.1.2.2. Do yêu cầu đòi hỏi phải nâng cao hiệu quả kinh doanh của các doanh nghiệp trong nền KTTT***

DNNN (kể cả các DNNN ở các nước tư bản), đặc biệt là DNNN ở các nước kế hoạch hoá tập trung là loại hình doanh nghiệp do nhà nước đầu tư vốn, quản lý theo cơ chế hành chính qua nhiều cấp trung gian. Do đó hệ thống tài chính kế hoạch tài chính cứng nhắc kém năng động; tính chủ động trong sản xuất kinh doanh bị ràng buộc bởi nhiều quy chế, quy định xuất phát từ nguồn gốc của sở hữu nhà nước của doanh nghiệp.

Tình trạng độc quyền của DNNN lại được pháp luật che chở, bảo vệ nên đã làm mất đi động lực kinh tế trong hoạt động. Với chế độ quản lý đó lợi ích của người quản lý và người lao động không gắn với kết quả sản xuất một cách chặt chẽ nên hiệu quả sản xuất kinh doanh không cao. Các DNNN thường hoạt động kém hiệu quả hơn các loại hình doanh nghiệp khác.

Như vậy, bản thân DNNN với cách thức tổ chức đã chứa đựng những yếu tố kém ưu việt hơn các loại hình doanh nghiệp khác. Trong nhiều trường hợp sự tồn tại của DNNN không tạo nên tiềm lực kinh tế cho nhà nước mà trở thành gánh nặng của ngân sách nhà nước. Đây là yếu tố mang tính tự thân của chính các DNNN dẫn đến cần phải đổi mới và hoàn thiện chúng.

Mặt khác, do nhiều lý do ở hầu hết các nước đã tổ chức quá nhiều các DNNN. Xu hướng phát triển quá nhiều DNNN đã dẫn đến quản lý kém hiệu quả, ngân sách nhà nước không thể kham nổi, dẫn đến tình trạng bỏ mặc DNNN (như tình trạng ở các nước theo cơ chế kế hoạch hoá tập trung, trong đó có nước ta). Ở các nước đang phát triển và Đông Âu, thâm hụt của các DNNN tính trung bình khoảng 4% GDP vào những năm 70 của thế kỷ XX, ở



Thái Lan có 57 doanh nghiệp thì có 11 doanh nghiệp bị thua lỗ. Sự thâm hụt và thua lỗ của DNNN nhà nước đều phải gánh chịu, có một số doanh nghiệp sử dụng các nguồn vốn vay của các tổ chức tài chính quốc tế như ngân hàng thế giới (WB), quỹ hỗ trợ tiền tệ quốc tế (IMF). Một mặt, chính phủ các nước nhận thấy cần phải trút bỏ gánh nặng từ phía các doanh nghiệp, mặt khác các tổ chức tài chính quốc tế đưa ra các biện pháp gây sức ép, buộc các DNNN phải tổ chức lại sản xuất và quản lý, trong đó có việc chuyển các DNNN thành các công ty tư nhân hoặc công ty cổ phần. Đây là yếu tố kinh tế và tổ chức đã đẩy các DNNN từ yếu tố mang tính tích cực trở thành yếu tố tiêu cực, dẫn đến phải đổi mới và hoàn thiện chúng.

### ***1.1.2.3. Do có sự thay đổi về vai trò của nhà nước trong nền kinh tế thị trường***

Trong nền kinh tế thị trường, vai trò điều tiết của chính phủ ngày càng trở nên quan trọng. Tính chất quan trọng này không chỉ là những nhận thức của các cơ quan quản lý nhà nước mà còn bắt nguồn từ nhận thức của các tổ chức kinh tế ở hầu hết các nước, nhất là những nước có nền kinh tế thị trường phát triển ở trình độ cao.

*Trước hết, đối với các cơ quan quản lý nhà nước, mà đứng đầu là chính phủ:* sau quá trình vận hành quản lý người ta nhận ra hiệu lực của quản lý không chỉ ở tiềm lực kinh tế của chính phủ mà còn ở vai trò xây dựng các thể chế quản lý, tạo lập các môi trường kinh tế và pháp lý cho sự hoạt động của các đơn vị kinh doanh... Chính việc tạo lập môi trường kinh tế và pháp lý đã mang lại những lợi ích to lớn cho những người sản xuất, kinh doanh đã là sợi dây liên kết các đơn vị, cá nhân thành hệ thống kinh tế bao gồm những thành phần kinh tế, những ngành, những lĩnh vực kinh tế với nhau. Chúng vừa cạnh tranh với nhau, nhưng lại thống nhất với nhau.

Vì vậy, vai trò của các DNNN với tư cách là bộ phận kinh tế của nhà nước tạo nên sức mạnh kinh tế của nhà nước thực hiện các chức năng quản lý nhà nước về kinh tế dễ bị suy giảm. Quản lý nhà nước thông qua hệ thống pháp luật đồng bộ, hoàn chỉnh và các chính sách kinh tế hướng tới tạo lập môi

trường kinh tế và pháp lý thuận lợi cho doanh nghiệp ngày càng phát huy tác dụng và trở thành những công cụ quản lý chủ yếu. Tiềm lực kinh tế của nhà nước, trong điều kiện đó được xác lập bằng chính sự đóng góp của các doanh nghiệp thay cho việc thành lập các DNNN hoạt động kém hiệu quả. Tiềm lực đó được sử dụng vào những hoạt động mang lại lợi ích cho doanh nghiệp, vì vậy việc tạo lập ngày càng trở nên dễ dàng hơn.

Ngoài ra trong nền kinh tế thị trường, sự đan xen của các thành phần kinh tế ngày càng trở nên phổ biến, trong đó có mô hình kinh tế hỗn hợp giữa khu vực kinh tế nhà nước và khu vực kinh tế tư nhân đã làm cho nhận thức về vai trò của DNNN trong nền kinh tế có những thay đổi.

Sự thay đổi phương thức quản lý kinh tế của nhà nước thông qua sự hoàn thiện hệ thống luật pháp và các chính sách kinh tế; sự thay đổi vai trò của các khu vực kinh tế, trong đó có vai trò của kinh tế nhà nước và kinh tế tư nhân đã làm thay đổi tư duy lý luận và chỉ đạo thực tiễn của các chính phủ của hầu hết các nước. Đây cũng là cơ sở quan trọng dẫn đến sự thay đổi của hệ thống các DNNN mà cổ phần hoá, tư nhân hoá các DNNN là một trong các giải pháp quan trọng.

*Đối với các tổ chức kinh tế, trước hết là các doanh nghiệp:* Trong điều kiện của kinh tế thị trường, nhất là khi giao thương quốc tế ngày càng mở rộng, khi các vấn đề chính trị ngày càng chi phối mạnh mẽ đến các hoạt động kinh tế... thì người ta ngày càng nhận ra vai trò quan trọng của nhà nước đối với việc quản lý kinh tế.

Sự tuân thủ với tính tự giác cao của các doanh nghiệp đã làm thay đổi phương thức quản lý nền kinh tế. Đây cũng là cơ sở khách quan dẫn đến phải đổi mới các DNNN. Bởi vì, bản thân các DNNN được tổ chức ra để tạo tiềm lực kinh tế cho quản lý của nhà nước. Hiệu lực này lại giảm xuống, trong khi tổ chức các doanh nghiệp loại này không có hiệu quả và trở thành gánh nặng của nhà nước.

#### ***1.1.2.4. Do sức hấp dẫn của công ty cổ phần trong hệ thống các doanh nghiệp hoạt động trong nền kinh tế thị trường***

Công ty cổ phần với hình thức thu hút vốn đa dạng, với cách thức tổ chức và quản lý một mặt phát huy sự lãnh đạo tập thể của Hội đồng quản trị, sự chịu trách nhiệm trực tiếp của giám đốc; mặt khác phát huy vai trò tự chủ của các đơn vị thành viên nên có sức sống mạnh hơn, hiệu quả kinh tế cao hơn. Vì vậy, công ty cổ phần đã trở thành hình thức doanh nghiệp phổ biến trong nền kinh tế thị trường. Trong bối cảnh cần phải đổi mới các DNNN, việc chuyển từ DNNN sang công ty cổ phần thông qua cổ phần hoá các DNNN, vì thế đã trở thành tất yếu.

Thật vậy, cổ phần hoá các DNNN là quá trình chuyển hoá sở hữu, trước hết là quyền sở hữu. Quyền sở hữu là quyền của tập thể hoặc cá nhân gắn với tài sản hoặc quá trình sử dụng tài sản. Trong sản xuất kinh doanh, đó là quyền tổ chức hoạt động kinh doanh, theo đó các quyền về việc làm, được hưởng thụ các kết quả làm ra, cũng như các quyền về thừa kế, chuyển nhượng, thế chấp chúng được thực hiện. Cổ phần hoá DNNN đã giải quyết thoả đáng mối quan hệ về sở hữu. Nhờ đó, quyền sở hữu chung chung, mơ hồ của nhà nước của DNNN đã thay bằng quyền sở hữu cụ thể của những người góp vốn, sở hữu cá nhân của những người lao động đã được tôn trọng. Vì thế, công ty cổ phần đã trở thành một trong các hình thức doanh nghiệp có hiệu quả và sức sống cao trong nền kinh tế thị trường.

#### ***1.1.3. Các nhân tố ảnh hưởng đến cổ phần hoá các DNNN***

Quá trình cổ phần hoá các doanh nghiệp nhà nước thành công ty cổ phần là quá trình chuyển đổi một loại hình doanh nghiệp này sang một loại hình doanh nghiệp khác, một phương thức quản lý này sang một phương thức quản lý khác, bởi vậy nó chịu sự tác động của nhiều nhân tố. Sau đây là những nhân tố chủ yếu nhất:

##### ***1.1.3.1. Nhân tố thuộc về quản lý nhà nước***

Các DNNN do nhà nước trực tiếp quản lý, vì vậy quá trình cổ phần hoá

các DNNN được tiến hành nhanh hay chậm hiệu quả hay không là trước hết phụ thuộc vào người sở hữu, quản lý nó, chính là nhà nước.

Quản lý nhà nước ảnh hưởng đến quá trình cổ phần hoá các DNNN được thể hiện thông qua các chủ trương, phương hướng, chính sách và bộ máy triển khai, thực thi và kiểm tra giám sát quá trình cổ phần hoá các DNNN. Đây là những yếu tố mang tính chủ quan. Mà chúng ta đã biết vai trò chủ quan và khách quan trong các quá trình phát triển kinh tế - xã hội đều quan trọng, chúng có mối quan hệ chặt chẽ với nhau, nhưng trong đó bao giờ vai trò yếu tố chủ quan cũng mang tính quyết định, còn yếu tố khách quan giữ vai trò quan trọng.

Như vậy, nếu nhà nước có quyết tâm cao, thể hiện thông qua các chủ trương của Đảng, Quốc hội, Chính phủ thì quá trình cổ phần hoá sẽ được tiến hành nhanh hơn và ngược lại nếu sự quyết tâm không cao thì quá trình đó sẽ bị chậm trễ, thậm trí còn dậm chân tại chỗ và dễ bị thất bại.

Mặt khác, nếu cơ quan nhà nước đưa ra và triển khai, thực hiện được các cơ chế, chính sách đúng đắn, phù hợp với đặc điểm của nền kinh tế - xã hội của nền kinh tế, phù hợp với sự vận động của quy luật khách quan thì quá trình cổ phần hoá các DNNN cũng sẽ được thực hiện, phát triển nhanh chóng. Ngược lại, nếu nhà nước không có được cơ chế chính sách đúng đắn, phù hợp thì quá trình cổ phần hoá các DNNN sẽ gặp khó khăn và chậm trễ. Tuy nhiên, quá trình cổ phần hoá các DNNN còn phải phụ thuộc vào quá trình giám sát, kiểm tra, đốc thúc của các cơ quan nhà nước liên quan đến quá trình đó. Nếu quá trình giám sát, kiểm tra, đốc thúc đi kèm với chế tài thưởng phạt nghiêm minh thì quá trình cổ phần hoá các DNNN sẽ được tiến hành, hoàn thành nhanh chóng và có hiệu quả. Đồng thời muốn thực hiện tốt những nhân tố trên đòi hỏi nhà nước phải có đào tạo, xây dựng và sử dụng tốt đội ngũ cán bộ quản lý nhà nước về cổ phần hoá các DNNN.

### ***1.1.3.2. Nhân tố về điều kiện tự nhiên của doanh nghiệp***

Các nhân tố về điều kiện tự nhiên bao gồm: Vị trí địa lý của doanh

ng nghiệp và các điều kiện về thời tiết khí hậu, về địa hình, về tài nguyên khoáng sản, về tài nguyên động thực vật... gắn với các hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Các điều kiện này rất quan trọng đối với các doanh nghiệp của các ngành nông lâm nghiệp, các ngành khai thác khoáng sản, du lịch và giao thông vận tải. Tất nhiên, chúng có ảnh hưởng đến tất cả các doanh nghiệp hoạt động ở những ngành khác nhau. Sự ảnh hưởng của các điều kiện này là ở chỗ, chúng tạo ra những lợi thế hay gây nên những bất lợi cho các hoạt động của doanh nghiệp nói chung, DNNN nói riêng. Trong trường hợp tạo nên những lợi thế, chúng tạo nên những sức hấp dẫn đối với những người có tiền muốn trở thành cổ đông của doanh nghiệp. Ngược lại, những tác động tiêu cực gây nên những bất lợi trong hoạt động của doanh nghiệp sẽ làm cho sức hấp dẫn của cổ phần hoá kém. Bởi lẽ, mục đích của các cổ đông là tìm kiếm lợi tức, nâng cao thu nhập. Mà mức lợi tức phụ thuộc vào hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Tất nhiên những doanh nghiệp có điều kiện, vị trí và các điều kiện tài nguyên, khoáng sản... thuận lợi thì tạo điều kiện cho hoạt động kinh doanh đạt hiệu quả cao hơn và ngược lại. Đây là vấn đề hiển nhiên trong hoạt động sản xuất kinh doanh trong nền kinh tế thị trường.

### ***1.1.3.3. Nhân tố về điều kiện kinh tế - xã hội***

Các nhân tố về điều kiện kinh tế xã hội bao gồm những nhân tố bên trong của doanh nghiệp như: các yếu tố về kinh tế đó là quy mô đất đai, nguồn lao động, các cơ sở vật chất, kỹ thuật gắn với hoạt động của doanh nghiệp. Trong điều kiện nền kinh tế thị trường, quy mô đất đai của doanh nghiệp là một trong những yếu tố sản xuất quan trọng hàng đầu của doanh nghiệp, nó chiếm tỷ trọng lớn trong giá trị của doanh nghiệp. Chất lượng nguồn nhân lực của mỗi doanh nghiệp cũng là những lợi thế cho các doanh nghiệp khi tiến hành CPH, cùng với nó là trình độ của các cơ sở vật chất, kỹ thuật gắn với hoạt động của doanh nghiệp. Các nhân tố này hấp dẫn sẽ tạo nên sự thuận lợi cho quá trình CPH, và ngược lại.

Các nhân tố bên ngoài của doanh nghiệp như tâm lý, tập quán, các yếu tố về chính sách vĩ mô...

Cũng giống như các yếu tố về điều kiện tự nhiên, sự ảnh hưởng của các điều kiện về kinh tế xã hội thuận lợi hay không thuận lợi sẽ tạo cho doanh nghiệp những lợi thế hay những bất lợi trong kinh doanh. Vì vậy, những nhân tố này cũng tác động theo hướng tạo ra những hấp dẫn hay kém hấp dẫn cho cổ phần hoá. Rõ ràng, người có tiền muốn đầu tư kinh doanh dưới hình thức mua cổ phiếu, hoặc cổ phần họ phải lựa chọn các hoạt động có những điều kiện kinh doanh có lãi, rất ít người mạo hiểm đầu tư vào các doanh nghiệp khó khăn về các điều kiện kinh doanh.

Tuy nhiên, khi xem xét các điều kiện về kinh tế xã hội người ta thường xem xét thực lực, hay tiềm năng của các yếu tố, chứ không phải trạng thái hiện tại của chúng. Đôi khi người ta xem xét một yếu tố chủ yếu nào đó mà bỏ qua các yếu tố khác. Trong số các điều kiện về kinh tế xã hội, các nhân tố tạo ra các lợi thế kinh doanh của doanh nghiệp sẽ tác động đến sức hấp dẫn của doanh nghiệp. Các nhân tố vĩ mô một mặt tạo các lợi thế (đánh giá đúng hay không đúng giá trị của doanh nghiệp, quy định mức ưu đãi cho các loại cổ phiếu...); mặt khác tác động đến quá trình tổ chức cổ phần hoá doanh nghiệp. Bởi vì, các DNNN trước cổ phần hoá là thuộc sở hữu nhà nước. Vì vậy, nhà nước có vai trò quyết định đến chuyển đổi sở hữu của các doanh nghiệp. Nhà nước lựa chọn doanh nghiệp để tiến hành cổ phần hoá, quy định các hình thức cổ phần hoá... Vì vậy, đây là 2 nhân tố quyết định tốc độ và sự thành bại của quá trình cổ phần hoá các DNNN.

#### ***1.1.3.4. Nhân tố đặc điểm ngành nghề của các DNNN***

Như đã phân tích ở trên, mục đích của các cổ đông (người mua cổ phiếu) là làm sao số vốn góp của họ sinh lời cao nhất, cho nên đặc điểm ngành nghề của các DNNN có ảnh hưởng đáng kể đến quá trình cổ phần hoá. Theo đó, các DNNN hoạt động trong những lĩnh vực có vai trò quan trọng trong nền kinh

tế; các DNNN có qui mô lớn, đang là những doanh nghiệp hoạt động trong những ngành phù hợp với xu hướng phát triển của khoa học, công nghệ; các DNNN hoạt động trong những ngành nghề mang tính mũi nhọn của nền kinh tế; các DNNN đang có xu hướng phát triển, tức là đang có tương lai lâu dài... sẽ thực hiện quá trình cổ phần hoá nhanh hơn, mạnh hơn, quy mô sẽ lớn hơn, thu hút vốn nhiều hơn và do đó có điều kiện tốt hơn trong quá trình nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh sau khi cổ phần hoá. Vì các DNNN đó sẽ được nhiều người sẵn sàng, nhiệt tình tham gia hơn. Tất nhiên, đi liền với nó là chất lượng và quy mô các cổ đông sẽ cao hơn.

Từ sự phân tích như trên cho chúng ta thấy một điều là, người tham gia đầu tư vào các DNNN trong quá trình cổ phần hoá sẽ luôn xem xét, lựa chọn và ra quyết định trên cơ sở xem xét các yếu tố, các điều kiện của doanh nghiệp, tương lai hoạt động, phát triển của doanh nghiệp để quyết định đầu tư hay không, do đó ảnh hưởng lớn đến quá trình tiến hành cổ phần hoá các DNNN. Vì vậy, quá trình cổ phần hoá các DNNN muốn tiến hành nhanh và có hiệu quả thì các cơ quan quản lý nhà nước cần có sự phân tích sâu sắc để tìm ra những loại doanh nghiệp nào cần tiến hành cổ phần hoá trước, những doanh nghiệp nào tiến hành cổ phần hoá sau; những loại doanh nghiệp nào cổ phần hoá được, những loại doanh nghiệp nào không cổ phần hoá được do không có được những hấp dẫn, thu hút nhà đầu tư. Vậy các cơ quan quản lý nhà nước về cổ phần hoá các DNNN cần quyết định lựa chọn các phương án cổ phần hoá thích hợp. Đây cũng là điều hết sức quan trọng trong quá trình tiến hành cổ phần hoá các DNNN.

#### **1.1.4. Tác động tích cực của cổ phần hoá các DNNN đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp sau cổ phần hoá**

Những tác động tích cực của cổ phần hoá các DNNN là một mục tiêu chủ yếu của cổ phần hoá các DNNN. Quá trình cổ phần hoá các DNNN có tác dụng to lớn, nhiều mặt đến hoạt động kinh doanh của các DNNN sau khi cổ phần hoá, ở đây luận án xin phân tích một số tác động tích cực chủ yếu sau:

#### **1.1.4.1. Những tác động đến bộ máy quản lý doanh nghiệp**

Cổ phần hoá DNNN, chuyển các DNNN sang các công ty cổ phần. Đó là quá trình chuyển một loại hình doanh nghiệp này sang một loại hình doanh nghiệp khác. Đối với các doanh nghiệp nhà nước, bộ máy quản lý doanh nghiệp được cấu thành từ những cán bộ trong biên chế và bổ nhiệm bởi các quyết định của các cơ quan quản lý chuyên ngành, thậm chí một số doanh nghiệp lớn còn thuộc quyền quản lý của Đảng và Chính phủ.

Việc bổ nhiệm cán bộ theo cơ chế trên có ưu điểm là lựa chọn được cán bộ cho bộ máy quản lý doanh nghiệp theo các mục tiêu mang tính chính trị, xã hội (trung thành với tổ quốc, có phẩm chất chính trị tốt, có đạo đức cộng sản - thường là đảng viên cộng sản,...). Tuy nhiên chế độ bổ nhiệm như trên, trong điều kiện của cơ chế quản lý bao cấp đã tạo nên đội ngũ cán bộ quản lý các DNNN kém năng động, không dám chịu trách nhiệm, vì theo cơ chế lãnh đạo tập thể. Mặt khác trong các DNNN, bộ máy quản lý thường công kênh, cơ chế quản lý không năng động. Vì vậy, hiệu quả quản lý kinh doanh của bộ máy quản lý doanh nghiệp của các DNNN kém.

Chuyển sang công ty cổ phần, (về lý thuyết) chế độ bổ nhiệm đã nhường chỗ cho chế độ bầu (từ các thành viên Hội đồng quản trị - những người trực tiếp bỏ tiền vào quá trình kinh doanh của doanh nghiệp) hoặc chế độ thuê cán bộ quản lý doanh nghiệp kể cả giám đốc hay tổng giám đốc doanh nghiệp. Bộ máy quản lý đã gọn nhẹ, cơ chế quản lý năng động. Sự thay đổi trên đã tạo nên một sự biến đổi về chất trong các hoạt động quản lý của doanh nghiệp sau cổ phần hoá. Điều này thể hiện trên một số mặt sau:

- *Thứ nhất*, việc lựa chọn cán bộ quản lý là công việc trực tiếp của những người nắm quyền sở hữu đối với doanh nghiệp, trước đây là các cơ quan quản lý chuyên ngành - những người đại diện cho quyền sở hữu của nhà nước thực hiện. Xét trên phương diện này, chế độ sở hữu đại diện đã được thay bằng chế độ sở hữu trực tiếp. Vì vậy, việc lựa chọn cán bộ quản lý, nhất là những người đứng đầu bộ máy quản lý của doanh nghiệp sẽ chuẩn xác hơn. Các tiêu chí về



năng lực, về tính năng động... sẽ được coi trọng hơn. Đây sẽ là cơ sở quan trọng để các doanh nghiệp lựa chọn được những người quản lý của mình hội tụ đầy đủ những phẩm chất cần có trong điều kiện kinh doanh của doanh nghiệp theo cơ chế thị trường.

- *Thứ hai*, việc lựa chọn cơ cấu bộ máy quản lý sẽ theo hướng tinh giản hơn để nâng cao hiệu quả của các hoạt động quản lý (hiện nay người ta thường gọi là các hoạt động quản trị). Đặc biệt các sức ép về tổ chức nhân sự (việc gửi các con, cháu của các cán bộ quản lý chuyên ngành - cấp trên của doanh nghiệp với chất lượng chuyên môn không đảm bảo...) dẫn đến hiện tượng phình to của bộ máy quản trị, của việc lựa chọn người không phù hợp trước đây ở các DNNN sẽ bị loại bỏ.

Bởi vì, những hiện tượng đó sẽ dẫn đến hiệu quả quản trị của doanh nghiệp kém. Đó là điều các thành viên Hội đồng quản trị - những người đại diện cho các cổ đông không muốn và sức ép của các cổ đông cũng không cho phép họ làm như vậy.

- *Thứ ba*, cơ chế quản lý của doanh nghiệp đã có sự thay đổi. Sự hoạt động mang tính định hướng và giám sát của Hội đồng quản trị đã làm cho gánh nặng của bộ máy quản lý doanh nghiệp được giảm bớt. Bộ máy quản lý doanh nghiệp có đủ thời gian điều hành các hoạt động mang tính quản trị. Chế độ thủ trưởng chịu trách nhiệm trực tiếp đã thay thế chế độ lãnh đạo tập thể cá nhân phụ trách trước đây. Tất cả những điều đó làm cho bộ máy quản lý của doanh nghiệp vừa gọn nhẹ, vừa năng động, vừa hiệu quả, vì nó phù hợp với các đặc trưng và yêu cầu của kinh tế thị trường. Nó gắn trách nhiệm quản lý với kết quả của các hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.

Nói tóm lại, chuyển từ DNNN sang công ty cổ phần, trước hết là quá trình chuyển đổi của bộ máy quản lý của doanh nghiệp từ loại hình doanh nghiệp này sang loại hình doanh nghiệp khác. Vì vậy có thể nói, cổ phần hoá đã tác động đến bộ máy quản lý của DNNN làm cho chúng gọn nhẹ hơn, năng

động hơn, dám chịu trách nhiệm, có nhiều điều kiện hơn để phát huy tài năng của mỗi thành viên hơn. Vì vậy, hiệu quả quản lý của bộ máy sẽ cao hơn.

**1.1.4.2. Những tác động đến huy động và sử dụng vốn của doanh nghiệp sau cổ phần hoá**

Xét trên phương diện vốn, cổ phần hoá là chuyển sở hữu nhà nước về vốn của DNNN thành sở hữu về vốn của các cổ đông trong các công ty cổ phần, nó là giải pháp căn bản cho tình trạng thiếu vốn "kinh niên" ở các DNNN. Về trước mắt, CPH cho phép huy động một phần vốn từ cán bộ công nhân viên trong doanh nghiệp, và một phần không nhỏ từ các cổ đông bên ngoài doanh nghiệp kể cả từ các nhà đầu tư nước ngoài. Về lâu dài, cùng với sự phát triển của thị trường chứng khoán, CTCP sẽ là một hình thức công ty có khả năng nhất trong việc thu hút vốn với khối lượng lớn, trong một thời gian ngắn. Điều này có được là do sự hấp dẫn, linh hoạt của phương thức đầu tư chứng khoán, nhất là đầu tư cổ phiếu. Chính nhờ những ưu thế trong huy động vốn mà CTCP sẽ có khả năng tốt hơn trong việc hiện đại hóa trang thiết bị và công nghệ một cách nhanh chóng, nâng cao năng lực cạnh tranh, phát triển và mở rộng sản xuất kinh doanh, điều mà các DNNN với phương thức huy động vốn chủ yếu từ ngân sách nhà nước hoặc từ vốn vay của ngân hàng sẽ có nhiều khó khăn để thực hiện.

Nhờ đó, cổ phần hoá có tác động huy động vốn cho cả nhà nước và doanh nghiệp sau khi đã cổ phần hoá. Đồng thời tạo những điều kiện để sử dụng chúng có hiệu quả hơn. Cụ thể:

- Trước hết đối với nhà nước, việc bán cổ phiếu cho các cổ đông bên trong và đặc biệt là bên ngoài doanh nghiệp đã giúp cho nhà nước thu về được lượng tiền tương đương với phần giá trị doanh nghiệp nhà nước không nắm giữ. Lượng tiền đó giúp cho nhà nước đầu tư vào những DNNN then chốt nhằm nâng cao năng lực hoạt động của các DNNN cần nắm giữ, tăng cường tiềm lực kinh tế của nhà nước. Lượng tiền đó cũng có thể giúp cho nhà nước

đầu tư xây dựng các công trình phúc lợi, các hệ thống kết cấu hạ tầng sản xuất tạo ra những điều kiện kinh doanh mới của các doanh nghiệp.

- Đối với doanh nghiệp, quá trình cổ phần hoá hoặc sau quá trình cổ phần hoá, các doanh nghiệp sau cổ phần hoá DNNN có thể huy động tiền vốn nhàn rỗi đầu tư trực tiếp vào các hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp thông qua phát hành cổ phiếu, niêm yết trên thị trường chứng khoán, hoặc các hình thức huy động vốn khác. Đây là điều hoàn toàn có thể xảy ra, bởi vì công ty cổ phần hoàn toàn có thể huy động vốn theo đặc trưng của loại hình doanh nghiệp này. Đặc biệt, doanh nghiệp có khả năng thu hút thêm vốn, vì sức hấp dẫn cao do khả năng tạo nên hiệu quả cao trong kinh doanh so với DNNN trước đó. Ngoài ra, do cách thức tổ chức của các công ty cổ phần việc sử dụng vốn sẽ có hiệu quả hơn.

#### ***1.1.4.3. Những tác động đến tạo động lực mới cho doanh nghiệp sau cổ phần hoá***

CPH là một giải pháp có khả năng khắc phục tình trạng không rõ ràng về quyền tài sản trong các DNNN, đảm bảo quyền tự chủ kinh doanh đầy đủ cho doanh nghiệp. Với chế độ cổ phần, quyền sở hữu Nhà nước được phân giải: Từ quyền sở hữu Nhà nước đơn nhất tách ra thành quyền sở hữu pháp nhân và quyền sở hữu thể nhân (tức là quyền sở hữu cổ phần). Cổ phần hóa các DNNN không những đảm bảo tốt hơn quyền tự chủ kinh doanh của doanh nghiệp mà vẫn đảm bảo sự quản lý của Nhà nước đối với những doanh nghiệp mà nhà nước cần phải định hướng phát triển thông qua sự can thiệp có tính chất kinh tế với tư cách là một cổ đông lớn, thay vì những can thiệp mang tính chất mệnh lệnh, hành chính quan liêu như trước đây.

Chuyển doanh nghiệp nhà nước sang công ty cổ phần là quá trình chuyển đổi nội dung tổ chức và quản lý doanh nghiệp từ mô hình này sang mô hình khác. Với ưu thế trong tổ chức bộ máy, mô hình doanh nghiệp, với ưu thế trong quản lý nhân sự, quản lý các hoạt động kinh doanh, các công ty cổ phần - DNNN sau cổ phần hoá, sẽ tạo ra những động lực mới cho các hoạt động của

mình. Cụ thể:

Cổ phần hóa DNNN đã biến doanh nghiệp - Công ty cổ phần thành những doanh nghiệp có chủ, những người chủ trực tiếp điều hành và lao động trực tiếp trong doanh nghiệp. Quyền lợi của họ gắn liền với sự thành bại của doanh nghiệp mới, vì thế tất cả các thành viên đều rất quan tâm đến công việc của mình, lao động tích cực với tinh thần trách nhiệm cao và sáng tạo phong phú. Những biểu hiện mới này của Công ty cổ phần hầu như không tồn tại trong DNNN trước khi cổ phần hoá.

Các công ty cổ phần hoạt động theo luật công ty, trong đó đại hội cổ đông có quyền quyết định phương hướng công ty cũng như giám sát hoạt động của hội đồng quản trị và giám đốc điều hành. Người lao động đồng thời là cổ đông có quyền yêu cầu lãnh đạo doanh nghiệp trình bày trước đại hội những vấn đề về nguyên tắc thu chi tài chính của doanh nghiệp, có quyền thắc mắc về hiệu quả quản lý...

Hơn nữa, do sự thay đổi về cơ cấu tổ chức, vai trò trách nhiệm của các bộ phận, các tổ chức quần chúng được phân định rõ ràng, công đoàn có chức năng độc lập với giới quản lý điều hành doanh nghiệp. Vì vậy các ý kiến đóng góp dù từ bất kỳ phía nào đều được nghiêm túc lắng nghe, bên cạnh việc quản lý tập trung, không khí sinh hoạt dân chủ thực sự được cải thiện trong công ty cổ phần - các DNNN sau cổ phần hoá.

## **1.2. NHỮNG VẤN ĐỀ KINH TẾ - XÃ HỘI NẢY SINH CẦN GIẢI QUYẾT SAU CỔ PHẦN HOÁ CÁC DNNN**

### **1.2.1. Công ty cổ phần - kết quả tất yếu của cổ phần hoá DNNN**

#### **1.2.1.1. Công ty cổ phần và nguyên nhân hình thành công ty cổ phần**

Về công ty cổ phần, có nhiều khái niệm hay cách hiểu khác nhau, có thể nêu một cách khái quát khái niệm mà được nhiều ý kiến thống nhất đó là: Công ty cổ phần là một xí nghiệp lớn, mà vốn của nó được hình thành từ sự đóng góp của nhiều người thông qua việc phát hành cổ phiếu [65, tr 188]. CTCP mang những đặc trưng cơ bản sau:

- Tồn tại lâu dài với tư cách là một pháp nhân độc lập.

- Chủ sở hữu là một nhóm các cổ đông bao gồm các thể nhân, pháp nhân và có thể cả nhà nước.
- Giới hạn trách nhiệm tài chính của người sở hữu: Người sở hữu chỉ phải chịu trách nhiệm tương ứng với phần vốn đóng góp của mình.
- Dễ chuyển nhượng quyền sở hữu (thông qua mua bán, trao đổi chứng khoán).
- Có nhiều khả năng tài chính do có thể huy động một khối lượng vốn rất lớn trong xã hội.

Trong các đặc trưng nêu trên thì đặc trưng cơ bản có tính chất khác biệt để phân biệt CTCP với nhiều loại hình tổ chức doanh nghiệp khác là đặc trưng về chủ sở hữu và khả năng chuyển nhượng quyền sở hữu. Nếu như hình thức sở hữu trong doanh nghiệp tư nhân và doanh nghiệp nhà nước là hình thức sở hữu đơn nhất, một chủ thể thì hình thức sở hữu trong CTCP là một hình thức sở hữu hỗn hợp, đa nguyên nhiều chủ thể. Các chủ thể đó có thể là nhà nước và tư nhân, tư nhân và pháp nhân, hoặc các tư nhân với nhau. Hình thức sở hữu này rõ ràng đã không còn mang trong mình bản chất vốn có của sở hữu tư nhân cá biệt mà đã mang các yếu tố xã hội.

Như vậy công ty cổ phần dựa trên hình thức sở hữu hỗn hợp (đa sở hữu), nghĩa là nhiều chủ sở hữu (cổ đông).

Sự xuất hiện công ty cổ phần là tất yếu khách quan trong quá trình phát triển của nền sản xuất lớn. Sự ra đời và phát triển của công ty cổ phần là do những nguyên nhân chủ yếu sau:

*Một là*, do sự phát triển của lực lượng sản xuất với sự tác động của cách mạng khoa học - công nghệ, tạo ra những thành tựu mới về khoa học- công nghệ, đòi hỏi các chủ thể kinh tế phải ứng dụng những thành tựu mới vào sản xuất, điều đó đòi hỏi phải có số vốn lớn mà từng xí nghiệp tư nhân không đáp ứng được. Vì vậy, các xí nghiệp phải liên kết với nhau, hoặc tập trung vốn bằng cách phát hành cổ phiếu và hình thành các xí nghiệp cổ phần.

*Hai là*, do cạnh tranh gay gắt, để tồn tại và tiếp tục phát triển đòi hỏi các

doanh nghiệp phải hạ giá trị cá biệt của hàng hoá. Muốn vậy, phải tăng năng suất lao động, đòi hỏi phải áp dụng những thành tựu khoa học - công nghệ hiện đại, muốn vậy phải có vốn lớn, đòi hỏi các xí nghiệp phải tích tụ, tập trung vốn bằng cách liên kết với nhau và phát hành cổ phiếu để huy động vốn, vì vậy hình thành nên các công ty cổ phần.

*Ba là*, do sự phát triển của quan hệ tín dụng tư bản chủ nghĩa, tạo điều kiện thuận lợi cho sự tích tụ, tập trung tư bản nhanh chóng với các quy mô lớn, làm cho sự dịch chuyển của tư bản vào các ngành một cách dễ dàng, điều đó đã tạo điều kiện ra đời và phát triển các công ty cổ phần.

### **1.2.1.2. Lịch sử ra đời và phát triển của công ty cổ phần**

*Trước hết*, các công ty cổ phần ra đời ở các nước công nghiệp Tây Âu do sự phát triển mạnh mẽ của công nghiệp sản xuất len dạ, sự phát triển nhanh chóng của nông nghiệp và thương nghiệp, nhằm giải quyết vấn đề thu hút vốn để mở rộng sản xuất của các ngành này. Công ty cổ phần đã có quá trình phát triển hàng trăm năm và đã trải qua ba giai đoạn phát triển, có thể khái quát hoá lại như sau:

Năm 1553, Công ty cổ phần đầu tiên ở Anh ra đời với số vốn là 6.000 Bảng Anh, được thành lập bằng cách phát hành 240 cổ phiếu, mỗi cổ phiếu 25 Bảng Anh để tổ chức đội buôn gồm 3 chiếc thuyền lớn sang Ấn Độ Dương, bởi vì thị trường Ấn Độ lúc đó rất hấp dẫn do thu lợi nhuận rất cao. Sau đó hàng loạt các công ty cổ phần ở Anh ra đời, chủ yếu tập trung khai thác thị trường Ấn Độ, thị trường Bắc Mỹ như Công ty cổ phần Đông Ấn, Công ty cổ phần Viecginia, Plaimots, New Scotland...

Tương tự, ở Hà Lan lúc này các thương nhân cũng đã sang Ấn Độ tìm hiểu làm ăn. Cũng từ nhu cầu có lượng vốn lớn, nên vào năm 1602, công ty cổ phần đầu tiên ở Hà Lan ra đời cũng mang tên Công ty Đông Ấn, với số vốn là 6,5 triệu Guyden. Đây là Công ty do Chính phủ Hà Lan đứng ra tổ chức thành

lập bằng cách phân bổ cổ phần cho các thương nhân ở các thành phố Amxtecdam, Mitdonbuộc. Công ty này không chỉ độc quyền làm ăn, buôn bán với Ấn Độ mà còn có quyền đặc biệt thay Nghị viện ký các thương ước, các hoà ước, gây chiến tranh, xây pháo đài. Hoạt động của Công ty đã mang về cho Hà Lan số lợi nhuận khổng lồ .

Trải qua quá trình phát triển, đến cuối thế kỷ XVIII do sự tác động của cách mạng công nghiệp, các ngành sản xuất mới ra đời với ưu thế cạnh tranh cao. Vì vậy, các công ty cổ phần đã ra đời và phát triển trong lĩnh vực sản xuất hàng hoá. Thời kỳ đầu, các công ty cổ phần tham gia vào các ngành xây dựng đường sá, nhà máy điện, sản xuất cơ khí lớn và hoá chất. Đây là những ngành đòi hỏi lượng vốn quá lớn mà bản thân các nhà tư bản đơn lẻ không đáp ứng được. Tình trạng đó đã buộc các nhà tư bản phải tập trung huy động vốn và hợp tác với nhau hình thành nên các công ty cổ phần, tiến hành huy động vốn bằng cách phát hành cổ phiếu như cổ phiếu xây dựng đường sắt. Loại cổ phiếu như vậy K.Marx gọi là “giấy chứng nhận sở hữu”. Loại giao dịch chứng khoán này đã vượt ra nước ngoài, thu lợi nhuận theo hình thức định kỳ với các Sở giao dịch chứng khoán ra đời ở các nước phương Đông.

Từ sau chiến tranh thế giới thứ 2 đến nay, sự phát triển của công ty cổ phần đang ở giai đoạn thứ tư. Từ những năm 70 của thế kỷ XX, nền kinh tế thế giới đã diễn ra quá trình giảm bớt sự can thiệp của chính phủ vào sự vận động của nền kinh tế thông qua việc tư nhân hoá và cổ phần hoá DNNN. Quá trình này bắt đầu từ nước Anh rồi chuyển sang các nước công nghiệp phát triển và các nước đang phát triển khác, trở thành hiện tượng phổ biến đặc biệt là ở các nước có nền kinh tế kế hoạch hoá tập trung chuyển sang kinh tế thị trường vào những năm 1990 đến nay. Đến 1995, đã có hơn 100.000 DNNN được tư nhân hoá và cổ phần hoá. Đã có hơn 80 nước có cam kết thực hiện tư nhân hoá và cổ phần hoá DNNN.

Như vậy, sự ra đời và phát triển của công ty cổ phần tuân theo các quy

luật khách quan. Nó là kết quả tất yếu của quá trình giải quyết mâu thuẫn giữa nhu cầu tập trung lượng vốn lớn trong thời gian ngắn của từng nhà tư bản riêng biệt với sự hạn chế của mỗi nguồn vốn riêng lẻ. Nó giải quyết vấn đề có tính lịch sử của một số DNNN trong thời gian dài tồn tại và phát triển. Nó được thực hiện thông qua cổ phần hoá các doanh nghiệp tư nhân, các DNNN và thực hiện liên kết giữa các doanh nghiệp tư nhân với nhà nước.

### **1.2.1.3. Cơ chế hoạt động của công ty cổ phần**

Từ các doanh nghiệp tư nhân hoặc các DNNN, (doanh nghiệp sở hữu một chủ), hình thành công ty cổ phần - sở hữu của nhiều chủ (đa sở hữu) thì về tổ chức hoạt động công ty có những thay đổi cả về quan hệ sở hữu, quan hệ tổ chức quản lý và quan hệ phân phối

- Về quan hệ sở hữu: đây là hình thức doanh nghiệp có nhiều chủ đồng sở hữu, đối tượng sở hữu là vốn cổ phần và các quan hệ quản lý. Ở đây vốn thực sự là của họ, do đó họ có trách nhiệm thực sự, lo lắng và tìm mọi cách để bảo toàn vốn và sinh lời.

- Về quan hệ quản lý: Chủ sở hữu quản lý doanh nghiệp một cách gián tiếp thông qua tổ chức đại diện là Hội đồng quản trị, có thể thuê giám đốc điều hành và hoạt động của giám đốc có sự giám sát của Ban kiểm soát.

- Về quan hệ phân phối: Quan hệ phân phối theo nguyên tắc lợi tức cổ phần. Tức là các cổ đông (người sở hữu cổ phiếu) có thu nhập cao hay thấp phụ thuộc vào cổ phiếu và cả trái phiếu nhiều hay ít. Nếu là trái phiếu thì lợi tức cố định ghi trên cổ phiếu. Nếu là cổ phiếu thì cổ tức phụ thuộc vào hiệu quả hoạt động kinh doanh của công ty cổ phần. Về cơ chế tổ chức, quản lý kinh tế: công ty cổ phần đề cao vai trò của đại hội cổ đông. Các cổ đông có lợi ích kinh tế là thu cổ tức đó là mục đích cao nhất của họ. Cổ tức không cố định và không định trước, vì cổ tức cao hay thấp phụ thuộc vào hoạt động kinh doanh của công ty cổ phần. Vì vậy, đại hội cổ đông có vai trò rất quan trọng, vì nó bầu ra Hội đồng quản trị và quyết định phương hướng kinh doanh và các



vấn đề quan trọng khác của công ty cổ phần. Hội đồng quản trị điều hành các hoạt động của công ty. Vì vậy, nếu Hội đồng có năng lực quản lý kinh doanh tốt (đặc biệt là chủ tịch Hội đồng) thì ảnh hưởng trực tiếp đến lợi tức cổ phần. Song, phiếu biểu quyết trong đại hội cổ đông được quy định theo số lượng cổ phiếu. Vì vậy những nhà tư bản có số cổ phiếu cao, khống chế sẽ giữ chức Chủ tịch hội đồng và là các thành viên của hội đồng quản trị. Do đó chính họ sẽ là những người quyết định hoạt động kinh doanh của công ty cổ phần.

Ngoài cổ phần, khi cần vốn cho hoạt động kinh doanh, công ty cổ phần có thể vay ngân hàng hoặc phát hành trái phiếu. Khác với cổ phiếu theo nguyên tắc vốn không được hoàn trả và lợi tức cổ phần không cố định, còn trái phiếu thì được hưởng lợi tức cố định và được hoàn trả vốn sau một thời gian nhất định được ghi rõ trên trái phiếu.

Công ty cổ phần có vai trò rất to lớn trong phát triển kinh tế xã hội. Bởi vì, thông qua phát hành cổ phiếu doanh nghiệp đã thu hút vốn xã hội vào mở rộng sản xuất kinh doanh; thu hút lực lượng xã hội vào quản lý, phân bố rủi ro tạo khả năng tồn tại lâu bền của doanh nghiệp.

#### **1.2.1.4. Công ty cổ phần sau cổ phần hoá các DNNN**

Giữa các Công ty cổ phần nói chung với Công ty cổ phần được hình thành do cổ phần hoá các DNNN có những điểm khác nhau. Nếu là các Công ty cổ phần được thành lập mới thì những vấn đề của hậu cổ phần hoá sẽ không phát sinh do không thực hiện cổ phần hoá với tư cách là xử lý các doanh nghiệp trước đây cần chuyển đổi (kể cả cổ phần hoá các doanh nghiệp tư nhân và cổ phần hoá các DNNN). Đây là sự khác biệt giữa Công ty cổ phần được hình thành từ đầu với các Công ty cổ phần do cổ phần hoá. Ngoài ra, giữa các Công ty cổ phần do cổ phần hoá các DNNN với các doanh nghiệp tư nhân cũng có điểm khác nhau (theo cách hiểu về cổ phần hoá các DNNN hiện nay). Điều đó có nghĩa là, trong các Công ty cổ phần do cổ phần hoá các DNNN việc Nhà nước nắm giữ các cổ phiếu và việc bán cổ phiếu ưu đãi cho các thành viên của DNNN là đặc trưng riêng, là ưu việt của cổ phần hoá các DNNN (như

mọi người vẫn đánh giá) so với cổ phần hoá các doanh nghiệp tư nhân. Nhưng sự khác biệt đó sẽ ẩn chứa những vấn đề nảy sinh sau cổ phần hoá của các DNNN cần có sự quan tâm giải quyết.

Cũng cần phải nhấn mạnh thêm rằng, cổ phần hoá có những ưu việt nhất định so với tư nhân hoá các DNNN. Nhưng, cổ phần hoá các DNNN ẩn chứa những xu hướng tư nhân hoá chúng. Vì thông qua việc mua bán cổ phiếu do công ty phát hành, những người không có điều kiện sẽ dần dần bán cổ phiếu (thường là những người lao động có thu nhập thấp) và những người có điều kiện về vốn (thường là những người gắn với chức quyền) tập trung mua gom cổ phiếu và dần biến công ty cổ phần - đa sở hữu thành sở hữu của một số rất ít tư nhân. Mặt khác, các công ty nhà nước còn nắm giữ trên 51% vốn sau cổ phần hoá, nhà nước lại cử giám đốc cũ sang làm Chủ tịch Hội đồng quản trị của công ty và ban Giám đốc cũ lại có mặt trong Hội đồng quản trị. Do đó hình thành xu hướng " bình mới rượu cũ". Vì vậy, cổ phần hoá các DNNN cần tránh xu hướng tư nhân hoá và xu hướng "bình mới, rượu cũ". Cả 2 xu hướng này đều nảy sinh những vấn đề bất cập sau cổ phần hoá các DNNN, ưu thế của cổ phần hoá, vì thế sẽ không được phát huy một cách đầy đủ. Đòi hỏi phải có vai trò quản lý chặt chẽ và có hiệu quả của bàn tay nhà nước.

### **1.2.2. Những vấn đề đặt ra sau cổ phần hoá các DNNN**

#### ***1.2.2.1. Tôn tại tư tưởng bao cấp do cơ chế cũ để lại***

Doanh nghiệp nhà nước, cả DNNN theo mô hình của cơ kế hoạch hoá tập trung lẫn mô hình của kinh tế thị trường đều là doanh nghiệp thuộc sở hữu nhà nước. Cơ chế tổ chức và quản lý đặc trưng của mô hình này thể hiện rất rõ ở tính chất bao cấp của nhà nước.

Đối với các DNNN của cơ chế kế hoạch hoá tập trung, tính chất bao cấp thể hiện rất rõ ở việc cấp vốn, tuyển dụng lao động, giao kế hoạch, quy định chế độ trả công, chế độ khen thưởng và trích các loại quỹ... đều do nhà nước. Đặc biệt, quá trình sản xuất kinh doanh các doanh nghiệp hoàn toàn lệ thuộc vào nhà nước, nhất là phụ thuộc vào các cơ quan quản lý chuyên ngành (bộ,

sở, phòng tùy theo quy mô và tính chất của doanh nghiệp). Doanh nghiệp nhận các điều kiện sản xuất, kết quả sản xuất như thế nào (hoàn thành kế hoạch hay không, lỗ lãi...) nhà nước đều chịu. Kết quả của cơ chế trên là hình thành nên các doanh nghiệp với tính năng động và chủ động kém, luôn bị động và dẫn đến ỷ nại vào nhà nước. Trong cơ chế thị trường, các vấn đề trên đã được đổi mới và tính chất của nó không nặng nề như ở các DNNN của cơ chế kế hoạch hoá tập trung, nhưng tính chất bao cấp vẫn là đặc trưng cơ bản của loại hình doanh nghiệp này.

Có người cho rằng, tư tưởng bao cấp (tư tưởng ỷ nại, trông chờ vào cấp trên, trông chờ vào nhà nước) đã "ngấm vào máu, thịt" của các doanh nghiệp. Thực chất đã "ngấm vào máu, thịt" của các cán bộ và những người lao động trong các DNNN. Đây là một trong các nguyên nhân làm cho quá trình cổ phần hoá các doanh nghiệp bị chậm. Bởi vì, nhiều người ngại sau khi cổ phần hoá sẽ phải tự lực, có thể doanh nghiệp sẽ bị phá sản. Tư tưởng này, như một lẽ tự nhiên sẽ tồn tại trong những cán bộ quản lý và cả công nhân của các doanh nghiệp sau khi DNNN đã cổ phần hoá.

Đây là một trở ngại, là những vấn đề cần phải từng bước loại bỏ. Chỉ trên cơ sở loại bỏ tư tưởng bao cấp, trông chờ vào nhà nước, các công ty cổ phần - sản phẩm của các DNNN sau cổ phần hoá mới từng bước trụ vững và nâng cao sức cạnh tranh trong cơ chế thị trường. Những ưu thế của công ty cổ phần mới được các doanh nghiệp này khai thác.

Khắc phục tư tưởng bao cấp, một mặt phải thông qua tuyên truyền để mọi người nhận thức rằng: Cổ phần hoá các DNNN là thời cơ nhưng cũng là những thách thức đối với doanh nghiệp. Mặt khác trong lựa chọn cán bộ của doanh nghiệp, cần phải lưu ý đến tiêu chuẩn về tính năng động và chủ động của cán bộ để bố trí vào các vị trí của doanh nghiệp, nhất là giám đốc của doanh nghiệp và các bộ phận liên quan trực tiếp đến các hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.

Tất nhiên, từ loại hình doanh nghiệp đặc trưng cho cơ chế bao cấp chuyển sang một loại hình doanh nghiệp mới với tính năng động và chủ động cao, nhà nước cần tạo ra một sân chơi bình đẳng để các doanh nghiệp, trong đó có các doanh nghiệp vừa được cổ phần hoá không bị thua thiệt, trước hết không thua thiệt so với các DNNN chưa tiến hành hoặc không tiến hành cổ phần hoá. Có như vậy, các doanh nghiệp sau cổ phần hoá DNNN mới tự vươn lên và chủ động vươn lên đáp ứng các yêu cầu của kinh tế thị trường.

#### ***1.2.2.2. Những vấn đề sở hữu của doanh nghiệp sau cổ phần hoá***

Sở hữu là một trong những vấn đề cốt lõi để phân biệt loại hình doanh nghiệp này với doanh nghiệp khác và để phân biệt giữa cổ phần hoá và tư nhân hoá các DNNN.

Rõ ràng, tính chất đa sở hữu của nền kinh tế một mặt là yêu cầu của cổ phần hoá để nhà nước vẫn còn giữ vai trò quản lý đối với doanh nghiệp, để giải quyết những vấn đề mang tính kinh tế xã hội cho những người lao động, vốn là thành viên của các DNNN trước đây. Mặt khác, tính đa sở hữu là đặc trưng của loại hình công ty cổ phần - một loại hình, một sản phẩm của quá trình cổ phần hoá các DNNN. Tuy nhiên, xu hướng chuyển nhượng các cổ phần của doanh nghiệp vừa là xu hướng mang tính chủ quan đối với doanh nghiệp (trước hết là bộ máy quản lý doanh nghiệp), vừa là xu hướng mang tính khách quan do quy luật vận động của thị trường tài chính chi phối; vừa làm cho tính đa sở hữu bị thu hẹp, vừa làm cho tính đa sở hữu được mở rộng. Đây là những xu hướng diễn ra của các doanh nghiệp sau cổ phần hoá DNNN.

Đối với doanh nghiệp - các Công ty cổ phần, nhất là đối với Hội đồng quản trị và Ban giám đốc: phần sở hữu vốn của nhà nước một mặt là chỗ dựa để các doanh nghiệp sau cổ phần nhận được sự bao cấp của nhà nước, mặt khác là “vật cản” quá trình tiếp tục đổi mới của doanh nghiệp theo hướng kinh doanh của cơ chế thị trường. Trên thực tế, một số doanh nghiệp sau cổ phần hoá đi vào hoạt động đã dẫn đến bị “gia đình hoá”, bị biến thành doanh nghiệp tư nhân là do yếu tố này chi phối. Trong cổ phần của doanh nghiệp sau cổ

phân hoá, phần sở hữu vốn của các thành viên trong doanh nghiệp và các cổ đông nhỏ là bộ phận để một số thành viên chuyển nhượng tăng thêm tỷ lệ vốn nhằm nắm giữ quyền chi phối doanh nghiệp.

Vì vậy, chuyển nhượng cổ phần là ý muốn chủ quan của doanh nghiệp (thực chất là của một số thành viên trong bộ máy lãnh đạo của doanh nghiệp) nhằm thoát khỏi quyền chi phối của nhà nước, nhằm nắm quyền chi phối kinh doanh của doanh nghiệp, nhất là đối với các doanh nghiệp làm ăn có lãi. Tình trạng đó sẽ dẫn đến quá trình tiếp tục chuyển sở hữu của doanh nghiệp sau khi đã tiến hành cổ phần hoá. Nếu nhà nước không nắm giữ phần vốn thuộc sở hữu của mình, cổ phần hoá DNNN sẽ trở thành tư nhân hoá chúng. Những ưu việt của cổ phần hoá các DNNN so với tư nhân hoá không được phát huy. Đây là xu hướng dẫn đến tính đa sở hữu của các DNNN sau cổ phần hoá - các công ty cổ phần bị thu hẹp.

Đối với các thành viên khác, việc sở hữu doanh nghiệp thông qua mua cổ phiếu với mục đích thu lợi tức kinh doanh của doanh nghiệp. Kết quả quá trình kinh doanh của doanh nghiệp ảnh hưởng trực tiếp đến quá trình mua bán cổ phiếu của doanh nghiệp đối với phần cổ phiếu này. Vì vậy, việc chuyển quyền sở hữu một phần doanh nghiệp từ người này sang người khác là xu hướng vận động có tính khách quan của nền kinh tế thị trường đối với các doanh nghiệp tham gia thị trường chứng khoán hoặc tiến hành cổ phần hoá. Xu hướng này một mặt làm cho sở hữu của doanh nghiệp đa dạng hơn sau khi cổ phần hoá, đồng thời cũng góp phần làm cho tính đa dạng bị thu hẹp trong trường hợp có người muốn thu tóm quyền chi phối doanh nghiệp.

### ***1.2.2.3. Những vấn đề quản trị và điều hành doanh nghiệp***

CTCP là một mô hình có cơ cấu tổ chức chặt chẽ, đảm bảo hiệu quả cao trong tổ chức sản xuất kinh doanh, khắc phục tình trạng thờ ơ, vô trách nhiệm đối với tài sản Nhà nước tại các xí nghiệp quốc doanh trước đây. Cùng với sự phân định rõ ràng giữa quyền sở hữu tài sản cuối cùng với quyền sở hữu tài

sản pháp nhân, sự phân công trách nhiệm trong CTCP cũng rất rõ ràng rành mạch, thông qua chế độ hội đồng quản trị. Theo đó hội đồng quản trị có quyền quản lý toàn bộ các hoạt động của công ty theo sự uỷ quyền của đại hội cổ đông song cũng đồng thời chịu trách nhiệm về toàn bộ hoạt động của công ty trước đại hội cổ đông, khắc phục tình trạng không rõ ràng giữa trách nhiệm của Giám đốc các DNNN với trách nhiệm của cơ quan chủ quản trước sở hữu là Nhà nước trong các DNNN trước đây.

Bên cạnh những ưu việt do sự thay đổi bộ máy quản trị doanh nghiệp, thì những phương thức điều hành và quản trị kinh doanh theo mô hình của công ty cổ phần ở nước ta hiện nay là tình trạng ít thay đổi của bộ máy dẫn đến những trục trặc trong quá trình quản trị, nhất là mối quan hệ giữa Hội đồng quản trị và Ban giám đốc. Tình trạng trên rất dễ xảy ra, bởi vì nhà nước vẫn còn nắm giữ phần sở hữu doanh nghiệp sau cổ phần hoá với tỷ lệ cổ phiếu nhất định. Hơn nữa, quá trình cổ phần hoá lại được triển khai bởi một tổ chức do nhà nước thành lập và điều hành. Vì vậy, trong thực tế vẫn có nhiều doanh nghiệp nhà nước tìm cách đưa những cán bộ cũ của DNNN vào Hội đồng quản trị và Ban giám đốc, đây không phải là hiện tượng hiếm. Một khảo sát cho thấy: 83% giám đốc cũ của các DNNN sau cổ phần hoá trở thành Chủ tịch Hội đồng quản trị; 76% phó giám đốc thành giám đốc điều hành và 79% kế toán trưởng vẫn giữ nguyên chức vụ cũ. Việc thuê giám đốc điều hành là điều còn xa lạ đối với các doanh nghiệp sau cổ phần hoá, nhất là ở Việt Nam.

Trường hợp cán bộ có đủ năng lực, nhất là sự năng động, thích nghi với cơ chế mới là điều tốt, chủ yếu là ở các doanh nghiệp hoạt động kinh doanh tốt, làm ăn có lãi, nhưng rất hiếm. Bởi vì phần đông các doanh nghiệp nhà nước làm ăn không hiệu quả, các cán bộ ở các doanh nghiệp loại này đã quá quen với cơ chế bao cấp cũ. Sự thích nghi với cơ chế mới sẽ rất khó khăn. Trong trường hợp này tư duy, triết lý kinh doanh và trình độ quản lý điều hành của công ty cũng ít được đổi mới theo yêu cầu của doanh nghiệp khi chuyển sang cách thức quản lý kinh doanh mới. Tình trạng giám đốc DNNN trở thành

Chủ tịch Hội đồng quản trị, trong nhiều trường hợp lấn sân, chồng chéo, nhất là khi quy chế pháp lý nhà nước về vấn đề này vẫn chưa hoàn chỉnh.

#### **1.2.2.4. Vấn đề phân phối và lao động của các doanh nghiệp sau cổ phần hoá**

Một trong các vấn đề khó khăn nhất của chuyển đổi các doanh nghiệp nhà nước là xử lý các vấn đề xã hội gắn với đội ngũ cán bộ, công nhân đã gắn bó nhiều năm với doanh nghiệp. Về mặt quyền lợi, những cán bộ, công nhân các DNNN đang hưởng chế độ lương và bảo hiểm có nhiều ưu việt hơn so với các loại hình doanh nghiệp khác, kể cả trường hợp doanh nghiệp làm ăn thua lỗ. Nhiều cán bộ, công nhân đã cao tuổi sẽ không đáp ứng yêu cầu của chuyển đổi DNNN sang công ty cổ phần. Trong bối cảnh trên, việc lựa chọn hình thức cổ phần hoá thay cho tư nhân hoá các DNNN là nhằm giải quyết những vấn đề của DNNN trong quá trình chuyển đổi chúng. Tuy nhiên, những vấn đề được giải quyết của cổ phần hoá nhằm giải quyết các vấn đề xã hội sẽ tiếp tục nảy sinh nếu không được nghiên cứu và tìm cách giải quyết một cách kịp thời. Trong trường hợp đó, ý nghĩa và những ưu việt của quá trình cổ phần hoá, những ưu việt nhà nước muốn giành cho cán bộ công nhân của DNNN trong quá trình cổ phần hoá sẽ bị mất. Cổ phần hoá các DNNN sẽ không khác, thậm chí sẽ không hiệu quả bằng tư nhân hoá chúng. Cụ thể:

+ *Một là*, xu hướng muốn thu tóm quyền chi phối doanh nghiệp dẫn đến tình trạng "ép" công nhân bán cổ phiếu ưu đãi của mình cho một số người trong doanh nghiệp. Xu hướng trên thường xảy ra trong trường hợp cổ phiếu ưu đãi có mệnh giá thấp do ưu đãi của nhà nước và do định giá thấp, hoặc trong trường hợp doanh nghiệp kinh doanh có lãi... Việc bán cổ phiếu sẽ làm cho người công nhân mất đi nguồn thu nhập ổn định, mất quyền làm chủ đối với doanh nghiệp với tư cách của người góp vốn, đồng thời sẽ làm cho một số người lại tập trung được cổ phiếu và trở thành lực lượng chi phối công ty, sinh ra sự phân hoá lớn.

+ *Hai là*, bên cạnh một số doanh nghiệp sau cổ phần hoá kinh doanh có

hiệu quả, mở rộng quy mô sản xuất, thu hút thêm lao động, lại có không ít doanh nghiệp kinh doanh sa sút, dẫn tới dư thừa lao động, một bộ phận lớn nhân công không có việc làm. Trong trường hợp này, nếu không có sự hỗ trợ của nhà nước, doanh nghiệp sẽ không có điều kiện vật chất để giải quyết các vấn đề mang tính xã hội (trợ cấp, tìm việc mới...) liên quan đến những người bị mất việc. Tính ưu việt của cổ phần hoá các DNNN không được phát huy.

***1.2.2.5. Vấn đề tổ chức Đảng và các tổ chức đoàn thể quần chúng trong các doanh nghiệp sau cổ phần hoá***

Chuyển sang công ty cổ phần điều kiện hoạt động của các tổ chức Đảng và đoàn thể gặp nhiều khó khăn. Đối với tổ chức Đảng, vai trò lãnh đạo có thể bị giảm sút do doanh nghiệp không còn là DNNN.

Trong trường hợp lãnh đạo chủ chốt của doanh nghiệp là đảng viên, hoạt động của tổ chức Đảng còn có những thuận lợi nhất định. Tuy nhiên hoạt động này cũng không thể thuận lợi như còn là DNNN.

Trường hợp lãnh đạo chủ chốt của doanh nghiệp không phải là đảng viên, hoạt động của tổ chức Đảng sẽ khó khăn và phát huy vai trò lãnh đạo bị hạn chế.

Đối với các tổ chức đoàn thể như tổ chức công đoàn, đoàn thanh niên,... hoạt động của chúng cũng ở tình trạng tương tự. Vì đây là những tổ chức đoàn thể quần chúng hoạt động có tính chất phong trào, không tạo ra sản phẩm vật chất, do đó nó không nằm trong hệ thống tổ chức của công ty cổ phần. Thậm chí các tổ chức này hoạt động gần như độc lập với hệ thống tổ chức của công ty. Các thành viên lãnh đạo trong các tổ chức này và cả các thành viên của tổ chức, hoạt động chỉ mang tính tự nguyện. Vì vậy có nhiều công ty, sự hoạt động của các tổ chức này hết sức khó khăn cả về tài chính, thời gian, không gian và khó khăn cả về sự khuyến khích động viên của ban lãnh đạo...

Tuy nhiên sự hoạt động của các tổ chức đoàn thể trong các công ty cổ phần là rất quan trọng, vì nó vừa động viên được tinh thần làm việc, hăng say, vui vẻ, sáng tạo của người lao động, vừa bảo vệ được lợi ích chính đáng của người lao động theo pháp luật, do đó vừa đảm bảo sự hoạt động kinh doanh



của công ty có năng suất, chất lượng và hiệu quả cao.

### **1.3. KINH NGHIỆM CỔ PHẦN HOÁ VÀ GIẢI QUYẾT CÁC VẤN ĐỀ SAU CỔ PHẦN HOÁ CỦA CÁC DNNN Ở MỘT SỐ NƯỚC TRÊN THẾ GIỚI**

#### **1.3.1. Kinh nghiệm của một số nước có nền kinh tế phát triển**

Như trên đã trình bày, ở các nước có nền kinh tế phát triển (chủ yếu là các nước Tây Âu và Hoa Kỳ), cổ phần hoá được thực hiện từ lâu và trước tiên dưới hình thức cổ phần hoá các doanh nghiệp tư nhân. Cổ phần hoá các DNNN được thực hiện ở các nước này tập trung vào những năm 60-70 của thế kỷ XX.

Về thực chất, mục tiêu của cổ phần hoá không phải xoá bỏ những chức năng đặc biệt mà khu vực kinh tế nhà nước mới đảm nhiệm được, mà nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động của khu vực này. Vì vậy khi tiến hành cổ phần hoá các DNNN, hầu hết chính phủ các nước đều lựa chọn các phương pháp tiến hành cổ phần hoá sao cho không làm suy yếu khu vực kinh tế nhà nước mà củng cố DNNN cho tương xứng với vị trí quan trọng của nó trong nền kinh tế, đặc biệt để nó thực hiện tốt chức năng là công cụ quan trọng điều tiết kinh tế vĩ mô vì lợi ích kinh tế của toàn xã hội. Chính phủ các nước thường lựa chọn như sau:

##### **1.3.1.1. Về đối tượng và quy mô của cổ phần hoá các DNNN**

Hầu hết các nước đều tiến hành cổ phần hoá các DNNN trong các lĩnh vực không ảnh hưởng quyết định đến nền kinh tế. Khu vực kinh tế nhà nước vẫn giữ ảnh hưởng quyết định ở những ngành hạ tầng cơ sở như: năng lượng, giao thông vận tải, bưu điện, truyền hình, viễn thông, các ngành có hàm lượng vốn và khoa học công nghệ cao như hàng không, điện tử. Với các đối tượng trên, quy mô của cổ phần hoá các DNNN ở các nước có nền kinh tế phát triển không mở rộng như các nước đang phát triển, đặc biệt ở các nước theo xu hướng Xã hội chủ nghĩa như nước Nga, các nước Đông Âu,...

Tuy nhiên xét trên phạm vi rộng, đến năm 1980 toàn thế giới đã có 6.800 DNNN được tư nhân hoá và cổ phần hoá. Giai đoạn từ 1984-1991 có khoảng

250 tỷ USD tài sản của nhà nước được đem bán. Đầu những năm 1990, quy mô của tư nhân hoá và cổ phần hoá được mở rộng. Đến năm 1995, đã có hơn 100.000 DNNN được tư nhân hoá và cổ phần hoá; hơn 80 nước cam kết thực hiện các chương trình tư nhân hoá và cổ phần hoá. Cổ phần hoá đã chuyển từ một công cụ của chính sách thành một chính sách ở hầu hết tất cả các nước, nhất là các nước có nền kinh tế phát triển.

Trên thực tế sau khi cổ phần hoá các DNNN, khu vực kinh tế nhà nước của các nước này có sự thu hẹp theo các chỉ số việc làm, tỷ trọng tư bản cố định trong tổng tư bản cố định của quốc gia và thu nhập quốc dân của các DNNN trong tổng thu nhập quốc dân.

Theo số liệu điều tra đưa ra tại Đại hội lần thứ 2 của CEEP họp tại Pháp tháng 10 năm 1990, trong các DNNN có 100% vốn và DNNN có vốn hỗn hợp nhà nước - tư nhân của các nước EC có 7.370.000 người làm việc, chiếm gần 10,6% số việc làm trong các ngành kinh tế, không kể nông nghiệp. Tỷ trọng đầu tư tư bản cố định của các doanh nghiệp này trong tổng đầu tư tư bản cố định là 17,3%, tỷ trọng thu nhập quốc dân của khu vực kinh tế nhà nước là 12%, tính trung bình trong khối EC. Đại lượng số học trung bình của 3 đại lượng này là 13,3% (theo tính toán của CEEP về sự đóng góp của khu vực kinh tế nhà nước trong nền kinh tế quốc dân) năm 1990, ở những năm 1982, 1985 là 16,6% và 15,3%.

Như vậy, cổ phần hoá có làm giảm bớt tiềm lực kinh tế của khu vực kinh tế nhà nước, nhưng với mức độ nhỏ. Hơn nữa, do nhà nước vẫn nắm giữ các hoạt động kinh tế ở những lĩnh vực then chốt nên vai trò của kinh tế nhà nước không vì thế bị suy giảm. Sự chuyển giao kinh tế ở những DNNN không quan trọng cho các thành phần kinh tế khác đã làm giảm nhẹ gánh nặng của nhà nước đối với những DNNN này. Nhờ đó, nhà nước có điều kiện tập trung đầu tư và kiểm soát những doanh nghiệp còn lại, tạo những điều kiện cho các doanh nghiệp này hoạt động có hiệu quả hơn.

**1.3.1.2. Về hình thức cổ phần hoá:** Quá trình cổ phần hoá các DNNN ở

các nước kinh tế phát triển được thực hiện chủ yếu dưới hình thức mua bán cổ phiếu của các công ty quốc doanh hay các DNNN qua các sở giao dịch chứng khoán như: bán đấu giá có giới hạn gồm mua, hoặc bán trực tiếp cho những người mua được lựa chọn một phần hay toàn bộ cổ phần doanh nghiệp. Việc bán đấu giá trực tiếp thường được áp dụng với các doanh nghiệp vừa và nhỏ trong các lĩnh vực dịch vụ công cộng và thương mại. Đối với các công ty lớn, phổ biến là cổ phần hoá thông qua bán cổ phiếu của công ty trên thị trường chứng khoán.

Có sự can thiệp của chính phủ vào mức độ cổ phần hoá các DNNN. Mức độ cổ phần hoá ở từng công ty tùy thuộc vào ý đồ của chính phủ muốn duy trì ảnh hưởng đến mức độ nào trong việc kiểm soát các hoạt động của DNNN sau cổ phần hoá. Ví dụ: ở Pháp, Chính phủ đã bán cổ phiếu khống chế 11% trong số cổ phiếu tham dự 66% của công ty “BLE-Aquitaine”. Công ty cổ phần INI của Tây ban Nha đã được phép bán 38% trong số 94% cổ phần của mình trong công ty “Gasi Electricidad”, do đó đã giảm phần vốn của nhà nước xuống còn 56%. Công ty cổ phần của Italia đã bán 26% cổ phiếu khống chế của nhà nước trong hãng hàng không “AI Italia” cho các nhà đầu tư tư nhân. Các hãng hàng không của Anh “British - Ariline”, của Bỉ “Sabena”, của Hà Lan “KLM” đã bán 37,5% tổng số cổ phần cho tư nhân.

**1.3.1.3. Về tác động của cổ phần hoá các DNNN:** Quá trình cổ phần hoá đã mang lại hàng loạt những kết quả về kinh tế, xã hội. Đó là:

+ Hàng loạt các công ty cổ phần hỗn hợp nhà nước - tư nhân được hình thành, trong đó có một số lĩnh vực nhà nước vẫn giữ cổ phần khống chế còn lại nhà nước chỉ giữ mức độ có thể kiểm soát hiệu quả hoạt động của chúng. Như vậy sau cổ phần hoá, nhà nước có những vai trò khác nhau đối với từng công ty cổ phần tùy thuộc vào mức độ cổ phần hoá. Nhìn chung, nhà nước vẫn nắm vai trò kiểm soát hoạt động của các công ty cổ phần. Vì vậy, tiềm lực kinh tế của nhà nước không bị suy giảm nhiều, chức năng quản lý kinh tế vĩ

mô của nhà nước vẫn được giữ vững.

+ Nhờ cổ phần hoá chính phủ không bị thâm hụt ngân sách do không phải chi các khoản hỗ trợ cho các DNNN hoạt động mà còn có khoản thu nhập nhờ việc bán cổ phiếu. Chính phủ sử dụng các khoản thu nhập đó vào việc xây dựng các cơ sở hạ tầng, mua cổ phần của các công ty làm ăn có lãi trên thị trường chứng khoán nhằm có thêm khoản thu nhập bổ sung. Từ đó có thể thâm nhập và mở rộng quyền chi phối của mình trong các lĩnh vực cần kiểm soát để chống độc quyền. Việc sử dụng nguồn vốn có được do cổ phần hoá không chỉ mang lại lợi ích xã hội mà còn làm tăng thêm vai trò và hiệu lực quản lý của chính phủ đối với nền kinh tế của các nước này.

+ Đối với các doanh nghiệp sau khi cổ phần hoá: Việc chuyển DNNN thành các công ty cổ phần đã hình thành dạng công ty cổ phần hỗn hợp nhà nước tư nhân với các phương thức hoạt động kinh doanh mới, trước hết là kinh doanh vốn. Từ chỗ nguồn vốn của doanh nghiệp là của nhà nước đã chuyển qua sở hữu của các ngân hàng tư nhân, các nhà đầu tư tư nhân mua cổ phiếu, các cơ quan như quỹ hưu trí, các công ty bảo hiểm... thông qua hoạt động mua bán ở sở giao dịch chứng khoán. Điều này một mặt làm cho nhà nước giảm bớt gánh nặng tài trợ của ngân sách mà vẫn duy trì khả năng kiểm soát chúng, mặt khác quan trọng hơn là đặt các doanh nghiệp trong các quan hệ điều tiết của kinh tế thị trường một cách đầy đủ. Chúng có đầy đủ các điều kiện để cạnh tranh một cách bình đẳng với các khu vực kinh tế khác để kinh doanh, để xác lập vị trí trong việc đáp ứng nhu cầu xã hội với chất lượng cao, giá cả thấp theo đúng thực chất của nó chứ không phải do vị trí độc quyền mà nhà nước ban cho.

### **1.3.2. Kinh nghiệm của các nước đang phát triển ở châu Á**

#### ***1.3.2.1. Kinh nghiệm của Hàn Quốc:***

Vào những năm 60 của thế kỷ XX, cổ phần hoá các DNNN đã được thực hiện. Đến nay, Hàn Quốc đã cổ phần hoá được 35 DNNN có quy mô lớn và

hàng trăm DNNN có quy mô vừa và nhỏ. Trong số các DNNN quy mô lớn có các doanh nghiệp điển hình như: hãng Hàng không quốc gia, Công ty Gang thép In Chon, Po Hang, Công ty điện lực, Công ty độc quyền sản xuất và tiêu thụ các sản phẩm thuốc vị sâm nhung, Ngân hàng thương mại Hàn Quốc... Riêng năm 1978, chính phủ Hàn Quốc đã bán 68% cổ phần cho 25 hãng buôn, thu được 167 triệu USD. Cổ phần hoá cũng được thực hiện thông qua bán cổ phiếu ở các sở giao dịch chứng khoán, trong đó vừa bán cổ phiếu cho các nhà đầu tư bình thường, vừa bán cổ phiếu cho công chúng có thu nhập thấp. Ví dụ: Công ty gang thép Po Hang đã bán lượng cổ phiếu chiếm 4,1% cổ phần cho công chúng có thu nhập thấp [8,tr 34]. Quá trình cổ phần hoá các DNNN ở Hàn Quốc ngoài những nét chung có một số những đặc điểm mang tính đặc thù sau:

+ *Thứ nhất*, cổ phần hoá các DNNN đã tiến hành rất thận trọng. Điều đó được biểu hiện ở cách thức triển khai cổ phần hoá thông qua tiến hành thí điểm ở một số doanh nghiệp. Từ thí điểm Hàn Quốc tiến hành đánh giá, rút kinh nghiệm sau đó mới mở rộng trên phạm vi toàn quốc. Điều đó còn thể hiện ở tốc độ cổ phần hoá khá chậm. Qua 3 đợt cổ phần hoá: đợt 1 từ 1960-1973; đợt 2 từ 1974-1983 và đợt 3 từ 1984 đến nay số lượng các DNNN quy mô lớn được cổ phần hoá chỉ có 35 doanh nghiệp. Tuy nhiên, cổ phần hoá lại tập trung vào các doanh nghiệp quy mô lớn và giữ vị trí độc quyền, hoạt động trên phạm vi cả nước.

+ *Thứ hai*, mục tiêu cổ phần hoá không chỉ thu hút vốn, giảm bớt gánh nặng của ngân sách nhà nước... mà còn nhằm phân phối giá trị tài sản của các DNNN cho quần chúng có thu nhập thấp và giảm bớt sự mất công bằng xã hội. Để thực hiện mục tiêu này, Hàn Quốc có những phương thức triển khai bán cổ phiếu đặc biệt, với việc phân chia cổ phiếu bán ra cho người cần ưu đãi. Cụ thể: Người lao động hiện đang làm việc tại DNNN và người nghèo được mua 20% giá trị cổ phiếu bán ra. Cổ phiếu ưu đãi được bán thấp hơn giá trị, trong đó người nghèo được mua với giá bằng 30% giá trị cổ phiếu bán ra, người về hưu được mua với giá bằng 75% giá trị cổ phiếu bán ra. Với chính

sách ưu đãi đặc biệt của Chính phủ Hàn Quốc, các vấn đề xã hội của cổ phần hoá nảy sinh đã được giải quyết.

+ *Thứ ba*, thông qua cổ phần hoá việc hữu sản hoá người lao động, trước hết là lao động trong các DNNN cổ phần hoá đã được thực hiện. Nhờ đó, đã tăng cường sự tham gia quản lý của người lao động vào quá trình hoạt động sản xuất kinh doanh. Bộ máy quản lý của doanh nghiệp sau cổ phần hoá và phương thức quản lý các doanh nghiệp của nhà nước ở Hàn Quốc sau cổ phần hoá đã thay đổi.

### **1.3.2.2. Kinh nghiệm của Malaixia:**

Quá trình cổ phần hoá các DNNN ở Malaixia có muộn hơn, được bắt đầu từ năm 1983. Lý do và mục tiêu cổ phần hoá các DNNN của Malaixia có nhiều điểm giống Việt Nam, chủ yếu do sự mở rộng quá mức khu vực kinh tế nhà nước, gây ra sự mất cân đối kinh tế vĩ mô làm cho thâm hụt ngân sách lớn.

Việc cổ phần hoá các DNNN ở Malaixia được chia thành 3 bước: i) Tiến hành thương mại hoá doanh nghiệp; ii) Chuyển các doanh nghiệp nhà nước hoạt động theo luật công ty; iii) Xây dựng các doanh nghiệp nhà nước đáp ứng những tiêu chuẩn nhất định thành những tập đoàn kinh tế mạnh có khả năng cạnh tranh cao trên thị trường quốc tế. Cổ phần hoá các DNNN cũng được tiến hành ở lĩnh vực giao thông vận tải như: công ty chế tạo ô tô, Hãng hàng không quốc gia Malaixia, các bến cảng, phương tiện vận tải...; các ngành hoạt động khai khoáng như các mỏ khoáng sản ở Selanigor, Perak. Phương thức tiến hành cổ phần hoá cũng thông qua phát hành cổ phiếu trên thị trường chứng khoán.

Việc tiến hành cổ phần hoá, đặc biệt việc phát hành cổ phiếu cũng có những ưu đãi đối với các nhà đầu tư trong nước và các nhà đầu tư nước ngoài có công nghệ hiện đại, sản xuất theo hướng xuất khẩu. Mức cổ phần tối đa bán cho các nhà đầu tư nước ngoài là 25%, với mục đích để các nhà đầu tư nước ngoài không gây ảnh hưởng quá lớn đối với hoạt động của doanh nghiệp.

Kết quả cổ phần hoá các DNNN ở Malaixia là khá to lớn. Việc chuyển

một phần các DNNN vào khu vực kinh tế tư nhân đã giảm bớt gánh nặng của nhà nước đối với doanh nghiệp. Đã chuyển sang các công ty cổ phần 96.000 công nhân, bán cổ phần được 6 tỷ USD, thu hút thêm 35,5 tỷ USD ở 24 công ty cổ phần từ các DNNN sau cổ phần hoá. Số tiền nhà nước thu được đã sử dụng cho các hoạt động khác 2 tỷ USD, chuyển giao 374 công trình cho tư nhân [9, tr 32]. Số tiền các doanh nghiệp niêm yết cổ phiếu trên thị trường chứng khoán sau cổ phần hoá đã giúp các doanh nghiệp đầu tư mở rộng sản xuất, tăng cường năng lực cạnh tranh, nâng cao hiệu quả kinh doanh.

### ***1.3.2.3. Kinh nghiệm của Singapore:***

Cổ phần hoá ở Singapore còn được thực hiện muộn hơn Malaixia, bắt đầu từ năm 1986 và kéo dài 10 năm thì cơ bản hoàn thành.

Việc thực hiện cổ phần hoá các DNNN ở Singapore khá bài bản với việc thành lập Ủy ban cổ phần hoá khu vực kinh tế nhà nước, xây dựng Chương trình cổ phần hoá hoàn chỉnh và hệ thống, phù hợp với điều kiện của đất nước. Singapore cũng tiến hành thí điểm cổ phần hoá các DNNN đang làm ăn có lãi ở một số lĩnh vực, sau đó tổng kết, cuối cùng mới triển khai rộng sang các DNNN ở các lĩnh vực khác.

Mục tiêu cổ phần hoá các DNNN ở Singapore khá đa dạng, trong đó mục tiêu cơ bản là hạn chế sự độc quyền của các DNNN ở một số lĩnh vực, chấm dứt kiểu cạnh tranh không trung thực, cạnh tranh hình thức của các DNNN. Cổ phần hoá DNNN không để xảy ra thâm hụt ngân sách và vẫn duy trì tích lũy ở những mức độ cao.

Trên thực tế sau những bước triển khai có tính vĩ mô, tháng 6/1989 trong số 15 DNNN đăng ký cổ phần hoá đã có 6 DNNN đăng ký bán 100% vốn cổ phần của nhà nước. Các hãng còn lại thực hiện bán một phần cổ phần sở hữu của nhà nước như hãng Hàng không quốc gia Singapore giảm phần vốn của nhà nước từ 61% xuống còn 56%, công ty Vận tải Neptune giảm từ 74% xuống còn 54%, Ngân hàng Singapore vốn của nhà nước từ 48% còn 44%.

Sau 1 năm thực hiện cổ phần hoá các DNNN, số vốn nhà nước được thu hồi là 1,28 tỷ USD [7, tr 8]. Đến năm 1996, chương trình cổ phần hoá các DNNN đã cơ bản được hoàn thành, sớm hơn dự kiến 2-3 năm. Kết quả của cổ phần hoá cũng rất khả quan. Nhờ cổ phần hoá các DNNN ở những ngành, lĩnh vực không then chốt, những ngành có khả năng thu lợi nhuận cao, chính phủ Singapore có điều kiện tập trung vốn đầu tư vào các lĩnh vực mang tính chiến lược, những nơi tư nhân không đầu tư vì lợi nhuận thấp. Vai trò của các DNNN còn lại có điều kiện phát huy tác dụng, các DNNN này trở thành công cụ kinh tế vĩ mô để cơ cấu lại nền kinh tế và phát triển nền kinh tế quốc gia.

### **1.3.3. Kinh nghiệm của các nước có nền kinh tế chuyển đổi**

#### ***1.3.3.1. Kinh nghiệm của Trung Quốc:***

Trong quá trình chuyển từ kinh tế kế hoạch hoá tập trung sang kinh tế thị trường Trung Quốc là một trong các nước sớm nhận thấy những hạn chế của các DNNN như: Hiệu quả kinh tế thấp hơn các loại hình kinh tế khác, nhiều doanh nghiệp ở tình trạng thua lỗ và tình trạng này có xu hướng ngày càng tăng; tình trạng thất thoát tài sản nhà nước ngày càng tăng và trở nên nghiêm trọng; máy móc thiết bị nói riêng, trình độ công nghệ nói chung của các DNNN rất thấp, lạc hậu rất nhiều so với các nước kinh tế phát triển; các DNNN ngoài chức năng kinh tế còn phải đảm nhiệm nhiều chức năng xã hội. Hệ thống các DNNN quá lớn với khoảng 348.000 doanh nghiệp nhà nước. Tình trạng trên dẫn đến gánh nặng nợ nần của các DNNN ngày càng lớn ngân sách nhà nước phải chịu, trong khi đó nguồn ngân sách nhà nước có hạn và cần chi dùng cho nhiều mục tiêu phát triển kinh tế xã hội khác. Trung Quốc cũng sớm nhận thấy con đường thoát khỏi khó khăn do các DNNN mang lại là mở cửa nền kinh tế, đổi mới hệ thống DNNN, chuyển một số DNNN thành các công ty cổ phần qua tiến hành cổ phần hoá các DNNN. Việc tiến hành cổ phần hoá các DNNN ở Trung Quốc được tiến hành khá khoa học. Bởi vì, nó được thực hiện theo một lộ trình tuân thủ các vấn đề mang tính lý thuyết và phù hợp với điều kiện cụ thể của từng ngành, lĩnh vực. Việc triển khai cũng



được tiến hành thí điểm trên phạm vi hẹp sau đó rút kinh nghiệm để các đơn vị ở các cấp, các ngành nghiên cứu học tập. Cuối cùng, cổ phần hoá các DNNN mới được triển khai trên phạm vi rộng. Điều đặc biệt của Trung Quốc so với các nước khi tiến hành cổ phần hoá các DNNN là vai trò của nhà nước trong xây dựng kế hoạch, lộ trình và sử dụng các biện pháp mạnh của quản lý hành chính nên kết quả của cổ phần hoá các DNNN đạt được rất cao. Cụ thể:

+ Trong những năm 1991-1995 đã có tới 13.500 doanh nghiệp đã cổ phần hoá xong. Việc cổ phần hoá xong một khối lượng lớn các DNNN đã tạo cho chính phủ có nguồn thu ngân sách khá lớn. Chỉ tính 700 doanh nghiệp bán cổ phiếu trên thị trường đã thu được 500 tỷ nhân dân tệ, bằng 7,3% GDP của Trung Quốc năm 1996. Với 97 công ty bán cổ phiếu loại B ra thị trường trong nước và 38 công ty bán cổ phiếu ra thị trường quốc tế đã thu được 13 tỷ USD. Nhà nước đã sử dụng nguồn vốn quan trọng này vào các dự án cải tạo và đầu tư vào các công trình trọng điểm của nền kinh tế đất nước. Gánh nặng đối với các DNNN sau khi cổ phần hoá đã được loại bỏ. Tạo thêm được 10.000 việc làm mới trên thị trường chứng khoán, 31 triệu người đã mua cổ phiếu - một lượng tiền lớn trong dân cư đã được thu hút vào các hoạt động kinh doanh của các DNNN khi cổ phần hoá [ 48, tr.57].

+ Cổ phần hoá đã tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp chuyển đổi quản lý, chuyển đổi hướng sản xuất kinh doanh nâng cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp. Sở hữu nhà nước đã chuyển sang các hình thức sở hữu khác, những lý do để nhà nước can thiệp trực tiếp vào quá trình kinh doanh của doanh nghiệp không còn. Công ty cổ phần (sản phẩm của cổ phần hoá các DNNN) có điều kiện phát huy vai trò tự chủ, tự chịu trách nhiệm trong hoạt động sản xuất kinh doanh, những yêu cầu tối cần thiết của doanh nghiệp khi chuyển sang nền kinh tế thị trường.

+ Sau cổ phần hoá, các doanh nghiệp đã có điều kiện để tổ chức lại bộ máy quản lý theo hướng tinh giản, gọn nhẹ, năng động. Chỉ riêng Tập đoàn ô tô số 1 sau cổ phần hoá năm 1996, đến nay đã giảm được 12.000 người, 200

đơn vị trong cơ cấu tổ chức [48,tr.48].

+ Theo cơ chế hoạt động của các công ty cổ phần, các DNNN sau cổ phần hoá không chỉ tuân thủ pháp luật kinh doanh và các chính sách của chính phủ mà còn chịu sự giám sát chặt chẽ của các cổ đông (những người bỏ tiền mua cổ phiếu, góp vốn cho doanh nghiệp hoạt động) mà đại diện là Hội đồng quản trị. Sức ép đó buộc doanh nghiệp phải có những đổi mới trong quản lý và hoạt động kinh doanh. Phải trực tiếp tìm hiểu thị trường, chấp nhận và chủ động trong cạnh tranh, tự tìm cách tồn tại và phát triển khi không còn sự nâng đỡ của nhà nước, khi được quyền chủ động. Doanh nghiệp đã năng động hơn, thận trọng hơn khi đưa ra những quyết định về kinh doanh.

+ Từ những đổi mới trong hoạt động kinh doanh, các doanh nghiệp sau cổ phần hoá đã mạnh lên. Cổ phần hoá đã tạo ra những điều kiện để Trung Quốc thực hiện chiến lược xây dựng các tập đoàn kinh tế lớn, có khả năng cạnh tranh mạnh với các tập đoàn kinh tế của nước ngoài.

+ Hoạt động hiệu quả của các doanh nghiệp sau cổ phần hoá đã nâng cao vị thế của nhà nước khi nắm cổ phần chi phối trong doanh nghiệp. Vai trò “chủ đạo” của kinh tế nhà nước từng bước được phát huy.

Tuy nhiên để khống chế được các cổ phiếu trong các công ty cổ phần, nhà nước phải có cơ chế kiểm tra, kiểm soát thích hợp...Muốn làm được điều đó, đòi hỏi nhà nước phải có những chính sách hợp lý, năng lực quản lý của nhà nước phải nâng lên.

### **1.3.3.2. Kinh nghiệm của Liên bang Nga và các nước Đông Âu.**

Có thể coi việc thực hiện những cải cách kinh tế những năm 60-70 của thế kỷ XX ở các nước Đông Âu theo hướng của kinh tế thị trường là những bước khởi đầu của đổi mới các DNNN nói riêng nền kinh tế kế hoạch hoá tập trung nói chung. Tuy nhiên, ở các nước này, đổi mới triệt để nền kinh tế, trong đó có đổi mới các DNNN được tiến hành những năm 80-90 của thế kỷ XX.

Có những điểm khác với một số nước có nền kinh tế chuyển đổi ở châu

Á, các nước ở Đông Âu và Cộng hoà Liên bang Nga coi trọng chuyển đổi DNNN sang các công ty tư nhân, tiến hành tư nhân hoá các DNNN là chủ yếu. Cổ phần hoá DNNN theo hướng tư nhân hoá được coi là một trong các điểm then chốt và nội dung cơ bản của tiến trình đổi mới ở các nước này. Nó được coi như là “liệu pháp sốc” và thực hiện triệt để ở Ban Lan, Tiệp Khắc (cũ), Hung gai ri. Mục đích của “liệu pháp sốc” nhằm thực hiện các biện pháp mạnh để có được kết quả tức thì, giúp chuyển biến mau lẹ về chế độ sở hữu. Hy vọng cải cách sở hữu nhanh chóng sẽ huy động được vốn, kỹ thuật và kinh nghiệm quản lý của các nhà doanh nghiệp tư nhân trong xây dựng kinh tế.

Tuy nhiên, cổ phần hoá các DNNN ở các nước Đông Âu và Nga diễn ra trong bối cảnh các Đảng Cộng sản không còn cầm quyền, các nước đều thực hiện chế độ đa đảng. Các nước đều muốn thông qua chương trình này để tận dụng viện trợ của các chính phủ phương Tây, nhằm thúc đẩy nhanh quá trình chuyển đổi nền kinh tế. Bản thân “liệu pháp sốc” được đi kèm với nguồn tài trợ cho quá trình chuyển đổi thông qua Quỹ tiền tệ quốc tế (IMF), Ngân hàng thế giới (WB) và Liên minh châu Âu. Những bối cảnh và điều kiện trên cùng với các điều kiện cụ thể của từng nước đã làm phong phú thêm quá trình cổ phần hoá DNNN vốn đã rất đa dạng và phức tạp. Tuy nhiên, nghiên cứu cụ thể cổ phần hoá các DNNN ở khu vực này có thể đưa ra các nhận xét sau:

+ Về đối tượng của cổ phần hoá: Cổ phần hoá các DNNN được thực hiện ở tất cả các ngành kinh tế. Mặc dù thực hiện “liệu pháp sốc”, nhưng các nước Đông Âu và Nga đều giữ các DNNN ở các ngành kinh tế có vị trí quan trọng, quyết định đến nền kinh tế như những ngành hạ tầng cơ sở, những ngành định hướng phát triển kinh tế xã hội như bưu chính viễn thông, giao thông vận tải, điện lực, khai khoáng...

+ Về tốc độ của cổ phần hoá: các nước đều tiến hành với tốc độ cao đối với các doanh nghiệp được xác định của cổ phần hoá nhằm giảm tối đa sở hữu nhà nước trong các DNNN. Tuy nhiên, khi thực hiện tư do hoá nền kinh tế

nhanh chóng các vấn đề quản lý vĩ mô chưa có sự chuyển biến kịp nhiều vấn đề kinh tế xã hội tiêu cực có cơ hội nảy sinh. Ở nước Nga, sau khi tự do hoá nền kinh tế, kinh tế ngậm phát triển và hoành hành, nhà nước khó kiểm soát các quá trình kinh tế-xã hội. Cổ phần hoá không phát huy được tác động như mong muốn, hậu quả là sự suy sụp về tài chính của nước Nga ngày càng trở nên trầm trọng. Tháng 10 năm 1997, khủng hoảng tài chính trầm trọng với mức giảm tỷ số chứng khoán 20%/ngày. Tình trạng đó kéo dài hàng năm, đến tháng 8 năm 1998, thị trường tài chính Nga cơ bản bị sụp đổ. Thu nhập bằng tiền của người Nga chỉ bằng 1/10 thu nhập của người dân Mỹ. Các nước khác mức độ không trầm trọng như nước Nga, nhưng tác động tích cực do cổ phần hoá các DNNN những năm đó cũng không như mong muốn.

+ Về hình thức cổ phần hoá: Hình thức cổ phần hoá khá đa dạng. Có nhiều hình thức được áp dụng như phát hành cổ phiếu nhân dân, bán cổ phiếu giá thấp cho người lao động đang làm việc ở các DNNN cổ phần hoá. Việc bán cổ phiếu được thực hiện trực tiếp hoặc thông qua các tổ chức kiểm toán trung gian. Đối với các doanh nghiệp vừa và nhỏ, hình thức chủ yếu là bán cổ phiếu trực tiếp cho người lao động đang làm việc hoặc đấu thầu cho thuê bằng hợp đồng quản lý. Đối với DNNN có quy mô lớn, do muốn cổ phần hoá trong thời gian ngắn nhưng sức mua cổ phiếu của công dân không lớn nên một số nước như Ba Lan, Cộng hoà séc, Cộng hoà Slovakia... đã chia tài sản cho công dân dưới dạng các giấy chứng nhận sở hữu giá trị thấp hoặc cho không. Vì vậy, tốc độ cổ phần hoá đã được đẩy nhanh; việc bù đắp cho các công dân về những đóng góp của họ trước đây cho doanh nghiệp được thực hiện.

+ Cổ phần hoá được thực hiện đồng thời với khuyến khích các doanh nghiệp tư nhân mới. Vì vậy, những vấn đề phát sinh tiêu cực sau cổ phần hoá có điều kiện phát triển. Tuy nhiên, nhiều nước cũng đã đưa ra các điều luật, các chính sách chú trọng đến các vấn đề cá biệt như giải pháp kinh doanh tư nhân, các điều kiện hoạt động kinh tế độc lập của công dân, điều tiết thị trường vốn nên các vấn đề tiêu cực cũng đã từng bước được hạn chế.

### **1.3.4. Những bài học kinh nghiệm về cổ phần hoá và giải quyết các vấn đề kinh tế - xã hội sau cổ phần hoá DNNN của các nước nghiên cứu**

Nghiên cứu quá trình cổ phần hoá các DNNN và xử lý những vấn đề sau cổ phần hoá của một số nước trên thế giới có thể rút ra những bài học kinh nghiệm để có thể vận dụng vào quá trình cổ phần hoá các DNNN ở nước ta nói chung, ngành GTVT nói riêng.

+ *Một là*, cổ phần hoá đã được thực hiện phổ biến ở hầu hết các nước và vùng lãnh thổ trên thế giới, nhất là ở những nước có nền kinh tế chuyển đổi và những nước có nền kinh tế kém phát triển.

Thực chất quá trình cổ phần hoá là xử lý mối quan hệ giữa kinh tế nhà nước với kinh tế ngoài nhà nước, giảm bớt mức độ sở hữu và sự can thiệp trực tiếp của nhà nước đối với các hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp. Thực hiện chức năng quản lý nhà nước về kinh tế theo đặc trưng của nền kinh tế thị trường, giảm bớt độc quyền, sự bao cấp nặng nề của nhà nước làm cho gánh nặng của nhà nước với doanh nghiệp về kinh tế giảm xuống, nâng cao vai trò chủ động của doanh nghiệp. Những biểu hiện tích cực trong chuyển đổi các DNNN sau cổ phần hoá.

Đó là sự vận động tích cực nhằm đưa nền kinh tế thoát khỏi sự trì trệ, kém năng động và kém hiệu quả. Vì vậy, đó là sự vận động phù hợp và cần thiết. Từ tổng kết này, một lần nữa khẳng định chủ trương đổi mới các DNNN nói chung, cổ phần hoá chúng nói riêng của Đảng và nhà nước ta là đúng đắn.

+ *Hai là*, cổ phần hoá có mối quan hệ chặt chẽ đến các doanh nghiệp sau cổ phần hoá. Các nước thực hiện cổ phần hoá với quy mô, tốc độ, phương pháp tiến hành có khác nhau. Đó là việc triển khai phù hợp với yêu cầu của cổ phần hoá các DNNN. Tuy nhiên, thực tế cho thấy: những nước có thời gian cổ phần hoá ngắn, kết quả cổ phần tốt là những nước đã xác định thời gian, mục tiêu, cách thức tiến hành phù hợp với điều kiện và hoàn cảnh cụ thể của nước đó. Thường thì những nước có cách thức tiến hành vững chắc, xây dựng thành chương trình, chuẩn bị các điều kiện về pháp lý và tổ chức, nghiên cứu lựa

chọn mục tiêu, xây dựng bộ máy chỉ đạo, thực hiện, xác lập các giải pháp tiến hành, kiểm tra giám sát, điều chỉnh, tiến hành các bước từ thí điểm, tổng kết đúc rút kinh nghiệm sau đó mới triển khai rộng thì kết quả cổ phần hoá tốt, các vấn đề tiêu cực nảy sinh sau cổ phần hoá ít. Kinh nghiệm triển khai cụ thể, chi tiết, vững chắc của Singapore là minh chứng về cổ phần hoá tốt, của nước Nga về đốt cháy giai đoạn là minh chứng về cổ phần hoá chưa thật thành công.

+ *Ba là*, muốn cổ phần hoá thành công cần phải có sự vào cuộc và phối hợp chặt chẽ giữa chính phủ và các bộ, ban ngành với các DNNN, đối tượng của cổ phần hoá. Trong sự phối hợp trên, vai trò của chính phủ và các bộ, ban, ngành trong việc xây dựng chiến lược, xác định mục tiêu, phương thức tiến hành, xác định các DNNN cần cổ phần hoá, xác định tỷ lệ cổ phần của nhà nước sau cổ phần hoá, phương pháp tính giá trị doanh nghiệp... Vai trò của các DNNN trong việc chủ động triển khai các chủ trương và biện pháp cổ phần hoá doanh nghiệp mình. Thường các doanh nghiệp có đội ngũ cán bộ năng động, có khả năng kinh doanh có hiệu quả muốn thực hiện cổ phần hoá. Những doanh nghiệp có đội ngũ cán bộ kém năng động, kinh doanh thua lỗ không muốn triển khai cổ phần hoá.

Để cổ phần hoá các DNNN đạt được kết quả tốt các doanh nghiệp phải thông suốt từ giám đốc đến những người lao động; các nước đều có cơ quan chính phủ đặc trách về cổ phần hoá. Cơ quan này được tổ chức thống nhất từ cấp nhà nước đến các bộ, ban ngành và các doanh nghiệp. Cơ quan này phải quản lý toàn bộ chương trình cổ phần hoá DNNN, đồng thời phải kiểm tra, giám sát, điều chỉnh, tổng kết, bổ sung và tạo mọi điều kiện để thực hiện chương trình cổ phần hoá đã xác lập.

+ *Bốn là*, để cổ phần hoá thành công cần xác lập môi trường pháp lý hoàn chỉnh, xác định vai trò, chức năng, nhiệm vụ và quyền hạn của các tổ chức tham gia vào quá trình cổ phần hoá. Đặc biệt, cần xây dựng pháp luật hoàn chỉnh cho quá trình cổ phần hoá diễn ra thuận lợi, hạn chế những tiêu cực phát sinh sau cổ phần hoá. Thực tế cho thấy: ở những nước có nền kinh tế phát triển hệ thống pháp luật khá đồng bộ và hoàn chỉnh, không có sự phân

biệt giữa các doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế khác nhau. Các DNNN không sợ sau khi cổ phần hoá doanh nghiệp bị lép vế so với khi chưa cổ phần hoá... cổ phần hoá đã diễn ra rất thuận lợi. Vì vậy, các nước đang phát triển, những nước có nền kinh tế chuyển đổi là những nước có hệ thống pháp luật chưa thuận lợi cho tiến hành cổ phần hoá. Đối với những nước này, xây dựng hệ thống pháp luật hoàn chỉnh, xác lập môi trường kinh tế vĩ mô ổn định là một trong các điều kiện để cổ phần hoá thành công. Đồng thời giải quyết tốt các vấn đề sau khi cổ phần hoá nảy sinh.

+ *Năm là*, để cổ phần hoá thành công, để thu cho ngân sách một nguồn vốn, cần phải đầu tư chi phí ban đầu cho quá trình cổ phần hoá; cần có những hỗ trợ cho người lao động để giải quyết các vấn đề xã hội nảy sinh do cổ phần hoá và sau cổ phần hoá. Rõ ràng, để thực hiện cổ phần hoá cần có những chi phí hoạt động cho các hoạt động của các tổ chức và cá nhân tham gia vào quá trình cổ phần hoá. Đặc biệt cần chi phí khá lớn chi bán cổ phiếu ưu đãi cho người lao động, cho tầng lớp dân cư có thu nhập thấp. Cần có khoản chi phí cho đào tạo và đào tạo lại người lao động ở các doanh nghiệp cổ phần hoá; khoản chi phí để chi trả bảo hiểm xã hội, trợ cấp thôi việc do không đáp ứng yêu cầu sau cổ phần hoá... Tất cả những khoản trên đều thuộc ngân sách nhà nước. Kinh nghiệm cho thấy, nước nào khi tiến hành cổ phần hoá chấp nhận các khoản chi phí trên sẽ tạo được sự đồng thuận của người lao động và doanh nghiệp. Cổ phần hoá diễn ra thuận lợi, các vấn đề nảy sinh sau cổ phần hoá đã từng bước được giải quyết ngay chính trong quá trình cổ phần hoá. Thực tế cổ phần hoá của nước Nga và các nước Đông Âu với cách xử lý vấn đề này khác nhau đã mang lại những kết quả khác nhau là những minh chứng.

+ *Sáu là*, để cổ phần hoá không làm suy yếu tiềm lực kinh tế của nhà nước dẫn đến suy yếu chức năng quản lý kinh tế của nhà nước hầu hết các nước (kể cả nước Nga là nước muốn chuyển biến căn bản nền kinh tế theo hướng tư nhân hoá) đều lựa chọn các doanh nghiệp của các ngành, các lĩnh vực không then chốt, không có tính chất quyết định đến nền kinh tế để cổ phần hoá. Đặc biệt, các nước đều sử dụng nguồn vốn thu được sau cổ phần

hoá để đầu tư tăng tiềm lực kinh tế của nhà nước.

+ *Bây là*, cổ phần hoá các DNNN đều tạo những tác động tích cực đến nền kinh tế, nhưng cũng đặt ra những vấn đề kinh tế xã hội cần phải xử lý. Nếu không xử lý kịp thời sẽ giảm những ưu việt do cổ phần hoá mang lại.

\*

\*        \*

Qua hệ thống hoá, phân tích các cơ sở lý luận và thực tiễn về cổ phần hoá và sau cổ phần hoá các DNNN luận án thấy rằng, cổ phần hoá các DNNN là một hình thức chuyển hoá DNNN từ một chủ sở hữu là nhà nước sang các doanh nghiệp có nhiều chủ sở hữu dưới hình thức các công ty cổ phần. Thực chất đó là quá trình bao gồm hàng loạt các biện pháp về kinh tế, tổ chức cả về vĩ mô và vi mô tác động vào DNNN, chuyển chúng thành công ty cổ phần. Cổ phần hoá DNNN là tất yếu khách quan do nhiều yếu tố chi phối và chịu sự tác động của các nhân tố ảnh hưởng. Nghiên cứu cổ phần hoá và giải quyết các vấn đề sau cổ phần hoá của các DNNN ở một số quốc gia trong khu vực cho thấy việc tổ chức triển khai cổ phần hoá bài bản, vững chắc không chỉ tạo những kết quả trong cổ phần hoá mà còn hạn chế những tác động xấu đến doanh nghiệp sau cổ phần hoá.

Về những vấn đề sau cổ phần hoá, luận án khẳng định mối quan hệ giữa các vấn đề trước cổ phần hoá, trong quá trình cổ phần hoá có quan hệ trực tiếp đến các vấn đề sau cổ phần hoá. Sau cổ phần hoá các DNNN đã có sự thay đổi về chất, vì đã chuyển sang một hình thức tổ chức kinh doanh mới đó là các doanh nghiệp tồn tại dưới hình thức các công ty cổ phần vì vậy những ưu việt của cổ phần hoá sẽ từng bước được phát huy. Tuy nhiên, mức độ phát huy phụ thuộc vào các vấn đề còn tồn tại sau cổ phần hoá nhiều hay ít. Đặc biệt, những vấn đề hậu cổ phần hoá, với những vấn đề tiêu cực nảy sinh là những vấn đề mang cả tính chủ quan và khách quan cần phải được xem xét trên tất cả các mặt.

Những vấn đề của cổ phần hoá và sau cổ phần hoá cũng được khẳng định



khi luận án nghiên cứu kinh nghiệm của một số nước trên thế giới và trong khu vực. Những nghiên cứu đó đã được đúc kết thành những bài học kinh nghiệm, cùng với các vấn đề lý luận đã trở thành cơ sở khoa học cho các nghiên cứu thực trạng cổ phần hoá và giải quyết các vấn đề sau cổ phần hoá trong các DNNN ngành giao thông vận tải ở Việt Nam ở chương 2.

## **Chương 2**

# **THỰC TRẠNG CỔ PHẦN HOÁ VÀ SAU CỔ PHẦN HOÁ CÁC DOANH NGHIỆP NHÀ NƯỚC TRONG NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI Ở VIỆT NAM**

### **2.1. ĐẶC ĐIỂM CỦA NGÀNH GTVT VÀ DNNN TRONG NGÀNH GTVT ẢNH HƯỞNG ĐẾN CỔ PHẦN HOÁ VÀ SAU CỔ PHẦN HOÁ**

#### **2.1.1. Đặc điểm của ngành giao thông vận tải Việt Nam ảnh hưởng đến cổ phần hoá và sau cổ phần hoá.**

Ngành giao thông vận tải có lịch sử hình thành lâu đời, nhưng được phát triển đồng bộ trong những năm là thuộc địa của Pháp. Sự phát triển của ngành GTVT có những đặc điểm đặc thù gắn với từng giai đoạn phát triển sau:

- Dưới thời Pháp thuộc, hoạt động của ngành GTVT do chính quyền thuộc địa điều hành. Với quan điểm: đẩy mạnh mở mang xây dựng các công trình giao thông công chính tự nó sẽ đẩy nhanh nhịp độ trao đổi, tăng lưu thông các sản phẩm. Người Pháp đã tập trung nguồn lực, áp dụng các tiến bộ kỹ thuật vào xây dựng phát triển hệ thống giao thông vận tải kể cả đường biển, đường bộ, đường sắt và hàng không.

Vì vậy, những năm đầu thế kỷ XX nước ta có hệ thống giao thông khá hoàn chỉnh với hệ thống cảng sông biển ở cả 3 miền, hệ thống đường bộ, đường sắt nối liền Bắc - Trung - Nam, nối liền các tỉnh với tổng chiều dài 30.000 km đường bộ, 2.590 km đường sắt; hệ thống sân bay nối Hà Nội với Sài Gòn, với Hải Phòng, Điện Biên Phủ, các tỉnh miền Trung và Nam Bộ.

- Trong thời kỳ kháng chiến chống Pháp (1945 - 1954), ngành giao thông vận tải có bước phát triển về chất, với sự ra đời của Bộ Giao thông công chính và các Sở giao thông công chính ở các địa phương, Sở (hoặc Ty) vận tải, Nha giao thông công chính, hoả xa... Các tổ chức trên đã tích cực xây dựng phát

triển ngành để phục vụ kháng chiến một cách thiết thực, làm tròn nhiệm vụ đối với cuộc kháng chiến chống Pháp. Tuy nhiên, trong thời kỳ Pháp chiếm lại Thủ đô và các tỉnh hệ thống giao thông rút lên chiến khu, bộ máy các tỉnh tạm chiếm bị phá vỡ.

- Sau hòa bình lập lại, ngành giao thông vận tải có nhiệm vụ khôi phục phát triển kinh tế và chống chiến tranh phá hoại đối với miền Bắc đồng thời chi viện cho cuộc chiến tranh giải phóng dân tộc ở miền Nam. Nhiệm vụ đó đã đòi hỏi ngành giao thông vận tải nhanh chóng tiếp quản, thành lập bộ máy quản lý theo ngành chuyên môn hoá hẹp như Tổng cục đường sắt (13/5/1955), Nha giao thông công chính (năm 1955). Thành lập Bộ GTVT và Bưu điện, đến năm 1961, bưu điện tách ra khỏi GTVT, thành 2 bộ riêng. Bộ GTVT trở thành bộ độc lập cho đến ngày nay với 15 nhiệm vụ chính, theo 7 lĩnh vực hoạt động: vận tải đường sắt; đường bộ; đường thủy; cơ khí vận tải; xây dựng sửa chữa cầu đường; cung ứng vật tư giao thông; đào tạo nguồn nhân lực, nghiên cứu và quản lý kỹ thuật.

- Trong những năm chống Mỹ, ngành GTVT đã tập trung xây dựng hệ thống giao thông huyết mạch để vận chuyển lương thực, vũ khí đạn dược... chi viện cho miền Nam và phục vụ cho sản xuất ở miền Bắc. Việc xây dựng mở tuyến đường Trường Sơn, tuyến đường trên biển và đảm bảo cho chúng hoạt động có hiệu quả trong điều kiện bom đạn hết sức ác liệt là điều thần kỳ của ngành GTVT Việt Nam, góp phần to lớn vào sự nghiệp giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước.

- Sau giải phóng miền Nam, cả nước tập trung vào khôi phục và xây dựng kinh tế, ngành GTVT đã có bước phát triển về chất, nhất là từ khi chuyển từ cơ chế kế hoạch hoá tập trung sang cơ chế thị trường. Hệ thống cơ sở vật chất của ngành GTVT đã có sự phát triển vượt bậc trong tất cả các ngành, tạo điều kiện giao lưu kinh tế thuận lợi giữa các vùng, miền và giữa Việt Nam với các nước trong khu vực và quốc tế. Cụ thể:

+ Về giao thông đường bộ:

Năm 1993 chính phủ ra nghị định 07/chính phủ về thành lập Cục Đường bộ Việt Nam, là cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về GTVT đường bộ trên cả nước, tổ chức gồm 4 khu quản lý đường bộ, 10 công ty vận tải ô tô và 2 nhà máy đại tu, sửa chữa ô tô.

Bộ GTVT có chủ trương tìm mọi cách huy động nhiều nguồn vốn để củng cố và xây dựng phát triển ngành GTVT. Ngoài vốn đầu tư của nhà nước cho ngành còn có vốn vay tín dụng của nhà nước, vốn của địa phương, nguồn vốn đóng góp của các đơn vị sản xuất, vốn tự có của các xí nghiệp, vốn vay và vốn đầu tư của nước ngoài do liên doanh, liên kết... Bộ GTVT đã tận dụng khai thác các nguồn vốn để tập trung xây dựng một số công trình về cầu, đường trọng điểm, các trục đường chính. Về tổ chức vận tải Bộ thành lập Liên hiệp các xí nghiệp vận tải ô tô trực thuộc Bộ, sản xuất kinh doanh chuyên ngành vận tải ô tô. Liên hiệp các xí nghiệp vận tải ô tô được tổ chức và sắp xếp lại các đơn vị trực thuộc theo tuyến và vùng lãnh thổ, được chia ra thành 12 đơn vị vận tải ô tô và nhà máy sửa chữa trên toàn quốc. Ngoài lực lượng vận tải quốc doanh còn có lực lượng vận tải hợp tác xã cả nước có chừng gần 3.000 hợp tác xã vận tải.

Hệ thống đường bộ được đầu tư mỗi năm từ 6.500 tỷ đồng đến 7.800 tỷ đồng nên ngày càng được cải thiện: Đường quốc lộ được mở rộng và nâng cấp tạo điều kiện giao lưu thông thoáng và nhanh chóng; các tuyến đường liên tỉnh, huyện, đặc biệt là giao thông liên xã đã được nhựa hoá và bê tông hoá. Số xã chưa có đường ô tô đến xã chỉ còn rất ít.

+ Về giao thông đường sắt:

Năm 1976, bên cạnh hệ thống giao thông đường sắt ở phía Bắc được nâng cấp, tuyến đường sắt Bắc- Nam dài hơn 1.000 km đã được nối lại, cả nước có một hệ thống đường sắt liên tục nối với nhau do Tổng cục đường sắt trực thuộc Bộ GTVT quản lý.

Năm 1989 Bộ GTVT và Bưu điện đã ký quyết định thành lập 3 xí nghiệp Liên hiệp vận tải đường sắt khu vực I, II, III trực thuộc Tổng cục đường sắt. Liên hiệp I quản lý các tuyến đường sắt phía Bắc đến Đông Hới. Liên hiệp II quản lý từ Đông Hới tới Diêu Trì. Liên hiệp III quản lý từ Diêu Trì trở vào. Năm 1990, Bộ GTVT lại quyết định chuyển Tổng cục đường sắt thành Liên hiệp đường sắt Việt Nam trực thuộc Bộ GTVT. Từ năm 2003 đến nay chuyển thành Tổng công ty Đường sắt Việt Nam

Ngành GTVT đã có những đầu tư lớn cho khôi phục và xây dựng các cơ sở vật chất của ngành đường sắt. Vì vậy, hệ thống đường sắt đã được nối liền Bắc Nam. Tiến trình rút ngắn lịch trình chạy tàu đã đạt được những thành tựu rất đáng khích lệ: Từ lịch trình Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh là 48 giờ nay đã rút xuống còn 29 giờ.

+ Về giao thông đường biển:

Tiếp thu quan điểm đổi mới của Đảng, ngành đường biển đã đẩy mạnh quá trình đổi mới, trước hết là đổi mới tư duy kinh tế và cơ cấu tổ chức. Từ 1975 đến 1990 cơ cấu tổ chức của ngành vẫn là Tổng cục, Liên hiệp hàng hải Việt Nam trực thuộc Bộ GTVT. Các đơn vị sản xuất kinh doanh trong liên hiệp và các xí nghiệp thành viên do Liên hiệp hàng hải quản lý, điều hành theo kế hoạch của Bộ GTVT. Liên hiệp Hàng Hải được Bộ uỷ quyền tham mưu giúp Bộ thực hiện một số nhiệm vụ quản lý chuyên ngành trong cả nước.

Để khắc phục những tồn tại, yếu kém về phát triển kinh tế biển mà Bộ chính trị đã chỉ ra, ngành hàng hải đã đề ra kế hoạch thực hiện với các biện pháp đồng bộ để xây dựng, phát triển hệ thống cảng, đội tàu, dịch vụ hàng hải, tổ chức một cách hợp lý việc quản lý các cảng biển, phân biệt rõ giữa quản lý về mặt nhà nước với hoạt động kinh doanh của các hãng vận tải biển, phát triển các đội tàu viễn dương và cận hải. Năm 1995 chính phủ đã có quyết định 91/chính phủ thành lập Tổng công ty hàng hải Việt Nam là một trong 18 Tổng công ty mạnh của nhà nước. Tổng công ty hàng hải quản lý các doanh nghiệp vận tải biển là: Vosco, Vitranchart, Vinaship, Falcon, Công ty CP Hàng hải

Đông Đô, Công ty vận tải Thuỷ Bắc và Tổng công ty Hàng hải còn quản lý một số cảng chính như Hải Phòng, Sài Gòn, Đà Nẵng, Cần Thơ. Còn lại các cảng khác và các đơn vị sự nghiệp, doanh nghiệp công ích do Cục hàng hải quản lý.

Hoạt động vận tải đường thuỷ đã từ chỗ là con số không đã có sự phát triển vượt bậc với sự ra đời và phát triển của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, của hàng loạt các xí nghiệp vận tải biển có tên tuổi và thương hiệu mạnh như Vosco, Vitranchart...

+ Về giao thông vận tải đường sông:

Cùng với sự đổi mới của cả nước và toàn ngành GTVT, ngành đường sông cũng có sự chuyển biến rõ rệt trong tiến trình phát triển của mình. Đứng trước sự thay đổi to lớn của nền kinh tế vốn từ cơ chế quan liêu bao cấp chuyển sang nền kinh tế hàng hoá nhiều thành phần, sản xuất kinh doanh theo cơ chế thị trường. Về tổ chức của ngành đã tiến hành sắp xếp lại như sau:

Thành lập Cục đường sông trực thuộc Bộ GTVT, Cục có nhiệm vụ thay mặt Bộ để quản lý về nhà nước chuyên ngành đường sông. Dưới Cục là các trạm hoa tiêu, kho quản lý đường sông cảng, các đơn vị sự nghiệp, công ích.

Phía Bắc, Bộ đã thành lập một Tổng công ty vận tải đường sông và phía Nam một Tổng công ty vận tải đường sông trực thuộc Bộ GTVT cũng đã được thành lập. Dưới các Tổng công ty là các CTCP vận tải đường sông chuyên về sản xuất kinh doanh vận tải đường sông cảng và sửa chữa, đóng mới các phương tiện thuỷ nội địa. Tổng công ty đường sông phía Bắc có 7 đơn vị vận tải sông, 5 cảng sông. Tổng công ty đường sông phía Nam có 9 đơn vị và 3 công ty liên doanh với nước ngoài.

### **2.1.2. Đặc điểm của các DNNN trong ngành GTVT Việt Nam ảnh hưởng đến cổ phần hoá và sau cổ phần hoá**

Các DNNN trong ngành giao thông vận tải một mặt có những đặc điểm chung của các DNNN trong nền kinh tế, mặt khác nó có những đặc điểm riêng

do tính chất hoạt động kinh doanh của ngành chi phối. Những đặc điểm riêng đó sẽ tác động đến các doanh nghiệp cả trong và sau cổ phần hoá.

*\*Những đặc điểm chung của các DNNN được thể hiện trong các DNNN ngành giao thông vận tải.*

Phần lớn các đặc điểm đó được thể hiện ở những nội dung về tổ chức và quản lý của các DNNN. Vì vậy, các DNNN trong ngành giao thông vận tải bên cạnh những sự cần thiết khách quan phải duy trì, còn có những khiếm khuyết từ mô hình kinh tế nhà nước như: tổ chức sản xuất kinh doanh không hiệu quả, tính chủ động trong kinh doanh kém, quản lý còn gây nhiều lãng phí, tệ nạn tham nhũng.... Đó cũng là những lý do dẫn đến cần thiết phải cổ phần hoá các DNNN của ngành.

*\*Những đặc điểm riêng của các DNNN ngành giao thông vận tải.*

Phần lớn các đặc điểm này thể hiện ở tính hấp dẫn của các doanh nghiệp khi tiến hành cổ phần hoá. Đó là:

- Tính đa dạng trong các hoạt động của ngành giao thông vận tải. Tương ứng với mỗi hoạt động đó, mức độ sinh lợi có khác nhau. Ngoài ra, trạng thái cụ thể của từng doanh nghiệp ngành giao thông vận tải (được xem xét như những điều kiện kinh tế xã hội của các doanh nghiệp này) như làm ăn có lãi hay không có lãi, trạng thái tiền vốn, máy móc thiết bị cũng là những nhân tố tác động trực tiếp đến quá trình cổ phần hoá và sau cổ phần hoá các DNNN trong ngành giao thông vận tải.

Về tính đa dạng trong các hoạt động của ngành giao thông vận tải: Ngành giao thông vận tải có rất nhiều loại hình vận tải. Đó là: Vận tải đường thuỷ, vận tải đường bộ, vận tải đường sắt và vận tải hàng không.

Trong mỗi loại hình vận tải lại chia thành các loại hình cụ thể, như vận tải thuỷ có vận tải sông và vận tải biển, trong vận tải biển lại có vận tải viễn dương và vận tải biển trong nước... Đối với vận tải bộ có vận tải nội tỉnh, vận tải liên tỉnh và vận tải liên vận quốc tế.

Đối với mỗi loại hình vận tải chia theo đối tượng vận tải có vận tải hành khách và vận tải hàng hoá. Bên cạnh các hoạt động mang tính vận tải là các hoạt động phục vụ và hỗ trợ. Đó là các hoạt động xây dựng các cơ sở vật chất cho ngành như các công ty xây dựng và bảo dưỡng đường bộ, các liên hiệp xây dựng và bảo dưỡng đường sắt. Các doanh nghiệp phục vụ như cụm cảng đối với hàng không và vận tải thủy, các bến xe, nhà ga đối với vận tải bộ và vận tải đường sắt... Trong mỗi loại hình vận tải, bên cạnh các nhân tố nội tại của đặc điểm ngành còn có những nhân tố ngoại cảnh. Những nhân tố này cũng tác động đến hoạt động vận tải và theo đó cũng tác động trực tiếp đến quá trình cổ phần hoá và sau cổ phần hoá các DNNN của ngành.

Tính đến 31/12/2005 cả nước có 3.204 doanh nghiệp hoạt động chuyên ngành GTVT trong tổng số 62.908 doanh nghiệp, chiếm 5,1%, trong đó vận tải bộ có 1.755 doanh nghiệp chiếm 54,78% các doanh nghiệp GTVT, vận tải thủy có 438 doanh nghiệp chiếm 13,67%, vận tải hàng không có 4, các hoạt động phụ trợ cho vận tải 1.007 doanh nghiệp chiếm 31,14% [ 10, 89-90]. Xét theo loại hình doanh nghiệp có các DNNN, doanh nghiệp ngoài nhà nước (tư nhân, công ty cổ phần, các hợp tác xã vận tải...). Những thành tựu của ngành GTVT trong những năm đổi mới có sự đóng góp to lớn và trực tiếp của các doanh nghiệp trong ngành, trước hết là các DNNN. Tuy nhiên, do thành lập tràn lan, do tác động của cơ chế thị trường nhiều doanh nghiệp trong ngành GTVT hoạt động không hiệu quả, kể cả các doanh nghiệp nhà nước.

Xét về DNNN: Các DNNN trong ngành giao thông vận tải Việt Nam có quá trình hình thành và phát triển chung cùng với ngành giao thông vận tải cả nước. Những năm trước đây, ngành giao thông vận tải có hệ thống DNNN khá hùng hậu, do ngành giao thông vận tải quản lý.

Ở cấp địa phương có các công ty vận tải đường bộ, đường sông, các công ty bảo dưỡng đường bộ, các công ty cơ khí vận tải (công ty trung tu ô tô, công ty sản xuất phụ tùng...). Trong những năm đổi mới một số doanh nghiệp của các địa phương đã được cổ phần hoá. Tuy nhiên, hiện nay các doanh nghiệp



nhà nước của ngành vẫn còn số lượng khá lớn. Ví dụ: Hà Nội còn 86 DNNN, Thành phố Hồ Chí Minh có 73 DNNN, các tỉnh miền Trung và các tỉnh còn lại có 123 DNNN.

Đối với Trung ương, tính đến tháng 12 năm 2005, tổng số doanh nghiệp thuộc Bộ Giao thông vận tải là 538, trong đó có 267 doanh nghiệp cổ phần, 135 doanh nghiệp độc lập, 84 doanh nghiệp hạch toán phụ thuộc, 52 doanh nghiệp công ích. Cụ thể:

Có 4 Tổng công ty 91 với 202 doanh nghiệp, trong đó 97 doanh nghiệp cổ phần, 55 doanh nghiệp độc lập, 30 doanh nghiệp hạch toán phụ thuộc Tổng công ty, 20 doanh nghiệp công ích, riêng Tổng công ty Công nghiệp tàu thủy Việt Nam nay là Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam (VINASHIN).

Có 12 Tổng công ty 90 với 237 doanh nghiệp, trong đó 127 doanh nghiệp cổ phần, 56 doanh nghiệp độc lập, 54 doanh nghiệp hạch toán phụ thuộc Tổng công ty.

Doanh nghiệp trực thuộc Bộ, các Cục chuyên ngành và các trường là 99 doanh nghiệp, trong đó có 43 doanh nghiệp cổ phần, 24 doanh nghiệp độc lập, 32 doanh nghiệp công ích.

Các DNNN trong ngành GTVT hoạt động chủ yếu trong các lĩnh vực như: Các hoạt động vận tải, bao gồm vận tải thủy (đường biển, đường sông), vận tải đường bộ, đường sắt; Xây dựng nhà máy và các công trình cơ bản của ngành; Đóng tàu sông, biển; Các dịch vụ như tư vấn về công trình và tài chính, nghiên cứu và phát triển công nghệ, tuyển dụng và xuất khẩu lao động, du lịch... Trong các hoạt động trên, các hoạt động về xây dựng nhà máy và các công trình giao thông có tới 139 doanh nghiệp, chiếm 55,16% các DNNN của ngành; các doanh nghiệp làm chức năng vận tải có 34 doanh nghiệp, chiếm 13,49%.

Như vậy, các DNNN của ngành GTVT hoạt động ở hầu hết trong các lĩnh vực hoạt động của ngành. Tình trạng trên một mặt cho thấy tính đa dạng

trong hoạt động của các DNNN trong ngành; mặt khác cũng cho thấy tính đặc thù của các DNNN theo các vai trò vốn có của nó (với tư cách là doanh nghiệp hoạt động trong các lĩnh vực then chốt, có vai trò chi phối đến nền kinh tế), biểu hiện không đậm nét. Nó vừa làm rõ thêm tính tất yếu khách quan cần phải cổ phần hoá DNNN, vừa tạo nên tính đa dạng trong cổ phần hoá và những vấn đề nảy sinh sau cổ phần hoá các DNNN của ngành.

- Tình trạng các DNNN của ngành trước khi cổ phần hoá nhìn chung chưa tương xứng với đầu tư của ngành. Báo cáo về tình hình tài chính của các DNNN cho thấy: Bình quân vốn kinh doanh của mỗi DNNN là 16 tỷ đồng. Doanh thu từ hoạt động sản xuất kinh doanh của 252 DNNN tăng lên qua các năm (năm 1997 đạt 8.567 tỷ đồng, bình quân mỗi doanh nghiệp đạt 34 tỷ đồng. năm 2000 đạt 13.114 tỷ đồng, bình quân 52 tỷ đồng). Tuy nhiên, lãi trước thuế và sau thuế đạt thấp (năm 1997 đạt 186 tỷ lãi trước thuế, bình quân 738 triệu/doanh nghiệp; 114 tỷ lãi sau thuế, bình quân 452 triệu; năm 2000 đạt 201 tỷ lãi trước thuế, 798 triệu/doanh nghiệp, 144 triệu lãi sau thuế, bình quân 571 triệu). Tuy nhiên, các DNNN đang ở trong tình trạng xấu. Đó là tình trạng nợ đã vượt quá số tài sản hiện có của doanh nghiệp. Từ báo cáo của các DNNN năm 2001, tài sản ròng của các doanh nghiệp âm 1.208 tỷ đồng, bình quân 4,8 tỷ đồng/doanh nghiệp. Trong số khoản nợ của doanh nghiệp, các khoản nợ ngân hàng chiếm khoảng 1/2 và tăng 2 lần từ năm 1997 đến năm 2000.

- Hầu hết các doanh nghiệp thi công giao thông vận tải đều có tình hình tài chính xấu, nợ lớn. Đánh giá về những vướng mắc trong quá trình CPH năm 2007, báo ViệtNamNet (13/12/2007) đưa tin “các TCT xây dựng công trình giao thông thuộc Bộ Giao thông vận tải là nhóm doanh nghiệp có số nợ quá hạn lớn nhất, kéo dài nhất và nan giải đối với các ngân hàng thương mại nhà nước, như: Ngân hàng Công thương Việt Nam, Ngân hàng Đầu tư và Phát triển Việt Nam...Số nợ của các TCT này ước tính hiện nay lên tới trên 12.300

tỷ đồng, chủ yếu là nợ xấu, đã được các ngân hàng thương mại xử lý dự phòng rủi ro đưa ra theo dõi ngoại bảng.

- Ngành GTVT là ngành có nhiều doanh nghiệp cung cấp dịch vụ và sản phẩm công ích (hiện nay có trên 50 doanh nghiệp), hoặc có tính phục vụ xã hội như: đảm bảo hàng hải, quản lý cảng biển, cảng hàng không, quản lý các đoạn đường sắt, đường bộ, quản lý bay, thông tin tín hiệu đường sắt, đường biển, đường sông...

- Đây cũng là thực tế để thấy rõ sự cần thiết phải cổ phần hoá các DNNN và cũng đặt ra những vấn đề phức tạp khi thực hiện cổ phần hoá và xử lý các vấn đề hậu cổ phần hoá.

### **2.1.3. Đánh giá chung về ảnh hưởng của ngành giao thông vận tải và các DNNN trong ngành giao thông vận tải đến cổ phần hoá và sau cổ phần hoá**

Qua nghiên cứu các đặc điểm của ngành giao thông vận tải và các DNNN trong ngành có thể rút ra một số nhận xét về sự ảnh hưởng của chúng đến cổ phần hoá và hậu cổ phần hoá các DNNN của ngành như sau:

+ *Thứ nhất*, đặc điểm về lịch sử hình thành, nhất là những đóng góp của các DNNN, của các thế hệ cán bộ công nhân của Ngành đòi hỏi mọi sự thay đổi về tổ chức và quản lý một mặt cần nâng cao vai trò chức năng của ngành trong sự nghiệp xây dựng và bảo vệ đất nước, nâng cao hiệu quả hoạt động của ngành; mặt khác cần phải tôn trọng các yếu tố lịch sử, trước hết là đội ngũ cán bộ công chức đã gắn bó với ngành trong những năm bảo vệ tổ quốc, xây dựng đất nước trong những năm của cơ chế kế hoạch hoá tập trung, với đời sống hết sức gian khổ. Cổ phần hoá cần lưu ý tới lợi ích của đội ngũ này. Sự lưu ý không chỉ trong các phương án cổ phần hoá, mà còn ở những giải pháp đảm bảo lợi ích của họ sau cổ phần hoá.

+ *Thứ hai*, giao thông vận tải với hệ thống ngành với nhiều chức năng hoạt động trong nhiều lĩnh vực, trong đó có những lĩnh vực then chốt của nền kinh tế quốc dân. Vì vậy, cần lựa chọn các DNNN ở những ngành, những lĩnh

vực cần thiết phải cổ phần hoá. Cần có những phương án cổ phần hoá... để Nhà nước vẫn nắm được vai trò điều phối trong quản lý ngành, nhưng hiệu quả hoạt động của các DNNN vẫn không ngừng được tăng lên.

+ *Thứ ba*, các DNNN trong ngành có số lượng lớn, bao gồm nhiều ngành với những tính chất hoạt động khác nhau. Có những DNNN có tính chất hoạt động kinh doanh cao, khả năng tạo lợi nhuận lớn, sức hấp dẫn của cổ phần hoá cao. Cũng có những doanh nghiệp hoạt động với tính chất phục vụ biểu hiện đậm nét, khả năng tạo lợi nhuận thấp, sức hấp dẫn của cổ phần hoá kém. Cũng có những doanh nghiệp có quá trình tổ chức và quản lý tốt, tình trạng tài chính của doanh nghiệp tốt. Nhưng cũng có doanh nghiệp tổ chức và quản lý không tốt, tình trạng tài chính không tốt.

Thực trạng trên cũng đặt ra sức hấp dẫn và những vấn đề xử lý trong và sau cổ phần hoá khác nhau. Vì vậy, cần có sự phân định trạng thái của các doanh nghiệp theo sức hấp dẫn của cổ phần hoá, để có các phương án khác nhau khi cổ phần hoá và giải quyết các vấn đề sau cổ phần hoá một cách phù hợp.

+ *Thứ tư*, trong hệ thống các DNNN của ngành giao thông vận tải có những doanh nghiệp có quy mô rất lớn, có nhiều đơn vị thành viên, có khối lượng cán bộ, công nhân lớn như các Tổng công ty 91 (Tổng công ty Hàng Hải, Tổng công ty công nghiệp tàu thuỷ, Tổng công ty đường sắt Việt Nam), các Tổng công ty 90. Nhưng cũng có các DNNN có quy mô nhỏ hơn, như một số công ty nhỏ trực thuộc Bộ. Vì vậy, với các Tổng công ty lớn cần tiến hành cổ phần hoá ở từng đơn vị thành viên... rút kinh nghiệm để mở rộng.

## **2.2. THỰC TRẠNG CÁC DOANH NGHIỆP NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI VIỆT NAM TRONG VÀ SAU CỔ PHẦN HOÁ DOANH NGHIỆP NHÀ NƯỚC**

### **2.2.1. Khái quát tình hình cổ phần hoá các DNNN và các DNNN trong ngành giao thông vận tải ở Việt Nam những năm qua**

#### **2.2.1.1. Khái quát tình hình cổ phần hoá các DNNN ở Việt Nam**

Cổ phần hoá các DNNN là một trong những nội dung quan trọng của đổi

mới doanh nghiệp nhà nước ở Việt-Nam và là chủ trương lớn của Đảng và nhà nước, được tiến hành thí điểm năm 1992 và được thực hiện mở rộng từ năm 1996, triển khai mạnh từ năm 1998 và đẩy nhanh hơn vào năm 2003 có bước phát triển mạnh vào năm 2004 và đẩy nhanh hơn vào năm 2005 và những năm tiếp theo.

Theo báo cáo của Chính phủ về tình hình thực hiện cổ phần hoá DNNN tại phiên họp thứ 43 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội ngày 21/9/ 2006 và báo cáo của Chính phủ trình Quốc hội trong phiên họp toàn thể ngày 16/10/ 2006 về kết quả và phương hướng nhiệm vụ, giải pháp cổ phần hoá DNNN 5 năm 2006- 2010 đã chỉ rõ: Tính đến 31 tháng 12 năm 2005 cả nước đã CPH được 2.935 DNNN. Trong đó, doanh nghiệp thuộc các ngành công nghiệp, giao thông, xây dựng chiếm 66%; ngành thương mại, dịch vụ chiếm 27,6%; ngành nông, lâm, ngư nghiệp chiếm 6,4%. Nếu phân theo chủ sở hữu, doanh nghiệp thuộc các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chiếm 61,7%; thuộc các Bộ, ngành chiếm 29%; thuộc các tổng công ty 91 chiếm 9,3%. Phân theo quy mô vốn, doanh nghiệp có vốn nhà nước dưới 5 tỷ đồng chiếm 54%, từ 5- 10 tỷ đồng chiếm 23%; trên 10 tỷ chiếm 23% [59, tr 2]. Riêng giai đoạn ( 2001-2005), cả nước đã cổ phần hoá được 2.347 doanh nghiệp .

Xét theo quá trình của cổ phần hoá: Cổ phần hoá các DNNN được phân thành 3 giai đoạn. Giai đoạn thí điểm cổ phần hoá (5/1992 - 4/1996), giai đoạn này được đánh dấu bằng Quyết định 202/CT ngày 8/6/1992 của Hội đồng Bộ trưởng về thí điểm chuyển 7 DNNN thành công ty cổ phần. Đó là Nhà máy Xà phòng Việt Nam (Bộ công nghiệp), Nhà máy diêm Thống nhất (Bộ công nghiệp), Xí nghiệp nguyên vật liệu chế biến thức ăn gia súc Hà Nội (Bộ công nghiệp), Xí nghiệp gỗ lạng Long Bình (Bộ Nông nghiệp), Công ty vật tư tổng hợp Hải Hưng (Bộ Thương mại), Xí nghiệp dệt da may Legamex (Thành phố Hồ Chí Minh), Xí nghiệp sản xuất bao bì Hà Nội (thành phố Hà Nội). Tính đến tháng 5/1996, sau 5 năm thí điểm chỉ có 5 DNNN được cổ phần hoá, nhưng đó không phải là 7 DNNN đã được chọn thí điểm.

Giai đoạn mở rộng cổ phần hoá (5/1996 - 6/1998): sau thí điểm cổ phần hoá DNNN, Chính phủ đã ban hành Nghị định 28/CP ngày 7/5/1996 để tiến hành cổ phần hoá các DNNN một cách mở rộng. Giai đoạn này được kết thúc khi Chính phủ ban hành Nghị định 44/1998/NĐ-CP. Tính từ khi mở rộng cổ phần hoá đến khi ban hành NĐ 44, cả nước đã cổ phần hoá 25 DNNN theo kế hoạch kết quả trên không đạt.

Giai đoạn thúc đẩy nhanh cổ phần hoá (từ 6/1998 - nay): Giai đoạn này được đánh dấu bằng việc ban hành Nghị định 44/1998/NĐ - CP, và ngày 16/11/2004 chính phủ ban hành Nghị định 187/2004/NĐ- CP về chuyển đổi công ty Nhà nước thành CTCP, có hiệu lực thi hành từ ngày 10/12/2005 đã có tác động tốt thúc đẩy tiến trình CPH DNNN.. Tính đến hết tháng 12 năm 2004, sau 8 năm cả nước đã cổ phần hoá được gần 2.900 DNNN, gấp 96,7 lần các DNNN của 2 giai đoạn trước được cổ phần hoá trước đó, bình quân mỗi năm cổ phần hoá được 362 doanh nghiệp, riêng năm 2004 cổ phần hoá 753 doanh nghiệp và năm 2005 cổ phần hoá được 693 doanh nghiệp. Theo số liệu của Vietnamnet, ngày 7/10/2006 đăng trong bài “Chính sách mới về Cổ phần hoá” thì tính đến 30/06/2006 cả nước đã CPH được 3.365 doanh nghiệp, bộ phận doanh nghiệp.

**Biểu 2.1. Số lượng DNNN đã CPH- tính đến 31/06/2006**

STT	Năm	Số lượng DNNN được CPH	Ghi chú
1	Từ 1992 đến 1998	123	
2	1999	235	
3	2000	212	
4	2001	205	
5	2002	164	
6	2003	532	
7	2004	753	
8	2005	693	
9	2006	430	(6 tháng đầu năm)

<b>10</b>	<b>Tổng cộng đến 31/6/2006</b>	<b>3.365</b>	
-----------	--------------------------------	--------------	--

*Nguồn: Ban Chỉ đạo Đổi mới và Phát triển doanh nghiệp TW, tháng 2/2005 và Vietnamnet, ngày 07/10/2006*

Xét theo ngành kinh tế: Các ngành công nghiệp, xây dựng và giao thông vận tải cổ phần hoá được 1.469 doanh nghiệp, chiếm 65,5% các DNNN được cổ phần hoá; ngành dịch vụ cổ phần hoá 643 doanh nghiệp, chiếm 28,7%; các ngành nông nghiệp cổ phần hoá 130 doanh nghiệp, chiếm 5,8%.

Xét theo cơ quan chủ quản: Các tỉnh và thành phố trực thuộc Trung ương cổ phần hoá được 1.473 doanh nghiệp, chiếm 65,7% các DNNN được cổ phần hoá; các bộ cổ phần hoá được 578 doanh nghiệp, chiếm 25,8%; các tổng công ty 91 cổ phần hoá 191 đơn vị thành viên, chiếm 8,5%.

Những bộ và địa phương có nhiều DNNN cổ phần hoá là Thành phố Hồ Chí Minh có 182 doanh nghiệp, chiếm 8,12%, Bộ Xây dựng có 163 doanh nghiệp, chiếm 7,27%, Hà Nội có 157 doanh nghiệp, chiếm 7,0%. Nhiều cơ quan chủ quản có những cố gắng trong triển khai các chủ trương cổ phần hoá DNNN và ban hành các văn bản triển khai đề án sắp xếp, đổi mới các DNNN như: Bộ Xây dựng, Bộ Công nghiệp, Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn, Tổng Công ty Bưu chính Viễn thông, Tổng Công ty Dệt may Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, An Giang, Hải Dương...

Tuy nhiên, xét tổng thể, việc thực hiện cổ phần hoá các DNNN mới đạt 79% kế hoạch. Tiến độ cổ phần hoá ở một số bộ, địa phương, tổng công ty còn rất chậm trễ như: Bộ Văn hoá và Thông tin đạt 15% kế hoạch, Bộ Khoa học và Công nghệ đạt 25%, Bộ thuỷ sản đạt 38%, Tổng Công ty Hàng không đạt 22%, Tổng Công ty Dầu khí đạt 25%, tỉnh Kiên Giang đạt 20%, tỉnh Hưng Yên đạt 29%, tỉnh Đồng Nai đạt 32%.

Xét theo quy mô: So với hệ thống các DNNN, các DNNN đã được cổ phần hoá đại bộ phận là các doanh nghiệp quy mô vừa và nhỏ. Trong số gần 3.000 doanh nghiệp và bộ phận doanh nghiệp được cổ phần hoá, 1.327 doanh

ng nghiệp có vốn dưới 5 tỷ đồng, chiếm 41,46%; từ 5-10 tỷ đồng chiếm 23,0%. Phần lớn các doanh nghiệp nhà nước được cổ phần hoá tập trung trong các ngành thi công, xây lắp, công nghiệp sản xuất hàng tiêu dùng, thương mại và dịch vụ do địa phương quản lý. Chỉ có 415 doanh nghiệp được cổ phần hoá có số vốn trên 10 tỷ đồng, chiếm 18,5% DNNN và bộ phận DNNN chuyển thành công ty cổ phần.

Tiến trình cổ phần hóa doanh nghiệp nhà nước đến nay đã bước sang năm thứ 15, tuy nhiên, cơ cấu sở hữu vốn trong các DNNN sau cổ phần hoá vẫn không thay đổi bao nhiêu. Tổng số vốn của các DNNN đã cổ phần hoá là trên 20.000 nghìn tỷ đồng, chỉ chiếm 12% tổng vốn của các DNNN trước khi cổ phần hoá. Tính bình quân chung, trong tổng số vốn các DNNN đã cổ phần hoá Nhà nước nắm giữ 46,5%, cán bộ công nhân viên trong doanh nghiệp nắm giữ 38,1%, các nhà đầu tư bên ngoài doanh nghiệp 15,4%. Có 661 doanh nghiệp cổ phần hoá, nhà nước nắm cổ phần chi phối với tỷ lệ từ 50% trở lên, bằng 29,5% tổng số DNNN đã cổ phần hoá.

Trong quá trình tiến hành cổ phần hoá thời gian vừa qua, nhà nước luôn giữ một tỷ lệ cổ phần cao trong các doanh nghiệp cổ phần hóa (trung bình khoảng 30% trong giai đoạn 1998-2002). Đặc biệt, từ năm 2002, tỷ lệ cổ phần hóa nhà nước trong các doanh nghiệp cổ phần hóa có chiều hướng tăng lên. Năm 2003, nhà nước nắm giữ 55,4% tổng cổ phần phát hành bởi các doanh nghiệp cổ phần hóa và tỷ lệ này vẫn duy trì ở mức cao trong năm 2004 (50%) [60- 163]. Việc nhà nước duy trì tỷ lệ cổ phần đa số vô hình trung đã tạo ra một số khó khăn trong việc điều hành công ty của các doanh nghiệp cổ phần hóa, đồng thời làm nảy sinh một số vấn đề pháp lý mới. Cụ thể là: cổ phần hóa vẫn chưa tạo ra được sự rạch ròi giữa quyền quản lý nhà nước và quyền chủ sở hữu, vì nhà nước vừa là người ban hành các quy định, vừa là cổ đông lớn. Khi sở hữu đa số cổ phần, những người đại diện vốn nhà nước tại doanh nghiệp có quyền phủ quyết các quyết định quản lý và đầu tư quan trọng, và điều này có thể dẫn đến trường hợp can thiệp một cách duy ý chí vào hoạt động điều hành



của doanh nghiệp. Ở tầm vĩ mô, việc nhà nước đóng vai trò kép - vừa là người chủ sở hữu các doanh nghiệp nhà nước và các doanh nghiệp cổ phần hóa, vừa là cơ quan hành pháp tối cao - tạo ra khả năng một số cơ quan của nhà nước bị thao túng.

Một vấn đề khác là khả năng và nguồn lực của cơ quan quản lý vốn nhà nước rất hạn chế trong khi cơ quan này phải giám sát cùng lúc rất nhiều doanh nghiệp cổ phần hoá. Hệ quả là cho dù trở thành cổ đông lớn trong nhiều doanh nghiệp thì nhà nước cũng không thể sử dụng quyền điều hành và giám sát một cách đúng đắn. Điều này, cùng với việc người lao động thường chỉ có tiếng nói yếu ớt, dẫn đến tình trạng Ban Giám đốc không bị giám sát và trong nhiều trường hợp có thể tự do làm theo ý mình, vì vậy rất dễ xảy ra tình trạng lạm dụng quyền của tập thể để phục vụ lợi ích cá nhân.

Theo báo cáo gần đây của Ban chỉ đạo đổi mới và Phát triển Doanh nghiệp, hiện nay có khoảng 30% doanh nghiệp cổ phần hóa có tỷ lệ vốn nhà nước chiếm trên 50%. Có thể đưa ra một vài ví dụ điển hình như : Phương án CPH TCty Bia- Rượu- Nước giải khát Sài Gòn được Bộ Công nghiệp trình Chính phủ phê duyệt với vốn điều lệ là 5.500 tỷ đồng thì phần vốn Nhà nước nắm tới 80% là quá lớn và không cần thiết, còn phần vốn bán cho CBNV và ra ngoài chỉ có 20%. Hay gần đây, theo hồ sơ bán đấu giá cổ phần lần đầu của Cty thủy điện Thác Mơ thuộc Tập đoàn Điện lực Việt nam ngày 29/03/2007 có vốn điều lệ 700 tỷ đồng thì phần vốn Nhà nước nắm giữ cũng tới 79,73%, bán ra bên ngoài 20%, còn phần bán ưu đãi cho người lao động chỉ có 0,27%. Tỷ lệ này đang kìm hãm đà phát triển của nhiều doanh nghiệp nhà nước sau cổ phần hoá.

Cần nhận thức rằng, sở hữu nhà nước thấp hơn 51% không có nghĩa nhà nước mất quyền kiểm soát doanh nghiệp, bởi nếu vẫn nắm vai trò cổ đông chi phối thì vẫn kiểm soát được. Do đó, vấn đề đặt ra ở đây là chúng ta có thực sự cần thiết để một doanh nghiệp nào đó có hơn 51% vốn thuộc sở hữu của nhà

nước hay không. Và ngay cả trong trường hợp, việc chiếm giữ đa số đó là cần thiết, chúng ta cũng cần một lộ trình rõ ràng hơn về cơ cấu vốn nhà nước trong các doanh nghiệp cổ phần hóa. Cần nhận thức được rằng, với việc nhà nước vẫn giữ tỷ lệ 51% hoặc hơn nữa ở doanh nghiệp sau khi đã cổ phần hóa, việc đưa công nghệ và kỹ năng quản lý điều hành hiện đại, đặc biệt là quản trị rủi ro vào những doanh nghiệp này sẽ có khả năng gặp nhiều khó khăn hơn trong khi quá trình hội nhập nền kinh tế quốc tế đang diễn ra ngày một nhanh ở hầu hết các ngành kinh tế quốc dân.

Mặt khác, các nhà đầu tư bao giờ cũng có tâm lý muốn nắm giữ nhiều hơn ở những doanh nghiệp hoạt động tốt, và đó là nguyện vọng chính đáng. Như vậy tình trạng tỷ lệ sở hữu của nhà nước cao không thể kéo dài mãi được. Hơn nữa, nguyện vọng chính đáng này của các nhà đầu tư cũng tạo tiền đề cho việc đẩy mạnh xã hội hoá đầu tư và huy động mọi nguồn lực để phát triển thị trường vốn của đất nước.

Một đặc điểm nổi bật nữa của cổ phần hóa ở Việt Nam là có tính khép kín và nội bộ cao. Lý do chủ yếu của hiện tượng này có thể là do ở đây có sự bất cân xứng thông tin đáng kể giữa những nhà đầu tư bên trong và bên ngoài doanh nghiệp về giá trị thực và giá trị tương lai của doanh nghiệp sẽ được cổ phần hoá. Khi thông tin không minh bạch hoặc không đầy đủ, đồng thời quyền lợi của các nhà đầu tư thiểu số không được bảo vệ một cách thích đáng thì hệ quả là đa số các nhà đầu tư bên ngoài sẽ không chấp nhận rủi ro và không mua cổ phiếu của doanh nghiệp. Kết quả là trong nhiều trường hợp, cổ phiếu tập trung vào tay ban Giám đốc, họ hàng và người quen của họ, tức là những người có thông tin nội bộ. Ngoài ra, việc khống chế tỷ lệ cổ phần bán cho các nhà đầu tư nước ngoài càng làm cho cổ phần hoá nội bộ trở nên phổ biến hơn. Điều này giải thích tại sao ban Giám đốc của nhiều doanh nghiệp nhà nước không muốn tiết lộ thông tin chân thực về doanh nghiệp của mình.

Mặt khác, hiện đang có một rào cản rất lớn đối với các nhà đầu tư chiến

lược, là không phải doanh nghiệp nào cũng muốn có nhà đầu tư chiến lược tham gia. Bởi vì một khi nhà đầu tư chiến lược tham gia và có tiếng nói trong các quyết định của doanh nghiệp thì quyền lực của những người điều hành hiện tại bị giảm đi rất nhiều và khả năng bị sa thải vì năng lực không đáp ứng được yêu cầu công việc là điều khó tránh khỏi.

Do đó, có thể nói, chính cổ phần hóa nội bộ là nguyên nhân của sự thất bại trong việc thu hút lượng vốn vô cùng lớn từ nguồn tiết kiệm trong nước. Thêm vào đó, không có sự tham gia hiệu quả của các chủ sở hữu ở bên ngoài (đặc biệt là các cá nhân và tổ chức nước ngoài), chất lượng quản trị doanh nghiệp hậu cổ phần hóa sẽ rất khó được cải thiện. Đáng chú ý, một cuộc điều tra 261 doanh nghiệp cổ phần hóa do Viện nghiên cứu Quản lý Kinh tế Trung ương (CIEM) thực hiện vào năm 2002 cho thấy, ban Giám đốc cũ được duy trì trong gần 90% doanh nghiệp nhà nước trong thời gian cổ phần hóa, và trong hơn 80% doanh nghiệp nhà nước sau khi cổ phần hóa [60-168].

Năm 2004, theo tinh thần Nghị quyết Hội nghị lần thứ chín Ban chấp hành Trung ương Đảng khoá IX, diện các DNNN được mở rộng. Nghị định 187/2004/NĐ-CP của Chính phủ về chuyển đổi công ty Nhà nước thành CTCP, có hiệu lực từ ngày 10/12/2004 đã có tác động tốt thúc đẩy tiến trình CPH DNNN. Một số tổng công ty nhà nước và DNNN có quy mô lớn như Ngân hàng Ngoại thương Việt Nam, Ngân hàng Phát triển nhà Đồng bằng sông Cửu Long, Tổng Công ty Điện tử và Tin học, Tổng Công ty Xuất nhập khẩu và Xây dựng Việt Nam, Tổng Công ty Thương mại và Xây dựng sẽ trong diện thí điểm cổ phần hoá. Tuy nhiên, trên thực tế việc triển khai nhiệm vụ này gặp rất nhiều khó khăn, vì vướng về cơ chế chính sách. Vì vậy, đến tháng 3/2006 nhiệm vụ này mới dừng lại ở mức độ xây dựng các đề án triển khai cổ phần hoá để trình các cơ quan có thẩm quyền quyết định.

Xét theo quá trình của cổ phần hoá các DNNN: tiến độ cổ phần hoá từ triển khai thí điểm sang triển khai đại trà; từ việc thực hiện chậm chạp ở 5 năm

đầu mỗi năm thực hiện vài trăm doanh nghiệp và được đẩy mạnh trong những năm gần đây.

Sau hơn 15 năm tiến hành cổ phần hoá, qua phân tích ở những mức độ khác nhau có thể nhận thấy:

**\* *Kết quả thực hiện những mục tiêu cơ bản của CPH DNNN, cụ thể là:***

- Số lượng doanh nghiệp CPH tăng mạnh, chiếm khoảng 24% tổng số DN khi chưa tiến hành sắp xếp lại: tính đến 31/6/2006 cả nước đã CPH được 3.365 doanh nghiệp, bộ phận doanh nghiệp, trong đó chỉ tính riêng năm 2005 thực hiện cơ chế CPH theo Nghị định 187/2004/NĐ-CP đã có 967 đơn vị được phê duyệt phương án CPH.

- Về mục tiêu huy động vốn phát triển sản xuất kinh doanh.: Qua việc thực hiện cổ phần hoá, không những vốn của Nhà nước tại doanh nghiệp được đánh giá lại chính xác hơn và Nhà nước thu về được một phần vốn để thực hiện những mục tiêu đầu tư khác, mà quan trọng hơn là huy động thêm được vốn của người lao động trong doanh nghiệp, các thể nhân và pháp nhân ngoài doanh nghiệp để đầu tư nhằm đổi mới công nghệ, mở rộng sản xuất kinh doanh. Thông qua CPH đã huy động được trên 22.000 tỷ đồng. Việc tiến hành cổ phần hoá các doanh nghiệp nhà nước tạo tiền đề cho sự hình thành và phát triển thị trường chứng khoán. Sự ra đời và phát triển thị trường chứng khoán, một mặt trở thành trợ lực hữu hiệu cho việc cổ phần hoá các doanh nghiệp nhà nước; mặt khác sự hình thành các công ty cổ phần bằng con đường cổ phần hoá các doanh nghiệp nhà nước lại góp phần tạo thêm hàng hoá cho thị trường chứng khoán ngày càng phát triển mạnh hơn. Trong mấy năm gần đây, nhờ có thị trường chứng khoán mà việc điều chỉnh mệnh giá cổ phần; quy định số lượng cổ phần tối thiểu phải đấu giá công khai; xoá bỏ cơ chế bán cổ phần theo mệnh giá chuyển sang phương thức bán đấu giá cổ phần lần đầu tại các tổ chức trung gian tài chính (đặc biệt tại 2 trung tâm giao dịch chứng khoán) đã góp phần nâng cao tính công khai, minh bạch trong quá trình CPH DNNN,

khắc phục cơ bản tình trạng CPH khép kín trong nội bộ doanh nghiệp, gắn CPH với việc phát triển thị trường chứng khoán, giảm áp lực cho công tác định giá, giảm tổn thất cho Nhà nước. Thông qua đấu giá, hầu hết các doanh nghiệp đều bán được cổ phần cao hơn mệnh giá. Với việc bán cổ phần ra bên ngoài, doanh nghiệp CPH đã chủ động lựa chọn được nhà đầu tư chiến lược cho mình và tạo điều kiện để các nhà đầu tư chiến lược tham gia góp vốn quản lý doanh nghiệp.

- Doanh nghiệp CPH có quy mô ngày càng lớn hơn trước đây: Trong số 967 đơn vị đã được phê duyệt phương án CPH trong năm 2005 có tới 310 đơn vị có số vốn trên 10 tỷ đồng (chiếm 32%), trong đó có gần 10 doanh nghiệp có vốn nhà nước trên 300 tỷ đồng. Việc đẩy mạnh CPH doanh nghiệp có quy mô lớn, hiệu quả cao gắn liền với việc thực hiện niêm yết, đăng ký giao dịch tại Trung tâm chứng khoán Thành phố Hồ Chí Minh và Trung tâm giao dịch chứng khoán Hà Nội đã tạo đà cho thị trường chứng khoán phát triển. Tính đến nay tổng số doanh nghiệp đã niêm yết, đăng ký giao dịch tại các trung tâm giao dịch chứng khoán là 57, trong đó có tới 49 doanh nghiệp được hình thành từ quá trình CPH DNNN với tổng số vốn điều lệ đăng ký giao dịch, niêm yết trên 9.100 tỷ đồng.

**Biểu 2.2 Quy mô vốn các DNNN cổ phần hoá ở Việt Nam .**

Quy mô vốn nhà nước	Số lượng DNCPH (Tính đến 31/12/2004)	Tỷ lệ (%)	Đặc điểm
Dưới 5 tỷ đồng	1.327	59,2	Tập trung ở các ngành thi công xây lắp, công nghiệp sản xuất hàng tiêu dùng, thương mại dịch vụ, chế biến nông phẩm do các địa phương quản lý
Từ 5 – 10 tỷ đồng	500	22,3	
Trên 10 tỷ đồng	415	18,5	

*Nguồn : Ban Chỉ đạo Đổi mới và Phát triển doanh nghiệp TW, tháng 2/2005*

- Về mục tiêu đổi mới cơ chế quản lý, nâng cao hiệu quả kinh doanh: Sau cổ phần hoá, các chủ thể sở hữu cụ thể về vốn và tài sản của các doanh nghiệp (công ty cổ phần) đã được xác định. Cơ chế chủ quản đối với các doanh nghiệp này về cơ bản đã được xoá bỏ, quyền chủ động và tính tự chịu trách nhiệm được nâng cao, cơ chế hoạt động linh hoạt và thích ứng hơn với điều kiện của thị trường. Công tác quản trị đối với doanh nghiệp có nhiều đổi mới vì vậy hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh sẽ ngày càng cao hơn. Qua số liệu điều tra 850 doanh nghiệp cổ phần hoá đã hoạt động trên 1 năm cho thấy: vốn điều lệ bình quân tăng 44%; doanh thu tăng 23%; lợi nhuận tăng 139,76%; nộp ngân sách tăng 24,9%; thu nhập người lao động tăng 12%; cổ tức đạt 17,11%.

- Quyền lợi của người lao động trong doanh nghiệp CPH được đảm bảo: Cán bộ công nhân viên trong đơn vị cổ phần được mua cổ phần ưu đãi giảm giá 40% so với giá đấu bình quân thành công. Trong số 967 đơn vị CPH, theo phương án đã được duyệt thì người lao động được mua ưu đãi giảm giá tới 260 triệu cổ phần. Lao động dôi dư ở các đơn vị cổ phần được hưởng chính sách trợ cấp theo quy định tại Nghị định số 41/2002/NĐ - CP, được hỗ trợ đào tạo nghề mới cho phù hợp với yêu cầu sản xuất kinh doanh. Riêng năm 2005 có trên 85.500 lao động dôi dư do sắp xếp lại được hưởng chính sách này, bình quân mỗi lao động dôi dư được hỗ trợ 32 triệu đồng/người. Nhờ có chính sách hợp lý quyền lợi của người lao động được đảm bảo, góp phần quyết định trong việc đẩy nhanh tiến trình CPH, ổn định xã hội.

Với những kết quả đạt được, chứng tỏ tư duy cải cách DNNN đã có sự chuyển biến, sự quyết tâm đẩy nhanh tiến độ cổ phần hoá DNNN đã tăng lên. Tuy đại bộ phận các doanh nghiệp sau cổ phần hoá hoạt động có hiệu quả hơn, sản xuất kinh doanh có sự tăng trưởng, vốn điều lệ và nộp ngân sách tăng, đảm bảo được việc làm cho bộ phận lao động hiện có của doanh nghiệp và có thu hút thêm lao động ở một số doanh nghiệp, thu nhập của các cổ đông và người lao động tăng.

**\* Những tồn tại, khuyết tật, bất cập của CPH DNNN, cụ thể là:**

- Tiến độ cổ phần hoá diễn ra chậm trễ. Gần như chưa có năm nào kế hoạch cổ phần hoá được hoàn thành theo đúng đề án sắp xếp lại doanh nghiệp nhà nước đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Đối tượng CPH còn hạn chế chưa đáp ứng yêu cầu tiếp tục đổi mới, đẩy mạnh công tác CPH theo Nghị quyết Trung ương 9 khoá IX. Vẫn còn hiện tượng các tổng công ty nhà nước, công ty nhà nước mà theo tiêu chí phân loại không thuộc diện Nhà nước cần nắm giữ 100% vốn chuyển sang hoạt động theo mô hình công ty mẹ - công ty con, công ty TNHH nhà nước một thành viên để tránh CPH.

- Số lượng các đơn vị được cổ phần hoá tuy lớn, nhưng phần nhiều là các doanh nghiệp có quy mô nhỏ vì vậy tỷ trọng phần vốn Nhà nước được chuyển sang hình thức công ty cổ phần không cao. Chúng ta đã CPH và sắp xếp lại được khá nhiều doanh nghiệp nhưng xét về chỉ tiêu vốn nhà nước đã CPH thì vẫn chưa tới 10%. Hơn nữa trong số các DNNN CPH có tới 29% số doanh nghiệp ở đó Nhà nước vẫn giữ lượng cổ phần chi phối (trên 51%). Thực chất mới chỉ có khoảng 8% vốn kinh doanh của các DNNN đã CPH thuộc về chủ sở hữu khác - chủ yếu người lao động trong các DN này. Con số này quá ít thể hiện tiến trình CPH diễn ra còn chậm chạp, vì CPH chỉ tiêu chủ yếu nhất là CPH vốn kinh doanh.

- Về vai trò của Nhà nước, hiện nay các doanh nghiệp đã được CPH thì Nhà nước đang còn nắm khá nhiều vốn thể hiện sự chi phối, ảnh hưởng của Nhà nước vẫn ở mức độ lớn. Điều này dẫn đến trong nhiều doanh nghiệp chưa thấy có những thay đổi về tổ chức và quản lý hoạt động kinh doanh theo mô hình mới của CTCP thực sự. Các doanh nghiệp chưa có hay rất thiếu các cổ đông chiến lược, có quyền lực mạnh. Việc Nhà nước còn nắm giữ các cổ phần chi phối trong nhiều doanh nghiệp thể hiện Nhà nước còn đầu tư dàn trải trên nhiều lĩnh vực và phạm vi hoạt động kinh doanh.

- Chính sách hỗ trợ lao động dôi dư theo Nghị định 41 đã thúc đẩy nhanh

tiến trình CPH nhưng kể từ sau khi hết nguồn hỗ trợ, kết thúc ngày 31/12/2005, tốc độ CPH đã bị chững lại. Cơ chế hỗ trợ theo Nghị định 41 chưa thống nhất với quy định của Bộ Luật lao động và Luật Ngân sách nên gây khó khăn về nguồn.

Đây là những vấn đề nằm ngoài khả năng của doanh nghiệp. Do vậy, nếu nhà nước không giải quyết triệt để các vấn đề này không đẩy nhanh được tiến trình CPH.

Những tồn tại, bất cập được nêu ở trên bắt nguồn từ những nguyên nhân chủ yếu sau đây:

- *Thứ nhất*, nhận thức về cổ phần hoá còn những vướng mắc. Một số lo ngại sự “chệch hướng xã hội chủ nghĩa”, vì cho rằng: nếu thúc đẩy nhanh quá trình cổ phần hoá sẽ thu hẹp phạm vi của các DNNN, kinh tế nhà nước suy yếu đi, vai trò điều tiết theo định hướng xã hội chủ nghĩa sẽ bị giảm sút, các thành phần kinh tế khác sẽ lấn át. Người lao động trong DNNN lại lo sợ sự xáo trộn có thể xảy ra khi cổ phần hoá, việc làm thu nhập bị ảnh hưởng xấu. Cán bộ lãnh đạo DNNN e ngại vì sợ mất quyền lợi liên quan đến cương vị đang nắm giữ. Cán bộ cấp trên doanh nghiệp e ngại mất đi quyền lực với DNNN và các lợi ích cá nhân gắn với DNNN trực thuộc. Những vấn đề trên dẫn đến những thái độ thờ ơ với cổ phần hoá, thậm chí chạy trốn cổ phần hoá bằng nhiều cách khác nhau. Ví dụ: sát nhập vào DNNN khác khi doanh nghiệp nằm trong danh sách phải cổ phần hoá.

- *Thứ hai*, còn có những vướng mắc về cơ chế chính sách cổ phần hoá. Trong 15 năm triển khai cổ phần hoá các DNNN có nhiều văn bản được ban hành. Từ Chỉ thị 202/TTg năm 1992, Nghị định 28/CP năm 1996, Nghị định 44/CP năm 1998, Nghị định 41/2002/NĐ-CP, Nghị định 155/2004/NĐ-CP, Nghị định 170/2004/NĐ-CP đến Nghị định 187/2004/NĐ-CP, Nghị định 199/2004/NĐ-CP, Nghị định 200/2004/NĐ-CP... cơ chế chính sách về cổ phần



hoá đã được hoàn thiện, bổ sung theo hướng tạo những điều kiện rõ ràng và thông thoáng hơn cho các DNNN tiến hành cổ phần hoá. Tuy nhiên, thực hiện các văn bản trên trong thực tế vẫn còn những vướng mắc chưa hoàn toàn được tháo gỡ. Ví dụ chính sách về cổ đông chiến lược còn sự cách biệt giữa nhà đầu tư trong nước và nước ngoài, chưa tạo điều kiện để thu hút và gắn kết giữa hoạt động đầu tư của nhà đầu tư chiến lược với sự phát triển của doanh nghiệp CPH. Cơ chế bán cổ phần còn chưa phù hợp với các doanh nghiệp cổ phần có quy mô lớn như các nhà máy xi măng, các nhà máy điện... Chưa có quy định cho phép các nhà đầu tư chiến lược được quyền mua lô lớn đối với số cổ phần bán ra tại một CTCP để được tham gia quản lý, điều hành doanh nghiệp sau khi CPH. Chưa có cơ chế giám sát và tạo sự gắn kết giữa trách nhiệm và quyền lợi của các tổ chức trung gian với kết quả bán đấu giá cổ phần. Một số tổ chức trung gian định giá doanh nghiệp CPH chưa sát và phù hợp với thực tế dẫn tới các Ban chỉ đạo CPH doanh nghiệp phải yêu cầu giải trình, chỉnh sửa nhiều lần làm thời gian CPH kéo dài.

Sự vướng mắc về cơ chế chính sách xuất hiện ngay từ khi cổ phần hoá và đã từng bước được khắc phục. Nhưng, hiện nay sự vướng mắc về cơ chế chính sách vẫn còn hiện hữu khá rõ khi cổ phần hoá các tổng công ty lớn - đối tượng sẽ triển khai mạnh trong những năm tới.

- *Thứ ba*, Việc xác định giá trị doanh nghiệp vẫn còn nhiều bất cập dẫn đến tính toán không chính xác, tình trạng CPH khép kín những năm trước đây cũng để lại những hậu quả không nhỏ sau CPH. Điều này bộc lộ rất rõ trong việc xác định giá trị quyền sử dụng đất vào doanh nghiệp CPH chưa có hướng dẫn cụ thể trong các văn bản hướng dẫn thi hành Luật đất đai, đặc biệt là mức giá áp dụng, trình tự thủ tục... Thực tế hầu như các đơn vị đều lựa chọn hình thức thuê đất, không lựa chọn hình thức giao đất vì giá thuê đất do các địa phương ban hành còn chưa sát với giá thị trường hoặc chưa được điều chỉnh kịp thời với sự biến động trên thị trường; nếu thực hiện giao đất thì phải tính

giá trị quyền sử dụng đất vào giá trị doanh nghiệp, tăng quy mô vốn Nhà nước tại đơn vị CPH quá lớn ảnh hưởng đến hiệu quả sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp sau CPH và không hấp dẫn nhà đầu tư. Trên thực tế, việc xác định chưa chính xác trong định giá doanh nghiệp không chỉ có nguyên nhân từ việc quy định không rõ ràng về tính giá trị quyền sử dụng đất mà còn biểu hiện ở quy định về vai trò, chức trách của Hội đồng định giá và phương thức phát hành cổ phiếu. Hội đồng định giá được tổ chức từ cán bộ của nhiều cơ quan, nên không có tính chuyên nghiệp, do vậy tính chính xác của định giá cũng không cao. Hơn nữa, số cổ phần bán ra ngoài quá ít và không bắt buộc bán đấu giá nên giá trị thực của doanh nghiệp cũng không xác định được. Có rất nhiều ví dụ về việc không định giá đất hoặc định giá quá thấp làm thiệt hại tài sản nhà nước trong quá trình CPH như định giá Khách sạn Phú Gia; ví dụ về các doanh nghiệp cổ phần hoá khép kín làm giảm tác dụng của cổ phần hoá như trường hợp Công ty nhựa Bình Minh vốn điều lệ 107,18 tỷ đồng, cổ phần nhà nước nắm giữ 64,6%; Công ty bia Thanh Hoá, cổ phần nhà nước nắm giữ 83,3%, Công ty Pin ắc quy miền Nam cổ phần Nhà nước nắm giữ lên tới 90,15%, Công ty Bóng đèn phích nước Rạng Đông 91,91%.

- Thứ tư, có những vướng mắc trong triển khai thực hiện cổ phần hoá các DNNN. Cổ phần hoá là nhiệm vụ quan trọng của các cơ quan quản lý nhà nước, nhưng trên thực tế công tác này vẫn do các cán bộ kiêm nhiệm thực hiện, mặc dù có thành lập Ban chỉ đạo cổ phần hoá. Tính chuyên môn hoá thấp trong quản lý nhà nước đã dẫn đến việc đôn đốc kiểm tra và trợ giúp các doanh nghiệp trong cổ phần hoá kém hiệu quả.

Về phía các doanh nghiệp, cùng một lúc phải lo 2 việc lớn: duy trì sản xuất kinh doanh diễn ra bình thường, thực hiện các công việc liên quan đến cổ phần hoá. Vì vậy, các công việc triển khai khó diễn ra với kết quả tốt được. Ngoài ra, các công việc của tiến trình cổ phần hoá hết sức phức tạp do các thủ

tục phiên hà cũng làm chậm tiến độ cổ phần hoá.

Những tồn tại và nguyên nhân trên trong cổ phần hoá các DNNN không phải mới nảy sinh mà xuất hiện từ nhiều năm trước, nhưng chưa được giải quyết kịp thời. Sự chậm trễ trong giải quyết những vấn đề đó đã tạo ảnh hưởng dây chuyền trong quá trình cổ phần hoá các DNNN nói riêng và đổi mới, phát triển các DNNN nói chung.

### ***2.2.1.2. Khái quát tình hình cổ phần hoá các DNNN trong ngành giao thông vận tải***

#### ***- Giai đoạn thực hiện thí điểm cổ phần hoá DNNN (5/1992-4/1996)***

Các DNNN trong ngành giao thông vận tải, ban đầu không nằm trong số các DNNN được Chủ tịch Hội đồng Bộ trưởng (nay là Thủ tướng Chính phủ) lựa chọn theo Quyết định 203 CT ngày 8/6/1992 để chỉ đạo thí điểm chuyển thành công ty cổ phần. Nhưng, ngành giao thông vận tải là 1 trong 5 đơn vị có DNNN đầu tiên được cổ phần hoá sau 3 năm thực hiện - Công ty Đại lý Liên hiệp vận chuyển. Đây là Công ty kinh doanh có lãi khá cao, hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ của ngành giao thông, có trụ sở tại Thành phố Hồ Chí Minh. Việc triển khai cổ phần hoá được tiến hành theo các bước sau:

Thành lập Hội đồng cổ phần hoá và xây dựng đề án chi tiết để chuyển sang công ty cổ phần.

Hoạt động của Hội đồng cổ phần hoá sau khi xây dựng đề án: Phổ biến kế hoạch cổ phần hoá doanh nghiệp; yêu cầu cán bộ, công nhân viên trong công ty và trong ngành đăng ký mua cổ phần lần 1 để sơ bộ xác định tính khả thi của đề án.

Sau khi hoàn tất các công việc có tính thí điểm, công ty dự kiến phát hành các đợt cổ phiếu mới để bán cho các công ty khác hoặc cho cá nhân nước ngoài để huy động thêm vốn. Việc xác định giá trị tài sản của công ty do Bộ tài chính, Bộ giao thông và Công ty kiểm toán Việt Nam thực hiện, với trị giá là 6.257,5 triệu đồng Việt Nam. Công ty đã phát hành cổ phiếu loại có ghi tên và chuyển nhượng được, trị giá 200 ngàn đồng/cổ phiếu. Hội đồng quy

định, cổ phần nhà nước nắm giữ chiếm 20% tổng số cổ phần; bán cho cán bộ công nhân viên trong doanh nghiệp là 40%, bán cho các cá nhân ngoài doanh nghiệp là 40%. Giới hạn tối thiểu cho một cá nhân là 10 cổ phần (tương đương 2 triệu đồng), giới hạn tối đa là 5% tổng cổ phần phát hành cho cá nhân (tương đương 25 triệu đồng). Cổ phần được bán theo thứ tự ưu tiên: cán bộ công nhân viên trong công ty; cán bộ công nhân viên công ty Gemartrans (công ty có vay vốn); cán bộ công nhân viên Văn phòng Tổng cục Hàng hải và Tổng công ty phát triển hàng hải; cán bộ công nhân viên trong ngành giao thông vận tải.

Kết quả: Đợt đăng ký mua cổ phần lần 1 khá đông, Công ty đã bán được 80% tổng số cổ phần. Tuy nhiên, số cổ phiếu còn lại đợt đăng lý lần 2 kéo dài gần 2 tháng mới bán hết. Số cổ phiếu nắm giữ của các thành viên có thay đổi so với dự kiến, trong tổng số 31.038 cổ phần, nhà nước nắm giữ 18,0% (dự kiến 20%), cán bộ công nhân viên trong Công ty là 33,1% (thấp hơn quy định - 40%), người ngoài công ty 48,9% (cao hơn quy định - 40%). Tháng 7 năm 1993, Công ty có quyết định chuyển sang Công ty cổ phần.

Như vậy, việc thí điểm cổ phần hoá của ngành Giao thông vận tải diễn ra khá suôn sẻ. Kết quả đó có thể được đánh giá do các nguyên nhân chủ yếu sau:

+ *Trước hết*, nguyên nhân ở việc lựa chọn doanh nghiệp nhà nước làm đơn vị thí điểm cổ phần hoá. Như trên đã trình bày, Công ty Đại lý Liên hiệp vận chuyển là Công ty kinh doanh có lãi khá cao. Vì vậy, tính hấp dẫn trong cổ phần hoá lớn. Tính hấp dẫn đó sẽ lấn át sự e ngại của các nhà đầu tư, nhất là những nhà đầu tư ở ngoài doanh nghiệp về một chú trương hoàn toàn mới mẻ - cổ phần hoá các DNNN ở thời điểm đó.

+ *Hai là*, các công việc triển khai tiến hành thí điểm cổ phần hoá rất tỷ mỉ và thận trọng từ việc xây dựng đề án đến xác định tính khả thi của đề án thông qua tổ chức đăng ký mua cổ phần lần đầu.

+ *Ba là*, đã xác định khá hợp lý đối tượng và mức độ ưu tiên trong mua cổ phần. Vì vậy, đã huy động được sự tham gia khá đông đảo đối tượng mua cổ

phiếu là những người trong doanh nghiệp và trong ngành, tạo niềm tin cho những người ngoài ngành tham gia mua cổ phần.

**- Giai đoạn mở rộng cổ phần hoá các DNNN (5/1996 - 6/1998)**

Bước sang giai đoạn 2 - giai đoạn mở rộng cổ phần hoá, ngành giao thông vận tải có 5 DNNN được cổ phần hoá, trong đó có 3 doanh nghiệp triển khai vào năm 1996 và 2 doanh nghiệp triển khai vào đầu năm 1998.

Trong số 5 DNNN cổ phần hoá chỉ có Công ty khai thác đá Đồng Giao trực thuộc Bộ giao thông vận tải quản lý, số còn lại là các DNNN của ngành nhưng do các tỉnh quản lý (2 của Hải Phòng, 1 của Hải Dương và 1 của Bình Định). Tuy là giai đoạn mở rộng cổ phần hoá DNNN, nhưng cũng giống như quá trình cổ phần hoá các DNNN nói chung, cổ phần hoá các DNNN trong ngành giao thông vận tải diễn ra chậm so với kế hoạch. Nguyên nhân cổ phần hoá chậm của ngành Giao thông vận tải không ngoài những nguyên nhân chung của cổ phần hoá các DNNN trên phạm vi cả nước, trong đó việc chậm phát huy vai trò của các DNNN đã có phần hoá do thời gian còn ngắn là một trong các nguyên nhân chủ yếu. Tuy nhiên, so với tốc độ chung của cả nước kết quả 5/25 DNNN được cổ phần hoá là một cố gắng lớn của ngành Giao thông vận tải trong tiến trình cổ phần hoá các DNNN nếu so sánh với tiến trình cổ phần hoá các DNNN của các ngành khác.

**Biểu 2.1. Tình hình cổ phần hoá DNNN ngành GTVT giai đoạn 1996-1998**

Công ty	Ngày chuyển hình thức	Tổng vốn điều lệ (Triệu đ)	Tỷ lệ vốn nhà nước (%)	Tỷ lệ vốn CB, CN (%)	Tỷ lệ vốn cổ đông ngoài
C.ty khai thác đá Đồng Giao	1/9/1996	3.200,0	49,8	30,7	19,5
Công ty xe khách Hải Phòng	1/9/1996	1.826,0	30,0	70,0	0,0
Xí nghiệp tàu thuyền Bình Định	1/7/1996	1.150,0	51,0	19,0	30,0
C.ty vận tải thuỷ Hải Dương	1/1/1998	2.863,0	45,7	54,3	0,0
C.ty Hải Âu Hải Phòng	1/6/1998	1.282,0	15,0	57,9	27,7

*Nguồn: Báo cáo tình hình thực hiện CPH trong ngành GTVT - Bộ GTVT*

**- Giai đoạn thúc đẩy nhanh cổ phần hoá (từ 6/1998 - 2006)**

Việc thay thế Nghị định 28 CP bằng Nghị định 44 CP ngày 29 tháng 6 năm 1998 là điều kiện để đẩy nhanh tiến trình cổ phần hoá các DNNN nói chung ở ngành Giao thông vận tải nói riêng. Tính 6/1998 đến năm 2006, ngành giao thông vận tải đã cổ phần hoá được 167 DNNN hoặc đơn vị thành viên của DNNN, đưa tổng số các DNNN và các đơn vị thành viên của ngành đã được cổ phần hoá là 173 doanh nghiệp. Cụ thể:

- 6/1998 - 12/1998 đã cổ phần hoá 1 DNNN và 2 bộ phận DNNN.
- Năm 1999, Bộ Giao thông vận tải đã chuyển được 19 DNNN hoặc đơn vị thành viên thành công ty cổ phần
- Năm 2000, ngành Giao thông vận tải cổ phần hoá 17 DNNN hoặc đơn vị thành viên của DNNN.
- Năm 2001 cổ phần hoá 3 DNNN và 2 bộ phận DNNN.
- Năm 2002, ngành Giao thông vận tải đã cổ phần hoá 6 DNNN của ngành.
- Trong năm 2003, có 30 đơn vị được quyết định phê duyệt chuyển thành Công ty cổ phần. Trong số đó có 11 công ty Công trình giao thông, là các đơn vị thành viên thuộc các Tổng Công ty Xây dựng công trình giao thông; 6 doanh nghiệp làm chức năng vận tải ô tô và tàu thuỷ, 6 doanh nghiệp làm các chức năng dịch vụ; số còn lại là các doanh nghiệp cơ khí, sản xuất xi măng, đóng và sửa chữa phương tiện thuỷ.
- Năm 2004, ngành GTVT có quyết định chuyển 77 DNNN và các đơn vị thành viên thuộc các Tổng công ty thành công ty cổ phần.

**Biểu 2.2. Tình hình cổ phần hoá DNNN ngành GTVT giai đoạn 1999-2005**

Chỉ tiêu	Đ.vị	6/98-99	2000	2001	2002	2003	2004
1. Số doanh nghiệp cổ phần hoá	DN	21	17	5	6	31	76
2. Thời gian bình quân cổ phần hoá	Ngày	68	139	114	125	111	105
3. Vốn nhà nước trước cổ phần hoá	Tỷ.đ	45,034	99,206	44,,850	75,014	1.581,30 0	5.814,200
4. Vốn điều lệ	Tỷ	75,401	153,849	107,180	108,873	2.259,28	8.306,241

5. TL vốn nhà nước sau cổ phần hoá	%	32,0	44,0	47,0	42,0	46,26	52,2
6. Tỷ lệ vốn người LĐ của D.nghiệp	“	34,0	41,0	32,0	43,0	38,2	22,6
7. Tỷ lệ vốn người ngoài D.nghiệp	“	34,0	15,0	21,0	15,0	15,54	25,2
8. Lao động DN sau cổ phần hoá	Người	1.263	3.007	1890	1900	7.750	19.000

*Ghi chú: Tính theo ngày quyết định chuyển thành Công ty cổ phần*

- Năm 2005, ngành tiếp tục thực hiện chuyển các doanh nghiệp theo quyết định của năm 2004 và thực hiện mục tiêu “Phấn đấu đến hết 2005 sẽ hoàn thành cơ bản việc cổ phần hoá các DNNN thuộc Bộ theo đúng tinh thần Nghị quyết Trung ương 3 Khóa 9”. Theo phương án Chính phủ phê duyệt, Bộ sẽ tiến hành cổ phần hoá 75 DNNN, nhưng Bộ đã cổ phần hoá được 100 doanh nghiệp, trong đó: 14 doanh nghiệp thuộc các Tổng Công ty 91 và 86 doanh nghiệp trực thuộc Bộ, các Cục chuyên ngành và trực thuộc các Tổng công ty 90 (67 công ty nhà nước độc lập và 19 bộ phận doanh nghiệp).

***Biểu 2.3. Tình hình cổ phần hóa các DNNN ngành GTVT (đến 12/2005)***

TT	Tên đơn vị	Tổng số	Đã cổ phần hóa	Còn lại
1	DNNN thuộc Bộ GTVT	538	267	271
2	Trong đó: Các DN trực thuộc TCT 91	202	97	105
3	Trong đó: Các DN trực thuộc TCT 90	237	127	110
4	Trong đó: Các DN trực thuộc Bộ, Cục chuyên ngành và các trường	99	43	56

*Nguồn: Báo cáo công tác sắp xếp, đổi mới, phát triển DNNN*

*tại Hội nghị doanh nghiệp Bộ GTVT - Tháng 9/ 2006*

- Năm 2006, trong 9 tháng đầu năm Bộ Giao thông vận tải đã cổ phần hoá 15 doanh nghiệp. Bao gồm: Công ty Vận tải và thuê tàu (Vietfracht), Xí nghiệp XDCT thuộc TCT Xây dựng đồng thủy, Xí nghiệp XDCT 2 thuộc TCT Xây dựng đồng thủy, Công ty Thi công cơ giới thuộc TCT Xây dựng đường

thủy, Công ty Đầu tư xây dựng và thương mại thuộc TCT Xây dựng Đồng thủy, Công ty sản xuất và kinh doanh xe máy thuộc TCT Công nghiệp ô tô Việt Nam, Công ty Thương mại và SXVTTB GTVT thuộc TCT CN ô tô Việt Nam, Công ty XDCT thủy thuộc TCT XDCTGT 1, Công ty Cầu đồng 10 thuộc TCT XDCTGT 1, Công ty SXKD VLXD số 2 thuộc TCT XDCTGT 1, Công ty Cầu 14 thuộc TCT XDCTGT 1, Công ty Thông mại đầu t và xây dựng 424 thuộc TCT XDCTGT 4, Công ty CTGT 675 thuộc TCT XDCTGT 6, Chi nhánh Công ty xuất nhập khẩu và HTĐT GTVT tại Đà Nẵng.

Như vậy, giai đoạn thúc đẩy nhanh cổ phần hoá DNNN (6/1998 - 2006), đúng như tên gọi của nó là giai đoạn cổ phần hoá các DNNN nói chung, ngành giao thông vận tải nói riêng đã có bước chuyển biến về chất. Đó là quá trình tăng một cách đột biến số lượng các DNNN đã được cổ phần hoá (tính riêng giai đoạn 2001-2006 đã có 234/253 DNNN đã được cổ phần hoá). Nhiều Tổng công ty hoàn thành và hoàn thành vượt mức cổ phần hoá DNNN như: Tổng công ty đường sông miền Nam (đã chuyển thành công 100% đơn vị trực thuộc thành công ty cổ phần từ năm 2003), Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam, Công ty vận tải và xếp dỡ đường thủy nội địa, thuộc Cục đường sông Việt Nam. Một số đơn vị hoàn thành khá tốt như: Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, Tổng Công ty Xây dựng công trình giao thông 4, Tổng Công ty Xây dựng công trình giao thông 6, Công ty vận tải và thuê tàu. Bên cạnh đó vẫn còn đơn vị tiến hành chậm và phải đẩy mạnh vào những năm 2005- 2006 như: Tổng công ty Hàng không Việt Nam, Tổng công ty xây dựng công trình giao thông 5, Tổng công ty Thương mại và xây dựng, Tổng công ty Công nghiệp tàu thủy Việt Nam.

### ***2.2.1.3. Đánh giá những kết quả và những tồn tại của cổ phần hoá các DNNN ngành giao thông vận tải Việt Nam***

#### ***\* Những kết quả đạt được:***

- Cổ phần hoá các DNNN ngành giao thông vận tải Việt Nam đã tiến hành được gần 15 năm. Đây cả là một quá trình triển khai khá dài. Nhưng



kết quả đạt được của cổ phần hoá các DNNN ngành giao thông vận tải Việt Nam so với kế hoạch, yêu cầu và mục tiêu đặt ra cho tiến trình cổ phần hoá là chưa đáp ứng.

Tuy nhiên nếu so kết quả cổ phần hoá các DNNN của ngành Giao thông vận tải với kết quả chung của cả nước, kết quả cổ phần hoá các DNNN của ngành đã đạt được những kết quả nổi bật sau:

+ Số lượng các DNNN được cổ phần hoá trong ngành ngày càng tăng theo chiều hướng giai đoạn sau tăng nhanh hơn giai đoạn trước. Điều đó thể hiện cụ thể bằng các con số: Giai đoạn thí điểm có 1 DNNN được cổ phần hoá; giai đoạn mở rộng có tới 5 DNNN; giai đoạn đẩy nhanh tiến trình cổ phần hoá có tới 219 DNNN đã được cổ phần hoá. Các đơn vị trong ngành đã có nhiều cố gắng và có kết quả cổ phần hoá các DNNN khá là Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, Tổng công ty Xây dựng Công trình Giao thông 5, Công ty Dịch vụ vận tải 1, Công ty vận tải ô tô số 3...

+ Các hình thức cổ phần hoá các DNNN trong ngành được thực hiện với nhiều hình thức đa dạng và thích hợp: Theo Nghị định 64 CP, việc lựa chọn hình thức cổ phần hoá hoàn toàn do doanh nghiệp tự quyết định với 4 hình thức. Vì vậy, các doanh nghiệp đã tùy theo tình hình cụ thể có sự lựa chọn hình thức phù hợp. Tính linh hoạt trong lựa chọn hình thức đã giúp cho cổ phần hoá các DNNN trong ngành được đẩy nhanh và có kết quả tốt. Thậm chí có doanh nghiệp, khi xây dựng phương án cổ phần hoá đã chọn hình thức giữ nguyên vốn Nhà nước hiện có, phát hành cổ phiếu để thu hút thêm vốn cho doanh nghiệp. Nhưng, khi triển khai gặp những khó khăn đã thay đổi và lựa chọn hình thức vừa chuyển một phần vốn Nhà nước thành vốn cổ đông, vừa thu hút thêm vốn mới làm phong phú thêm các hình thức thu hút vốn. Kết quả, các khó khăn đã được tháo gỡ, cổ phần hoá đạt kết quả tốt.

+ Thời gian cổ phần hoá các DNNN trong ngành có xu hướng rút ngắn

Tình trạng chung của cổ phần hoá các DNNN là thời gian quá dài. Đối

với cổ phần hoá các DNNN trong ngành giao thông vận tải, tình trạng đó cũng không tránh khỏi. Tuy nhiên, trong quá trình triển khai cổ phần hoá các DNNN của ngành đã có nhiều cố gắng để giảm bớt thời gian tiến hành. Vì vậy so với thời gian cổ phần hoá các DNNN nói chung, cổ phần hoá các DNNN trong ngành đã khá hơn nhiều. Trung bình năm 2001, cổ phần hoá 1 DNNN nói chung mất 512 ngày, năm 2004 mất 439 ngày. Trong khi đó, cổ phần hoá các DNNN ngành giao thông vận tải có thời gian dài nhất là 365 ngày (trường hợp của Công ty cổ phần xây dựng công trình 525), thời gian cổ phần hoá ngắn nhất chỉ có 26 ngày (trường hợp của Công ty cổ phần dịch vụ đường sắt khu vực 1). Có thể nói, việc rút ngắn thời gian của quá trình cổ phần hoá DNNN là điểm nổi bật của ngành Giao thông vận tải trong cổ phần hoá các DNNN.

*\* Nguyên nhân của những thành tựu:*

Nguyên nhân chủ yếu của những kết quả trên là do công tác tổ chức chỉ đạo thực hiện cổ phần hoá được tiến hành khá tốt, quy trình của cổ phần hoá đã được xây dựng và thực hiện khá hợp lý. Cụ thể:

+ Về công tác chỉ đạo thực hiện cổ phần hoá: Để chỉ đạo thực hiện cổ phần hoá các DNNN của ngành, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã ra Quyết định thành lập Ban chỉ đạo đổi mới và phát triển DNNN do Thứ trưởng của Bộ làm trưởng ban. Trên cơ sở đó, các Cục, các Tổng công ty và các đơn vị trong ngành thành lập các Ban đổi mới và cổ phần hoá các DNNN theo từng đơn vị tương ứng. Hệ thống Ban chỉ đạo đổi mới và phát triển DNNN cấp bộ cũng như Ban chỉ đạo đổi mới và cổ phần hoá các DNNN các cấp đã từng bước được hoàn thiện trên các mặt về tổ chức và chức năng hoạt động. Nhờ đó, việc tổ chức, chỉ đạo, kiểm tra, giám sát các hoạt động của cổ phần hoá các DNNN đã được thực hiện có kế hoạch và chặt chẽ hơn. Một số vướng mắc trong quá trình cổ phần hoá các DNNN của ngành đã được phát hiện và xử lý kịp thời và nhanh chóng.

+ Về quy trình của cổ phần hoá các DNNN: Trên cơ sở quy trình của Ban

chỉ đạo đổi mới DNNN ban hành và hướng dẫn của Văn phòng Chính phủ theo công văn 3395/VPCP - ĐMDN ngày 29/8/1998, Ban chỉ đạo của Bộ Giao thông vận tải đã hướng dẫn các đơn vị trong ngành nghiên cứu, quán triệt vận dụng. Về bản quy trình và văn bản hướng dẫn: các nội dung của văn bản quy định khá rõ ràng và tương đối hợp lý. Nhờ đó việc nghiên cứu vận dụng có những thuận lợi nhất định. Về chỉ đạo của Bộ: Bộ nhận rõ tính hợp lý và không can thiệp làm phức tạp mà hướng dẫn cụ thể cho các đơn vị thực hiện. Tất cả những ưu việt đó đã tạo những điều kiện cho các doanh nghiệp trong ngành triển khai các phương án cổ phần hoá thuận lợi, chất lượng khá tốt. Vì vậy, khi các phương án được đệ trình lên cấp trên phê duyệt ít có những sai sót, không phải điều chỉnh nhiều. Nhờ đó, thời gian thực hiện cổ phần hoá ngắn hơn thời gian cổ phần hoá của các ngành khác.

**\* Những tồn tại trong quá trình CPH DNNN ngành GTVT:**

+ **Một là**, tiến độ triển khai cổ phần hoá các DNNN nói chung, các DNNN của ngành giao thông vận tải nói riêng diễn ra chậm, không đạt kế hoạch đề ra, nhất là ở những giai đoạn trước. Tồn tại trên là do các nguyên nhân chủ yếu sau:

*Thứ nhất*, quán triệt các quan điểm, chủ trương của Đảng và Nhà nước về cổ phần hoá DNNN của cả nước nói chung, ngành GTVT nói riêng chưa đầy đủ và nhất quán. Vì vậy, nhận thức về vấn đề cổ phần hoá DNNN còn hạn chế. Trên thực tế không phải các cấp, các ngành đã có nhận thức đầy đủ về vấn đề này, nhất là vào những năm 1990 - 2002. Cụ thể:

Nhận thức về cổ phần hoá DNNN chưa được nhất quán trong các cấp, các cục, vụ chuyên ngành, các Tổng công ty 91. Điều đó thể hiện ở chỗ chưa quán triệt sâu sắc và chưa thể chế hoá nghị quyết hội nghị trung ương lần thứ 4 khoá VIII về cổ phần hoá DNNN là “Đối với các DNNN không cần nắm 100% vốn, cần lập kế hoạch cổ phần hoá để tạo động lực phát triển, thúc đẩy làm ăn có hiệu quả”.

Một số lãnh đạo chính quyền cơ sở lo ngại cổ phần hoá làm mất chủ quyền của Nhà nước, làm mất vai trò của kinh tế quốc doanh, thậm chí một số

người còn quan niệm rằng cổ phần hoá DNNN là “chệch hướng XHCN”. Vì vậy tư tưởng còn chờ đợi là khá phổ biến, nếu có làm thì làm từ từ, chưa dám làm mạnh.

Một số lãnh đạo của doanh nghiệp chưa thấy được sự cần thiết của việc cổ phần hoá, đa số lo ngại mất quyền lợi, địa vị, người lao động lo lắng về đời sống, sự mất việc làm giảm thu nhập, do vậy không hăng hái tiến hành cổ phần hoá. Đất nước ta còn nghèo, các DNNN phần lớn làm ăn kém hiệu quả, người dân chưa có thói quen chịu rủi ro bằng cách đầu tư mua cổ phiếu, thị trường chứng khoán mới đang thời kỳ đầu.

Những tồn tại trên tuy giảm dần theo thời gian của quá trình 15 năm triển khai cổ phần hoá các DNNN. Nhưng cho đến nay, chúng vẫn còn hiện hữu, nhất là các tồn tại đối với các doanh nghiệp. Đó là một trong các nguyên nhân làm chậm quá trình cổ phần hoá các DNNN, kết quả cổ phần hoá các DNNN nói chung, trong ngành giao thông vận tải nói riêng không đạt kế hoạch đề ra và những hậu quả phát sinh sau cổ phần hoá.

*Thứ hai*, công tác chỉ đạo của Nhà nước còn chậm và lúng túng. Điều đó được biểu hiện trên các mặt như:

\* Nhà nước chưa có đủ các văn bản tầm cỡ về mặt pháp lý. Trên thực tế, sau 15 năm triển khai cổ phần hoá các DNNN, trong đó có các DNNN ngành giao thông vận tải, hệ thống văn bản pháp lý chủ yếu là các văn bản của Chính phủ và các văn bản triển khai của các ngành. Các văn bản có tính pháp lý cao hơn như luật, pháp lệnh về cổ phần hoá các DNNN chưa được soạn thảo và ban hành. Đây là một trong những nguyên nhân làm cho tiến trình cổ phần hoá các DNNN nói chung DNNN ngành giao thông vận tải nói riêng. Bởi vì, khi còn có người chưa thông, không muốn cổ phần hoá các văn bản có tính pháp lý thấp sẽ tạo ra bước chuyển trong nhận thức và hành động của họ. Việc chậm triển khai các văn bản liên quan đến cổ phần hoá là tất yếu.

\* Đối với một số chính sách đã ban hành về cổ phần hoá DNNN, nhất là

giai đoạn từ 1990 đến 2002 còn nhiều hạn chế. Một số nội dung trong văn bản chỉ đạo chưa rõ ràng, thiếu cụ thể, nhiều vấn đề chưa được khẳng định dứt khoát như:

Trách nhiệm các Bộ, các ngành, các địa phương trong việc chỉ đạo cổ phần hoá.

Cổ phần hoá các DNNN là tự nguyện hay bắt buộc.

Những doanh nghiệp nào sẽ cổ phần hoá, những doanh nghiệp nào chưa hoặc không cổ phần hoá.

Tỷ lệ cổ phần chi phối của Nhà nước, tỷ lệ giành cho người lao động trong doanh nghiệp, tỷ lệ bán ra ngoài xã hội bao nhiêu là vừa.

Việc bán cổ phần cho người nước ngoài có quy định nhưng chưa có văn bản hướng dẫn để thực hiện, các ngành, các cấp ít quan tâm đến việc huy động vốn bằng hình thức này, những cơ sở muốn làm cũng lúng túng, e ngại chưa dám làm, vì sợ vi phạm.

Những vấn đề trên tuy từng bước có được sửa đổi, nhưng quá trình sửa đổi chậm, các vấn đề cần sửa đổi chưa được xử lý triệt để. Đây cũng là nguyên nhân làm cho cổ phần hoá diễn ra chậm so với kế hoạch.

*Thứ ba*, việc giải quyết một số thủ tục về pháp lý để tạo điều kiện cho các doanh nghiệp tiến hành CPH rất chậm như thủ tục pháp lý về nhà xưởng, đất đai xác định vốn và chuyển vốn đối với doanh nghiệp sử dụng những tài sản Nhà nước do nhiều cơ quan quản lý. Còn nhiều đơn vị chưa phân định rõ và nhận thức đúng vai trò người đại diện sở hữu cổ phần nhà nước và người trực tiếp quản lý cổ phần nhà nước tại các công ty cổ phần.

*Thứ tư*, quy trình cổ phần hoá các DNNN rườm rà, phức tạp, nhiều thủ tục phiền phức, tốn kém. Ban chỉ đạo cổ phần hoá ở Trung ương, Bộ, Tổng công ty đều kiêm nhiệm nên chưa tập trung vào công tác chỉ đạo cổ phần hoá DNNN dẫn đến công việc bị chậm trễ, kéo dài.

Ban chỉ đạo cổ phần hoá ở Trung ương không đủ thẩm quyền quyết định trực tiếp các đề án cổ phần hoá DNNN, chỉ có nhiệm vụ hướng dẫn, theo dõi,

đơn đốc và giám sát các Bộ, ngành, địa phương, Tổng công ty để thực hiện cổ phần hoá.

*Thứ năm*, môi trường kinh tế chưa thật sự bình đẳng, chưa tạo được mặt bằng thống nhất về cơ chế chính sách cho các thành phần kinh tế cùng cạnh tranh phát triển. Do vậy chưa lôi cuốn được các doanh nghiệp hàng hái tiến hành cổ phần hoá.

Các DNNN còn được nhà nước ưu đãi nhiều hơn so với Công ty cổ phần như: về mức vay vốn, lãi suất cho vay khoản nợ và xoá nợ tại các ngân hàng thương mại, được miễn thế chấp khi vay vốn ngân hàng. Cách tính giá trị doanh nghiệp bao gồm cả việc xác định giá trị lợi thế của doanh nghiệp chưa có căn cứ khoa học chế độ ưu đãi đối với doanh nghiệp sau khi cổ phần hoá chỉ được giảm thuế lợi tức 50% trong hai năm đầu (bất kể có lãi hay không) còn thấp hơn so với đầu tư nước ngoài và khuyến khích đầu tư trong nước.

+ **Hai là**, việc tính toán giá trị tài sản của các DNNN chưa thống nhất và không thật sự khoa học. Theo các văn bản hiện hành: Giá trị tài sản doanh nghiệp là số vốn bằng tiền và giá trị tài sản còn lại (sau khi đã trừ khấu hao, bù trừ các khoản nợ phải thu, phải trả) cộng thêm giá trị tài sản vô hình, trong đó có lợi thế của doanh nghiệp như: tên và nhãn mác hàng hoá, vị trí đắc địa, trạng thái kinh doanh có lãi hiện tại của doanh nghiệp (biểu hiện bằng mức lợi nhuận bình quân 3 năm gần đây). Phương pháp này chủ yếu dựa trên các số liệu trên sổ sách kế toán mà không gắn với thực tế biến động của thị trường và với giá hiện hành.

Vì vậy nhìn chung, giá trị của doanh nghiệp được định với mức thấp. Trong số các DNNN đã cổ phần hoá, doanh nghiệp có giá trị cao nhất là 30 tỷ, doanh nghiệp có giá trị thấp nhất là 512 triệu đồng. Điều này thể hiện rất rõ, vào đầu năm 2005 khi chuyển sang đấu giá cổ phiếu giá trị thực của DNNN cổ phần hoá (Công ty sữa Việt Nam và Thủy điện Sông Hinh) đã tăng lên 2-3 lần. Thực tế này cho thấy, tài sản nhà nước bị thất thoát do việc định

giá thiếu cơ sở khoa học của cổ phần hoá các DNNN ngành giao thông vận tải là rất lớn.

+ **Ba là**, cổ phần hoá còn mang tính khép kín: Thu hút vốn của toàn xã hội, trong ngành là một mục tiêu chủ yếu của cổ phần hoá các DNNN ngành giao thông vận tải. Vì vậy, tỷ lệ cổ phần hoá ra ngoài xã hội còn quá thấp, việc tuyên truyền phổ biến chủ trương chính sách về cổ phần hoá DNNN chưa được tiến hành sâu rộng trong nhân dân và trong người lao động trong DNNN, trong ngành. Kể cả trong các doanh nghiệp dự định tiến hành cổ phần hoá. Đây là sự nghiệp của toàn Đảng mà cả Bộ phận nhân dân chưa quan tâm nên gặp khó khăn trong quá trình triển khai. Nguồn vốn của xã hội chưa được huy động triệt để qua cổ phần hoá các DNNN.

- **Bốn là**, các doanh nghiệp thực hiện cổ phần hoá là những doanh nghiệp có quy mô nhỏ, do vậy mục tiêu huy động vốn từ xã hội để phát triển sản xuất kinh doanh chưa cao. Hầu hết các doanh nghiệp cổ phần hoá có vốn nhà nước nhỏ hơn 5 tỷ đồng (tương đương với giá trị 1 nhà làm việc theo giá cả hiện tại). Qua tổng hợp 95 DNNN của ngành GTVT đã cổ phần hoá đến hết 2003 cho thấy: Tổng số vốn nhà nước của 95 doanh nghiệp trước khi cổ phần hoá chỉ đạt 472,6 tỷ đồng, bình quân 4,97 tỷ/doanh nghiệp, bằng 3,3 tổng số vốn nhà nước tại các DNNN ở thời điểm đó. Trong 95 doanh nghiệp cổ phần hoá có tới 68,6% doanh nghiệp có vốn nhà nước nhỏ hơn 5 tỷ đồng, 22% doanh nghiệp cổ phần hoá có vốn nhà nước từ trên 5 tỷ đến dưới 10 tỷ đồng, 9,4% doanh nghiệp cổ phần hoá có vốn nhà nước lớn hơn 10 tỷ, nhưng không có doanh nghiệp nào có vốn nhà nước lớn hơn 20 tỷ. Giai đoạn 2003-2005, quy mô các doanh nghiệp cổ phần hoá có tăng, nhưng doanh nghiệp có vốn điều lệ cao nhất chưa vượt quá 100 tỷ.

### **2.2.2. Thực trạng các Công ty cổ phần của ngành giao thông vận tải Việt Nam sau cổ phần hoá DNNN**

Sau cổ phần hoá các DNNN nói chung, của ngành GTVT nói riêng trở

thành các Công ty cổ phần. Sự chuyển biến đó là sự thay đổi về chất trong việc chuyển hoá các DNNN. Điều đó được xem xét trên các mặt sau:

### ***2.2.2.1. Tình hình về sở hữu của các Công ty cổ phần***

Sự chuyển hoá sở hữu từ hoàn toàn sở hữu nhà nước sang sở hữu đan xen giữa nhà nước với sở hữu của cán bộ công nhân viên và các cổ đông bên ngoài doanh nghiệp là đặc trưng của cổ phần hoá các DNNN. Vì vậy sau cổ phần hoá các DNNN thành các Công ty cổ phần, sự chuyển hoá về sở hữu đã diễn ra là tất yếu. Mức độ chuyển hoá về sở hữu từ sở hữu Nhà nước sang sở hữu đan xen quyết định đến các nội dung chuyển đổi khác của các doanh nghiệp từ DNNN sang công ty cổ phần.

Sự chuyển hoá được thực hiện ngay trong quá trình cổ phần hoá (như khái niệm về cổ phần hoá luận án đã phân tích) và sau khi cổ phần hoá vẫn tiếp tục chuyển hoá. Nghiên cứu các Công ty cổ phần ngành giao thông vận tải Việt Nam sau khi cổ phần hoá DNNN về phương diện sở hữu có sự biến động theo các xu hướng và nội dung sau:

#### ***- Thứ nhất, biến động về sở hữu trong quá trình tiến hành cổ phần hoá:***

Biến động về sở hữu trong quá trình cổ phần hoá là quá trình chuyển hoá từ sở hữu của Nhà nước sang sở hữu của các tổ chức và cá nhân mua cổ phiếu của các doanh nghiệp thông qua việc bán cổ phần của doanh nghiệp. Mức độ của sự chuyển biến này một mặt phụ thuộc vào mức ấn định tỷ lệ cổ phần Nhà nước cần nắm giữ (thông qua các phương án cổ phần hoá); mặt khác phụ thuộc vào mức hấp dẫn của DNNN tham gia cổ phần hoá. Mức hấp dẫn này chủ yếu phụ thuộc vào trạng thái kinh doanh của DNNN trước khi cổ phần hoá, nhưng cũng phụ thuộc vào mức độ đánh giá giá trị của doanh nghiệp. Đánh giá thấp sẽ có sự hấp dẫn cao và ngược lại.

Trong tổng số 253 doanh nghiệp (tính đến năm 2006) của Bộ đã cổ phần hoá có 118 doanh nghiệp Nhà nước nắm cổ phần chi phối. Khảo sát sâu 148 DNNN đã cổ phần hoá (tính từ 1990 - 2004) có 78 doanh nghiệp nhà nước



nắm cổ phần chi phối với tỷ lệ vốn từ 51% - 70%, chiếm 53% số DNNN đã cổ phần hoá, có 70 doanh nghiệp nhà nước không nắm cổ phần chi phối. Cũng tại 148 doanh nghiệp khảo sát, cổ phần của cán bộ công nhân viên trong doanh nghiệp chiếm tỷ lệ khá cao. Chỉ có 1 doanh nghiệp cổ phần của cán bộ công nhân viên trong doanh nghiệp là 0%, có tới 35 doanh nghiệp cổ phần của cán bộ công nhân viên của doanh nghiệp chiếm từ 50% - 88%.

Đối với cổ phần của các cổ đông ngoài doanh nghiệp, có 5 doanh nghiệp không có cổ đông ngoài doanh nghiệp, 143 doanh nghiệp còn lại đều có sự tham gia của họ, nhưng tỷ lệ thấp hơn. Chỉ có 2 doanh nghiệp có tỷ lệ vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp trên 50%, số còn lại ở mức dưới 50%, chủ yếu dưới 30%. Thực trạng trên cho thấy, vấn đề sở hữu theo đặc trưng của cổ phần hoá (tiêu chí quan trọng phân biệt với tư nhân hoá các DNNN) đã được chú ý trong quá trình cổ phần hoá. Tỷ lệ này có tăng lên vào những năm 2003, 2004, 2005. Điều này một mặt phản ánh tính chất mở trong cổ phần hoá các DNNN của ngành; mặt khác sẽ tạo những điều kiện cho sự chuyển biến mạnh hơn trong các hoạt động kinh doanh của Công ty cổ phần sau này. Bởi vì, phần vốn sở hữu Nhà nước và phần vốn của cổ đông là thành viên của DNNN là những người gắn với cơ chế hoạt động cũ của doanh nghiệp, phần vốn của những người ngoài doanh nghiệp (nhất là những người có lượng vốn lớn tham gia trực tiếp hoạt động quản lý của doanh nghiệp) sẽ tạo ra phong cách và nề nếp mới trong hoạt động của doanh nghiệp sau cổ phần hoá.

Đi sâu vào xem xét sự biến động về sở hữu theo các năm và theo loại hình doanh nghiệp theo các lĩnh vực kinh doanh của ngành cho thấy:

+ Xét theo năm: Sở hữu vốn của nhà nước trong các doanh nghiệp cổ phần hoá có xu hướng tăng lên. Từ 1990 -1998, trong các doanh nghiệp cổ phần hoá tỷ lệ vốn nhà nước trong doanh nghiệp là 23%, của cán bộ trong doanh nghiệp là 42%, của người ngoài doanh nghiệp là 35%. Năm 1999 các tỷ lệ tương ứng là: 32%, 34% và 34%. Đến năm 2000, các tỷ lệ trên là 44%, 41%, 15% và năm 2001 là: 47%, 32%, 21%; năm 2002 là: 42%, 43%, 15%. Năm 2003 là 46,26%, 38,2%, 15,54% và năm 2004 là 52,2%, 22,6%, 25,2%.

Nguyên nhân chủ yếu của sự biến động trên là sự tăng dần quy mô và vị trí của các DNNN cổ phần hoá qua các năm. Vì vậy, Nhà nước đã nắm giữ vai trò chi phối đối với các DNNN cổ phần hoá trong cổ phần hoá trong các doanh nghiệp này ngày càng tăng.

+ Xét theo các lĩnh vực hoạt động của ngành giao thông vận tải: Sở hữu vốn của nhà nước ở mức chi phối đối với các lĩnh vực xây dựng giao thông vận tải và công nghiệp giao thông vận tải; các ngành vận tải và thương mại, dịch vụ sở hữu vốn của nhà nước ở mức độ nhỏ hơn. Sở hữu vốn của nhà nước trong các DNNN hoạt động trong lĩnh vực xây dựng công trình giao thông được cổ phần hoá là 48%, của các DNNN được cổ phần hoá trong lĩnh vực công nghiệp giao thông là 54%, trong khi đó sở hữu vốn của nhà nước trong các lĩnh vực vận tải, thương mại và dịch vụ giao thông vận tải được cổ phần hoá tương ứng là 35% và 38%.

**Biểu 2.4. Biến động sở hữu vốn của các DNNN ngành GTVT do tác động của quá trình cổ phần hoá**

Chỉ tiêu	Vốn nhà nước khi cổ phần hoá (Tr.đ)	Vốn điều lệ của doanh nghiệp (Tr.đ)	Trong đó tỷ lệ vốn:		
			Vốn nhà nước trong DN (%)	Vốn người LĐ trong DN (%)	Vốn cổ đông ngoài DN (%)
<b>I. Xét theo năm thực hiện cổ phần hoá (đến năm 2004)</b>					
+ Đến 1998	7.573	14.422	23,0	42,0	35,0
+ 1999	45.034	75.401	32,0	34,0	34,0
+ 2000	99.206	153.849	44,0	41,0	15,0
+ 2001	44.850	107.180	47,0	32,0	21,0
+ 2002	75.014	108.873	42,0	43,0	15,0
+ 2003	1.581.300	2.259.280	46,26	38,2	15,54
+ 2004	5.814.200	8.306.241	52,2	22,6	25,2
<b>II. xét theo lĩnh vực hoạt động của DNNN ngành GTVT</b>					
+ Xây dựng CTGT	79.439	135.553	48,0	40,0	12,0
+ Công nghiệp GTVT	31.403	52.785	54,0	37,0	9,0
+ Vận tải	123.072	185.118	35,0	42,0	23,0
+ Thương mại và dịch vụ	37.763	86.269	38,0	26,0	36,0

*Nguồn: B/C tình hình thực hiện CPH, DNNN ngành GTVT - Bộ GTVT*

Đối với sở hữu vốn của các cổ đông ngoài doanh nghiệp: xu hướng biến động theo chiều ngược lại. Đối với các DNNN trong lĩnh vực xây dựng các công trình giao thông và công nghiệp giao thông vận tải tương ứng là 12% và 9%, trong khi đó sở hữu vốn của các cổ đông ngoài doanh nghiệp trong các DNNN trong lĩnh vực vận tải, thương mại và dịch vụ giao thông vận tải được cổ phần hoá tương ứng là 23% và 36%.

Sở hữu vốn của cán bộ công nhân viên trong doanh nghiệp giữ ở mức trung bình cho tất cả các lĩnh vực hoạt động của ngành, với các tỷ lệ tương ứng theo các lĩnh vực là: 40%, 37%, 26% và 42%.

Nguyên nhân chủ yếu của tình trạng trên do tính chất quan trọng và quy mô của các doanh nghiệp xét theo từng lĩnh vực hoạt động. Rõ ràng, đối với ngành giao thông vận tải, hoạt động xây dựng giao thông vận tải và công nghiệp (chủ yếu là cơ khí chế tạo và sửa chữa) là những hoạt động quan trọng và là hoạt động cần phải có sự đầu tư lớn. Trên thực tế, đây cũng là những doanh nghiệp đã được đầu tư khá hiện đại và quy mô lớn, với sự hình thành hệ thống các doanh nghiệp trong các tổng công ty xây dựng công trình giao thông. Vì vậy, việc nhà nước nắm cổ phần chi phối trong các doanh nghiệp thuộc lĩnh vực hoạt động này là hợp lý. Thực trạng trên là do Nhà nước đã nhận thức được vấn đề này và những tỷ lệ phân vốn Nhà nước nắm giữ là hoàn toàn do những quy định của Nhà nước trong các phương án cổ phần hoá.

Tuy nhiên, việc Nhà nước vẫn giữ vai trò chi phối đối với đa số các DNNN trong ngành GTVT sau khi cổ phần hoá cũng sẽ đặt ra nhiều vấn đề cần giải quyết, trong đó có việc xác định cơ chế phối hợp giữa các thành viên Hội đồng quản trị là những người trực tiếp góp vốn với những người đại diện cho nguồn vốn thuộc sở hữu Nhà nước có vai trò hết sức quan trọng. Nếu mối quan hệ này không được xác lập một cách hợp lý hoạt động của các Công ty cổ phần có thể rơi vào một trong 2 tình trạng: “Bình mới, rượu cũ” khi nhà

nước vẫn can thiệp sâu vào hoạt động của Công ty; hoặc “tư nhân hoá” nếu vai trò của Nhà nước bị lu mờ.

Trên thực tế, các công ty cổ phần của ngành GTVT sau khi chuyển từ DNNN sang có sự xuất hiện của cả 2 tình trạng trên (tuy chưa có sự đánh giá cụ thể ở từng công ty cổ phần), mặc dù cơ chế phối hợp chưa được xác lập hợp lý. Trong trường hợp của các DNNN cổ phần hoá nói chung của ngành GTVT nói riêng, tính quyết định thuộc về vai trò của người đứng đầu Công ty của ai và vị thế của họ như thế nào trong Công ty và đối với bộ chủ quản. Đối với Công ty cổ phần Nhà nước giữ vai trò chi phối, phần lớn chủ tịch Hội đồng quản trị là người của Nhà nước. Trong trường hợp này, sự chi phối của Nhà nước vẫn còn rất lớn, tình trạng “Bình mới, rượu cũ” diễn ra là phổ biến. Ngược lại, ở những công ty nhà nước không nắm quyền chi phối, chủ tịch Hội đồng quản trị thường là người có cổ phần lớn, vai trò của người đứng đầu biểu hiện rõ, tính chất tư nhân có cơ hội bộc lộ.

***- Thứ hai, biến động về sở hữu sau khi tiến hành cổ phần hoá.***

Sau cổ phần hoá biến động về sở hữu của các Công ty cổ phần vẫn diễn ra. Điều đó do sự huy động thêm vốn của Công ty thông qua phát hành mới cổ phiếu. Nhờ phát hành cổ phiếu mới, tổng vốn của Công ty cổ phần sẽ tăng lên, mối tương quan giữa vốn của nhà nước và vốn của các cổ đông khác sẽ có sự thay đổi. Đồng thời sự thay đổi về sở hữu còn có thể thay đổi do chuyển nhượng cổ phiếu của các cổ đông. Sự biến động về sở hữu của những DNNN sau cổ phần hoá về vấn đề sở hữu của ngành giao thông vận tải được biểu hiện trên những khía cạnh sau:

**+ Những biến động tích cực:**

Từ DNNN chuyển sang công ty cổ phần là sự thay đổi mọi mặt, trong đó có quyền sở hữu. Đó là sự thay đổi hết sức căn bản. Trước đây khi còn là DNNN, mọi hoạt động của doanh nghiệp phải tuân thủ Luật DNNN. Bản thân DNNN là một pháp nhân, nhưng không có quyền sở hữu đối với tài sản, mọi

hoạt động của doanh nghiệp đều tuân thủ sự chỉ đạo của chủ sở hữu nhà nước, thông qua cơ quan chủ quản. Khi chuyển thành công ty cổ phần, bản thân công ty cổ phần là một pháp nhân đầy đủ nên có quyền sở hữu đối với tài sản, kể cả công ty cổ phần nhà nước nắm cổ phần chi phối (tất nhiên so với doanh nghiệp nhà nước không nắm cổ phần chi phối sẽ có những khác biệt hơn). Cơ quan lãnh đạo cao nhất của công ty cổ phần là Đại hội đồng cổ đông. Đại hội đồng cổ đông gồm những người chủ sở hữu công ty, có quyền quyết định mọi hoạt động của công ty. Công ty hoạt động theo Luật doanh nghiệp, Điều lệ công ty, trên công ty không có cơ quan nào chủ quản như DNNN. Đây là sự chuyển biến chung của các DNNN sau khi thực hiện cổ phần hoá và chuyển thành các công ty cổ phần. Đó là sự chuyển biến mang tính tích cực, nhưng nó chỉ phát huy tác dụng nếu sự chuyển biến này được thực hiện một cách đầy đủ.

Trên thực tế, các Công ty cổ phần của ngành GTVT (sản phẩm của quá trình cổ phần hoá các DNNN) sự chuyển biến này chỉ mới phát huy ở mức độ nhất định. Nguyên nhân chủ yếu do tỷ lệ Nhà nước nắm giữ phần vốn sở hữu khá lớn. Trong khi đó cơ chế phối hợp giữa phần sở hữu Nhà nước và phần sở hữu của các thành viên khác trong Công ty chưa được xác lập một cách hợp lý. Tình trạng trên biểu hiện ở những nội dung cụ thể trong quản trị kinh doanh của Công ty cổ phần và sẽ được phân tích kỹ ở các nội dung sau.

+ Những biến động có tính tiêu cực:

\* Những phân tích về mặt lý luận đã chỉ ra một xu hướng có tính quy luật về những vấn đề sở hữu của doanh nghiệp sau cổ phần hoá. Đó là quá trình chuyển sở hữu DNNN sau cổ phần hoá từ các cổ đông riêng lẻ vào một số người với mục đích khống chế doanh nghiệp, từng bước chuyển công ty cổ phần thành các doanh nghiệp tư nhân. Những ưu việt của cổ phần hoá bị triệt tiêu do xu hướng vận động này. Tuy nhiên, đây là xu hướng khá phổ biến trên thực tế đối với các doanh nghiệp có tiềm năng tạo lợi nhuận, vai trò chi phối của nhà nước bị hạn chế.

Đối với các DNNN ngành giao thông vận tải, sau khi trở thành Công ty cổ phần sự biến động về sở hữu cũng không thoát khỏi những xu hướng có tính quy luật đó. Trong báo cáo của Ban cán sự Đảng bộ Giao thông vận tải “*Một năm thực hiện Nghị quyết trung ương 3 về tiếp tục sắp xếp, đổi mới phát triển và nâng cao hiệu quả các DNNN*”, đã nhấn mạnh: “Bộ Giao thông vận tải đã tập trung giải quyết tốt các vấn đề hậu cổ phần hoá, để tránh những diễn biến phức tạp theo hướng chuyển từ cổ phần hoá thành tư nhân hoá, khi một số tư nhân bỏ tiền thu gom toàn bộ cổ phiếu để chiếm đoạt doanh nghiệp, trở thành những ông chủ mới và biến người lao động trong các doanh nghiệp cổ phần hoá thành người làm thuê. Thực tế đã xảy ra và đây là vấn đề hết sức phức tạp cần được quan tâm chỉ đạo” [11, 9].

Một báo cáo khác về tình hình thực hiện cổ phần hoá các DNNN ngành giao thông vận tải (TS Nguyễn Xuân Hào, Phó vụ trưởng Vụ Tổ chức cán bộ - Lao động Bộ Giao thông vận tải) năm 2001, cũng đã chỉ rõ “Đã xuất hiện vấn đề tư nhân hoá sau cổ phần hoá, khi một số tư nhân bỏ tiền mua ngầm lại cổ phần của các cổ đông (hiện tượng này thường chỉ xảy ra ở những doanh nghiệp sau cổ phần hoá hoạt động có hiệu quả hoặc có lợi thế trong kinh doanh mà khi xác định giá trị doanh nghiệp đã không tính hết hoặc không có cơ sở để tính đến). Đây là vấn đề các doanh nghiệp và dư luận xã hội đang quan tâm”. Đây là nhận định của người có trách nhiệm liên quan đến cổ phần hoá các DNNN của ngành, vì vậy là thông tin hết sức tin cậy và cần đặc biệt quan tâm.

Như vậy, vấn đề chuyển sở hữu của các cổ đông cho một số tư nhân là thực trạng đã diễn ra trong các DNNN đã cổ phần hoá của ngành giao thông vận tải. Tuy không có những số liệu cụ thể, vì phần lớn các hoạt động ngầm diễn ra, người ta chỉ có thể nắm được về định tính chứ chưa nắm được về định lượng, nhưng đây không phải là tình trạng hiếm mà là khá phổ biến ở các doanh nghiệp làm ăn có lãi hoặc có lợi thế trong kinh doanh. Nguyên

nhân không phải phát sinh sau khi cổ phần hoá mà hiện hữu ngay trong quá trình cổ phần hoá.

Vì vậy, những giải pháp đối với các DNNN đã cổ phần hoá chỉ là những giải pháp có tính tình thế. Sự đổi mới công tác cổ phần hoá thông qua đấu giá cổ phiếu là một trong các giải pháp hữu hiệu. Tiếc rằng nó mới được triển khai năm 2005 và chưa được áp dụng đối với các DNNN của ngành giao thông vận tải khi thực hiện cổ phần hoá.

\* Phân vốn của doanh nghiệp sau cổ phần hoá tuy được xác định sau định giá doanh nghiệp, nhưng vấn đề giải quyết liên quan đến sở hữu là rất phức tạp. Nhất là vấn đề xử lý các khoản nợ của doanh nghiệp (kể cả khoản doanh nghiệp nợ các doanh nghiệp khác, nợ nhà nước và các đơn vị khác nợ doanh nghiệp). Đây cũng là một trong những vấn đề của hậu cổ phần hoá và được đánh giá là một trong 7 vấn đề vướng mắc, khó khăn của ngành giao thông vận tải khi sắp xếp đổi mới DNNN. Cụ thể:

Có những vướng mắc trong việc bàn giao tài sản, nhất là bất động sản như nhà xưởng, văn phòng làm việc, vật kiến trúc. Doanh nghiệp đã cổ phần hoá đã đầu tư xây dựng cơ bản trên đất đi thuê của DNNN khác chưa cổ phần hoá hoặc của các tổ chức khác. Tình trạng trên diễn ra ở hầu hết các DNNN trong quá trình cổ phần hoá và giải quyết những hậu quả sau cổ phần hoá.

Có những khoản nợ của doanh nghiệp trước khi cổ phần hoá, những khoản nợ này thuộc diện nợ khó đòi cần phải được xử lý. Đặc biệt, hiện tượng doanh nghiệp có tài sản không cần dùng và tài sản cần thanh lý đã trở nên phổ biến ở các doanh nghiệp cổ phần hoá nói chung, của ngành giao thông vận tải nói riêng. Một tổng kết ở Thành phố Hồ Chí Minh cho thấy: có tới 60% số doanh nghiệp cổ phần hoá có tài sản không cần dùng và tài sản thanh lý. Việc mua bán các tài sản thanh lý hay không cần dùng sau cổ phần hoá diễn ra rất chậm và rất ít, chỉ có khoảng 4% giá trị thanh lý được thực hiện. Với những tài sản là vật tư tồn kho để càng lâu sẽ càng mất phẩm chất, kể cả máy móc thiết

bị mới nếu không bảo dưỡng trong thời gian ngắn cũng không đảm bảo chỉ tiêu kỹ thuật. Vì vậy, tình trạng trên sẽ cần phải được xử lý nhanh chóng và triệt để. Nhất là, khi tiến hành cổ phần hoá vấn đề công nợ, tài sản không dùng đến hoặc cần thanh lý phải được xử lý dứt điểm tránh để tồn đọng ở giai đoạn hậu cổ phần hoá, gây tổn thất cho nhà nước (biểu 2.5). nhận thức được điều này, Bộ Giao thông vận tải đã tích cực phối hợp với Bộ Tài chính giải quyết những tồn đọng về vốn cho các doanh nghiệp. Kết quả năm 2003, 2 bộ đã phối hợp giải quyết tồn đọng tài chính cho 6 công ty thực hiện cổ phần hoá với tổng trị giá là 15,9 tỷ đồng lỗ và nợ khó đòi. Cụ thể:

Công ty cổ phần cung ứng và dịch vụ Hàng hải số 1 là 3,7 tỷ đồng.

Công ty cổ phần công trình giao thông 510 là 2,9 tỷ đồng.

Công ty cổ phần Xây dựng công trình giao thông 842 là 3,1 tỷ đồng.

Công ty cổ phần Công trình giao thông 624 là 3,3 tỷ đồng.

Công ty cổ phần Dịch vụ du lịch đường sắt Sài Gòn là 0,5 tỷ đồng.

Công ty cổ phần Công trình đường thuỷ là 2,2 tỷ đồng.

Năm 2004 Bộ Giao thông vận tải xem xét xử lý tồn đọng tài chính cho Công ty xây dựng số 9 thuộc Tổng công ty xây dựng Thăng Long và 2005, Bộ tiếp tục xem xét cho một số đơn vị khác nhằm xử lý hết công nợ trước khi các doanh nghiệp này chuyển sang công ty cổ phần.

Đặc biệt trong năm 2004 và 2005, Bộ Giao thông vận tải đã đưa ra những giải pháp khá kiên quyết và hữu hiệu để giải quyết các tồn đọng về tài chính cho các doanh nghiệp. Cụ thể:

Đối với những doanh nghiệp nhà nước có số nợ lớn, Bộ GTVT đã cho thành lập ngay bộ phận (ban, tổ) xử lý nợ với những thành phần phù hợp, những thành viên có năng lực, dưới sự chỉ đạo trực tiếp của Tổng giám đốc, Giám đốc. Các bộ phận có nhiệm vụ đề xuất và triển khai các biện pháp cụ thể cho từng khoản nợ, tồn đọng.

Đối với các Tổng công ty như: Tổng công ty xây dựng đường thuỷ, Tổng



công ty xây dựng công trình giao thông 8, Tổng công ty Thăng Long... cần xác định rõ các khoản nợ phải trả khá lớn tồn đọng không có khả năng thanh toán, kịp thời đề xuất với Bộ để làm việc với các cơ quan hữu quan tập trung tìm hướng giải quyết (giãn nợ, khoan nợ, đánh giá lại nợ).

### ***2.2.2.2. Tình hình về huy động và sử dụng vốn của doanh nghiệp sau cổ phần hoá***

Vấn đề huy động vốn và sử dụng vốn của Công ty cổ phần, DNNN trong ngành giao thông vận tải sau cổ phần hoá cũng theo xu hướng chung của các doanh nghiệp sau cổ phần hoá và thể hiện theo 2 chiều hướng sau:

- Chiều hướng tích cực: Vốn của các doanh nghiệp sau cổ phần hoá đã được tăng lên trong chính quá trình cổ phần hoá nhờ bán cổ phiếu cho các cổ đông ở trong và ngoài doanh nghiệp. Qua khảo sát 56 doanh nghiệp đã cổ phần hoá của ngành giao thông vận tải cho đến trước năm 2003 cho thấy:

+ Vốn điều lệ của các Công ty cổ phần - các DNNN sau cổ phần hoá tăng lên khá nhiều so với vốn của các DNNN trước khi cổ phần hoá. Không những thế Nhà nước còn rút được phần vốn từ doanh nghiệp ra cho các hoạt động khác. Cụ thể:

Các Công ty cổ phần - DNNN cổ phần hoá đến 2002 có vốn trước khi cổ phần là 338.677 triệu đồng, sau khi cổ phần hoá vốn của doanh nghiệp đã tăng lên đến 459.725 triệu đồng, tăng 1,36 lần. Số vốn nhà nước rút ra là 146.936 triệu, bằng 43,39% tổng vốn của DNNN trước cổ phần hoá.

Như vậy, thực chất nhà nước và doanh nghiệp đã thu hút được 267.984 triệu đồng, chiếm 79,13 tổng vốn của doanh nghiệp sau cổ phần hoá. Số vốn đó tương đương với số tiền người lao động trong doanh nghiệp và các cổ đông ngoài doanh nghiệp mua cổ phiếu. Tất nhiên, một phần tiền bán cổ phiếu DNNN được chuyển vào ngân sách để sử dụng vào một số mục đích như: đầu tư bổ sung vào các doanh nghiệp khác trong ngành, hỗ trợ người lao động mua cổ phiếu và thực hiện các phúc lợi xã hội khác. Dù sử dụng vào

mục đích nào, lượng tiền thu hút do thực hiện cổ phần hoá là kết quả của sự tác động tích cực đối với xã hội và với chính các DNNN sau khi thực hiện cổ phần hoá chúng (biểu 2.5).

**Biểu 2.5. Mức độ huy động vốn từ cổ phần hoá các DNNN  
ngành GTVT đến tháng 12 năm 2004**

*Đơn vị: Tỷ đồng*

Chỉ tiêu	90-98	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1. Vốn điều lệ của DN sau cổ phần hoá	14,42	75,40	153,85	107,18	108,87	2.259,28	8.306,24
2. Vốn nhà nước của DN trước CPH	7,57	45,03	99,21	44,85	75,01	1.581,30	5.814,20
3. Vốn tăng lên của DN sau cổ phần hoá	6,85	30,37	54,64	62,33	33,86	677,98	2.492,04
4. Vốn nhà nước tại DN sau cổ phần hoá	3,23	24,57	67,90	50,80	45,20	1.045,14	4.335,86
5. Vốn người LĐ trong DN sau CPH	6,02	25,35	63,30	33,63	46,64	863,04	1.877,21
6. Vốn cổ đông ngoài doanh nghiệp	5,16	25,48	22,65	22,75	17,03	351,1	2.093,17
4. Tổng vốn của nhà nước và doanh nghiệp tăng thêm	11,20	50,83	85,95	56,38	63,67	-	-

*Nguồn: Tính toán của tác giả dựa trên báo cáo tình hình thực hiện cổ phần hoá DNNN trong ngành Giao thông vận tải - 4/2005.*

+ Sau cổ phần hoá, một số doanh nghiệp đã cổ phần vẫn tiếp tục huy động thêm được vốn, đầu tư chiều sâu, mở rộng sản xuất kinh doanh. Công ty cổ phần Đại lý liên hiệp vận chuyển Gemadept là DNNN được cổ phần hoá và đi vào hoạt động tháng 7/1993, với giá trị vốn là 6.257,5 triệu đồng, trong đó vốn cố định là 13,8 triệu đồng (chưa tính khoản vốn vay), quỹ phát

triển sản xuất 554,8 triệu đồng, quỹ vay mua phương tiện 4.340,9 triệu đồng, vốn vay của Công ty Gemartrans 1.148,2 triệu đồng, chi phí cổ phần hoá 149,8 triệu đồng. Sau 9 năm chuyển thành Công ty cổ phần, số vốn của Công ty đã lên đến 90.187 triệu đồng, gấp 14,41 lần (tương đương tốc độ tăng vốn là 1.441%) so với 1993, bình quân mỗi năm tăng 134,5%. Đây là mức tăng trưởng rất cao về vốn của doanh nghiệp. Các công ty cổ phần như: Công ty cổ phần Dược và thiết bị y tế Giao thông vận tải (Traphaco), Công ty cổ phần xây lắp công trình (Tổng công ty đường sông miền Nam)... là những doanh nghiệp sau cổ phần hoá có số vốn huy động tăng rất nhiều lần so với thời điểm cổ phần hoá (biểu 2.6)

**Biểu 2.6. Đánh giá hiệu quả kinh doanh của Công ty cổ phần Đại lý  
Liên hiệp vận chuyển Gemadept (DNNN sau 9 năm cổ phần hoá)**

*Đơn vị: Triệu đồng, %*

TT	Chỉ tiêu	7/1993	12/2001	So sánh 93/01
1	Vốn cổ phần của DN	6.257,5	90.187,0	1.441,3
2	Tổng doanh thu	16.363,0	256.021,0	1.564,6
3	Lợi tức sau thuế	3.850,0	43.801,0	1.137,7
4	Nộp ngân sách	3.707,0	70.294,0	1.896,2
5	Thu nhập bình quân 1 LĐ	1,3	4,0	307,7

*Nguồn: Báo cáo kết quả kinh doanh của Công ty cổ phần Gemadept năm 1993 và 2001.*

Khảo sát của tác giả luận án tháng 2 năm 2006 cho thấy bức tranh khá sáng sủa về mức độ huy động vốn tăng của các doanh nghiệp ngành giao thông vận tải sau cổ phần hoá. Trong số 8 doanh nghiệp khảo sát sâu có 7 doanh nghiệp có mức tăng trưởng về vốn, trong đó có doanh nghiệp có mức tăng hơn 6 lần (Công ty cổ phần cảng Đoạn Xá - Hải Phòng: vốn trước cổ phần hoá có 10,502 tỷ đồng, sau 2 năm đến năm 2005 đã tăng lên 62,336 tỷ đồng); chỉ có 1 doanh nghiệp là Công ty cổ phần dịch vụ tổng hợp cảng Đà

Năng có mức giảm về vốn đầu tư.

Tuy sau cổ phần hoá, các DNNN đã trở thành các Công ty cổ phần và không còn những ưu đãi (trong đó có ưu đãi về vay vốn) như DNNN, nhưng do sự năng động trong quản lý, do làm ăn có lãi nên sức hấp dẫn trong thu hút của các doanh nghiệp này khá cao. Vì vậy, các doanh nghiệp đã có cơ hội và khai thác các cơ hội đó để tăng thêm nguồn vốn cho các hoạt động kinh doanh của mình. Đó là những ưu việt của các Công ty cổ phần - DNNN sau cổ phần hoá cần được phát huy và mở rộng ra toàn ngành.

**- Chiều hướng tiêu cực:**

+ Một trong các yếu tố tâm lý của các DNNN trước khi thực hiện cổ phần hoá là sau khi cổ phần hoá, những ưu đãi như DNNN không còn nữa, nhất là ưu đãi về vốn cũng đã nảy sinh đối với một số doanh nghiệp của ngành Giao thông vận tải sau cổ phần hoá.

Mặc dù cơ chế và các chính sách đối với việc vay vốn ngày càng xoá bỏ cách biệt về quy định vay vốn với các loại hình doanh nghiệp, nhưng trên thực tế các doanh nghiệp ngoài quốc doanh vẫn có những khó khăn nhất định trong việc vay vốn, nhất là những doanh nghiệp làm ăn không có lãi.

+ Điều đáng lưu tâm là tình trạng nợ đọng vốn của doanh nghiệp nhà nước trước khi cổ phần hoá đã không được giải quyết dứt điểm trong quá trình cổ phần hoá, ảnh hưởng tiêu cực nhiều mặt đến các hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp sau cổ phần hoá.

Kết quả khảo sát các DNNN khối sản xuất kinh doanh ngành Giao thông vận tải năm 2002 cho thấy:

Tổng nguồn vốn của chủ sở hữu là Nhà nước là 8.519,8 tỷ đồng.

Phân theo lĩnh vực gồm: Khối vận tải có tổng vốn nhà nước sở hữu lớn nhất, là 6.877,5 tỷ đồng, chiếm 80,72%; tiếp theo là khối xây dựng cơ bản 947,7 tỷ đồng, chiếm 11,12%; khối cơ khí 400,2 tỷ đồng, chiếm 4,69%; khối dịch vụ 294,4 tỷ đồng, chiếm 3,47%.

Phân theo loại vốn gồm: Vốn cố định là 6.817,8 tỷ đồng, chiếm 80,02%;

vốn lưu động là 483,7 tỷ đồng, chiếm 5,67%; các quỹ và nguồn thu khác 646,8 tỷ đồng, chiếm 14,31%. Trong khi đó, tổng số nợ phải thu của các doanh nghiệp lên đến 5.720,1 tỷ đồng, bằng 67,1% nguồn vốn của chủ sở hữu. Khối có tỷ lệ nợ cao nhất là khối các DNNN xây dựng cơ bản của ngành với 3.026,6 tỷ đồng, chiếm 52,91% tổng số nợ phải thu, bằng 319,4% tổng số vốn của chủ sở hữu. Với thực trạng nợ đọng trên, các DNNN khối xây dựng cơ bản đang gặp phải rất nhiều khó khăn về vốn sau cổ phần hoá.

**Biểu 2.7. Tình hình nợ của các DNNN trong ngành giao thông vận tải trước khi tiến hành cổ phần hoá**

*Đơn vị: Tỷ đồng*

Chỉ tiêu	Khối Vận tải	Khối XDCB	Khối Dịch vụ	Khối Cơ khí	Tổng cộng
<b>1. Nguồn vốn chủ sở hữu</b>	<b>6.877,5</b>	<b>947,7</b>	<b>294,4</b>	<b>400,2</b>	<b>8.519,8</b>
1.1. Vốn cố định	5.759,0	703,0	127,3	228,5	6.817,8
+ Vốn ngân sách	4.439,0	261,7	33,6	180,1	4.914,4
+ Vốn tự có bổ sung	1.326,3	441,3	91,6	48,4	1.907,6
1.2. Vốn lưu động	218,8	146,8	39,0	79,1	483,7
1..3. Các quỹ và nguồn thu khác	422,1	98,0	126,1	0,6	646,8
<b>2. Tổng số nợ phải thu</b>	<b>2.166,6</b>	<b>3.026,6</b>	<b>389,3</b>	<b>137,6</b>	<b>5.720,1</b>
Tr.đó: Nợ khó đòi	43,8	0	23,4	2,5	69,7

*Nguồn: Báo cáo dư nợ của DNNN Bộ Giao thông vận tải 12/2002.*

+ Ngoài ra, một vấn đề đặt ra là: Sự chi phối của cơ quan chủ quản cũ đối với DNNN đã cổ phần hoá sẽ như thế nào, khi mà cơ quan chủ quản cũ vẫn tiếp tục chi phối doanh nghiệp như quyết định mức lương và hệ số lương của người trực tiếp quản lý cho đại diện vốn Nhà nước tại doanh nghiệp. Đây cũng là những vấn đề liên quan đến bộ máy của doanh nghiệp sau cổ phần hoá.

**2.2.2.3. Tình hình về hoạt động của bộ máy quản lý và lao động của doanh nghiệp sau cổ phần hoá**

Những ưu, nhược điểm của cổ phần hoá các DNNN xét về mặt lý thuyết đã được bộc lộ khá rõ trong cổ phần hoá các DNNN ở Việt Nam nói chung,

trong ngành giao thông vận tải nói riêng. Tuy nhiên, mức độ của các biểu hiện phụ thuộc vào các vấn đề được xử lý trong cổ phần hoá và các cơ chế quản lý vĩ mô được chuyển đổi sau cổ phần hoá. Cụ thể:

- Những tác động có tính tích cực: ở hầu hết các doanh nghiệp trong ngành giao thông vận tải đều có sự thay đổi về mô hình tổ chức của bộ máy quản lý doanh nghiệp. Xu hướng xây dựng bộ máy quản lý gọn nhẹ và có hiệu lực đã được chú ý ở các doanh nghiệp tiến hành cổ phần hoá. Theo cơ chế quản lý mới, Hội đồng quản trị, Ban kiểm soát do Đại hội cổ đông bầu ra, Bộ máy quản lý được tinh giản ở hầu hết các doanh nghiệp. Nhờ đó, các hoạt động quản lý của các doanh nghiệp ngành giao thông vận tải sau cổ phần hoá có hiệu quả hơn. Trong cổ phần hoá đã có những cán bộ quản lý của doanh nghiệp cũ phải về hưu do tuổi cao, bắt buộc thay đổi do không đủ uy tín và trình độ, một số ít tự nguyện xin nghỉ quản lý do thay đổi cơ chế quản lý. Tình trạng này tiếp tục diễn ra với quy mô lớn hơn ở các doanh nghiệp sau cổ phần hoá. Phần đông các cán bộ này không trụ được do không phù hợp với cách thức quản lý của mô hình doanh nghiệp mới (biểu 2.8). Sự biến động của đội ngũ lao động trực tiếp tuy theo các chiều hướng khác nhau, nhưng đều bộc lộ xu hướng tổ chức hợp lý, sử dụng hiệu quả hơn trước.

**Biểu 2.8. Biến động cán bộ quản lý các DNNN cổ phần hoá**

Vị trí quản lý	Không đổi	Về hưu	Tự nguyện thôi chức	Bắt buộc thay đổi
<b>I. Trong cổ phần hoá các DNNN</b>				
1. Giám đốc	88,6	5,7	2,0	3,7
2. Phó giám đốc	91,1	4,3	2,1	3,2
3. Kế toán trưởng	90,0	3,9	3,2	2,1
<b>II. Sau cổ phần hoá các DNNN</b>				
1. Chủ tịch HĐQT	85,2	4,2	4,6	6,1
2. Giám đốc	81,5	6,0	7,0	5,6
3. Phó giám đốc	77,9	6,2	7,0	9,0
4. Kế toán trưởng	78,2	5,1	9,9	6,8

*Nguồn: Viện Quản lý kinh tế Trung ương - năm 2002*

Khảo sát một số Công ty cổ phần - DNNN sau cổ phần hoá của tác giả luận án vào tháng 2/2006 cho thấy: Một số doanh nghiệp sau cổ phần hoá vốn huy động tăng, quy mô sản xuất kinh doanh được mở rộng. Vì vậy, bộ máy quản lý và đội ngũ lao động trực tiếp tăng lên như Công ty cổ phần cảng Đoạn Xá, Công ty Cổ phần vận tải 1 (Traco), Công ty cổ phần VINAFCO. Một số doanh nghiệp huy động được vốn đầu tư công nghệ lại có xu hướng giảm bớt lao động trực tiếp, tinh giản bộ máy quản lý như: Công ty cổ phần phát triển hàng hải (VIMADECO), Công ty cổ phần cảng Vật Cách, Công ty cổ phần Container phía Nam. Đây là những biểu hiện tích cực của cổ phần hoá đối với bộ máy quản lý và đội ngũ lao động của các doanh nghiệp nhà nước sau cổ phần hoá.

- Những biểu hiện tiêu cực: Một số doanh nghiệp sau cổ phần hoá vẫn duy trì kiểu tổ chức bộ máy quản trị như trước khi cổ phần hoá. Đặc biệt tình trạng ít thay đổi các cán bộ quản trị cũ đã hạn chế phát huy những ưu việt của mô hình quản lý mới do chuyển DNNN thành các công ty cổ phần.

Một khảo sát của Viện Quản lý kinh tế Trung ương năm 2002 cho thấy: Khi cổ phần hoá có tới 88,6% giám đốc, 91,1% phó giám đốc và 90,9% kế toán trưởng không thay đổi vị trí. Chỉ có 2,0% giám đốc, 4,3% phó giám đốc và 3,9% kế toán trưởng về hưu (phần lớn do tuổi cao) và 5,7% giám đốc, 2,1% phó giám đốc, 3,2% kế toán trưởng tự nguyện thôi giữ chức. Đặc biệt, chỉ có 3,7% giám đốc, 2,5% phó giám đốc và 2,1% kế toán trưởng bắt buộc thay đổi, trong đó có giám đốc hoặc phó giám đốc trở thành Hội đồng quản trị với tư cách là người được uỷ nhiệm sở hữu vốn nhà nước.

Tình trạng của các doanh nghiệp này sau cổ phần hoá cũng không mấy sáng sủa. Có 85,2% chủ tịch Hội đồng quản trị, 81,5% giám đốc, 77,9% phó giám đốc và 78,2% kế toán trưởng vẫn giữ nguyên chức vụ. Có 4,2% Chủ tịch Hội đồng quản trị về hưu, 4,6% tự nguyện thôi giữ chức và 6,1% bắt buộc thay đổi. Đối với giám đốc các tỷ lệ tương ứng là 6,0%, 7,0% và 5,6%; các phó giám

đốc là 6,2%, 7,0% và 9,0%, các kế toán trưởng là 5,1%, 9,9% và 6,8%. Nếu khi cổ phần hoá các DNNN, việc sắp xếp cán bộ quản lý có những chuyển biến tích cực thì sự ổn định như trên là cần thiết và đó là tác động tích cực của cổ phần hoá. Nhưng, trong bối cảnh không đổi mới cán bộ trong cổ phần hoá, đây là vấn đề mang tính tiêu cực. Bởi vì, những gương mặt quản lý cũ với tỷ lệ cao như trên, khó tạo nên sức chuyển biến mạnh trong quản lý kinh doanh của Công ty cổ phần. Có lẽ sự chi phối về sở hữu của Nhà nước đối với DNNN sau cổ phần hoá là một trong những nguyên nhân của tình trạng mang tính tiêu cực trên.

#### **2.2.2.4. Tình hình sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp**

Trên bình diện chung của cổ phần hoá các DNNN, theo thống kê của Ban chỉ đạo đổi mới và phát triển doanh nghiệp Trung ương: Sau cổ phần hoá vốn điều lệ bình quân của các doanh nghiệp trong cả nước tăng 44%, doanh thu tăng 23,6%, lợi nhuận tăng 140%. Hơn 90% số công ty cổ phần làm ăn có lãi, nộp ngân sách bình quân tăng 24,9%, cổ tức bình quân đạt 17%/năm.

Đối với ngành giao thông vận tải, chưa có cuộc điều tra toàn diện về thực trạng sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp sau cổ phần hoá. Tuy nhiên, theo báo cáo của Ban đổi mới và phát triển doanh nghiệp của Bộ Giao thông vận tải: Sau cổ phần hoá các DNNN thuộc ngành đã có sự tăng trưởng khá cao, tổng lợi nhuận trước thuế, mức đóng góp của các doanh nghiệp đều tăng. Tuy nhiên, trong số các doanh nghiệp sau cổ phần hoá có những đơn vị gặp nhiều khó khăn, hoạt động sản xuất kinh doanh bị thua lỗ.

Khảo sát các doanh nghiệp sau cổ phần hoá theo 3 nhóm đại diện cho 3 giai đoạn triển khai cổ phần hoá (của tác giả luận án tháng 2 năm 2006) cho thấy: Sản xuất kinh doanh của các DNNN ngành giao thông vận tải biến động theo 2 chiều hướng: tích cực và tiêu cực, trong đó tích cực (sản xuất tăng về quy mô, hiệu quả kinh doanh và thu nhập của cán bộ và công nhân của doanh nghiệp tăng...) là chủ yếu (đúng như nhận định của Ban đổi mới và phát triển doanh nghiệp của ngành). Cụ thể:

- Đối với doanh nghiệp sau cổ phần hoá có sự tăng trưởng về sản xuất kinh doanh:



Trong số các doanh nghiệp tác giả luận án khảo sát, các doanh nghiệp có mức tăng trưởng so với khi chưa cổ phần hoá chiếm tới 75%, trong đó có nhiều doanh nghiệp có mức tăng trưởng rất cao như:

Công ty dịch vụ du lịch đường sắt Hà Nội sau 3 năm cổ phần hoá (từ 2003-2005) doanh thu tăng 7,3 lần, bình quân tăng 93,98%; Công ty cổ phần Cảng Đoạn Xá sau 5 năm cổ phần hoá (2001-2005) doanh thu tăng 5,3 lần, bình quân tăng 39,6%; Công ty cổ phần VINAFCO sau 5 năm cổ phần hoá (từ 2001-2005) tăng doanh thu 4,6 lần, bình quân tăng 35,69%/năm; Công ty cổ phần Cảng Vật Cách (Quán Toan - Hải Phòng) sau 4 năm cổ phần hoá (2002-2005) doanh thu tăng 2,3 lần, bình quân 23,0%/năm; Công ty cổ phần vận tải 1 - Traco sau 6 năm cổ phần hoá doanh thu tăng 3,4 lần, bình quân 22,6%/năm.

Tuy nhiên, cũng có doanh nghiệp có mức tăng trưởng nhưng ở mức thấp như Công ty cổ phần Dịch vụ tổng hợp cảng Đà Nẵng sau 4 năm cổ phần hoá chỉ tăng 1,39 lần, bình quân 8,6%/năm.

Nguyên nhân chung về tăng trưởng sản xuất kinh doanh của các Công ty cổ phần - DNNN ngành Giao thông vận tải sau cổ phần hoá chủ yếu do tăng khả năng thu hút vốn đầu tư, đổi mới bộ máy quản lý và các hoạt động quản trị kinh doanh.

Mức độ tăng trưởng khác nhau giữa các Công ty cổ phần - DNNN sau cổ phần hoá của Ngành một mặt do trạng thái của doanh nghiệp trước cổ phần hoá, đặc điểm của hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp, mặt khác do sự năng động của bộ máy khai thác các ưu việt do cổ phần hoá mang lại.

### ***Biểu 2.9. Kết quả kinh doanh của các DNNN trước và sau cổ phần hoá***

#### **Ngành GTVT đến tháng 2 năm 2006**

TT	Doanh nghiệp	Số năm đã CPH (năm)	Doanh thu trước CPH (tỷ đồng)	Doanh thu năm 2005 (tỷ đồng)	Bình quân/năm (%)
1	Công ty dịch vụ du lịch đường sắt Hà Nội	3	21,90	161,50	93,98
2	Công ty cổ phần Cảng Đoạn Xá	5	8,28	44,17	39,60
3	Công ty cổ phần VINAFCO	5	32,00	85,00	35,69
4	Công ty cổ phần Cảng Vật Cách	4	10,30	23,90	23,00
5	Công ty cổ phần vận tải 1	6	25,00	85,00	22,60
6	Công ty cổ phần Dịch vụ tổng hợp cảng	4	38,00	52,91	8,60

	Đà Nẵng				
7	Công ty Cổ phần phát triển Hàng Hải (VIMADECO)	2	62,17	62,7	0,00
8	Công ty Cổ phần CONTAINER phía Nam	7	40,66	33,67	- 22,22

*Nguồn: Điều tra của tác giả luận án tháng 2 năm 2006.*

- Đối với các DNNN sau cổ phần hoá không có sự tăng trưởng và suy giảm: Tuy số các doanh nghiệp loại này chiếm tỷ trọng nhỏ trong các doanh nghiệp khảo sát (25%), nhưng đây là điều đáng phải suy nghĩ. Bởi vì, mục tiêu của cổ phần hoá đã không đạt được. Trong số các doanh nghiệp loại này, Công ty cổ phần phát triển hàng hải (VIMADECO) có trụ sở tại 11 Võ Thị Sáu (Hải Phòng). Doanh nghiệp được cổ phần hoá năm 2004. Sau cổ phần hoá, doanh thu của doanh nghiệp hầu như không tăng (trước cổ phần hoá doanh thu đạt 62,116 tỷ, sau cổ phần hoá doanh thu đạt 62,70 tỷ đồng).

**Biểu 2.10. Thực trạng của công ty cổ phần container sau cổ phần hoá  
tính đến tháng 2 năm 2006**

Chỉ tiêu	Đ.vị	1999	2003	2004	2005
1. Đất đai	m <sup>2</sup>	57.138,0	57.138,0	57.138,0	57.138,0
2. Lao động thường xuyên	người	309	180	167	167
2.1. Lao động quản lý	"	24	18	19	18
2.2. Lao động trực tiếp	"	285	165	148	149
3. Lao động thời vụ	"	4	7	5	5
4. Máy móc chuyên dùng	Cái	12	12	12	12
5. Tổng vốn của Công ty	Tỷ	25,216	34,272	34,840	37,762
6. Tổng doanh thu	"	40,665	-	-	33,675
6.1. Vận tải ô tô	"	5,899	-	-	4,872
6.2. Bốc xếp	"	15,455	-	-	11,683
6.3. Kho bãi	"	0,200	-	-	1,682
6.4. Đại lý container	"	18,591	-	-	15,437
6.5. Đại lý tàu biển	"	0,528	-	-	0,000

*Nguồn: Điều tra của tác giả luận án tháng 2 năm 2006.*

Tuy nhiên, đi sâu vào nghiên cứu toàn diện sự biến đổi của doanh nghiệp cho thấy: nguồn lao động của doanh nghiệp đã giảm từ 438 người xuống còn 330 người, trong đó chủ yếu là giảm lao động thời vụ (từ 288 người xuống còn 194 người). Nguồn vốn của doanh nghiệp tăng từ 46,12 tỷ đồng lên 54,96 tỷ đồng. Cơ sở vật chất được tăng cường, máy chuyên dùng, ô vận tải những phương tiện quan trọng của doanh nghiệp đều tăng. Có lẽ, thời gian sau cổ phần hoá còn ngắn chưa đủ để doanh nghiệp khai thác ưu việt của cổ phần hoá là nguyên nhân quan trọng của sự không tăng doanh thu của doanh nghiệp sau cổ phần hoá.

Riêng đối với Công ty cổ phần CONTAINER phía Nam, thời gian cổ phần hoá đã tiến hành được 7 năm, một thời gian quá dài cho sự ổn định Công ty và cho nó phát huy ưu việt của cổ phần hoá. Nhưng, hoạt động kinh doanh của Công ty lại giảm sút so với thời gian trước cổ phần hoá. Từ nguồn số liệu khảo sát cho thấy:

Sau 7 năm doanh thu kinh doanh của Công ty đã giảm từ 40,665 tỷ năm 1999 xuống còn 33,675 tỷ năm 2005. So với trước cổ phần hoá tổng vốn của doanh nghiệp tăng từ 25,216 tỷ lên 37,762 tỷ đồng, các cơ sở vật chất được duy trì, lao động của doanh nghiệp đã giảm từ 309 người xuống còn 167 người, chủ yếu là giảm lao động trực tiếp. Như vậy phải chăng, trước cổ phần hoá hoạt động của Công ty chủ yếu dựa vào lao động thủ công, sau cổ phần hoá khi giảm bớt lực lượng lao động này doanh thu của Công ty không tăng mà giảm xuống.

Đi sâu vào cơ cấu doanh thu của Công ty cho thấy: Hoạt động vận tải ô tô giảm gần 1 tỷ đồng, bốc xếp giảm 3,772 tỷ đồng, đại lý container giảm 3,154 tỷ đồng. Điều này cho thấy, ưu việt của cổ phần hoá đã không được phát huy từ sự không năng động của bộ máy quản lý. Trong điều kiện cạnh tranh

ngày càng gay gắt, Công ty đã không đầu tư vào cơ sở vật chất, sau 7 năm cơ sở vật chất của công ty không thay đổi. Vì vậy, các hoạt động kinh doanh của Công ty đã bị giảm sút.

#### **2.2.2.5. Tình hình về phân phối của các doanh nghiệp sau cổ phần hoá**

Phân phối của các DNNN sau cổ phần hoá có sự biến đổi so với trước cổ phần hoá cả về phương thức phân phối và các kết quả của phân phối.

- Về phương thức phân phối: Những phương thức phân phối cho DNNN nói chung, ngành Giao thông vận tải nói riêng đã được thay đổi theo phương thức phân phối của công ty cổ phần, trong đó sự khác biệt là: phân phối được thực hiện một mặt theo chế độ hạch toán theo các khoản chi phí cho hoạt động kinh doanh, các khoản trích nộp... Mặt khác còn được hạch toán theo các cổ phần đóng góp. Sự biến đổi này được thực hiện ở tất cả các DNNN ngành giao thông vận tải sau cổ phần hoá.

#### **Biểu 2.11. Hiệu quả sản xuất kinh doanh của DNNN ngành GTVT sau cổ phần hoá - tính đến tháng 2 năm 2006**

DOANH NGHIỆP	TRƯỚC CỔ PHẦN HOÁ		SAU CỔ PHẦN HOÁ	
	Lợi nhuận (Tr.đ)	Tỷ suất LN (%)	Lợi nhuận (Tr.đ)	Tỷ suất LN (%)
1. Công ty dịch vụ du lịch đường sắt Hà Nội	930,0	4,2	1.950,0	1,2
2. Công ty cổ phần Cảng Đoạn Xá	-1.548	- 18,7	7.647,0	17,3
3. Công ty cổ phần VINAFCO	2.900,0	9,0	3.300,0	2,2
4. Công ty cổ phần Cảng Vật Cách	1.703,0	16,5	2.918,0	12,20
5. Công ty cổ phần vận tải 1	350,0	1,4	2.000,0	2,4
6. Công ty cổ phần Dịch vụ tổng hợp cảng Đà Nẵng	530,0	1,4	1.555,0	2,9
7. Công ty Cổ phần phát triển Hàng Hải (VIMADECO)	4.713,0	7,6	7.900,0	12,6
8. Công ty Cổ phần CONTAINER phía Nam	1.224,6	3,0	1.159,0	3,4

*Nguồn: Điều tra của tác giả luận án tháng 2 năm 2006.*

- Về kết quả của quá trình phân phối: Theo đánh giá chung, nhờ ưu việt của cổ phần hoá, hoạt động kinh doanh của các DNNN ngành Giao thông vận tải đều có xu hướng tăng cao, đa số các doanh nghiệp sau cổ phần hoá làm ăn có lãi, thu nhập của cán bộ và công nhân tăng. Tuy nhiên, cũng từ kết quả khảo sát của tác giả luận án tháng 2 năm 2006 cho thấy:

+ Tỷ suất lợi nhuận sau thuế của các DNNN ngành Giao thông vận tải sau cổ phần hoá tăng cao hơn trước ở một số doanh nghiệp và giảm đi ở một số doanh nghiệp khác (biểu 2.10). Các DNNN sau cổ phần hoá có tỷ suất lợi nhuận tăng là Công ty cổ phần cảng Đoạn Xá (từ -18,7% lên 17,3%); Công ty cổ phần vận tải 1 (từ 1,4% lên 2,4%); Công ty cổ phần dịch vụ tổng hợp cảng Đà Nẵng (từ 1,4% lên 2,9%); Công ty cổ phần phát triển Hàng Hải (từ 7,6% lên 12,6%) và Công ty cổ phần CONTAINER phía Nam (từ 3,0% lên 3,4%).

Các DNNN sau cổ phần hoá có tỷ suất lợi nhuận giảm là Công ty dịch vụ du lịch đường sắt Hà Nội (từ 4,2% còn 1,2%); Công ty cổ phần VINAFSCO (từ 9,0% còn 2,2%); Công ty cổ phần cảng Vật Cách (từ 16,5% còn 12,2%).

Vì số lượng doanh nghiệp của tác giả luận án khảo sát nhỏ so với số lượng các DNNN ngành Giao thông vận tải đã cổ phần hoá nên chưa thể đưa ra kết luận về nhận định chung nêu trên. Tuy nhiên, kết quả trên về hiệu quả kinh doanh cho thấy mối tương quan giữa sự phát triển của DNNN sau cổ phần hoá với hiệu quả của chúng.

+ Thu nhập bình quân của cán bộ, công nhân trong các doanh nghiệp sau cổ phần hoá có sự biến động theo xu hướng tăng là chủ yếu. Trong số DNNN của ngành sau cổ phần hoá khảo sát tăng thu nhập cho cán bộ, công nhân có Công ty cổ phần vận tải 1 (từ 1,1 triệu đồng/tháng tăng lên 2,3 triệu/tháng); Công ty cổ phần cảng Đoạn Xá (từ 1 triệu/tháng lên 2,6 triệu đồng/tháng); Công ty cổ phần cảng Vật Cách (từ 1,2 triệu/tháng lên 1,6 triệu đồng/tháng); Công ty cổ phần dịch vụ tổng hợp cảng Đà Nẵng (từ 1,8 triệu/tháng lên 2,0 triệu đồng/tháng). Công ty du lịch dịch vụ đường sắt Hà

Nội có thu nhập không đổi (bình quân 1,2 triệu/tháng); Công ty cổ phần phát triển Hàng hải thu nhập bình quân đầu người giảm (từ 2,9 triệu/tháng còn 2,6 triệu/tháng).

#### **2.2.2.6. Tình hình các vấn đề kinh tế - xã hội khác**

Bên cạnh những vấn đề thuần túy kinh tế, sau cổ phần hoá các DNNN ngành giao thông vận tải cũng có những vấn đề xã hội phát sinh như:

Một số doanh nghiệp trong sắp xếp lại đội ngũ lao động đã giảm bớt lực lượng lao động của mình. Một số lao động (lao động thường xuyên của doanh nghiệp) yếu sức khoẻ, trình độ chuyên môn thấp được cho nghỉ theo chế độ (được quy định theo các văn bản triển khai cổ phần hoá). Đây là việc làm cần thiết, đảm bảo yêu cầu nâng cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp. Tuy nhiên sau cổ phần hoá, một số doanh nghiệp tiếp tục giảm lực lượng lao động, nhưng việc giải quyết các chế độ cho người còn trong độ tuổi nghỉ việc chưa thật thoả đáng. Quan điểm chỉ đạo của Bộ Giao thông vận tải đối với vấn đề này là “Các doanh nghiệp khi tiến hành cổ phần hoá phải cố gắng sử dụng hết, sử dụng tối đa lao động hiện có, tránh tình trạng đẩy người lao động ra ngoài dây chuyền sản xuất của doanh nghiệp. Số lao động không sắp xếp được thì thực hiện theo Nghị định số 41/2002/NDD - CP ngày 11/04/2002 của Chính phủ”. Quan điểm trên là đúng, nhưng cần phải có những biện pháp cụ thể hơn về vấn đề này, nhất là tránh tình trạng đẩy người ra khỏi doanh nghiệp sau khi đã cổ phần hoá, nhưng không giải quyết thoả đáng quyền lợi cho họ.

Đối với hoạt động của các tổ chức chính trị như tổ chức Đảng, công đoàn, đoàn thanh niên: một số doanh nghiệp duy trì khá tốt. Tuy nhiên, có những doanh nghiệp (nhất là doanh nghiệp Nhà nước không nắm quyền chi phối) việc duy trì các hoạt động của các tổ chức chính trị, kể cả tổ chức đảng chưa thực sự tốt. Theo báo cáo của Bộ Giao thông vận tải, tổ chức cơ sở Đảng của các đơn vị trong ngành phân tán. Một số Tổng Công ty chưa có Đảng bộ thống nhất toàn Công ty, một số đơn vị thành viên đã cổ phần hoá trực thuộc

nhiều cấp bộ đảng khác nhau. Từ tình trạng trên, việc triển khai các nghị quyết của Đảng trong ngành hạn chế, vai trò của Đảng trong lãnh đạo của các Công ty cổ phần chưa được phát huy.

### **2.2.3. Những kết quả đạt được và những vấn đề đặt ra cần giải quyết**

#### **2.2.3.1. Những kết quả đạt được của cổ phần hoá các DNNN ngành giao thông vận tải**

Cổ phần hoá đã được tiến hành trong ngành Giao thông vận tải trên 10 năm, nhiều doanh nghiệp sau cổ phần hoá đã trở thành các công ty cổ phần và đi vào hoạt động nhiều năm. Trong khoảng thời gian đó, những ưu việt của cổ phần hoá đã được bộc lộ ở những mức độ khác nhau tùy theo đặc điểm kinh doanh của doanh nghiệp, trạng thái của doanh nghiệp trước cổ phần hoá, thời điểm triển khai cổ phần hoá (thời điểm cổ phần hoá khác nhau chi phối bởi các văn bản cổ phần hoá khác nhau) và sự năng động của đội ngũ cán bộ quản lý sau cổ phần hoá. Tuy nhiên đánh giá chung, sau cổ phần hoá các DNNN ngành giao thông vận tải trở thành công ty cổ phần và hoạt động của các công ty đạt được những kết quả sau:

- *Trước hết* sau cổ phần hoá, tất cả các Công ty cổ phần của ngành đều có sự tăng trưởng về vốn. Sự tăng trưởng về vốn không chỉ diễn ra trong quá trình cổ phần hoá mà sau cổ phần hoá nhiều doanh nghiệp tiếp tục phát huy.

Ngoài ra, khi cổ phần hoá nhà nước còn rút lượng vốn khá lớn (do bán cổ phiếu) để sử dụng tái đầu tư cho các DNNN còn lại và các hoạt động chung của ngành. Đây là ưu thế nổi trội của các DNNN trong ngành trong và sau cổ phần hoá. Không những vậy, nguồn vốn của các doanh nghiệp được sử dụng hiệu quả hơn, tạo những điều kiện cho doanh nghiệp chủ động trong kinh doanh.

- *Thứ hai*, sự biến động sở hữu của các DNNN trong ngành sau cổ phần hoá thành các Công ty cổ phần đã từng bước theo hướng gắn chặt giữa quyền sở hữu và quyền sử dụng. Điều đó một mặt buộc doanh nghiệp phải có trách

nhiệm hơn đối với tài sản của mình (khác biệt với chế độ công hữu trước đây của các DNNN); mặt khác tạo quyền chủ động cho doanh nghiệp trong sử dụng các tài sản của mình vào các hoạt động kinh doanh. Nhờ đó, các tài sản của doanh nghiệp được sử dụng đầy đủ và hợp lý hơn. Những tiêu cực trong đầu tư mới tài sản cũng dần được khắc phục.

- *Thứ ba*, hoạt động của bộ máy quản lý và đội ngũ lao động trong các công ty cổ phần đã có những chuyển biến tích cực theo hướng nâng cao vai trò của người đứng đầu doanh nghiệp, phát huy quyền chủ động của các thành viên và người lao động. Phần nhiều công ty cổ phần đã tiến hành sắp xếp lại bộ máy quản lý theo hướng tinh giản và bố trí lại cán bộ phù hợp hơn với trình độ và phẩm chất của từng người. Những lao động trực tiếp cũng được tổ chức lại, đặc biệt kỷ luật lao động được siết lại và chặt chẽ hơn. Người lao động có cổ phiếu có trách nhiệm hơn, khi họ được coi là người chủ thực sự của doanh nghiệp, kết quả kinh doanh không chỉ ảnh hưởng đến thu nhập từ công sức lao động mà còn từ phần cổ phiếu họ có do những chính sách ưu đãi từ cổ phần hoá các DNNN mang lại.

- *Thứ tư*, hoạt động kinh doanh của các Công ty cổ phần sau cổ phần hoá DNNN trong ngành Giao thông vận tải có biến động theo hướng quy mô mở rộng, tốc độ tăng trưởng cao hơn.

Sự biến động này là do các biến động về sở hữu, biến động về tăng trưởng vốn và biến động tích cực trong tổ chức và duy trì lực lượng lao động của doanh nghiệp sau cổ phần hoá mang lại. Tuy nhiên, kết quả này có sự biểu hiện khác nhau giữa các doanh nghiệp. Điều đó còn tùy thuộc vào thời điểm doanh nghiệp thực hiện cổ phần hoá, loại hình kinh doanh và tính năng động của đội ngũ cán bộ quản lý doanh nghiệp.

- *Thứ năm*, thực trạng phân phối của doanh nghiệp sau cổ phần hoá cũng có những chuyển biến tích cực. Tính đa dạng của phân phối đã được thực hiện. Bên cạnh phân phối theo các bộ phận cấu thành sản phẩm, phân phối theo cổ



phần đã được thực hiện. Nhiều doanh nghiệp, khối lượng các phần phân phối biểu hiện kết quả và hiệu quả của kinh doanh đã tăng lên (thu nhập của người lao động, lợi nhuận...)

**2.2.3.2. Những vấn đề đặt ra cần giải quyết của các Công ty cổ phần ngành giao thông vận tải sau cổ phần hoá DNNN**

Bên cạnh những kết quả đạt được, hoạt động của các Công ty cổ phần ngành giao thông vận tải sau cổ phần hoá DNNN diễn ra theo chiều hướng tiêu cực và đang đặt ra những vấn đề cần giải quyết sau:

- *Thứ nhất*, sự biến động về sở hữu vốn theo những xu hướng khác nhau, đã và đang đặt ra những vấn đề cần giải quyết khác nhau. Việc Nhà nước nắm quyền chi phối vốn của DNNN sau cổ phần hoá đối với một số doanh nghiệp là cần thiết.

Tuy nhiên, số lượng doanh nghiệp nhà nước nắm quyền chi phối quá lớn. Đối với doanh nghiệp nhà nước thực sự cần thiết nắm quyền chi phối nếu không có cơ chế phối hợp giữa nhà nước với doanh nghiệp sự chuyển biến trong hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp sẽ không nhiều do sự níu kéo của cơ chế quản lý của các DNNN còn hiện hữu nhiều trong các doanh nghiệp loại này, đặc biệt của đội ngũ đại diện cho Nhà nước tại doanh nghiệp. Thực trạng này dẫn đến hiện tượng mô hình doanh nghiệp thì mới, nhưng bộ máy tổ chức và cơ chế hoạt động vẫn không có sự thay đổi cơ bản.

Đối với xu hướng thu tóm cổ phiếu theo hướng tư nhân hoá doanh nghiệp: đây là xu hướng tất yếu sẽ xảy ra, nếu nhà nước không có biện pháp can thiệp. Trên một khía cạnh nào đó, xu hướng này cũng có những ưu điểm của nó, vì nó tạo cho những người quản lý, những người có đầu óc kinh doanh có thực quyền để điều hành doanh nghiệp. Tuy nhiên xét trên khía cạnh tiêu cực, việc thu tóm cổ phiếu (nhất là trong điều kiện cổ phiếu được đánh giá với giá trị thấp - thường ở các doanh nghiệp thực hiện cổ phần giai đoạn trước) sẽ đẩy người lao động ở các DNNN sau cổ phần hoá đến chỗ bị thua thiệt và biến họ trở thành người làm thuê.

- *Thứ hai*, những vấn đề tài chính của các doanh nghiệp sau cổ phần hoá vẫn chưa được giải quyết triệt để, nhất là vấn đề công nợ, vấn đề bàn giao tài sản. Đây là trở ngại cho hoạt động của doanh nghiệp sau cổ phần hoá. Vấn đề này đã được Bộ Giao thông vận tải chú trọng giải quyết. Tuy nhiên, trên thực tế vẫn còn tồn tại ở các DNNN đã cổ phần hoá và tiếp tục phát sinh ở các DNNN sẽ cổ phần hoá.

- *Thứ ba*, trên thực tế cơ chế chính sách đã xoá đi những cách biệt giữa DNNN với doanh nghiệp ngoài Nhà nước đối với việc vay vốn. Tuy nhiên, trên thực tế vẫn còn khó khăn nhất định đối với các Công ty cổ phần - DNNN sau cổ phần hoá của ngành Giao thông vận tải nói riêng của tất cả các DNNN sau cổ phần hoá nói chung, trong việc vay vốn.

- *Thứ tư*, hoạt động quản trị kinh doanh của doanh nghiệp đã có những biến động tích cực. Tuy nhiên, sự chi phối của cơ quan chủ quản đối với doanh nghiệp còn khá nặng nề. Đặc biệt là Bộ vẫn chi phối việc bố trí cán bộ khi cổ phần hoá, sau cổ phần hoá vẫn chi phối mức lương, hệ số lương của người trực tiếp là đại diện vốn sở hữu của Nhà nước. Nói cách khác, trong quản lý chưa có sự đổi mới triệt để của Công ty cổ phần - DNNN sau cổ phần hoá như những công ty cổ phần được thành lập mới của các cơ quan quản lý vĩ mô.

- *Thứ năm*, hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp tuy có những chuyển biến theo hướng tích cực. Nhưng, nhìn chung sự chuyển biến chưa thật mạnh mẽ như mong muốn, như ưu việt của hình thức doanh nghiệp mà các DNNN của ngành chuyển đổi sang. Hiện tại, sức cạnh tranh của các Công ty cổ phần - DNNN sau cổ phần hoá chưa thật cao, hiệu quả kinh doanh của Công ty tuy có tăng, nhưng mức tăng thấp.

- *Thứ sáu*, những vấn đề xã hội trong các Công ty cổ phần sau cổ phần hoá DNNN vẫn tiếp tục phát sinh phức tạp. các tổ chức chính trị trong doanh nghiệp chưa phát huy sức mạnh trong hoạt động.

Đánh giá chung, bên cạnh những biến động tích cực của các DNNN

ngành GTVT sau cổ phần hoá, đã xuất hiện 2 xu hướng có tính trái ngược nhau trong các DNNN của ngành sau cổ phần hoá là: Tình trạng một số doanh nghiệp có xu hướng tư nhân hoá và một bộ phận khác lại ở trong tình trạng “bình mới, rượu cũ” sự chuyển biến không nhiều. Cả 2 xu hướng này đều cần có những biện pháp can thiệp kịp thời.

### ***2.2.3.3. Nguyên nhân của những tồn tại, hạn chế của các Công ty cổ phần GTVT sau cổ phần hoá các DNNN***

Nguyên nhân của những tồn tại trên, một mặt bắt nguồn từ những vấn đề trước và trong cổ phần hoá; mặt khác bắt nguồn từ những phát sinh sau khi thực hiện cổ phần hoá, trong đó những nguyên nhân trước và trong cổ phần hoá là chủ yếu. Cụ thể:

- *Những nguyên nhân từ trước cổ phần hoá. Đó là:*

+ Trên thực tế, trước cổ phần hoá các DNNN trong ngành giao thông vận tải có những đóng góp nhất định cho sự nghiệp xây dựng đất nước. Nhưng nhìn chung, các DNNN của ngành ở trong tình trạng làm ăn kém hiệu quả là chủ yếu. Vì vậy, bản thân các DNNN có sức hấp dẫn kém đối với cổ phần hoá. Tình trạng trên một mặt làm cho quá trình cổ phần hoá chậm; mặt khác buộc các DNNN khi cổ phần hoá cần xác định các phương án cổ phần có tính khuyến khích người mua cổ phiếu. Đó là những cơ sở làm nảy sinh những biến động trong chuyển hoá các cổ phiếu sau này, khi các DNNN trở thành các Công ty cổ phần.

+ Về mặt lý thuyết, cổ phần hoá có nhiều ưu điểm. Tuy nhiên, cổ phần hoá các DNNN như ở nước ta sẽ dễ dẫn đến tư nhân hoá chúng. Đây là tính không bền vững của cổ phần hoá và là xu hướng có những cơ sở khách quan của nó. Cơ sở đó thuộc về mô hình Công ty cổ phần - sản phẩm của cổ phần hoá các DNNN nói chung, ngành GTVT nói riêng. Về vấn đề này cũng xin nhắc lại rằng, mô hình Công ty cổ phần được thành lập mới có điểm khác với Công ty cổ phần được hình thành từ cổ phần hoá các DNNN. Trong số các

điểm khác biệt, sự chi phối hoặc tham gia sở hữu cổ phần của Nhà nước và của các cổ đông là người của doanh nghiệp là những khác biệt chủ yếu. Chính những khác biệt này sẽ tiềm ẩn những nguy cơ nảy sinh các vấn đề sau cổ phần hoá nếu không xác định được cơ chế phối hợp hoạt động của các cổ đông, nhất là những cổ đông nắm quyền chi phối.

+ Trên thực tế, cơ chế kế hoạch hoá tập trung tồn tại quá lâu trong các DNNN nói chung, ngành giao thông vận tải nói riêng. Vì vậy, sự níu kéo dẫn đến sự chậm chuyển đổi ngay trong các DNNN đã cổ phần hoá cũng trở thành phổ biến. Đây là một trong các nguyên nhân sẽ dẫn đến sự chuyển biến chậm trong hoạt động kinh doanh của các Công ty cổ phần. Tính ưu việt của cổ phần hoá DNNN không phát huy hết tác dụng của nó, khi chúng trở thành Công ty cổ phần.

+ Trên thực tế, mọi người và các văn bản đều khẳng định tính chất bình đẳng giữa các thành phần kinh tế trong hoạt động kinh doanh. Tuy nhiên, trên thực tế sự phân biệt trong quản lý giữa DNNN và doanh nghiệp ngoài nhà nước vẫn tồn tại. Vì vậy, sau khi cổ phần hoá các DNNN hầu như không còn là DNNN nữa. Đây là cơ sở nảy sinh những bất cập đối với DNNN sau khi trở thành công ty cổ phần.

*- Nguyên nhân từ những vấn đề trong cổ phần hoá.*

Cổ phần hoá các DNNN nói chung, ngành GTVT nói riêng là công việc mới mẻ, phải làm thí điểm và vừa làm vừa rút kinh nghiệm. Hơn nữa, quá trình cổ phần hoá diễn ra thời gian khá dài. Trong thời gian đó, việc triển khai cổ phần hoá dần hoàn thiện. Vì vậy theo những thời điểm khác nhau, các doanh nghiệp được cổ phần hoá theo những nội dung và phương thức khác nhau. Tình trạng đó đã phát sinh những nguyên nhân ảnh hưởng đến hoạt động của doanh nghiệp sau cổ phần hoá. Đó là:

+ Sự mâu thuẫn trong các nội dung triển khai cổ phần hoá, nhất là phương thức xác định cổ phần, định giá trị tài sản doanh nghiệp và cơ chế mua, bán cổ phiếu đã nảy sinh những hậu quả khác nhau giữa các doanh

nghiệp. Nhất là mâu thuẫn về lợi ích giữa các cổ đông của các doanh nghiệp thực hiện cổ phần hoá ở các thời điểm khác nhau.

+ Những bất cập trong xác định tỷ lệ vốn Nhà nước nắm giữ chưa hợp lý (quá nhiều doanh nghiệp nhà nước nắm quyền chi phối, thậm chí có những doanh nghiệp Nhà nước không cần nắm giữ cổ phiếu, nhưng vẫn nắm giữ), xác định giá trị doanh nghiệp, hình thức phát hành cổ phiếu những giai đoạn đầu là những nguyên nhân làm cho các DNNN sau cổ phần hoá vẫn không có sự chuyển biến nhiều. Tình trạng “bình mới, rượu cũ” chủ yếu do những nguyên nhân này tác động.

*- Nguyên nhân từ những vấn đề phát sinh sau cổ phần hoá.*

Sau cổ phần hoá, DNNN trở thành công ty cổ phần. Phần lớn các bất cập do nguyên nhân từ trước và trong cổ phần hoá. Tuy nhiên, sau cổ phần hoá những nguyên nhân tác động đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp cũng có và biểu hiện trên các mặt sau:

+ Về phía nhà nước: Những hậu quả trong quá trình cổ phần hoá chưa được giải quyết dứt điểm (tình trạng công nợ, các vấn đề xã hội của doanh nghiệp...) vẫn chậm được xử lý sau quá trình cổ phần hoá. Trong điều kiện của một tổ chức mới cải tổ, đây là một trong nguyên nhân gây nên những tác động tiêu cực cho doanh nghiệp.

+ Về phía doanh nghiệp: Những nội dung hoạt động của loại hình doanh nghiệp mới (công ty cổ phần so với DNNN trước đây) là những trở ngại ban đầu cho doanh nghiệp sau cổ phần hoá, nhất là những doanh nghiệp vẫn duy trì bộ máy điều hành cũ.

Hơn nữa hầu hết các doanh nghiệp, sau cổ phần hoá đều tăng cường đầu tư, cải tổ lại bộ máy quản lý... Vì vậy, những năm đầu các nội dung này chưa phát huy tác dụng. Tình trạng chuyển biến chậm của các DNNN sau cổ phần hoá là do các nguyên nhân mang tính khách quan này.

\*

\* \*

Qua phân tích thực trạng cổ phần hoá và giải quyết các vấn đề sau cổ phần hoá DNNN trong ngành GTVT, luận án thấy rằng: mỗi ngành của nền kinh tế quốc dân đều có những đặc điểm nhất định. Những đặc điểm đó là những tiêu chí để phân biệt chúng với các ngành khác. Đối với ngành giao thông vận tải và các DNNN trong ngành, những đặc điểm của ngành và các DNNN trong ngành đã ảnh hưởng không nhỏ đến cổ phần hoá và sau cổ phần hoá trên cả 2 phương diện: thuận lợi và khó khăn, trong đó khó khăn là cơ bản.

Quá trình cổ phần hoá các DNNN nói chung, ngành giao thông vận tải nói riêng qua các giai đoạn đã đạt được những thành tựu nhất định, nhưng vẫn còn những bất cập. Tiến độ triển khai cổ phần hoá chậm; việc tính toán giá trị tài sản của các DNNN chưa thống nhất và không thật sự khoa học; cổ phần hoá còn mang tính khép kín; cổ phần hoá mới chủ yếu thực hiện ở các DNNN có quy mô nhỏ là những nguyên nhân làm nảy sinh những bất cập sau cổ phần hoá, giảm đi tính ưu việt của cổ phần hoá. Thực trạng các DNNN ngành giao thông vận tải sau cổ phần hoá thể hiện trên cả hai mặt về sự tác động tích cực và tiêu cực của cổ phần hoá đến hoạt động của các doanh nghiệp.

Những tác động tích cực được thể hiện chủ yếu trên phương diện sở hữu, từ vấn đề sở hữu đã dẫn đến khả năng tăng cường trong huy động vốn, trong sử dụng có hiệu quả hơn các nguồn lực của doanh nghiệp... Nhờ đó, hoạt động kinh doanh của các DNNN của ngành sau cổ phần hoá đã có sự tăng trưởng, đời sống của người lao động được cải thiện. Tuy nhiên, những biểu hiện mang tính tích cực trên còn chưa nhiều. Những ưu việt của cổ phần hoá về mặt lý thuyết chưa được phát huy về mặt thực tế. Nhiều vấn đề hậu cổ phần hoá còn nảy sinh làm hạn chế những ưu việt của cổ phần hoá. Những vấn đề

này tiếp tục cần được quan tâm xử lý và là bài học cho quá trình triển khai cổ phần hoá của các DNNN còn lại ở những năm tiếp theo.

### **Chương 3**

## **QUAN ĐIỂM VÀ GIẢI PHÁP NHẪM GIẢI QUYẾT TỐT CÁC VẤN ĐỀ CỔ PHẦN HOÁ VÀ SAU CỔ PHẦN HOÁ DOANH NGHIỆP NHÀ NƯỚC Ở VIỆT NAM**

### **3.1. QUAN ĐIỂM, PHƯƠNG HƯỚNG VÀ MỤC TIÊU GIẢI QUYẾT CÁC VẤN ĐỀ CỔ PHẦN HOÁ VÀ SAU CỔ PHẦN HOÁ CÁC DNNN NÓI CHUNG VÀ NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI NÓI RIÊNG**

#### **3.1.1. Quan điểm chung giải quyết các vấn đề cổ phần hoá và sau cổ phần hoá các DNNN nói chung và ngành Giao thông vận tải nói riêng**

##### ***3.1.1.1. Phải đặt quá trình giải quyết các vấn đề cổ phần hoá và sau cổ phần hoá trong chiến lược đổi mới các DNNN***

Qua nghiên cứu về lý thuyết và thực tiễn, tất cả đều chỉ ra rằng: Cổ phần hoá và giải quyết các vấn đề kinh tế, xã hội nảy sinh sau cổ phần hoá các DNNN nói chung, ngành giao thông vận tải nói riêng là một trong các giải pháp nhằm sắp xếp, đổi mới các DNNN. Vì vậy, để phát triển các doanh nghiệp sau cổ phần hoá cần phải đặt quá trình cổ phần hoá các DNNN và giải quyết các vấn đề sau cổ phần hoá trong chiến lược đổi mới các DNNN.

Việc đặt quá trình cổ phần hoá các DNNN và giải quyết các vấn đề sau cổ phần hoá trong chiến lược đổi mới các DNNN sẽ tạo ra những thuận lợi cho quá trình cổ phần hoá như:

Xác định được những DNNN cần tiến hành cổ phần hoá, xây dựng lộ trình cổ phần hoá cho các doanh nghiệp được xác định sẽ cổ phần hoá; xác định rõ những phương án cho cổ phần hoá. Đặc biệt, Chính phủ và Bộ giao thông vận tải sẽ chủ động chỉ đạo quá trình cổ phần hoá, có những hỗ trợ cần

thiết đối với từng doanh nghiệp trong quá trình cổ phần hoá.

Những bước chuẩn bị tốt như trên sẽ là điều kiện cần thiết để cổ phần hoá thực hiện thành công. Và đương nhiên, khi cổ phần hoá được thực hiện tốt sẽ làm cho những vấn đề hậu cổ phần hoá sẽ giảm bớt đi những tiêu cực, những vấn đề bức xúc cần phải giải quyết. Những ưu việt của cổ phần hoá các DNNN, vì thế mới được phát huy sau khi các doanh nghiệp tiến hành cổ phần hoá trở thành các Công ty cổ phần.

Trên thực tế, Nhà nước cũng như các Bộ, ngành đã hiểu rất rõ vấn đề này, trong các đề án và trong việc chỉ đạo hàng năm các vấn đề của cổ phần hoá và sau cổ phần hoá được coi như là một nội dung của quá trình đổi mới và sắp xếp lại các DNNN. Tuy nhiên, tính gắn kết các nội dung của đề án, đặc biệt trong việc chỉ đạo chưa cao.

Quán triệt quan điểm này, các Bộ, ngành cần tạo nên sự gắn kết giữa các nội dung của đổi mới và sắp xếp lại các DNNN. Cần quán triệt tư tưởng cổ phần hoá trong đổi mới các DNNN với các hướng cơ bản theo từng nhóm doanh nghiệp:

**Nhóm thứ nhất:** là các doanh nghiệp trong điều kiện hiện nay cần phải giữ lại hình thức DNNN 100% vốn hoặc CTCP mà Nhà nước nắm giữ tỷ lệ cổ phiếu chi phối trên 51%. Thuộc vào nhóm này là những doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực sau:

+ Các doanh nghiệp thuộc lĩnh vực an ninh quốc phòng như sản xuất vũ khí, thuốc nổ, các phương tiện thu phát sóng.

+ Các doanh nghiệp đóng vai trò then chốt của nền kinh tế mà Nhà nước cần phải nắm để tạo tiềm lực kinh tế và thực hiện các chức năng điều tiết vĩ mô nền kinh tế như các lĩnh vực kinh doanh tiền tệ, ngân hàng, năng lượng, dầu khí, khai khoáng.

+ Các doanh nghiệp thuộc về cơ sở hạ tầng có tính chất nền tảng giúp các



ngành khác phát triển. Đó là ngành đòi hỏi vốn đầu tư lớn, thời gian thu hồi vốn chậm, tỷ suất lợi nhuận thấp như đường sá, cầu cống, bến cảng, sân bay. Các ngành văn hoá giáo dục, y tế, thủy lợi... nói chung là những ngành không hấp dẫn và cũng chưa đủ sức đối với tư nhân.

+ Các doanh nghiệp hoạt động trong các lĩnh vực nêu trên thực hiện các giải pháp đổi mới tổ chức và cán bộ quản lý, áp dụng kỹ luật của thị trường vào trong doanh nghiệp, thực hành trao quyền tự chủ trong việc bảo toàn vốn được giao đồng thời kiểm soát chặt chẽ theo luật DNNN. Đối với các doanh nghiệp này trong một số trường hợp và trong những điều kiện nhất định có thể được nhà nước bao cấp hoặc bù lỗ.

*Nhóm thứ hai:* là các doanh nghiệp thuộc các ngành, các lĩnh vực thấy không cần thiết phải duy trì hình thức sở hữu nhà nước thì nên thu hẹp dần bằng quá trình đa dạng hóa và cổ phần hóa để khuyến khích cạnh tranh và nâng cao hiệu quả hoạt động của các doanh nghiệp này.

*Nhóm thứ ba:* là các DNNN thua lỗ kéo dài, mất khả năng thanh toán, không thuộc diện nhà nước trợ cấp như nhóm thứ nhất và không thể tiến hành cổ phần hoá như ở nhóm thứ hai thì được xử lý theo luật phá sản doanh nghiệp hoặc theo quyết định 315/HĐBT với 4 giải pháp: sát nhập, cho thuê, nhượng bán và giải thể kiên quyết không duy trì nó dưới mọi hình thức làn tăng thêm gánh nặng cho ngân sách xã hội.

### **3.1.1.2. Nhận thức và giải quyết tốt vấn đề đa sở hữu và đa thành phần kinh tế đối với các DNNN**

Một trong các nội dung cơ bản của đổi mới cơ chế quản lý kinh tế ở nước ta là Đảng và Nhà nước đã thừa nhận sự tồn tại khách quan của nền kinh tế nhiều thành phần và có cơ chế để các thành phần kinh tế cùng tồn tại và phát triển theo quy định của pháp luật.

Trên thực tế, triển khai và đẩy mạnh quá trình cổ phần hoá các DNNN nói chung, ngành giao thông vận tải nói riêng là thừa nhận sự tồn tại khách

quan của nhiều thành phần kinh tế, thấy rõ ưu điểm của của các thành phần kinh tế ngoài kinh tế nhà nước.

Tuy nhiên trong quá trình cổ phần hoá các DNNN, việc cổ phần hoá khép kín trong nội bộ doanh nghiệp vừa thể hiện tính hình thức trong đổi mới các DNNN, vừa làm cho quá trình đổi mới kém hiệu quả. Những tồn tại trên đã được thừa nhận và có những biện pháp khắc phục. Bằng chứng là: có những đổi mới trong việc xác định tỷ lệ cổ phiếu ưu đãi, thực hiện niêm yết cổ phiếu và đấu giá cổ phiếu, cho phép các nhà đầu tư nước ngoài mua cổ phiếu của các DNNN khi cổ phần hoá. Những chuyển biến trên là rất đáng mừng, nhưng mới chỉ là bước đầu, đặc biệt triển khai còn hạn chế trong cổ phần hoá các DNNN ngành giao thông vận tải.

Quán triệt quan điểm trên, trong quá trình tiến hành cổ phần hoá các Bộ, ngành cần chỉ đạo các đơn vị thuộc diện tiến hành cổ phần hoá cần đổi mới triệt để trong các phương án cổ phần hoá. Cần hạn chế những diễn biến xấu trong sở hữu các cổ phần của các DNNN sau khi đã cổ phần hoá, nhưng cũng không can thiệp làm ảnh hưởng đến quá trình chuyển nhượng cổ phiếu theo đúng quy luật của kinh tế thị trường, đến những cam kết khi đàm phán gia nhập WTO.

Cần nhấn mạnh rằng, các DNNN sau khi cổ phần hoá chuyển thành các công ty cổ phần đã gặp những khó khăn nhất định trong hoạt động kinh doanh. Khó khăn đó là do những phân biệt của Nhà nước đối với các loại hình doanh nghiệp khác nhau. Cần thấy rằng, công ty cổ phần là một loại hình pháp lý của doanh nghiệp trong cơ chế thị trường định hướng Xã hội chủ nghĩa. Vì vậy, việc đảm bảo các điều kiện cần thiết cho nó hoạt động không chỉ liên quan đến các DNNN sau cổ phần hoá mà là vấn đề liên quan đến hoạt động của mọi loại hình doanh nghiệp tồn tại trong nền kinh tế quốc dân.

***3.1.1.3. Phải đảm bảo các DNNN sau cổ phần hoá đạt hiệu quả kinh tế - xã hội cao***

Đổi mới các DNNN trên nhiều phương diện, trong đó có cổ phần hoá là một trong các giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh của các DNNN. Xét trên phương diện này, cổ phần hoá các DNNN nói chung, ngành giao thông vận tải nói riêng đã quán triệt rất rõ quan điểm hiệu quả trong phát triển kinh tế xã hội. Tuy nhiên trên thực tế, cổ phần hoá các DNNN trong ngành giao thông vận tải cũng như của cả nước đang bộc lộ những hạn chế nếu xét theo các yêu cầu của hiệu quả kinh tế. Tình trạng trên được bộc lộ trên tất cả các phương diện: từ thời gian triển khai cổ phần hoá dài ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp đến những giải pháp xử lý để doanh nghiệp hoà nhập vào mô hình kinh doanh mới; từ việc xử lý giá trị tài sản của doanh nghiệp chưa sát dẫn đến xác định giá trị cổ phiếu thấp gây thất thoát cho ngân sách đến giải quyết lợi ích của những người lao động là thành viên của doanh nghiệp trong và sau cổ phần hoá.

Cổ phần hoá các DNNN hiện đang phải xử lý một vấn đề hết sức phức tạp - xử lý mối tương quan giữa hiệu quả tài chính của doanh nghiệp và hiệu quả kinh tế xã hội. Trong việc xử lý này nếu thiên lệch về một phía nào đó sẽ làm mất đi ưu việt của cổ phần hoá hoặc gây nên những gánh nặng cho doanh nghiệp sau cổ phần hoá.

Cần phải xử lý một cách hài hoà giữa hiệu quả tài chính của doanh nghiệp với hiệu quả kinh tế xã hội. Để làm được điều đó, nhà nước cần một mặt tạo những điều kiện cho doanh nghiệp phát huy ưu việt của DNNN sau cổ phần hoá; mặt khác cần có những hỗ trợ cần thiết để doanh nghiệp làm tốt các vấn đề mang tính xã hội, giảm bớt đi gánh nặng cho doanh nghiệp trong những năm đầu sau khi chuyển thành các Công ty cổ phần.

#### ***3.1.1.4. Phải đảm bảo sự bình đẳng đối với doanh nghiệp sau cổ phần hoá trong quản lý các doanh nghiệp***

Một trong những lý do cổ phần hoá tiến hành chậm là các DNNN sợ sau

khi chuyển sang các Công ty cổ phần những quan tâm của nhà nước đối với doanh nghiệp sẽ không còn được như trước. Doanh nghiệp sẽ gặp những khó khăn nhất định trong hoạt động, nhất là trong vay vốn, trong các quan hệ với các cơ quan quản lý vĩ mô.

Về mặt nguyên tắc trong quá trình đổi mới, nhà nước đang xoá dần bao cấp tạo sự bình đẳng giữa các doanh nghiệp. Tuy nhiên trên thực tế, sự đối xử bất bình đẳng giữa doanh nghiệp nhà nước với các loại hình doanh nghiệp khác vẫn còn tồn tại theo kiểu “con đẻ” và “con nuôi”. Điều đó một mặt do quan niệm doanh nghiệp nhà nước giữ vai trò chủ đạo và do nhà nước nắm giữ, vì vậy cần tạo những điều kiện tốt nhất cho nó phát triển. Mặt khác, các doanh nghiệp ngoài nhà nước trong quá trình phát triển bên cạnh những đóng góp tích cực cho nền kinh tế, cũng có không ít doanh nghiệp có những hiện tượng tiêu cực như trốn thuế, buôn lậu, vay ngân hàng không có khả năng thanh toán.

Tất nhiên, những hiện tượng trên cũng có cả trong các doanh nghiệp nhà nước. Tuy nhiên, đối với các doanh nghiệp nhà nước do vị thế của nó, việc xử lý các tiêu cực có sự khác biệt hơn các doanh nghiệp ngoài nhà nước.

Trong điều kiện hội nhập của nền kinh tế, đặc biệt để thúc đẩy nhanh quá trình cổ phần hoá các DNNN nói chung, ngành giao thông vận tải nói riêng; để các DNNN ngành giao thông vận tải sau cổ phần hoá không gặp những khó khăn nhà nước cần tạo cơ chế quản lý như là một sân chơi bình đẳng giữa các doanh nghiệp.

Trước mắt, cần tiếp tục xoá bỏ những “đặc quyền, đặc lợi” của các DNNN trong hàng loạt các vấn đề liên quan đến hoạt động của doanh nghiệp như: vay vốn, chuyển giao tiến bộ khoa học và công nghệ, ưu đãi tiêu thụ sản phẩm... Tiếp theo, hoàn thiện Luật doanh nghiệp tiến tới chỉ thực hiện duy nhất luật doanh nghiệp cho tất cả các loại hình doanh nghiệp trong nước trên lãnh thổ Việt Nam.

### ***3.1.1.5. Lấy hiệu quả kinh tế - xã hội làm thước đo đánh giá kết quả của***

### ***giải pháp CPH DNNN***

Quan điểm này xuất phát từ mục tiêu phát triển kinh tế- xã hội mà Đảng và Nhân dân ta hướng đến, đó là thực hiện một xã hội: dân giàu, nước mạnh, xã hội công bằng, dân chủ, văn minh. Mục tiêu này chỉ có thể đạt được trong một mô hình kinh tế có khả năng động viên tối đa nguồn lực của xã hội, các thành phần kinh tế vào phát triển lực lượng sản xuất, tăng nhanh khối lượng của cải cho xã hội. CPH DNNN phải nhằm tạo điều kiện để thu hút rộng rãi mọi nguồn vốn để đầu tư, đổi mới kỹ thuật, công nghệ, quản lý và phát triển doanh nghiệp, góp phần tích cực vào cơ cấu lại hệ thống DNNN theo yêu cầu phát triển kinh tế thị trường định hướng XHCN. Đồng thời quá trình cổ phần hoá DNNN cũng phải làm sao bảo vệ được tài sản của Nhà nước trong quá trình chuyển DNNN thành CTCP, phát triển doanh nghiệp sau khi CPH và gắn với sự phát triển đó là việc làm và thu nhập của người lao động được tăng lên. Doanh nghiệp tham gia tích cực vào việc giải quyết các vấn đề xã hội và bảo vệ môi trường sinh thái. Nếu không làm tăng hiệu quả kinh tế - xã hội và không góp phần tích cực vào thực hiện mục tiêu định hướng XHCN thì cũng không thể nói rằng CPH DNNN đã thành công.

Quan điểm này đòi hỏi phải tăng cường vai trò quản lý của Nhà nước trong toàn bộ tiến trình CPH và cả sau khi DNNN đã chuyển thành CTCP, phải phát huy cao độ ý thức sáng tạo của người lao động trong các doanh nghiệp CPH, phải tạo điều kiện để họ có cổ phần tại doanh nghiệp mình làm việc; đồng thời có cơ chế, biện pháp ngăn ngừa và xử lý những tiêu cực có thể xảy ra trong quá trình tiến hành CPH.

#### ***3.1.1.6. Nâng cao vai trò quản lý của nhà nước đối với doanh nghiệp sau cổ phần hoá***

Xoá bỏ bao cấp là đúng, là giải pháp hữu hiệu nâng cao hiệu quả kinh tế xã hội của nền kinh tế, đặc biệt là các DNNN. Nhưng xoá bỏ bao cấp không đồng nghĩa với sự buông lỏng vai trò quản lý của nhà nước đối với các doanh nghiệp, nhất là, đối với các DNNN sau cổ phần hoá.

Cần phải thấy rằng, chuyển từ DNNN sang các công ty cổ phần là biện pháp sắp xếp và đổi mới các DNNN, tạo cho chúng một sức sống mới, một ưu thế mới trong hoạt động kinh doanh. Nhưng cũng cần phải hiểu rằng, cổ phần hoá các DNNN là quá trình “phẫu thuật một cơ thể bị bệnh”. Vì vậy, cơ thể đó sau phẫu thuật cần có chế độ chăm sóc “hậu phẫu” mới có thể bình phục và nâng cao sức khoẻ được.

Trong cổ phần hoá, nhiều vấn đề kinh tế xã hội đã được xử lý với sự can thiệp và hỗ trợ của Nhà nước như thành lập Ban chỉ đạo cổ phần hoá, tổ chức các hoạt động nghiệp vụ để định giá tài sản doanh nghiệp, xây dựng các phương án cổ phần hoá, xử lý các vấn đề kinh tế xã hội nảy sinh trong và sau quá trình cổ phần hoá (công nợ, vấn đề lao động dôi dư...).

Tuy nhiên sau cổ phần hoá, ở các doanh nghiệp - những Công ty cổ phần vẫn tiếp tục phát sinh những vấn đề kinh tế, xã hội mới và ngay cả những vấn đề trong cổ phần hoá vẫn chưa có thể giải quyết dứt điểm. Những vấn đề đó cần tiếp tục được xử lý.

Từ những vấn đề trên, cần xác định rõ vai trò của nhà nước đối với các doanh nghiệp đã cổ phần hoá. Vai trò đó được thể hiện trong việc giải quyết dứt điểm các vấn đề tồn tại trong cổ phần hoá và những vấn đề nảy sinh trong cổ phần hoá còn kéo dài sau cổ phần hoá. Vai trò đó còn thể hiện ở những năm bất những vấn đề kinh tế, xã hội nảy sinh sau cổ phần hoá như vấn đề biến cổ phần hoá thành tư nhân hoá, vấn đề ổn định doanh nghiệp sau biến động về tổ chức, những vấn đề xã hội nảy sinh khi biến một DNNN thành công ty cổ phần có như vậy mới phát huy tính ưu việt của cổ phần hoá các DNNN.

Trên đây là các quan điểm cơ bản có tính nguyên tắc trong tiến hành CPH DNNN cần phải nắm vững và quán triệt đồng bộ, không coi nhẹ quan điểm nào. Những vấn đề trên đã và đang hiện hữu trên thực tế và biến động hết sức phức tạp, cần được xác định kỹ và xử lý kịp thời.

**3.1.2. Phương hướng và mục tiêu đối với cổ phần hoá và xử lý các vấn đề sau cổ phần hoá các DNNN nói chung và các DNNN trong ngành giao thông vận tải.**

### **3.1.2.1. Phương hướng**

Văn kiện đại hội X của Đảng đề ra nhiệm vụ có ý nghĩa chiến lược đối với việc sắp xếp, đổi mới doanh nghiệp nhà nước giai đoạn 2006- 2010 là hình thành và phát triển hệ thống doanh nghiệp Việt Nam lớn mạnh, có sức cạnh tranh cao. Đối với các DNNN, cần "khẩn trương hoàn thành kế hoạch sắp xếp, đổi mới DNNN theo hướng hình thành loại hình công ty nhà nước đa sở hữu, chủ yếu là các công ty cổ phần. Thúc đẩy việc hình thành một số tập đoàn kinh tế và tổng công ty nhà nước mạnh, hoạt động đa ngành, đa lĩnh vực, trong đó có ngành chính có nhiều chủ sở hữu, sở hữu nhà nước giữ vai trò chi phối. Đẩy mạnh và mở rộng diện cổ phần hoá DNNN, kể cả các công ty 90, 91...."

Quốc hội nước ta khi thông qua kế hoạch phát triển kinh tế- xã hội 2006-2010 đặt ra yêu cầu, nhiệm vụ phát triển đất nước, trong đó một trong các giải pháp quan trọng là phải sắp xếp, đổi mới DNNN một cách mạnh mẽ. Tại hội nghị về sắp xếp, đổi mới DNNN giai đoạn 2006- 2010 được tổ chức ngày 7/10/2006, Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng khẳng định "Nhiệm vụ sắp xếp, đổi mới DN trong 5 năm tới trọng tâm là CPH. Mục tiêu đến năm 2010, chúng ta sẽ cơ bản CPH xong DNNN". Các luật mới ban hành và yêu cầu cải cách chức năng quản lý hành chính nhà nước về kinh tế cũng đòi hỏi tiếp tục phải có sự đổi mới DNNN một cách cơ bản.

Đề án đổi mới và sắp xếp lại các DNNN trong ngành Giao thông vận tải cũng đã chỉ rõ: Bộ Giao thông vận tải sẽ tiếp tục rà soát, điều chỉnh, bổ sung Chương trình, kế hoạch đổi mới doanh nghiệp thuộc Bộ.

Từ nhận thức về sự cần thiết và hiệu quả sắp xếp, đổi mới DNNN đạt được thời gian qua là cơ sở quan trọng cho việc tiếp tục sắp xếp, đổi mới DNNN trong thời gian tới theo chúng tôi, trên phương diện cổ phần hoá và giải quyết các vấn đề sau cổ phần hoá các DNNN cần tập trung vào các hướng sau:

- Mở rộng hơn nữa diện các DNNN thực hiện cổ phần hoá. Những doanh nghiệp trước đây thuộc diện giữ nguyên là DNNN hoặc chuyển đổi sang công

ty trách hữu hạn 1 thành viên nhà nước nắm giữ 100% vốn, nay cần rà soát, xem xét lại để chuyển sang cổ phần hoá cho phù hợp với tiêu chí phân loại mới do Chính phủ ban hành. Cần tiếp tục cổ phần hoá cả các công ty nhà nước độc lập thuộc các Bộ, địa phương theo hướng: đối với các doanh nghiệp kinh doanh thì có thể cổ phần hoá toàn bộ, kể cả các doanh nghiệp hoạt động ở địa bàn khó khăn. Nhà nước có chính sách hỗ trợ cho doanh nghiệp không phân biệt thành phần kinh tế. Với những đơn vị có khó khăn về tài chính cần cơ cấu lại trước khi chuyển đổi sở hữu; đối với những doanh nghiệp quy mô nhỏ, có cùng ngành nghề hoặc có mối quan hệ về công nghệ, thị trường... với các doanh nghiệp khác thì nên sáp nhập, hợp nhất để hình thành những doanh nghiệp quy mô lớn hoạt động theo mô hình công ty mẹ- công ty con. Sau khi đã tổ chức lại sẽ tiến hành cổ phần hoá công ty mẹ. Việc sáp nhập, hợp nhất không được làm ảnh hưởng lớn đến tình hình sản xuất kinh doanh, tài chính của đơn vị sáp nhập, hợp nhất; đối với doanh nghiệp sản xuất, cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích cần xem xét để chuyển thành công ty trách nhiệm hữu hạn 1 thành viên.

- Đẩy mạnh hơn nữa việc sắp xếp, cổ phần hoá các tập đoàn kinh tế, tổng công ty nhà nước. Các tổng công ty nhà nước là lực lượng chủ lực trong nền kinh tế quốc dân, hiện đang chiếm tới 87% tổng số vốn nhà nước đầu tư vào các doanh nghiệp, riêng các tổng công ty 91 chiếm 71,6%. Những năm trước đây chúng ta chủ yếu sắp xếp, cổ phần hoá những doanh nghiệp quy mô nhỏ, có một số công ty vừa và lớn nhằm thu gọn đầu mối. Trong bối cảnh hội nhập quốc tế ngày càng sâu, đồng thời để triển khai thực hiện Nghị quyết Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ X cần thực hiện mạnh mẽ hơn việc sắp xếp, cổ phần hoá các tổng công ty nhà nước, phải coi cổ phần hoá là khâu quan trọng để tạo chuyển biến cơ bản trong việc nâng cao hiệu quả DNNN. Theo kế hoạch sắp xếp, đổi mới DNNN giai đoạn 2006- 2010 thì từ nay đến hết năm 2010 sẽ CPH khoảng 1.500 DN( riêng các DN thành viên của TCT nhà nước phải hoàn



thành trong năm 2008), trong đó năm 2007 phải CPH 550 DN (có khoảng 20 TCT), số còn lại thực hiện trong các năm 2008- 2009. Theo Quyết định số 1729/QĐ- TTg, ngày 29/1/2007 của Thủ tướng Chính phủ về CPH các TCT Nhà nước, thì năm 2007 sẽ CPH 20 đơn vị. Tuy nhiên, đến hết tháng 11/2007, mới chỉ CPH được 3 đơn vị đó là: TCT Điện tử và tin học, TCT Xuất nhập khẩu và Xây dựng- Vinaconex, TCT Thương mại và Xây dựng, TCT Bảo hiểm Việt Nam- Bảo Việt. Ngân hàng Ngoại thương Việt Nam- Vietcombank và Ngân hàng Phát triển Nhà Đồng bằng sông Cửu Long, TCT Rượu bia và Nước giải khát Hà Nội, TCT Rượu bia và Nước giải khát Sài Gòn... đã và đang hoàn thành xác định giá trị doanh nghiệp, nhưng chưa phát hành cổ phiếu lần đầu được.

- Nghiên cứu các hình thức, biện pháp đẩy mạnh xã hội hoá các hoạt động công ích theo hướng cổ phần hoá các doanh nghiệp công ích hoặc chuyển về cho các địa phương trực tiếp quản lý, hoặc xác lập các hình thức đầu tư mới.

- Xây dựng các cơ chế chính sách gắn với cổ phần hoá theo hướng đẩy mạnh hơn nữa; mở rộng quyền cho các doanh nghiệp; không khép kín theo từng doanh nghiệp; định giá đúng giá trị và nâng cao hiệu quả kinh tế xã hội của cổ phần hoá.

- Đẩy nhanh tiến trình sắp xếp đổi mới doanh nghiệp nhà nước. Nghiêm túc thực hiện đúng nội dung và lộ trình của Chương trình cổ phần hoá DNNN của chính phủ cũng như của các Bộ, ngành đã được Chính phủ phê duyệt. Các Bộ, ngành cần có kế hoạch chi tiết mỗi quý với những nhiệm vụ cụ thể, phân công người phụ trách và chỉ đạo thực hiện kế hoạch.

- Bên cạnh đẩy mạnh cổ phần hoá, cần xây dựng chương trình củng cố phát triển những DNNN đã cổ phần hoá. Tổng kết lại những kết quả đã đạt được ở các DNNN đã cổ phần hoá, xác định rõ những tồn tại, những vấn đề cần xử lý để nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh ở các DNNN đã chuyển

thành công ty cổ phần.

### **3.1.2.2. Mục tiêu**

#### **\* Mục tiêu chung đối với tất cả DNNN trong nền kinh tế:**

Theo số liệu tổng hợp từ các bộ, địa phương, tổng công ty 91, lấy mốc thời gian đến 31 tháng 12 năm 2005 cả nước còn 2176 doanh nghiệp 100% vốn nhà nước với tổng số vốn gần 260 nghìn tỷ đồng. Trong đó, 1546 doanh nghiệp hoạt động sản xuất kinh doanh, 335 doanh nghiệp quốc phòng an ninh và sản xuất, cung ứng sản phẩm công ích và 295 nông, lâm trường quốc doanh. Nếu phân theo cơ quan chủ sở hữu, có 301 doanh nghiệp thuộc tổng công ty 91; 408 doanh nghiệp thuộc tổng công ty 90; 307 doanh nghiệp thuộc các Bộ, ngành; 1.160 doanh nghiệp thuộc địa phương (Báo cáo CP số 133/BC-CP, ngày 16/10/2006).

Để chỉ đạo tiếp tục thực hiện công tác sắp xếp, đổi mới và cổ phần hoá DNNN, Chính phủ đã đưa ra chương trình cổ phần hoá các doanh nghiệp Nhà nước giai đoạn 2006-2010. Mục tiêu của chương trình đặt ra là:

- Tiếp tục quá trình đổi mới doanh nghiệp Nhà nước, kiên trì việc cổ phần hoá song song với việc tạo môi trường mới để thúc đẩy hình thành các tập đoàn kinh tế lớn.

- Kiện toàn các Tổng công ty để làm nòng cốt phát triển thành các tập đoàn kinh tế. Đây sẽ là những tập đoàn kinh tế đa sở hữu, đan xen giữa kinh tế Nhà nước và các thành phần kinh tế khác.

- Chỉ giữ lại 100% vốn Nhà nước ở một số loại hình doanh nghiệp nhất định. Một số lĩnh vực lâu nay được coi là nhạy cảm thì trước yêu cầu hội nhập. Chính phủ đã xác định lại để tiến hành cổ phần, ví dụ lĩnh vực ngân hàng, bảo hiểm.. Kế hoạch để cổ phần hoá tất cả các ngân hàng thương mại Nhà nước đã được chính phủ vạch rõ, bắt đầu từ Ngân hàng Ngoại thương và sau cùng là Ngân hàng nông nghiệp.

- Chính phủ đã quyết định chỉ có 28 tập đoàn và tổng công ty Nhà nước giữ lại 100% vốn ở công ty mẹ, còn lại gần 80 tập đoàn và tổng công ty khác sẽ cho tiến hành cổ phần hoá, trong đó có Tổng công ty Dệt may, Tổng công ty Công nghiệp tàu thủy... có thể coi bước đột phá của cổ phần hoá trong giai đoạn 2006 -2010 là cổ phần hoá các tập đoàn và Tổng công ty.

- Theo phương án trên, từ nay đến hết năm 2010 nước ta sẽ tiếp tục cổ phần hoá khoảng 1.500 doanh nghiệp và đến cuối năm 2010 cả nước còn giữ lại 554 doanh nghiệp 100% vốn nhà nước, trong đó 26 tập đoàn kinh tế, tổng công ty quy mô lớn; 178 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực an ninh, quốc phòng, sản xuất, cung ứng sản phẩm, dịch vụ thiết yếu; 200 nông, lâm trường; 150 doanh nghiệp thành viên các tập đoàn, tổng công ty nhà nước.

#### ***\* Mục tiêu của ngành GTVT***

Để thực hiện chương trình cổ phần hoá DNNN mà Chính phủ đã xác định cho giai đoạn 2006- 2010, Bộ giao thông vận tải đưa ra lộ trình cổ phần hoá các doanh nghiệp nhà nước trong ngành cụ thể là:

- Đẩy nhanh công tác cổ phần hoá để thực hiện mục tiêu chuyển đổi 169 DNNN đã xác định năm 2005, trong đó 87 DNNN được xét trong diện cổ phần hoá (mục tiêu này không đạt trong năm 2005 và 2006).

- Đối với 51 DNNN hoạt động công ích, tiếp tục thực hiện chuyển đổi theo 2 hướng: Cổ phần hoá hoặc giữ nguyên pháp nhân để chuyển đổi sang DNNN có được giao nhiệm vụ công ích.

- Đối với các DNNN là thành viên của các tổng công ty thành lập theo Quyết định 90/TTg của Thủ tướng Chính phủ, tiếp tục tiến hành kế hoạch cổ phần hoá. Cụ thể:

+ Tổng công ty Công nghiệp ô tô Việt Nam: đã có đề án chuyển đổi hoạt động sang mô hình công ty mẹ - công ty con, Bộ Giao thông vận tải đang chỉ đạo theo lộ trình đã được phê duyệt, trong đó có 2 doanh nghiệp trực thuộc,

thuộc diện cổ phần hoá là: Công ty Môi giới thương mại và đầu tư phát triển giao thông vận tải và Công ty cơ khí vận tải xây dựng.

+ Tổng công ty đường sông Miền Bắc: có 7 doanh nghiệp được Bộ chọn cổ phần hoá là Công ty vận tải thuỷ 2; Công ty vận tải thuỷ 3; Công ty vận tải thuỷ 4; Công ty vận tải và cơ khí thuỷ; Công ty vật tư kỹ thuật và Xây dựng công trình đường thuỷ; Cảng Hà Bắc và công ty Sông biển Nam Định.

+ Tổng công ty Tư vấn thiết kế giao thông vận tải có 10 doanh nghiệp, trong đó 6 doanh nghiệp chọn thực hiện cổ phần hoá: Công ty Tư vấn xây dựng địa chất công trình; Công ty Tư vấn thiết kế xây dựng đường thuỷ; Công ty tư vấn xây dựng công trình giao thông 2; Công ty tư vấn xây dựng công trình giao thông 4; Công ty tư vấn xây dựng công trình giao thông 5; Công ty tư vấn xây dựng công trình giao thông 7.

+ Tổng công ty xây dựng Thăng Long có 10 doanh nghiệp, trong đó có 7 doanh nghiệp được chọn thực hiện cổ phần hoá: Công ty xây dựng số 6 Thăng Long; Công ty Cơ khí và Xây dựng Thăng Long; Công ty Cầu 5 Thăng Long; Công ty vận tải và Xây dựng Thăng Long; Công ty Cơ khí và Xây dựng số 10 Thăng Long; Công ty Cầu 7 Thăng Long; Công ty Xây dựng số 9 Thăng Long.

+ Tổng Công ty Xây dựng công trình giao thông 1 có 15 doanh nghiệp, trong đó có 12 doanh nghiệp được chọn thực hiện cổ phần hoá là: Công ty xây dựng công trình thuỷ; Công ty tư vấn xây dựng công trình giao thông 1; Công ty Cầu đường 10; Công ty Công trình giao thông 116; Công ty Công trình giao thông 124; Công ty Công trình giao thông 128; Công ty cơ khí xây dựng công trình giao thông 121; Công ty đường 126; Công ty xây dựng công trình 136; Công ty sản xuất vật liệu và xây dựng công trình giao thông 1; Công ty xây dựng công trình và sản xuất vật liệu 117; Công ty xây dựng, sản xuất công nghiệp và xuất nhập khẩu 125.

+ Tổng công ty Xây dựng công trình giao thông 4 có 6 doanh nghiệp, trong đó có 3 doanh nghiệp được chọn tiến hành cổ phần hoá là: Công ty Công

trình giao thông 479; Công ty Công trình giao thông 208; Công ty Công trình giao thông 475.

+ Tổng công ty Xây dựng công trình giao thông 5 có 7 doanh nghiệp, trong đó có 6 doanh nghiệp được chọn tiến hành cổ phần hoá là: Công ty Công trình giao thông 503; Công ty xây dựng công trình giao thông 501; Công ty xây dựng công trình giao thông 586; Công ty xây dựng công trình giao thông 506; Công ty xây dựng công trình giao thông 507; Công ty xây dựng và xuất nhập khẩu giao thông 502.

+ Tổng công ty Xây dựng công trình giao thông 6 có 7 doanh nghiệp, trong đó có 5 doanh nghiệp được chọn tiến hành cổ phần hoá là: Công ty tư vấn xây dựng công trình giao thông 625; Công ty khai thác đá và xây dựng công trình giao thông 621; Công ty Công trình giao thông 68; Công ty Công trình giao thông 675; Công ty Công trình giao thông 60.

+ Tổng công ty Xây dựng công trình giao thông 8 có 8 doanh nghiệp, trong đó có 5 doanh nghiệp được chọn tiến hành cổ phần hoá là: Công ty xây dựng Công trình giao thông 874; Công ty xây dựng Công trình giao thông 820; Công ty xây dựng Công trình giao thông 892; Công ty xây dựng Công trình giao thông 875 và Công ty Vật tư và xây dựng Công trình.

+ Tổng công ty Xây dựng đường thuỷ có 11 doanh nghiệp thành viên, trong đó có 8 doanh nghiệp được chọn thực hiện cổ phần hoá là: Công ty nạo vét và xây dựng đường thuỷ 1; Công ty nạo vét đường thuỷ 2; Công ty Tư vấn xây dựng công trình giao thông 1; Công ty thi công cơ giới; Công ty cung ứng lao động; Công ty Công trình đường thuỷ miền Nam; Công ty Xây dựng công trình đường thuỷ 2 và Công ty Công trình 5.

+ Tổng công ty Thương mại và Xây dựng: Bộ đã trình Thủ tướng về phương án cổ phần hoá toàn bộ 8 doanh nghiệp của Tổng công ty.

Ngoài ra, còn có một số doanh nghiệp thuộc Tổng công ty được thành lập theo Quyết định 91/TTg cũng được đưa vào danh sách cổ phần hoá.

### **3.2. NHỮNG GIẢI PHÁP CHỦ YẾU NHẪM GIẢI QUYẾT NHỮNG VẤN ĐỀ KINH TẾ- XÃ HỘI TRONG VÀ SAU CỔ PHẦN HOÁ CÁC DOANH NGHIỆP TRONG NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI**

Khi nghiên cứu các vấn đề nảy sinh của các doanh nghiệp trong và sau cổ phần hoá, luận án đã chỉ ra những nguyên nhân cả trước và trong quá trình cổ phần hoá. Quá trình cổ phần hoá các DNNN nói chung và trong ngành Giao thông vận tải nói riêng vẫn còn tiếp tục và đang ở trong giai đoạn tiến hành đối với các đơn vị có quy mô lớn, có tiềm lực kinh tế.

Vì vậy, bên cạnh những giải pháp trực tiếp xử lý các vấn đề kinh tế xã hội nảy sinh sau cổ phần hoá các DNNN, cần phải đưa ra những giải pháp cho cả quá trình cổ phần hoá, thậm chí cả những giải pháp chung nhằm giảm thiểu những tác động tiêu cực của quá trình cổ phần hoá cho hoạt động của các doanh nghiệp sau cổ phần hoá. Những giải pháp mà luận án đề xuất bao gồm 4 nhóm cụ thể sau:

#### **3.2.1. Nhóm giải pháp tạo lập tiền đề cần thiết cho cổ phần hoá các DNNN**

##### ***3.2.1.1. Đổi mới cơ chế quản lý, sắp xếp lại các DNNN theo hướng phù hợp với ngành nghề kinh doanh và khu vực quản lý***

Hiện tại hệ thống các DNNN nói chung, các DNNN trong ngành giao thông vận tải nói riêng còn do nhiều đầu mối quản lý. Tình trạng trên dẫn đến những bất cập trong hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp, trong đó có các DNNN đã cổ phần hoá. Vì vậy, đổi mới cơ chế quản lý, sắp xếp lại các doanh nghiệp nhà nước nói chung, các DNNN trước và sau cổ phần hoá nói riêng là một trong những giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động của các doanh nghiệp, trong đó có các công ty cổ phần.

Theo đánh giá của Bộ Tài chính thì trong thời gian vừa qua, tốc độ cổ phần hóa DNNN vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu và mục tiêu đặt ra. Bên cạnh một số Bộ, ngành, địa phương triển khai tích cực, hoàn thành kế hoạch thì vẫn còn những Bộ, ngành, địa phương chưa hoàn thành theo đề án đã được phê duyệt, ví dụ như Tổng công ty Công nghiệp Tàu thủy Việt Nam, kế hoạch cổ

phân hoá 21 doanh nghiệp nhưng cả 2 năm 2004, 2005 không thực hiện được doanh nghiệp nào. Hơn nữa, cổ phần hoá doanh nghiệp theo lĩnh vực và địa bàn cũng không đồng đều, đến cuối năm 2005, DNNN được cổ phần hóa trong ngành công nghiệp, giao thông, xây dựng chiếm 66%; ngành thương mại, dịch vụ chiếm 27,6%; ngành nông, lâm, ngư nghiệp chỉ chiếm 6,4%; doanh nghiệp nhà nước do tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương quản lý được cổ phần hóa chiếm 61,7%; các tổng công ty 91 chiếm 9,3%..

Trong thời gian tới, Chính phủ tiếp tục đẩy mạnh cổ phần hoá các công ty độc lập, trong đó ưu tiên thu hút các nhà đầu tư mua cổ phần. Đối với những doanh nghiệp có khó khăn về tài chính thì cần được cơ cấu lại trước khi cổ phần hoá, các doanh nghiệp có quy mô nhỏ, kinh doanh cùng ngành nghề sẽ được xem xét sát nhập, hợp nhất, không phụ thuộc đó là doanh nghiệp do Trung ương hay địa phương quản lý. Những doanh nghiệp cung ứng sản phẩm dịch vụ công ích quốc phòng, an ninh mà chưa thực hiện cổ phần hoá được sẽ được chuyển sang thành công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên..

Trên thực tế những năm trước đây, kế hoạch chủ yếu là sắp xếp các doanh nghiệp quy mô nhỏ. Thời gian tới, Chính phủ và các Bộ, ngành sẽ thực hiện mạnh cổ phần hoá các công ty lớn và phải coi đây là khâu đột phá trong phát triển doanh nghiệp. Các Bộ, ngành và địa phương tiếp tục chỉ đạo kiên quyết hơn việc cổ phần hoá và đổi mới DNNN, gắn trách nhiệm lãnh đạo địa phương, doanh nghiệp với kết quả cổ phần hoá ở địa phương, đơn vị.

Cụ thể đối với ngành GTVT cần tiến hành theo hướng:

- Đối với các doanh nghiệp hiện tại chưa cổ phần hoá cần sắp xếp lại theo các đầu mối phù hợp với ngành nghề kinh doanh, với khu vực quản lý và phù hợp với định hướng phát triển của ngành. Chẳng hạn trên địa bàn tỉnh chỉ nên gom thành 1-2 doanh nghiệp có chung ngành nghề kinh doanh. Đối với vận tải đường sắt nên sát nhập các công ty khu vực thành 1 công ty, không nên chia cắt làm 3 miền như hiện nay, để đảm bảo thông suốt huyết mạch giao thông từ Bắc vào Nam.

- Tách các công ty quản lý đường cao tốc, quản lý đường bộ, quản lý đường sông, quản lý hạ tầng đường sắt, hạ tầng cảng biển... thành các công ty hoạt động công ích trực thuộc Cục đường bộ, Cục đường sông, Cục đường sắt, Cục hàng hải để thu phí và cho các công ty kinh doanh thuê khai thác. Ví dụ: Đối với cảng biển, phần hạ tầng Cục sẽ đầu tư và cho các công ty cảng đầu tư khem thiết bị bốc xếp để khai thác. Các công ty kinh doanh sẽ đưa vào danh sách cổ phần hoá, còn các công ty hoạt động công ích sẽ cho thuê tài sản và thu phí để hoàn vốn đầu tư từ ngân sách.

- Nhà nước nên nắm trên 50% vốn đối với các doanh nghiệp thuộc các ngành vận tải đường biển, vận tải đường sắt, các xưởng đóng tàu lớn, các nhà máy chế tạo ô tô và thiết bị lớn. Đối với lĩnh vực vận tải đường bộ, đường sông, các công ty xây dựng cỡ vừa và nhỏ nhà nước không nên giữ tỷ lệ vốn trên 50%. Còn đối với các tập đoàn, tổng công ty lớn có vai trò đặc biệt đối với nền kinh tế và vai trò phát triển định hướng XHCN của nền kinh tế thì không được bỏ phần vốn nhà nước để phát hành chứng khoán, giảm tỷ lệ phần vốn nhà nước, làm mất vai trò thật sự của kinh tế nhà nước.

### ***3.2.1.2. Xây dựng và phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng của nền kinh tế***

Đây là yêu cầu chung của phát triển kinh tế đất nước trước quá trình hội nhập và đất nước bước vào giai đoạn mới của quá trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá. Đối với các DNNN, xây dựng các cơ sở hạ tầng, đặc biệt xây dựng chiến lược đầu tư các trang thiết bị và các điều kiện vật chất tiên tiến cho các hoạt động của các doanh nghiệp là tăng thêm khả năng, tiềm lực cho sản xuất kinh doanh.

Điều đó, một mặt tạo cho các DNNN làm tốt chức năng nâng cao hiệu quả trong hoạt động kinh doanh. Mặt khác sẽ tạo cho doanh nghiệp khả năng hấp dẫn đối với các nhà đầu tư với tư cách là những cổ đông tương lai của các DNNN trong khi tiến hành cổ phần hoá. Khó khăn rất lớn đối với nước ta khi đầu tư xây dựng cơ sở vật chất và hạ tầng cơ sở của nền kinh tế là vốn. Bởi vì, nhu cầu đầu tư rất lớn, nhưng khả năng thu hồi vốn đầu tư trực tiếp để tái đầu



tư xây dựng mới và bảo dưỡng công trình hầu như không có. Để giải quyết vấn đề vốn, một mặt cần đa dạng hoá huy động các nguồn vốn; mặt khác phải sử dụng nguồn vốn đầu tư một cách đầy đủ và có hiệu quả.

Cụ thể đối với ngành GTVT cần tiến hành theo hướng:

- Đối với huy động nguồn vốn đầu tư từ nước ngoài: Tiếp tục khai thác nguồn vốn ODA xây dựng các công trình giao thông, mặt khác nghiên cứu và tìm biện pháp thu hút nguồn vốn đầu tư BOT. Nguồn vốn đầu tư từ nước ngoài tập trung xây dựng, cải tạo và mở rộng các công trình giao thông trọng điểm quy mô lớn như các tuyến đường sắt, các tuyến đường quốc lộ, các cây cầu lớn trên các tuyến đường sắt, quốc lộ.

Cần xử lý nghiêm túc và dứt điểm những tiêu cực trong sử dụng nguồn vốn đầu tư nước ngoài trong xây dựng các công trình giao thông, tạo niềm tin cho các nhà cho vay vốn.

- Đối với huy động nguồn vốn đầu tư trong nước: Một mặt đẩy mạnh các nguồn thu ngân sách, tập trung đầu tư xây dựng các công trình giao thông; mặt khác huy động nguồn vốn đầu tư của các doanh nghiệp dưới hình thức BOT, tạo các nguồn vốn mới từ ngân sách để thu hút nguồn vốn trong dân theo phương thức nhà nước và nhân dân cùng làm, nhất là việc xây dựng các công trình giao thông nông thôn.

- Đối với việc sử dụng nguồn vốn đầu tư sao cho có hiệu quả: Bộ giao thông vận tải cần kiên quyết đình hoãn hoặc dẫn tiến độ các công trình có quy mô lớn, nhưng thiếu tính khả thi, hiệu quả thấp, hoặc đầu tư vào những lĩnh vực ít có khả năng cạnh tranh. Đối với các công trình đã đầu tư, cần đầu tư dứt điểm, tránh kéo dài để sớm đưa vào khai thác phục vụ sản xuất và đời sống, phát huy hiệu quả của các công trình đầu tư.

- Liên quan đến vấn đề đầu tư, nhưng tác động trực tiếp đến các doanh nghiệp ngành giao thông vận tải, trong đó có DNNN là việc xác định cơ chế đấu thầu xây dựng các công trình giao thông. Trong thời gian qua, năng lực xây dựng và quản lý của các DNNN trong ngành giao thông vận tải, nhất là

các Tổng công ty giao thông đã tăng lên rất nhiều. Nhiều doanh nghiệp đã đảm đương xây dựng được các công trình lớn ở trong nước và vươn cả sang nước bạn Lào và Campuchia.

Vì vậy, cần có cơ chế để phát huy vai trò của các DNNN và những doanh nghiệp trong nước đã cổ phần hoá trong sử dụng các nguồn vốn xây dựng các công trình giao thông. Ví dụ: cho phép các doanh nghiệp mở rộng các hoạt động đầu tư ra nước ngoài, ưu đãi trong việc vay vốn,...

### ***3.2.1.3. Phát triển và hoàn thiện các yếu tố thị trường tạo điều kiện thúc đẩy cổ phần hoá DNNN***

Để tái đầu tư các doanh nghiệp, để các doanh nghiệp nói chung, DNNN trước và sau cổ phần hoá có những cơ chế và điều kiện hoạt động theo kinh tế thị trường cần phải có những giải pháp mang tầm vĩ mô nhằm phát triển và hoàn thiện các yếu tố thị trường. Đó là:

- Nhà nước, cũng như các Bộ, ngành phải tạo điều kiện, trước hết là đưa ra các giải pháp thực hiện chính sách nhiều thành phần kinh tế. Nâng cao hiệu quả hoạt động kinh tế nhà nước trong các lĩnh vực của nền kinh tế. Đồng thời mở rộng cửa cho các thành phần kinh tế khác tham gia để khai thác tiềm năng, đồng thời tăng tính cạnh tranh trong các lĩnh vực của nền kinh tế.

- Cần mở rộng hơn nữa cho sự tham gia của các thành phần kinh tế vào các lĩnh vực kinh doanh. Để làm tốt điều đó, cần cụ thể hoá và thực hiện nghiêm túc các luật đã ban hành, như luật đầu tư, luật phá sản, luật đất đai, luật thương mại, luật thuế thu nhập doanh nghiệp... Tạo những điều kiện thuận lợi cho các tổ chức và cá nhân có nguồn vốn đầu tư mở rộng quy mô sản xuất kinh doanh.

- Hoàn thiện các công cụ quản lý vĩ mô. Công tác quy hoạch, kế hoạch phải gắn liền với kinh tế thị trường. Mọi phương án về sản xuất kinh doanh phải đặt trong quan hệ so sánh về chất lượng với giá cả trong nước với nước ngoài, trước hết là trong khu vực.

- Tăng cường tiềm lực và lành mạnh nền tài chính quốc gia, thực hiện

nghiêm chỉnh luật ngân sách, chuyển mạnh chính sách tài chính, tiền tệ và hoạt động ngân hàng phù hợp với cơ chế thị trường. Đổi mới về quản lý giá cả cụ thể là cục giám định chất lượng, vụ pháp chế, Ban vật giá Chính phủ khuyến khích các đơn vị sản xuất hạ giá thành, nâng cao chất lượng để kích thích nhu cầu tiêu dùng của xã hội, tăng sức cạnh tranh của các doanh nghiệp. Tất cả những vấn đề trên sẽ tác động đến toàn bộ nền kinh tế, trong đó có quá trình cổ phần hoá các DNNN và các hoạt động sau cổ phần hoá của các DNNN.

Xem xét trên phương diện đầu tư của ngành giao thông vận tải cho thấy:

Ngành giao thông vận tải được coi là ngành dịch vụ trong hệ thống ngành của nền kinh tế quốc dân. Tuy nhiên trong hệ thống các ngành Giao thông vận tải, có một số hoạt động có những đặc điểm có tính đặc thù nên tính công ích cao, khả năng thực hiện các hạch toán kinh tế khó khăn, nhất là các hoạt động liên quan đến các công trình giao thông quốc gia. Gần đây (6/2006), ngành đã cho phép các đơn vị kinh tế ngoài nhà nước tham gia cung ứng các phương tiện vận tải đường sắt. Đây là điểm mở đầu cho việc thực hiện chính sách kinh tế nhiều thành phần trong những lĩnh vực vốn trước đây là “vùng cấm”, là lĩnh vực độc quyền của khu vực kinh tế nhà nước.

Trong đầu tư các công trình giao thông, hình thức đầu tư gián tiếp thông qua nguồn vốn ODA có ưu điểm tập trung nguồn vốn lớn để xây dựng các công trình tập trung và dứt điểm. Tuy nhiên, đầu tư gián tiếp qua nguồn vốn ODA sẽ khó thu hồi vốn và gánh nặng đó sẽ để lại cho thế hệ sau gánh trả, trước mắt nguồn kinh phí cho duy tu bảo dưỡng chủ yếu qua lệ phí giao thông sẽ khó đủ trang trải. Việc đầu tư trực tiếp dưới hình thức BOT là hình thức đầu tư kinh doanh theo kinh tế thị trường. Hình thức đầu tư này có ưu điểm nguồn vốn của các nhà đầu tư và họ sẽ tự thu hồi vốn. Nhà đầu tư sẽ đầu tư dưới hình thức này nếu có cơ chế cho phép họ thu hồi vốn và kinh doanh có lãi. Hình thức này có thể thu hút nguồn vốn đầu tư từ nước ngoài, nhưng cũng có thể thu hút đầu tư từ nguồn vốn trong nước, khi các doanh nghiệp tư nhân, các tập đoàn kinh tế

mạnh của Việt Nam đã có tiềm lực khá lớn về vốn. Vì vậy, một mặt cần tiếp tục tăng cường đầu tư thông qua nguồn vốn ODA, cần tăng cường khuyến khích đầu tư theo hình thức BOT, nhất là đầu tư của các tập đoàn mạnh trong nước.

#### **3.2.1.4. Phát triển thị trường chứng khoán tạo môi trường kinh tế để thực hiện cổ phần hoá DNNN**

Đứng trước thách thức và cơ hội của hội nhập kinh tế quốc tế, sự vận hành của cơ chế thị trường đòi hỏi DN phải theo kịp tiến trình hội nhập. Do đó, cần phải quy định bắt buộc tất cả các DNNN CPH phải niêm yết trên thị trường chứng khoán bởi vì các DNNN ở nước ta nguồn vốn từ đầu đã thuộc sở hữu toàn dân nên rất cần công khai hoá các thông tin kinh tế cần thiết về các DN thực hiện CPH, không những chỉ với những người làm việc trong các DN đó mà còn đối với toàn xã hội. Hơn nữa thị trường chứng khoán lại là kênh thu hút vốn quan trọng từ xã hội để đầu tư và phát triển. Các DN Việt Nam nói chung và các DNNN nói riêng hiện đang rất thiếu vốn, đặc biệt đứng trước nhu cầu đầu tư để hiện đại hoá công nghệ sản xuất, cần phải và không nên bỏ qua kênh tạo vốn này.

Thị trường chứng khoán là một yếu tố của nền kinh tế thị trường, nó là loại hình phát triển cao của nền kinh tế thị trường. Nơi đây diễn ra các quan hệ trao đổi, mua bán những chứng khoán như cổ phiếu, trái phiếu, ngân phiếu, kỳ phiếu... Sự ra đời và phát triển thị trường chứng khoán là kết quả tất yếu giải quyết mâu thuẫn cung cầu về vốn đầu tư trên thị trường. Nó gắn với sự ra đời và phát triển của các công ty cổ phần. Ở các nước trên thế giới, thị trường chứng khoán được chia thành hai loại và phụ thuộc vào mức độ quan hệ của giao dịch phát triển của thị trường chứng khoán đó là:

- Thị trường sơ cấp (thị trường phát hành) là nơi mua bán chứng khoán phát hành lần đầu, nhà phát hành là người bán như Chính phủ, chính quyền địa phương, các công ty, các tổ chức tài chính, còn nhà đầu tư là người mua bao gồm các cá nhân và các tổ chức đầu tư, họ gặp nhau để xác định giá cả và

số lượng chứng khoán. Thông qua thị trường này người bán huy động được vốn của người mua với các đối tượng đa dạng và phong phú.

- Thị trường thứ cấp (thị trường trao đổi) là nơi giao dịch chứng khoán đã phát hành trên thị trường sơ cấp. ở đây diễn ra các quan hệ mua bán chứng khoán làm hình thành các tổ chức nghiệp vụ giao dịch mua bán, chuyển nhượng chứng khoán. Sở giao dịch chứng khoán được hình thành và đi vào hoạt động.

Thông qua mua bán chứng khoán do thị trường sơ cấp cung ứng, thị trường thứ cấp thực hiện điều hoà lưu thông các nguồn vốn trong xã hội. Không thể xây dựng được thị trường thứ cấp nếu không xây dựng được thị trường sơ cấp.

Thị trường chứng khoán có vai trò và tác dụng to lớn, nó thúc đẩy quá trình tích tụ và tập trung vốn cho các công ty, tạo điều kiện Nhà nước quản lý vĩ mô thị trường vốn để đánh giá được sự phát triển của nền kinh tế, đánh giá khả năng kinh doanh của các doanh nghiệp, là công cụ mạnh mẽ thúc đẩy cổ phần hoá DNNN. Nhiều nước đã sử dụng phương pháp chỉ số hoá (chỉ số Down-Jones, Standard, Ford..) để đo lường sự lên xuống của thị trường chứng khoán qua đó đánh giá được sự biến động của nền kinh tế một nước, một khu vực.

Nước ta từ khi chuyển sang cơ chế thị trường, cùng với sự phát triển của kinh tế nhiều thành phần, nhiều các tổ chức kinh tế mới ra đời ngày càng đa dạng. Theo đó là sự xuất hiện và phát triển việc phát hành các loại cổ phiếu, trái phiếu để huy động vốn, là điều kiện khách quan ban đầu rất tốt và quan trọng cho việc xây dựng thị trường chứng khoán.

Chính phủ đã thành lập Ủy ban chứng khoán Nhà nước (tháng 11/1996) và trung tâm giao dịch chứng khoán tháng 7/1998 ở Hà Nội và ở thành phố Hồ Chí Minh. Đây là tổ chức có vai trò quản lý điều hành việc mua bán, giao dịch chứng khoán, công bố các thông tin về hoạt động giao dịch chứng khoán, kiểm tra và giám sát hoạt động giám định chứng khoán. Những năm qua thị trường chứng khoán Việt Nam đã từng bước được phát triển và đã có bước phát triển vượt bậc trong năm 2006. Đây là cơ hội để các doanh nghiệp tham gia lên

sàn để thực hiện cổ phần hoá và thu hút vốn. Tuy nhiên, thị trường chứng khoán Việt Nam đang ở giai đoạn phát triển “nóng” và ẩn chứa nhiều nguy cơ bất ổn. Đẩy mạnh việc xây dựng và phát triển thị trường chứng khoán ở Việt Nam cần phải tiến hành đồng bộ các phương pháp chủ yếu để một mặt phát huy những ưu việt trong huy động vốn, mặt khác loại trừ những yếu tố bất ổn. Đó là:

+ Phải duy trì tốc độ kinh tế cao của cả nước, kiểm soát lạm phát, ổn định tỷ giá hối đoái, đây là bước đi đầu tiên nhưng rất quan trọng để xây dựng thị trường chứng khoán ở Việt Nam. Phát triển thị trường vốn ngắn hạn, còn tạo ra môi trường thuận lợi cho thực hiện và điều hành chính sách tài chính, tiền tệ có hiệu quả, qua đó góp phần ổn định kinh tế và duy trì mức tăng trưởng cao.

+ Tăng số lượng và nâng cao chất lượng hàng hoá cho thị trường chứng khoán. Hiện nay trên thị trường đã có hàng nghìn tỷ đồng cổ phiếu của các công ty cổ phần và các DNNN cổ phần hoá. Tuy nhiên các cổ phiếu ở đây mới dừng lại trong phạm vi những người sáng lập và tham gia lần đầu. Các công ty cổ phần mới dừng ở mức công ty cổ phần nội bộ là chủ yếu. Vì vậy, chỉ huy động vốn trong phạm vi hẹp, chất lượng cổ phiếu chưa đạt tiêu chuẩn có thể mua đi bán lại trên thị trường chứng khoán.

Cần triển khai tích cực chuyển các chứng khoán đã có theo tiêu chuẩn, tạo điều kiện cho các chứng khoán thông thường được phát hành mang tính đại chúng cao để các nhà đầu tư có thể mua rộng rãi trên thị trường thứ cấp.

Hiện tại có một số DNNN ở các ngành công nghiệp (điện lực, chế biến sữa...) quá trình cổ phần hoá đã gắn với thị trường chứng khoán thông qua đấu thầu và niêm yết cổ phiếu. Nhờ đó, sự huy động vốn rộng rãi hơn, đặc biệt cổ phiếu bán được với giá cao hơn. Ngành Giao thông vận tải cần nghiên cứu xây dựng các đề án triển khai theo kiểu gắn kết giữa cổ phần hoá với thị trường chứng khoán để nâng cao hiệu quả của cổ phần hoá.

+ Xây dựng hệ thống văn bản pháp lý cho thị trường chứng khoán. Đây là yếu tố then chốt đảm bảo cho thị trường chứng khoán làm đúng chức năng là một loại cơ sở hạ tầng về tài chính trong nền kinh tế, là hành lang pháp lý tạo điều kiện tiên đề duy trì lòng tin và bảo vệ các nhà đầu tư.

Chính phủ đã ban hành nghị định về chứng khoán và thị trường chứng khoán, nghị định về Ủy ban chứng khoán Nhà nước và quyết định của Thủ tướng chính phủ thành lập các sở giao dịch chứng khoán. Đây là các văn bản pháp lý trực tiếp tác động đến việc xây dựng thị trường chứng khoán, tạo những điều kiện cho cổ phần hoá các DNNN và xử lý chứng sau cổ phần hoá. Những văn bản trên cần được triển khai đồng bộ và điều chỉnh kịp thời.

Tuy nhiên cần ban hành tiếp các văn bản pháp lý cần thiết như luật về lưu giữ chứng khoán, các quy chế về niêm yết, giao dịch, công ty môi giới chứng khoán, quỹ đầu tư... các văn bản pháp lý tác động gián tiếp đến thị trường chứng khoán như luật dân sự, luật thương mại, luật doanh nghiệp tư nhân luật đầu tư nước ngoài...bổ sung lại cho phù hợp vì nó liên quan trực tiếp đến vấn đề sở hữu, đến quan hệ vay mượn, đến quan hệ kinh tế của các chủ thể và toàn bộ đời sống xã hội. Cần phải thể chế hoá bằng luật để bảo vệ các nhà đầu tư, bảo đảm an toàn cho vốn đầu tư trên thị trường chứng khoán, ngăn ngừa hiện tượng tiêu cực lợi dụng thị trường chứng khoán để làm giàu bất chính, lừa đảo hoặc sòng bạc.

Bên cạnh đó cần xây dựng và phát triển các tổ chức trung gian cho hoạt động của thị trường chứng khoán như các công ty bảo lãnh phát hành chứng khoán, các công ty môi giới chứng khoán, các công ty chứng khoán giao dịch cho chính mình, các công ty tư vấn chứng khoán, các quỹ đầu tư... phát triển các công ty kiểm toán đáp ứng được yêu cầu thẩm định cả hai phía: các tổ chức phát hành chứng khoán và các tổ chức kinh doanh chứng khoán.

+ Coi trọng việc đào tạo cán bộ nhân viên cho thị trường chứng khoán. Coi đây là một giải pháp có tính chiến lược vì thị trường chứng khoán là một lĩnh vực mới, kỹ thuật phức tạp, rủi ro cao, cần có một đội ngũ cán bộ nhân

viên nhanh nhạy, tinh thông nghiệp vụ và có tư cách đạo đức phải coi trọng cả số lượng và chất lượng đội ngũ.

### **3.2.2. Nhóm giải pháp thúc đẩy mạnh mẽ và vững chắc cổ phần hoá DNNN**

#### **3.2.2.1. Tạo lập môi trường thể chế thúc đẩy cổ phần hoá các doanh nghiệp nhà nước**

Việc cổ phần DNNN ở nước ta là một công việc mới mẻ, vừa làm vừa rút kinh nghiệm và điều chỉnh. Đối với nước ta, cổ phần hoá tiến hành trong điều kiện từ một nền kinh tế sản xuất nhỏ lên sản xuất lớn, từ các quan hệ kinh tế hiện vật là chủ yếu chuyển sang phát triển các quan hệ kinh tế thị trường. Do vậy, để thúc đẩy triển khai vững chắc cổ phần hoá, một mặt chúng ta phải tích cực tạo ra các điều kiện khách quan về kinh tế, xã hội, cần thiết, mặt khác phải đặc biệt coi trọng vai trò của nhân tố chủ quan trong việc đề ra và thực hiện các giải pháp chủ yếu về tư tưởng, kế hoạch và phương thức tổ chức thực hiện, cơ chế chính sách tạo môi trường thuận lợi và sự hưởng ứng tích cực của xã hội đối với cổ phần hoá. Cụ thể:

#### **- Tiếp tục việc giải quyết các vấn đề tư tưởng cho cổ phần hoá các DNNN**

Giải pháp này có vai trò quan trọng trong nhận thức tư tưởng, qua đó tạo nên sự thống nhất về ý chí, kích thích lòng nhiệt tình và ý thức sáng tạo để thúc đẩy cổ phần hoá. Cổ phần hoá DNNN là chủ trương to lớn, liên quan đến những vấn đề rất cơ bản thuộc đường lối chính sách của Đảng và Nhà nước như sở hữu, cơ cấu kinh tế, vai trò chủ đạo của kinh tế Nhà nước, chính sách đối với người lao động trong các DNNN cổ phần hoá.

Trước những vấn đề như vậy, đã không ít cách nhìn và ý kiến khác nhau, mâu thuẫn nhau. Chẳng hạn có ý kiến cho rằng: các DNNN là yếu tố đảm bảo định hướng XHCN, giữ vai trò chủ đạo, là thành phần góp nhiều nhất cho ngân sách Nhà nước. Vì thế, cần phải tiếp tục phát triển các DNNN, nếu không là sẽ xa rời định hướng XHCN.

Một số ý kiến khác lại cho rằng, trong nền kinh tế hàng hoá nhiều thành



phần, chỉ nên phát triển DNNN một cách chọn lọc, bởi vì ở các nước nói chung DNNN đạt hiệu quả thấp, nên họ đã tư nhân hoá. Như vậy, đã không có sự thống nhất trong tiến hành cổ phần hoá, mặc dù Chính phủ, các Bộ, ngành đã có đề án đổi mới, sắp xếp lại các DNNN, trong đó có đề án phần cổ phần hoá DNNN. Hơn thế nữa, một số DNNN vẫn còn tư tưởng ỷ nại, không muốn thực hiện cổ phần hoá. Vì vậy, cần phải:

+ Làm cho các cấp uỷ, đảng viên trong tất cả các cấp lãnh đạo và cơ sở của các Bộ, ngành quán triệt đầy đủ và thống nhất chủ trương của Đảng về cổ phần hoá DNNN, hăng hái tham gia việc cổ phần hoá trong thời gian tới. Nhất là ở giai đoạn cổ phần hoá các DNNN có quy mô lớn theo lộ trình đã xác định.

+ Tổ chức tuyên truyền sâu rộng và giải thích cho người lao động trong các DNNN và toàn xã hội hiểu và nhận thức đúng đắn những nội dung cơ bản của chủ trương, chính sách của Đảng và Chính phủ về cổ phần hoá một bộ phận DNNN. Phải làm rõ: cổ phần hoá DNNN không phải là tư nhân hoá mà là quá trình chuyển đổi doanh nghiệp từ một chủ sở hữu thành doanh nghiệp đa sở hữu. Cổ phần hoá DNNN là biện pháp hữu hiệu để cơ cấu lại doanh nghiệp, lợi ích của các cổ đông, lợi ích của người lao động, lợi ích của Nhà nước gắn liền với nhau có như vậy mới đảm bảo được hoạt động, phát triển bền vững doanh nghiệp. Thực tiễn cho thấy đây là công tác chiếm vị trí trọng yếu trong quá trình chuyển doanh nghiệp nhà nước thành công ty cổ phần.

Trước hết về mặt quan điểm, cần giải quyết hai vấn đề cơ bản sau đây:

*Thứ nhất*, thực hiện cổ phần hoá một số doanh nghiệp nhà nước không dẫn tới làm suy yếu kinh tế nhà nước, bởi lẽ trong cơ cấu kinh tế quốc dân, Nhà nước vẫn nắm giữ các doanh nghiệp then chốt, trọng yếu, tạo nền tảng của sự phát triển nền kinh tế quốc dân và sức mạnh kinh tế của Nhà nước xã hội chủ nghĩa. Xét trên phạm vi toàn bộ nền kinh tế quốc dân, tài sản của Nhà nước không bị giảm đi, mà có khả năng tăng thêm nhờ lợi tức cổ phần của Nhà nước ở công ty cổ phần và các công ty cổ phần làm ăn có hiệu quả sẽ gia tăng mức đóng góp vào Ngân sách Nhà nước. Quá trình cổ phần hoá được tiến hành

dưới sự lãnh đạo của Đảng và sự quản lý của Nhà nước xã hội chủ nghĩa.

Cần nhận thức rằng việc xây dựng khu vực kinh tế nhà nước mạnh không đồng nghĩa với việc phải duy trì một số lượng lớn các DNNN trong hầu hết các ngành nghề của nền kinh tế. Sự duy trì như vậy, trên thực tế, lại làm cho khu vực kinh tế này bị yếu đi. Điều đó, trước hết là do với một nguồn lực có hạn Nhà nước không thể đầu tư một cách có hiệu quả cho một số lượng quá lớn các DNNN. Trong thời gian qua, do đầu tư một cách dàn trải, lượng vốn của tất cả các DNNN đều rất nhỏ so với lượng vốn cần đầu tư, gây ra tình trạng thiếu vốn "kinh niên" ở các DNNN. Kết quả là phần đông các doanh nghiệp này đều làm ăn thua lỗ, tạo ra một gánh nặng tài chính khổng lồ cho ngân sách Nhà nước do phải bù lỗ, trợ giá... Mặt khác nó cũng làm giảm khả năng tập trung vốn cho các DNNN quan trọng, vì vậy đã làm giảm sức mạnh của các doanh nghiệp này, ảnh hưởng tiêu cực tới vai trò chủ đạo của chúng trong nền kinh tế vì vậy mà cũng ảnh hưởng đến mục tiêu định hướng XHCN.

*Thứ hai*, việc thực hiện cổ phần hoá không làm ảnh hưởng đến quyền lợi kinh tế và vị trí của mỗi người trong doanh nghiệp nếu họ thực sự có khả năng và có đóng góp tích cực vào nâng cao hiệu quả sản xuất lao động của doanh nghiệp. Cần làm cho mọi người lao động nhận thức được CPH là một biện pháp tạo điều kiện cho người lao động được thực sự làm chủ. Những chính sách ưu đãi về cổ phần cho người lao động trong các DNNN khi tiến hành CPH đã tạo điều kiện cho họ được thực sự là người chủ sở hữu của doanh nghiệp. Với việc nắm giữ một phần tài sản nhất định của doanh nghiệp, người lao động không những là người làm thuê cho doanh nghiệp mà còn đồng thời là người chủ sở hữu của doanh nghiệp, người chủ của chính mình. Lợi ích của họ càng gắn bó thiết thân với công ty. Điều đó khuyến khích họ năng động, sáng tạo, tự chủ hơn trong công việc. Đây cũng chính là động lực thúc đẩy họ sản xuất, tiết kiệm chi phí, nâng cao hiệu quả công việc. Đồng thời, là chủ sở hữu của công ty, người lao động sẽ giám sát một cách sát sao hoạt động quản

lý của Ban lãnh đạo công ty, ngăn chặn những hành vi sai trái của họ gây thiệt hại đến lợi ích của công ty.

Khi thực hiện công tác phổ biến tuyên truyền chủ trương cổ phần cần chú ý một số vấn đề cơ bản sau đây:

Cần xác định những nội dung thiết thực

Cần thực hiện với những hình thức đa dạng, coi trọng hiệu quả của công tác phổ biến và tuyên truyền.

Cần thực hiện xã hội hoá công tác tuyên truyền về sắp xếp lại và đổi mới quản lý các doanh nghiệp nhà nước

+ Tiếp tục phổ cập rộng rãi các kiến thức chủ yếu về đầu tư trong kinh tế thị trường, về các tổ chức kinh tế trong đó có Công ty cổ phần, thị trường chứng khoán và con đường cổ phần hoá DNNN.

**- Sửa đổi, bổ sung các văn bản, quy chế hiện hành của Nhà nước, của các Bộ, ngành tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp tiến hành cổ phần hoá**

Từ kinh nghiệm thực tiễn tại các DNNN đã cổ phần hoá trong những năm qua, cần rà soát lại các văn bản, quy chế về cổ phần hoá đã ban hành, để xây dựng một hệ thống các văn bản pháp quy đầy đủ và đồng bộ tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp trong quá trình thực hiện cổ phần hoá, cần khẩn trương sửa đổi, bổ sung:

+ Chế độ được mua cổ phần lần đầu khi tiến hành cổ phần hoá:

Chính phủ đã có quy định áp dụng cụ thể đối với 3 loại doanh nghiệp, trong đó quy định đối với DNNN giữ cổ phần chi phối, cổ phần đặc biệt: một pháp nhân được mua không quá 10% và một cá nhân được mua không quá 5% tổng số cổ phần của doanh nghiệp. Đối với doanh nghiệp mà Nhà nước không nắm cổ phiếu chi phối cổ phần đặc biệt: một pháp nhân không được mua quá 20% và một cá nhân không mua quá 10%. Chỉ riêng loại doanh nghiệp mà Nhà nước không tham gia cổ phần thì không hạn chế số lượng cổ phần mỗi cá

nhân và pháp nhân được mua. Nhưng thực tế trong thông tư số 104-1998/TT-BTC ngày 18/7/1998 của Bộ tài chính hướng dẫn về tài chính khi DNNN chuyển thành CTCP đáp ứng một trong hai điều kiện:

- \* Cổ phần của Nhà nước chiếm trên 50% tổng số cổ phần của công ty,
- \* Cổ phần của Nhà nước ít nhất gấp 2 lần cổ phần của cổ đông lớn nhất khác trong công ty. Cổ phần đặc biệt của Nhà nước là cổ phần của Nhà nước trong công ty mà Nhà nước không có cổ phần chi phối nhưng có quyền quyết định một số vấn đề quan trọng của công ty được ghi trong điều lệ tổ chức hoạt động của công ty cổ phần. Vì vậy, cũng không nhất thiết phải khống chế quyền được mua cổ phần lần đầu đối với một pháp nhân, cá nhân theo tỷ lệ cố định áp dụng cho mọi doanh nghiệp mà Nhà nước giữ cổ phần chi phối, cổ phần đặc biệt như đã ban hành. Còn đối với các DNNN mà Nhà nước không nắm cổ phần chi phối, cổ phần đặc biệt thì cũng giống như các doanh nghiệp mà Nhà nước không tham gia cổ phần. Vì trong danh mục các DNNN mà Bộ lựa chọn để cổ phần hoá có xác định sẽ áp dụng các hình thức chuyển đổi sử hữu khác trong đó nhà nước không giữ cổ phần chi phối, cổ phần đặc trưng tức là không sở hữu cổ phần của các pháp nhân, cá nhân.

+ Nhà nước ban hành chế độ bán cổ phần cho nhà đầu tư nước ngoài chủ trương này là cần thiết. Bởi vì, nước ta chuyển sang cơ chế thị trường trong hoàn cảnh cơ sở vật chất kỹ thuật của nền kinh tế còn phổ biến ở tình trạng cũ kỹ, lạc hậu, các nhà quản lý chưa am hiểu nhiều về kinh tế thị trường do một thời gian dài áp dụng cơ chế kế hoạch hóa tập trung, các cán bộ khoa học, lãnh đạo trong các ngành trong các đơn vị chủ yếu là đào tạo trong nước, các nước XHCN cũ nên còn sâu nặng với cơ chế kế hoạch hóa cũ. Hơn nữa, đó cũng là thực hiện những cam kết khi Việt Nam đã gia nhập WTO.

Quá trình cổ phần hoá ở nước ta thời gian qua, việc đối tượng mua cổ phần hạn hẹp được Uỷ ban Kinh tế và Ngân sách Quốc hội xác định là nguyên nhân chính khiến đa phần các doanh nghiệp sau CPH không có sự thay đổi

đáng kể trong phương thức quản lý, quản trị doanh nghiệp. Thực tiễn cho thấy, trong thời gian dài, cổ phần lần đầu chủ yếu do Nhà nước nắm giữ phần chi phối, tiếp đến là bán cho người lao động, nhà đầu tư, cá nhân có quan hệ với doanh nghiệp... Quyền mua cổ phần của các nhà đầu tư có tiềm năng vốn, công nghệ, năng lực quản lý (bao gồm nhà đầu tư trong và ngoài nước) chỉ được mua số lượng cổ phần hạn chế. Chính sách về cổ đông chiến lược còn sự cách biệt giữa nhà đầu tư trong nước và nước ngoài, chưa tạo điều kiện để thu hút và gắn kết giữa hoạt động đầu tư của nhà đầu tư chiến lược với sự phát triển của doanh nghiệp CPH. Cơ chế bán cổ phần còn chưa phù hợp với các doanh nghiệp cổ phần có quy mô lớn như các nhà máy xi măng, các nhà máy điện... Chưa có quy định cho phép các nhà đầu tư chiến lược được quyền mua lô lớn đối với số cổ phần bán ra tại một CTCP để được tham gia quản lý, điều hành doanh nghiệp sau khi CPH.

Thực tiễn ở nước ta cho thấy, việc nâng cao trình độ quản lý cán bộ trong cơ chế thị trường là hết sức cấp bách. Thêm vào đó thế giới đang có xu hướng toàn cầu hóa và hợp tác kinh tế quốc tế. Mục tiêu bán cổ phần cho nhà đầu tư nước ngoài cần đạt được là thu hút vốn, công nghệ, nâng cao trình độ quản lý của các nhà quản lý doanh nghiệp Việt Nam. Trong đó mục tiêu thu hút vốn cũng quan trọng, nhưng quan trọng hơn là sử dụng vốn nên phải tính toán một tỷ lệ cổ phần bán cho nhà đầu tư nước ngoài ở mức thích hợp. (Trung Quốc quy định tỷ lệ bán cho nhà đầu tư nước ngoài không quá 30% vốn điều lệ của DNCPH). Mục tiêu nâng cao trình độ của các nhà quản lý Việt Nam là rất quan trọng, vì nó không chỉ có tác dụng đối với bản thân doanh nghiệp mà còn đối với toàn bộ nền kinh tế.

Căn cứ vào các mục tiêu, vào luật đầu tư nước ngoài đã ban hành cần xác định loại doanh nghiệp được phép bán cổ phần cho nhà đầu tư nước ngoài cũng như mức áp dụng bán cho từng doanh nghiệp cụ thể. Vì đây là việc mới, nên một mặt cần nghiên cứu, làm thử nghiệm, học hỏi kinh nghiệm nước

ngoài để vận dụng.

+ Đơn giản phương thức cổ phần hoá để rút ngắn thời gian tiến hành CPH: Hiện nay muốn CPH các DNNN phải thực hiện theo quy trình có 4 bước: chuẩn bị cổ phần hoá; xây dựng phương án cổ phần hoá, doanh nghiệp hay bộ phận doanh nghiệp; duyệt và triển khai thực hiện phương án cổ phần hoá; ra mắt công ty cổ phần và đăng ký kinh doanh. Đây là các bước cần thiết chuyển 1 DNNN thành công ty cổ phần. Song không nhất thiết phải áp dụng lần lượt và đầy đủ các bước nêu trên đối với tất cả các DNNN cổ phần hoá.

Chỉ những doanh nghiệp mà nhà nước giữ cổ phần chi phối, cổ phần đặc biệt mới phải lập phương án cụ thể. Còn các DNNN không nắm cổ phần chi phối chỉ cần xác định số lượng lao động cần giữ lại sau khi cổ phần hoá. Những vấn đề khác như phương án tổ chức sản xuất, tổ chức quản lý, đầu tư do hội đồng cổ đông quyết định. Thời gian thực hiện CPH ở nước ta hiện nay đã nhanh hơn trước. Nếu như trước đây, thời gian thực hiện CPH bình quân 1 đơn vị vào khoảng 437 ngày thì sau khi có nghị định 187 đã rút xuống còn khoảng 260 ngày (giảm 40%). Thời gian CPH được rút ngắn một phần là do các doanh nghiệp trong diện CPH bắt buộc phải chủ động rút ngắn thời gian xử lý những tồn tại về tài chính trước khi thực hiện CPH. Mặt khác việc xác định giá trị doanh nghiệp bán cổ phần thông qua các định chế tài chính trung gian đã góp phần nâng cao tính chuyên nghiệp, đảm bảo tính khách quan trong quá trình định giá bán cổ phần, qua đó cũng góp phần rút ngắn thời gian thực hiện công việc này. Thêm vào đó quá trình CPH đã được xem xét, trình duyệt với thời gian nhanh hơn.

#### **- Hoàn thiện việc xác định giá trị doanh nghiệp khi tiến hành cổ phần hoá**

Để chuyển doanh nghiệp nhà nước sang công ty cổ phần phải tiến hành việc xác định giá trị doanh nghiệp, trong đó có xác định giá trị phần vốn của

Nhà nước tại doanh nghiệp. Xác định giá trị doanh nghiệp không phải là công việc mang tính kỹ thuật nghiệp vụ thuần túy, mà có ý nghĩa kinh tế - xã hội trọng yếu vì nó liên quan đến việc bảo toàn vốn của Nhà nước, đến quyền lợi của người lao động trong doanh nghiệp nhà nước được cổ phần hoá và đến khả năng bảo đảm hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh của công ty cổ phần trong tương lai.

Việc xác định giá trị thực tế của doanh nghiệp là giá trị toàn bộ tài sản hiện có của doanh nghiệp tại thời điểm cổ phần hoá mà người mua, người bán cổ phần đều chấp nhận được. Đó là việc làm hoàn toàn phù hợp với nguyên tắc thị trường. Song việc áp dụng quy định này trong thực tế lại vấp phải nhiều khó khăn. Đó là:

- Nền kinh tế nước ta đang trong quá trình chuyển sang kinh tế thị trường các loại thị trường chưa phát triển đồng bộ. Việc tính toán và mua bán tài sản chưa có cơ sở, mang nhiều tính ước lệ chủ quan.

- Có nhiều loại tài sản dùng trong doanh nghiệp nhà nước đã hết thời hạn khấu hao lại được đánh giá và dùng lại, trình độ kỹ thuật hết sức thấp kém.

- Hệ thống sổ sách kế toán của doanh nghiệp chưa đầy đủ và rõ ràng gây khó khăn cho việc xác định chính xác giá trị doanh nghiệp.

Việc xác định giá trị thực tế của doanh nghiệp cần bảo đảm: không gây nên những thất thoát tài sản và vốn của Nhà nước; tạo điều kiện tài chính thuận lợi cho doanh nghiệp sau cổ phần hoá.

Những nguyên tắc và phương pháp xác định giá trị thực tế của doanh nghiệp nêu trong Nghị định 44/CP về cơ bản đáp ứng các yêu cầu này. Trong việc thực hiện thực tế cần chú ý thêm một số vấn đề sau đây:

- Phân loại các tài sản mà trước đây Nhà nước đầu tư cho doanh nghiệp nhà nước để có biện pháp xử lý hợp lý. Theo đó, những tài sản của Nhà nước tại doanh nghiệp phù hợp với phương án kinh doanh mới của công ty cổ phần chuyển giao lại cho công ty cổ phần theo giá thị trường tại thời điểm chuyển doanh nghiệp Nhà nước thành công ty cổ phần. Những tài sản của Nhà nước

không phù hợp với phương án kinh doanh mới sẽ chuyển giao lại cho nhà nước để điều chuyển cho doanh nghiệp khác hoặc thanh lý, không ép buộc công ty mới phải nhận. Những tài sản mới đã hết thời hạn khấu hao sẽ được chuyển giao lại cho công ty cổ phần và tùy mức độ mà tính vào giá trị phần vốn của Nhà nước tại doanh nghiệp để phù hợp với thông lệ quản lý tài chính.

- Với những tài sản trước đây doanh nghiệp nhà nước vay vốn để đầu tư nay đã hoàn lại đủ vốn cho người vay, nên được chia thành 2 phần: Một phần thuộc sở hữu Nhà nước theo tinh thần doanh nghiệp của Nhà nước đầu tư phần vốn tăng thêm thuộc sở hữu Nhà nước. Một phần tính cho người lao động trong doanh nghiệp, coi đó là sự ưu đãi khuyến khích tích cực và chủ động phát triển vốn của người lao động trong doanh nghiệp.

- Xác định hợp lý, hợp tình những tổn động tài chính mà công ty cổ phần có thể kế thừa từ doanh nghiệp nhà nước. Có thể xoá bỏ cho doanh nghiệp những khoản nợ khó đòi, khoản lỗ phát sinh trong quá trình sản xuất - kinh doanh trước đây do những nguyên nhân khách quan (ví dụ, tình trạng lạm phát cao trong những năm đầu thập kỷ 90). Hiện nay, cũng như thời gian tới lực cản lớn nhất đối với tiến trình CPH DNNN là việc xác định và giải quyết công nợ vốn vay ngân hàng. Thực trạng nợ quá hạn của các DNNN với các ngân hàng thương mại có thể phân theo các nhóm chủ yếu sau: Một là, các TCT xây dựng công trình giao thông thuộc Bộ GTVT, số nợ ước tính hiện nay lên đến trên 12.000 tỷ đồng, chủ yếu là nợ xấu. Hai là, một số TCT xây dựng cũng có số nợ xấu khá lớn, ước tính lên tới trên 2.000 tỷ đồng. Ba là, các DN xuất nhập khẩu, thương mại, dịch vụ, công trình giao thông, chế biến nông sản....số nợ xấu cũng ước tính lên đến 2.5000- 3.000 tỷ đồng.

- Việc xác định giá trị quyền sử dụng đất vào giá trị doanh nghiệp CPH chưa có hướng dẫn cụ thể trong các văn bản hướng dẫn thi hành Luật đất đai, đặc biệt là mức giá áp dụng, trình tự thủ tục... Thực tế hầu như các đơn vị đều lựa chọn hình thức thuê đất, không lựa chọn hình thức giao đất vì giá thuê đất



do các địa phương ban hành còn chưa sát với giá thị trường hoặc chưa được điều chỉnh kịp thời với sự biến động trên thị trường; nếu thực hiện giao đất thì phải tính giá trị quyền sử dụng đất vào giá trị doanh nghiệp, tăng quy mô vốn Nhà nước tại đơn vị CPH quá lớn ảnh hưởng đến hiệu quả sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp sau CPH và không hấp dẫn nhà đầu tư. Tuy nhiên trong nền kinh tế thị trường giá trị đất đai là bộ phận quan trọng và chiếm tỷ trọng lớn trong tổng giá trị của DN CPH, nếu làm không tốt việc xác định giá trị đất đai sẽ dẫn đến thất thoát lớn tài sản của Nhà nước trong CPH.

- Đổi mới việc tổ chức xác định giá trị doanh nghiệp bằng cách: Thu hút các chuyên gia kinh tế - kỹ thuật của các cơ quan khoa học, các trường vào việc đánh giá tài sản. Thật sự tôn trọng ý kiến của các chuyên gia trong việc đánh giá giá trị thực tế của các tài sản. Đề cao vai trò của Đại diện doanh nghiệp trong việc xác định giá trị doanh nghiệp. Xét rộng ra, có thể coi người đại diện này cũng chính là "đại diện của những người mua" theo tinh thần Nghị định 44/CP về cổ phần hoá đã xác định. Mở rộng sự phân cấp trong việc quyết định giá trị doanh nghiệp. Với các doanh nghiệp có giá trị trên 10 tỷ đồng, thay vì Bộ Tài chính thẩm định và Thủ tướng Chính phủ quyết định, nên quy định là "cấp nào ra quyết định thành lập (hoặc thành lập lại) doanh nghiệp sẽ có thẩm quyền quyết định giá trị doanh nghiệp khi chuyển sang công ty cổ phần". Điều này sẽ góp phần rút ngắn thời gian cổ phần hoá và bảo đảm thực chất của công việc hơn.

Phương thức định giá doanh nghiệp cần được linh hoạt hơn, những tài sản doanh nghiệp không cần sử dụng thì phải xử lý kịp thời, không ép doanh nghiệp phải đưa vào cổ phần hoá. Tất nhiên, cũng phải nhìn nhận từ phía người mua, để chống độc quyền tư nhân chống hiện tượng chuyển tài sản nhà nước vào tay một số ít người làm sai lệch chủ trương cổ phần hoá và để đồng đảo mọi người trong xã hội biết và tham gia đầu tư, cần chú trọng chào bán công khai trên các trung tâm giao dịch cổ phiếu, trái phiếu và các phương tiện

thông tin đại chúng.

Ngoài các hình thức trên có thể áp dụng thêm các hình thức như thành lập công ty cổ phần mới trên cơ sở một DNNN hiện có làm sáng lập viên, bán cổ phần cho cán bộ công nhân viên trong doanh nghiệp và người ngoài doanh nghiệp, kể cả cho DNNN khác và hình thức hợp tác xã cổ phần trong đó có phần vốn DNNN định cổ phần hoá, nhà nước là 1 cổ đông nắm giữ phần vốn này.

#### **+ Thực hiện công tác kế hoạch đối với cổ phần hoá các DNNN:**

Ban đổi mới doanh nghiệp của các Bộ, ngành cần đề trình danh sách những DNNN cần phải cổ phần hoá, trên cơ sở đó các Bộ, ngành sẽ xây dựng kế hoạch, xác định lộ trình cổ phần hoá các DNNN trực thuộc Bộ, ngành mình và kế hoạch đó sẽ được đề trình để Chính phủ phê duyệt. Tuy nhiên, các Bộ, ngành cũng phải tiến hành triển khai một cách cụ thể, giao kế hoạch cho các tổng công ty thực hiện theo từng năm. Có như vậy kế hoạch đưa ra mới có thể thực hiện đúng tiến độ.

Vì cổ phần hoá DNNN là 1 trong những vấn đề kinh tế xã hội phức tạp, có nhiều biến số ràng buộc cần phải xem xét, nên trong xây dựng và triển khai kế hoạch cổ phần hoá cần phải:

- \* Nắm vững các thông tư về hoạt động của các DNNN trong danh mục cổ phần hoá.

- \* Phân tích sâu sắc khả năng chuyển doanh nghiệp thành CTCP để có biện pháp thích hợp.

- \* Nắm vững các phương thức thực hiện cổ phần hoá.

- \* Dự báo phương hướng và triển vọng sản xuất kinh doanh khi doanh nghiệp chuyển thành công ty cổ phần.

- \* Lập các ngân quỹ và kế hoạch phụ trợ để thực hiện cổ phần hoá.

#### **+ Nâng cao tính hiệu quả của cổ phần hoá trong các DNNN.**

Để nâng cao hiệu quả của cổ phần hoá, nhất là để tránh những tiêu cực xảy ra sau cổ phần hoá cần xử lý các vấn đề cụ thể sau:

\* Xác định hợp lý giá trị doanh nghiệp không để xảy ra những thất thoát tiêu cực làm thiệt hại đến tài sản quốc gia.

Đặc biệt, khi tính toán giá trị doanh nghiệp cần gắn với thị trường, đưa giá trị đất đai vào giá trị của doanh nghiệp, nhất là những doanh nghiệp có đất đai ở các đô thị lớn. Đối với những tài sản không cần thiết đối với hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp cần phải xử lý ngay và trả cho nhà nước; không đưa vào giá trị doanh nghiệp để cổ phần hoá; tạo gánh nặng cho hoạt động của doanh nghiệp sau cổ phần hoá.

\* DNNN chuyển thành công ty cổ phần cần được hưởng các chế độ ưu đãi như được hưởng theo quy định của luật khuyến khích đầu tư trong nước, được tiếp tục hưởng các chế độ vay vốn của các tổ chức tín dụng của nhà nước như các DNNN, tiếp tục hoạt động quốc tế, xuất khẩu như các DNNN. Trước khi cổ phần được chủ động sử dụng số dư quỹ khen thưởng và quỹ phúc lợi chưa chia cho người lao động đang làm việc để họ mua cổ phần.

\* Tiếp tục nghiên cứu, hoàn thiện chính sách đối với người lao động trong doanh nghiệp CPH chính sách đối với người lao động là vấn đề có liên quan trực tiếp đến quyền lợi của mỗi cán bộ công nhân viên làm việc tại doanh nghiệp. Nên được quan tâm nhiều nhất khi CPH DNNN, có tác động trực tiếp đến tiến độ thực hiện CPH giải quyết tất cả vấn đề này không chỉ tạo ra tác dụng tích cực về mặt kinh tế mà còn tạo ra tác dụng tích cực về mặt xã hội.

\* Tạo điều kiện thuận lợi cho người lao động được hưởng đúng và đủ chế độ ưu đãi mua cổ phần trong doanh nghiệp. Trong thời gian vừa qua, chính sách của Nhà nước với người lao động trong doanh nghiệp nhà nước chuyển thành công ty cổ phần đã được điều chỉnh theo hướng tăng cường ưu đãi, tạo điều kiện cho người lao động có cổ phần và thực hiện quyền làm chủ, cũng

như bảo đảm công ăn việc làm, thu nhập của họ khi doanh nghiệp nhà nước đã chuyển thành công ty cổ phần. Tuy nhiên, việc thực hiện các quy định này trong thực hiện lại nảy sinh thêm những vấn đề mới cần nghiên cứu điều chỉnh. Cần tăng cường mức độ ưu đãi cho người lao động làm việc trong doanh nghiệp nhà nước theo thâm niên công tác và mức độ đóng góp của họ với doanh nghiệp nhà nước. Cần điều chỉnh ưu đãi cho người lao động có phân biệt theo ngành nghề, lĩnh vực hoạt động. Sự điều chỉnh này nhằm hướng tới sự bình đẳng hơn tránh sự ảnh hưởng của các yếu tố khách quan đến quyền lợi của người lao động.

\* Giải quyết hợp lý lao động dôi dư trong quá trình sắp xếp lại và cổ phần hoá doanh nghiệp nhà nước. Phương án giải quyết lao động của các doanh nghiệp nhà nước chuyển thành công ty cổ phần cần được xét trên 2 mặt: bảo đảm việc làm và cuộc sống của người lao động; bảo đảm điều kiện để công ty cổ phần đạt được yêu cầu nâng cao hiệu quả kinh doanh, trong đó có hiệu quả sử dụng lao động

\* Kịp thời phối kết hợp trong giải quyết các vấn đề cụ thể giữa nhà nước và doanh nghiệp trong giải quyết chế độ đối với người lao động để họ không cảm thấy bị thiệt thòi khi DNNN chuyển thành công ty cổ phần.

\* Sớm nghiên cứu và xác lập cơ chế phân phối trong công ty cổ phần để có nền tảng pháp lý duy nhất giữa các doanh nghiệp.

### ***3.2.2.2. Đẩy mạnh các hoạt động triển khai tổ chức cổ phần hoá các DNNN***

Hoạt động triển khai cổ phần hoá những năm qua chưa thật tốt cũng là một trong các nguyên nhân gây những tiêu cực trong hoạt động của Công ty cổ phần - DNNN sau cổ phần hoá. Vì vậy, để khắc phục vấn đề này đối với các doanh nghiệp sẽ cổ phần hoá cần phải:

- **Tăng cường sự lãnh đạo và chỉ đạo của Đảng đối với công tác cổ phần hoá đối với các DNNN**

Tiến trình cổ phần hoá DNNN ở nước ta nói chung, ngành Giao thông vận tải nói riêng thành công đến mức nào, đều gắn liền với trách nhiệm lãnh đạo của Đảng Cộng sản Việt Nam. Sự lãnh đạo và chỉ đạo của Đảng là một nhân tố quyết định tạo ra những hiệu quả cổ phần hoá. Nhiệm vụ quan trọng nhất hiện nay là phải làm chủ trương của Đảng thực sự đi vào cuộc sống đó là:

+ Phải tăng cường công tác tư tưởng trong toàn Đảng, toàn dân nhằm quán triệt đầy đủ và thông suốt chủ trương cổ phần hoá DNNN. Uốn nắn những nhận thức lệch lạc, quan điểm sai trái để có sự thống nhất cao trong các cấp Đảng và chính quyền, trong các DNNN.

+ Ban cán sự Đảng bộ các Bộ, ngành phải kết hợp chặt chẽ với các cấp chính quyền chỉ đạo triển khai, khắc phục tình trạng chần chừ do dự, nghe ngóng, thiếu kiên quyết.

+ Tăng cường vai trò của tổ chức cơ sở Đảng tại các doanh nghiệp.

+ Chăm lo xây dựng đội ngũ cán bộ và người lao động, nhất là cán bộ quản lý doanh nghiệp và các chuyên gia có đủ sức đủ tài phục vụ có hiệu quả việc triển khai CPH cổ phần hoá và phát triển doanh nghiệp khi chuyển thành công ty cổ phần.

+ Thực hiện tốt quy chế dân chủ cơ sở, tăng cường công tác kiểm tra định kỳ và kỷ luật để cổ phần hoá các DNNN được thực hiện nghiêm túc và đạt kết quả.

**- Nâng cao năng lực quản lý của nhà nước và của các Bộ, ngành trong cổ phần hoá. Cụ thể:**

+ Nâng cao hơn nữa năng lực của cơ quan nghiên cứu, ban đổi mới doanh nghiệp của Chính phủ, các Bộ, ngành, ban hành các văn bản, quy chế cổ phần hoá DNNN. Rà soát lại các văn bản pháp luật đã ban hành, tiến hành những sửa đổi cần thiết cho phù hợp.

+ Nghiên cứu ban hành cơ chế quản lý vốn nhà nước đầu tư mà các

doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế để theo dõi giám sát việc sử dụng vốn của doanh nghiệp trong hoạt động sản xuất kinh doanh.

+ Kiện toàn bộ máy chỉ đạo, điều hành cổ phần hoá DNNN ở các cấp, để bộ máy chỉ đạo các cấp thực sự là cơ quan tham mưu tích cực, chuyên tâm với nhiệm vụ được giao.

+ Phát huy vai trò của các trường đại học, chuyên nghiệp để bồi dưỡng về nghiệp vụ chứng khoán và thị trường chứng khoán.

**- Phát huy các vai trò đoàn thể trong doanh nghiệp để thúc đẩy tiến trình cổ phần hoá các DNNN của ngành**

Các tổ chức đoàn thể trong doanh nghiệp như công đoàn, thanh niên, nữ công có vai trò quan trọng đối với việc đáp ứng nhu cầu này và được tiến hành với các nội dung: Thông qua các hình thức hội nghị, trao đổi, giải pháp thắc mắc, thu thập ý kiến, đề xuất của từng người, hoạt động của tổ chức này góp phần giải toả những ách tắc cùng với lãnh đạo doanh nghiệp giải quyết những nguyện vọng chính đáng của công nhân.

Các giải pháp trên, thực chất là nhằm tạo ra các điều kiện khách quan cơ bản, cần thiết cho tiến hành và thúc đẩy cổ phần hoá DNNN trong thời gian tới. Do vậy cần được các Bộ, ngành và các doanh nghiệp triển khai tích cực và đồng bộ. Bởi vì, cổ phần hoá các DNNN có tiến hành tốt, những vấn đề phát sinh sau cổ phần hoá mới được giảm thiểu, ưu thế của cổ phần hoá các DNNN mới được phát huy.

### **3.2.3. Nhóm giải pháp giải quyết các vấn đề phát sinh sau cổ phần hoá các DNNN**

Những vấn đề tiêu cực nảy sinh ở các DNNN sau cổ phần hoá những năm vừa qua đòi hỏi phải có những biện pháp đề phòng đối với các DNNN sẽ tiến hành cổ phần hoá. Những giải pháp đó đã được đề cập ở trên. Đối với các DNNN đã cổ phần hoá, thì những giải pháp phòng ngừa không còn giá trị. Vì vậy, cần phải có những giải pháp chữa trị có tính cụ thể cho từng vấn đề. Đó là:

### ***3.2.3.1. Giải pháp giải quyết các vấn đề phát sinh về sở hữu của doanh nghiệp sau cổ phần hoá***

Những vấn đề phát sinh của Công ty cổ phần mới được hình thành từ DNNN sau cổ phần hoá như: Một số Công ty cổ phần - DNNN cổ phần hoá không cần Nhà nước nắm giữ quyền chi phối, nhưng Nhà nước vẫn nắm giữ đã gây những khó khăn trong phát huy tính chủ động của doanh nghiệp. Hiện tượng thu gom cổ phiếu vào một số người biến cổ phần hoá thành tư nhân hoá và những vấn đề tồn đọng trong sở hữu là những bất cập cần phải xử lý về vấn đề sở hữu. Những bất cập trên đã ảnh hưởng rất lớn đến hoạt động của doanh nghiệp sau cổ phần hoá. Vì vậy, xử lý các vấn đề trên đã trở thành yêu cầu cấp bách đối với các DNNN đã cổ phần hoá. Với những bất cập đó, cần phải tập trung các vấn đề sau:

- Về nguyên tắc, cần tạo cho các Công ty cổ phần - DNNN sau cổ phần hoá những điều kiện khai thác các ưu việt của doanh nghiệp sau cổ phần hoá. Sự phát triển của các doanh nghiệp này sẽ tạo mức lãi cổ tức cao, đây là cơ sở để các cổ đông bảo toàn cổ phiếu, nhất là công nhân của doanh nghiệp. Tình trạng thu gom cổ phiếu vào một số người một cách không lành mạnh sẽ được hạn chế một cách tối đa.

- Đối với một số doanh nghiệp, Nhà nước không nhất thiết phải nắm cổ phần chi phối, nhưng hiện đang nắm cổ phần chi phối: Nhà nước cần rà soát lại, đưa ra danh sách và có thể tiếp tục bán cổ phần của Nhà nước hiện đang nắm giữ hoặc cho phép doanh nghiệp tiếp tục phát hành cổ phiếu một mặt tăng thêm vốn, mặt khác tạo sự thay đổi tương quan giữa phần vốn nhà nước nắm giữ với phần vốn khác. Đây là giải pháp các công ty cổ phần của các nước vẫn thường làm và cũng là sự phát huy tính ưu việt của công ty cổ phần trong việc huy động vốn cho nhu cầu mở rộng quy mô sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp. Trên thực tế, một số công ty cổ phần của ngành GTVT đã triển khai, nhưng số các doanh nghiệp thực hiện không nhiều. Một mặt, do

hình thức phát hành cổ phiếu còn khép kín, mặt khác tính hấp dẫn cổ phiếu của một số doanh nghiệp chưa cao. Trong điều kiện thị trường chứng khoán đang sôi động và có nhiều thuận lợi, bên cạnh đưa các DNNN trong giai đoạn cổ phần hoá lên sàn giao dịch, cần khuyến khích các DNNN đã cổ phần hoá tham gia thị trường chứng khoán.

- Cần giải quyết một cách dứt điểm những vấn đề liên quan đến vốn quỹ còn tồn đọng như:

+ Xử lý các vấn đề công nợ giữa doanh nghiệp cổ phần hoá với nhà nước cũng như giữa các doanh nghiệp với nhau.. Tuy nhiên, đây là vấn đề phức tạp và quy mô rộng. Vì vậy, trên thực tế vấn đề này vẫn còn nhiều tồn đọng gây những trở ngại cho doanh nghiệp sau cổ phần hoá. Trong số các biện pháp, biện pháp khoan nợ và xoá nợ do DNNN trước đây gây nên là biện pháp có tính tích cực đối với doanh nghiệp. Bởi vì, các khoản nợ là do DNNN trước đây gây nên, không thể để các Công ty cổ phần - DNNN đã cổ phần hoá phải chịu, trách nhiệm đó phải thuộc về nhà nước với tư cách là chủ sở hữu của các DNNN trước đây. Trong báo cáo của Chính phủ trình Quốc hội ngày 16 tháng 10 năm 2006 có chỉ rõ " Nợ xấu của các DNNN khi cổ phần hoá đã được xử lý một bước cơ bản, tạo điều kiện cho doanh nghiệp thực sự lành mạnh về tài chính khi hoạt động với hình thức công ty cổ phần. Trong quá trình sắp xếp, cổ phần hoá DNNN từ năm 2002 đến nay, có 154 doanh nghiệp có khó khăn do nguyên nhân khách quan đã được xử lý giãn nợ, khoan nợ, xoá nợ thuế và các khoản phải nộp ngân sách với tổng số tiền là 314,91 tỷ đồng. Trong số doanh nghiệp đã cổ phần hoá, có 2.000 doanh nghiệp với 2.519 tỷ đồng nợ và tài sản loại trừ không tính vào giá trị doanh nghiệp. Công ty Mua bán nợ và tài sản tồn đọng đã tiếp nhận nợ và tài sản loại trừ của 1.222 doanh nghiệp với giá trị là 1.411 tỷ đồng; trong đó, đã xử lý cho 331 doanh nghiệp với giá trị là 390 tỷ đồng, giá trị thu hồi là 125 tỷ đồng" (Chính phủ. Số: 133/BC-CP, 2006)

+ Tiếp tục xử lý những vấn đề bất cập trong việc bàn giao tài sản, nhất là bàn giao các bất động sản như nhà xưởng, văn phòng làm việc... DNNN trước



đây xây dựng trên đất đi thuê của các DNNN chưa cổ phần hoá hoặc của các tổ chức khác.

Đối với tài sản xây dựng trên đất của DNNN chưa cổ phần hoá, nếu đất đó không ảnh hưởng đến hoạt động của DNNN chưa cổ phần, cần xử lý theo hướng đưa vào DNNN đã cổ phần và định giá cho doanh nghiệp để thu về ngân sách nhà nước. Đối với đất thuê của các tổ chức khác, tùy theo sự cần thiết của các công trình có thể tạo những điều kiện để 2 đơn vị thương lượng giải quyết.

Giải quyết dứt điểm các tồn đọng về vốn quỹ, về đất đai không chỉ tạo điều kiện cho các công ty cổ phần hoạt động kinh doanh thuận lợi, nâng cao hiệu quả kinh doanh mà còn tạo sức hấp dẫn cho các công ty cổ phần tham gia vào thị trường chứng khoán, nhằm cải thiện và giải quyết các vấn đề về mặt sở hữu hiện đang bất cập, gây những trở ngại cho hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp sau cổ phần hoá.

### ***3.2.3.2. Những giải pháp về tổ chức và quản lý đối với các DNNN sau cổ phần hoá***

Những tiêu cực về tổ chức và quản lý của các DNNN sau cổ phần hoá như: khó khăn trong vay vốn; sự không rõ ràng trong quản lý của nhà nước vừa với tư cách là đại diện phần vốn của mình trong doanh nghiệp vừa là cơ quan chủ quản các doanh nghiệp, chi phối những người đại diện của nhà nước trong doanh nghiệp; sự giảm sút quy mô và tốc độ tăng trưởng của các DNNN sau cổ phần hoá là những vấn đề cần nhanh chóng được khắc phục ở các DNNN sau cổ phần hoá. Theo từng vấn đề xin được đưa ra các cách giải quyết sau:

- Về khó khăn trong vay vốn: Trong giải pháp liên quan đến cổ phần hoá, luận án đã có kiến nghị về vấn đề này. Trên thực tế, không có văn bản nào phân biệt sự khác biệt về vay vốn giữa DNNN và DNNN sau cổ phần hoá. Tuy nhiên, trên thực tế có những tư tưởng dẫn đến những ứng xử khác nhau của các tổ chức tín dụng đối với các doanh nghiệp khác nhau. Về vấn đề này cần giải quyết từ 2 phía:

+ Đối với các Công ty cổ phần - DNNN sau cổ phần hoá: Cần tạo dựng niềm tin đối với các tổ chức tín dụng để xoá đi những định kiến về doanh nghiệp ngoài nhà nước. Thực chất DNNN cũng không phải là những doanh nghiệp có tín chấp trong vay vốn mà họ thường dễ được chấp nhận vay vốn vì đứng đằng sau họ là nhà nước với tư cách là “khổ chủ” trong những khoản vay “khó đòi” của các DNNN.

Những năm qua, hoạt động của các công ty cổ phần từ các DNNN cổ phần hoá đã có những chuyển biến theo xu hướng tích cực, những ưu việt của cổ phần hoá đã bước đầu được phát huy. Thực trạng trên đã phần nào tạo được niềm tin của các tổ chức tín dụng. Vì vậy, việc vay vốn đã từng bước được cải thiện và đây là giải pháp cần thiết đối với doanh nghiệp.

+ Đối với nhà nước, cần nghiên cứu cơ chế vay vốn hoặc tạo lập những cơ chế thuận lợi hơn nữa trong thu hút vốn; tạo sức cạnh tranh cho Công ty cổ phần - DNNN sau cổ phần hoá trong việc thu hút vốn đối với các tổ chức tín dụng, trước hết là các ngân hàng.

- Về quan hệ quản lý vốn và hoạt động kinh doanh của nhà nước đối với DNNN sau cổ phần hoá với tư cách là người sở hữu hoặc nắm quyền chi phối doanh nghiệp: Một mặt có giải pháp thay đổi mối tương quan về quan hệ quản lý vốn; mặt khác Nhà nước cần ban hành cơ chế quản lý theo hướng khoán vốn hoặc giải quyết các vấn đề quản lý theo cơ chế Hội đồng quản trị của Công ty cổ phần nhằm tạo sự chủ động cho doanh nghiệp trong hoạt động kinh doanh. Giải pháp tốt nhất là khoán quỹ vốn theo các tiêu chí bảo toàn và tăng trưởng vốn, nhà nước tiếp nhận lợi ích trên phần vốn của mình thông qua lợi tức cổ phiếu như những cổ đông khác.

- Về sự giám sát tốc độ tăng trưởng của các DNNN sau cổ phần hoá: Những giải pháp về vốn, về sở hữu, về quan hệ quản lý sẽ phát huy tác dụng nếu triển khai tốt, nhờ đó mức độ tăng trưởng của các DNNN sau cổ phần hoá sẽ được đẩy nhanh. Bên cạnh đó, các vấn đề sắp xếp lại tổ chức, đào tạo đội ngũ lao động, đầu tư thêm tài sản cố định... là những vấn đề cần được các

doanh nghiệp tập trung giải quyết. Cụ thể:

+ Về sắp xếp lại tổ chức: tồn tại khá phổ biến ở các Công ty cổ phần - DNNN sau cổ phần hoá là vẫn duy trì kiểu tổ chức bộ máy quản trị như trước khi cổ phần hoá. Tình trạng này một mặt do sự chi phối của nhà nước đối với việc sắp xếp bộ máy quản trị của doanh nghiệp. Mặt khác, do những người trong bộ máy phần lớn là những người cũ của doanh nghiệp trước cổ phần hoá nên ít có sự thay đổi. Về vấn đề này cần giải quyết theo 2 hướng. Trước hết, nhà nước cần giảm bớt sự chi phối đối với doanh nghiệp trong các vấn đề nội bộ của họ. Thứ hai, các thành viên trong bộ máy quản trị cần nâng cao trình độ, tiếp cận với các vấn đề quản trị theo mô hình của công ty cổ phần. Tự bản thân những người trong hội đồng quản trị, nhất là trong bộ máy quản trị (ban giám đốc, các phòng ban chức năng...) phải có sự thay đổi mới hy vọng tạo sự chuyển biến của doanh nghiệp. Có thể nói, công tác cán bộ có vai trò quyết định đối với sự phát triển của các Công ty cổ phần. Đối với Công ty cổ phần Nhà nước chiếm giữ 51% vốn trở lên, hiện tại ban điều hành công ty gần như theo chế độ bổ nhiệm của một doanh nghiệp nhà nước. Nên chăng cần thay đổi quy trình bổ nhiệm các bộ lãnh đạo công ty như sau: Hội đồng quản trị tổ chức thi tuyển giám đốc, phó giám đốc. Giám đốc chỉ là người làm thuê cho hội đồng quản trị và do hội đồng quản trị lựa chọn bổ nhiệm. Hàng năm hội đồng quản trị đánh giá kết quả, hiệu quả hoạt động của ban giám đốc. Chế độ đãi ngộ (lương và tiền thưởng...) sẽ trả bằng một phần hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp và theo sự cống hiến của từng người. Có như vậy mới khuyến khích và đánh giá đúng khả năng cống hiến của những người quản lý công ty.

+ Về đào tạo lại đội ngũ lao động: Đây cũng là những vấn đề tối cần thiết đối với đội ngũ lao động của Công ty cổ phần - DNNN sau cổ phần hoá. Trong cổ phần hoá, doanh nghiệp cũng đã có những bố trí lại đội ngũ lao động theo hướng tinh giản. Những người lao động tuổi cao, trình độ không phù hợp

đã được giải quyết chế độ nghỉ việc (hưu chờ hoặc nghỉ chế độ...). Tuy nhiên, việc lựa chọn như vậy mới chủ yếu dựa vào tiêu chí tuổi tác, bằng cấp và trong số nguồn lao động hiện có của doanh nghiệp. Số lao động hiện có của DNNN trước cổ phần hoá có thực lực chất lượng thấp, tuy có thể có bằng cấp cao. Bởi vì, họ đã qua nhiều năm sống trong cơ chế của bao cấp và thuộc đối tượng được hưởng ưu đãi cao của chế độ bao cấp. Vì vậy, cần có kế hoạch đào tạo lại đội ngũ lao động, nâng cao chất lượng đáp ứng yêu cầu lao động mới trong cơ chế hoạt động của công ty cổ phần và trong điều kiện gia nhập WTO.

Đối với các doanh nghiệp đã cổ phần hoá: nội dung đào tạo đội ngũ lao động của doanh nghiệp rất rộng: từ những kiến thức theo chuyên ngành của từng đội ngũ lao động đảm nhận đến các kiến thức chung của kinh tế thị trường, các kiến thức pháp luật... Số lượng đào tạo và đào tạo lớn, nội dung rộng đòi hỏi các doanh nghiệp cần xây dựng đề án đào tạo, chuẩn bị kinh phí và lựa chọn phương thức đào tạo phù hợp với điều kiện lao động của doanh nghiệp.

+ Về đầu tư thêm tài sản cố định: cổ phần hoá tạo thêm nguồn vốn là cơ hội vàng cho các doanh nghiệp đầu tư cải tạo công nghệ, mở rộng quy mô sản xuất. Đây cũng là giải pháp tạo mức tăng trưởng cao cho doanh nghiệp sau cổ phần hoá. Việc đầu tư thêm tài sản của công ty cổ phần cần phối hợp với rà soát chiến lược kinh doanh để đảm bảo đầu tư đúng hướng và khai thác đầu tư có hiệu quả.

### ***3.2.3.3. Giải pháp xử lý các vấn đề phân phối sau cổ phần hoá***

Sự thay đổi nội dung và phương thức phân phối theo cơ chế của công ty cổ phần đã tạo nên động lực mới cho các Công ty cổ phần - DNNN sau cổ phần hoá. Tuy nhiên, mức tăng giảm thất thường của lợi nhuận ở các doanh nghiệp đã cổ phần hoá, mức tăng thu nhập của người lao động thấp ở nhiều doanh nghiệp trong những năm vừa qua là những vấn đề cần tập trung giải quyết.

Về logic, kết quả kinh doanh không tốt sẽ ảnh hưởng đến hoạt động phân phối của doanh nghiệp. Vì vậy, đổi mới phân phối của các DNNN phải dựa trên cơ sở cải thiện tình trạng kinh doanh. Tuy nhiên, trong điều kiện kinh

doanh chưa tốt, phân phối trong các DNNN sau cổ phần hoá cần giải quyết tốt mối quan hệ giữa tích lũy và tiêu dùng. Mối quan hệ đó được biểu hiện thông qua xác lập tỷ lệ giữa các khoản vốn quỹ: quỹ tái đầu tư mở rộng sản xuất, quỹ khen thưởng, quỹ lương, lợi tức và quỹ phúc lợi.

Đối với những doanh nghiệp làm ăn có lãi: việc giải quyết các mối quan hệ trong phân phối có nhiều thuận lợi. Vì vậy, lợi tức cổ phiếu của doanh nghiệp có thể đạt ở mức cao. Tuy nhiên, để tái đầu tư và cải thiện điều kiện lao động của doanh nghiệp, nên duy trì mức cổ tức cao không quá 2 lần mức lãi suất ngân hàng trong năm. Việc đề xuất mức cổ tức ở mức không cao quá 2 lần mức lãi suất ngân hàng là nhằm đảm bảo để người sở hữu các cổ phần của công ty có động lực gắn kết trách nhiệm với việc sản xuất kinh doanh của công ty, song mặt khác cũng là biện pháp để ngăn chặn việc các nhà đầu tư có tiềm lực thông qua thị trường thu gom cổ phiếu của các cổ đông là người lao động trong các công ty dẫn tới từng bước đẩy họ ra khỏi công ty nhằm thôn tính công ty.

Đối với những doanh nghiệp làm ăn không có lãi, cần duy trì mức cổ tức tương ứng mức lãi suất ngân hàng. Với mức cổ tức như vậy cũng đảm bảo được lợi ích của các cổ đông để họ yên tâm và gắn kết với công ty ngay cả khi tình trạng sản xuất kinh doanh của công ty không được thuận lợi. Vì thực chất mức cổ tức bao gồm 2 phần: phần chi phí tiền vay (như vay vốn từ các tổ chức tín dụng) và mức lợi nhuận phân phối qua cổ phiếu. Chú trọng đảm bảo mức thu nhập đảm bảo tiền lương tối thiểu của người lao động.

#### ***3.2.3.4. Giải pháp giải quyết vấn đề xã hội nảy sinh sau cổ phần hoá DNNN***

Trong các vấn đề phát sinh ở DNNN sau cổ phần hoá, những vấn đề xã hội có tính phức tạp và khó giải quyết nhất. Bởi vì, nhiều vấn đề thuộc phạm vi của doanh nghiệp mà nội dung tổ chức và quản lý chúng có nhiều điểm khác biệt với các DNNN từ đó chúng được hình thành. Tuy nhiên, có thể lấy sự phát triển của doanh nghiệp, hiệu quả của kinh doanh làm mục tiêu và động lực cho đề xuất các hướng giải quyết các vấn đề tồn tại của doanh nghiệp về xã

hội. Cụ thể:

- Về phát huy vai trò của các tổ chức chính trị trong doanh nghiệp: Vấn đề này đã được đề cập trong giải pháp đối với các DNNN. Tuy nhiên, đối với các DNNN đã cổ phần hoá cần tập trung vào các vấn đề sau:

+ Nâng cao nhận thức cho Hội đồng quản trị và bộ máy quản trị của doanh nghiệp về vai trò của các tổ chức chính trị trong hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Từ đó các chủ thể quản lý của doanh nghiệp chủ động tổ chức các tổ chức chính trị trong hệ thống quản lý của mình. Có sự phối hợp tốt giữa các tổ chức chính trị của doanh nghiệp với bộ máy quản trị vừa phục vụ cho hoạt động kinh doanh, vừa nâng cao đời sống vật chất tinh thần cho các thành viên trong doanh nghiệp.

+ Đối với mỗi tổ chức chính trị trong doanh nghiệp: cần nâng cao vai trò của mình trong hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Từ đó các cán bộ quản trị kinh doanh thấy được sự cần thiết và tạo những điều kiện cho doanh nghiệp hoạt động.

Đối với tổ chức Đảng: Đảng uỷ, chi bộ và các tổ đảng là những hình thức cần được tổ chức trong các Công ty cổ phần, trước hết là các doanh nghiệp nhà nước sau cổ phần hoá. Cần phát huy vai trò của các tổ chức Đảng trong doanh nghiệp.

Đối với các Công ty cổ phần - DNNN đã cổ phần hoá, các tổ chức đảng và tổ chức đoàn thể trong doanh nghiệp đã được hình thành từ trước. Vì vậy, nền tảng của tổ chức đã có. Việc còn lại là nâng cao hiệu quả hoạt động của chúng trong doanh nghiệp. Đối với các tổ chức đoàn thể trong doanh nghiệp như: Công đoàn, thanh niên, nữ công có vai trò quan trọng đối với việc đáp ứng nhu cầu này.

Thông qua các hình thức hội nghị, trao đổi, giải pháp thắc mắc, thu thập ý kiến, đề xuất của từng người, hoạt động của tổ chức này góp phần giải toả những ách tắc cùng với lãnh đạo doanh nghiệp giải quyết những nguyện vọng chính đáng của công nhân.

+ Đối với các tổ chức chính trị cấp trên: cần chú trọng đầu tư, hướng dẫn

các doanh nghiệp hình thành các tổ chức và giúp đỡ chúng hoạt động theo chức năng của từng tổ chức trong doanh nghiệp.

\*

\*           \*

Từ những vấn đề lý luận và thực tiễn được nghiên cứu ở chương 1, qua phân tích thực trạng của cổ phần hoá và giải quyết các vấn đề phát sinh sau cổ phần hoá các DNNN trong ngành GTVT, nhất là qua đánh giá những thành công cũng như những hạn chế, tồn tại của việc giải quyết các phát sinh sau cổ phần hoá ở chương 2, chương 3, luận án đã đề xuất các quan điểm về cổ phần hoá và giải quyết các vấn đề sau cổ phần hoá các DNNN nói chung và trong ngành Giao thông vận tải nói riêng. Luận án đã kiến nghị phương hướng tiếp tục thúc đẩy tiến trình cổ phần hoá các DNNN, xây dựng các mục tiêu đối với cổ phần hoá và xử lý các vấn đề sau cổ phần hoá các DNNN nói chung và các DNNN trong ngành GTVT thời gian tới. Trên cơ sở các quan điểm, phương hướng và mục tiêu đã được xác định, luận án đề xuất các giải pháp đối với cổ phần hoá và xử lý các vấn đề sau cổ phần hoá.

Việc đề xuất các quan điểm được nhấn mạnh vào các vấn đề thực tiễn còn chưa được chú trọng, vào các vấn đề phát sinh trong và sau cổ phần hoá như: Phải đặt quá trình giải quyết các vấn đề cổ phần hoá và sau cổ phần hoá trong chiến lược đổi mới các DNNN; nhận thức và giải quyết tốt vấn đề đa sở hữu và đa thành phần kinh tế đối với các DNNN sau cổ phần hoá; phải đảm bảo các DNNN sau cổ phần hoá đạt hiệu quả kinh tế xã hội cao, phải đảm bảo sự bình đẳng đối với doanh nghiệp sau cổ phần hoá trong quản lý các doanh nghiệp; phải nâng cao vai trò quản lý của nhà nước đối với doanh nghiệp sau cổ phần hoá.

Phương hướng và các giải pháp được luận án xác định cho cả các doanh nghiệp nhà nước chuẩn bị cổ phần hoá và những doanh nghiệp nhà nước đã cổ phần hoá. Các mục tiêu được xác định cụ thể cho từng giai đoạn và từng loại doanh nghiệp. Giải pháp được đề xuất thành 3 nhóm: Nhóm giải pháp tạo lập những tiền đề cần thiết cho quá trình cổ phần hoá các DNNN; nhóm giải pháp

thúc đẩy mạnh mẽ và vững chắc cổ phần hoá DNNN và nhóm giải pháp giải quyết các vấn đề đã và đang phát sinh ở các DNNN sau cổ phần hoá.

Đối với nhóm giải pháp thứ nhất, thực hiện các giải pháp này một mặt sẽ tạo ra các điều kiện tiên đề cần thiết cho các DNNN có đủ cơ sở thực hiện cổ phần hoá.

Đối với nhóm giải pháp thứ hai, một mặt nhằm tạo lập môi trường pháp lý thông thoáng nhưng đầy đủ giúp các DNNN khi thực hiện cổ phần hoá sẽ thuận lợi và không làm phát sinh những hạn chế hay tiêu cực sau khi tiến hành cổ phần hoá từ đó góp phần nâng cao hiệu quả của các DNNN sau cổ phần hoá; mặt khác các giải pháp này sẽ thúc đẩy mạnh mẽ hơn các hoạt động khi tiến hành triển khai cổ phần hoá.

Đối với nhóm giải pháp thứ ba, thực hiện các giải pháp này giúp cho các DNNN đã cổ phần hoá thực hiện đúng mục tiêu của cổ phần hoá, hoạt động kinh doanh có hiệu quả và những vấn đề tiêu cực sẽ được hạn chế và từng bước khắc phục.

## **KẾT LUẬN**

Cổ phần hóa bộ phận doanh nghiệp nhà nước là giải pháp quan trọng được khẳng định trong khuôn khổ cuộc cải cách DNNN nói chung và DNNN trong ngành GTVT nói riêng. Giải pháp này tạo động lực mới trong các DN thông qua sự thay đổi hình thức sở hữu, cơ cấu tổ chức và hoạt động quản trị kinh doanh. Giải pháp này góp phần quan trọng nâng cao hiệu quả quản trị doanh nghiệp tốt hơn hình thức doanh nghiệp trước CPH, nhờ đó tăng cường khả năng cạnh tranh của DN trên thị trường hàng hóa và dịch vụ. Tuy nhiên, những ưu việt đó của CPH chỉ bộc lộ khi có những hình thức, bước đi và nội dung thực hiện phù hợp với đặc điểm và điều kiện cụ thể của từng DN. Qua nghiên cứu đề tài "*Những vấn đề lý luận và thực tiễn về cổ phần hoá và sau cổ phần hoá các DNNN ở Việt Nam*" (Lấy ví dụ trong ngành Giao thông vận tải) luận án đã đưa ra những kết luận sau:



1. CPH các DNNN là biện pháp có tính đặc thù của quá trình đổi mới các DNNN, là quá trình chuyển các DNNN thành các công ty CP. Đó là biện pháp chuyển DN từ sở hữu nhà nước sang sở hữu của nhiều chủ thể, trong đó tồn tại một phần sở hữu của nhà nước; là quá trình huy động các nguồn vốn đầu tư phát triển sản xuất, xử lý và khắc phục những tồn tại hiện thời của DNNN; tạo những điều kiện cho người góp vốn và người lao động thực sự làm chủ DN. Tất cả nhằm mục đích nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh của DN, giảm nhẹ gánh nặng của nhà nước đối với DN.

2. CPH các DNNN có rất nhiều ưu việt, nhưng cũng nảy sinh nhiều vấn đề trong và sau CPH. Những vấn đề đặt ra sau CPH chủ yếu là: Tồn tại tư tưởng bao cấp do cơ chế cũ để lại; xu hướng tư nhân hóa DN; sự chậm chuyển đổi trong quản trị điều hành DN và những vấn đề xã hội nảy sinh. Những vấn đề đó cần được lý giải cả về lý luận và về thực tiễn, làm cơ sở cho việc đề xuất các giải pháp xử lý trong và sau CPH. Có như vậy, các ưu việt của CPH các DNNN mới được phát huy.

3. Kinh nghiệm CPH và giải quyết các vấn đề sau CPH ở một số nước trên thế giới cho thấy: Mỗi nước có quy mô, tốc độ và phương pháp tiến hành khác nhau. Nước nào có cách thức tiến hành vững chắc thì kết quả CPH tốt, những vấn đề nảy sinh sau CPH ít. Tuy nhiên, muốn CPH thành công cần phải thực sự vào cuộc và phối hợp chặt chẽ giữa chính phủ, các bộ, ban ngành và các DNNN. Cần phải xác lập môi trường pháp lý hoàn chỉnh, xác định vai trò chức năng, nhiệm vụ và quyền hạn của các tổ chức tham gia vào quá trình CPH. Cần phải đầu tư chi phí ban đầu, có sự hỗ trợ cho người lao động, giải quyết các vấn đề nảy sinh sau CPH.

4. Thực tế quá trình CPH các DNNN nói chung, ngành GTVT nói riêng cho thấy: Tuy CPH đã đạt được những kết quả nhất định, nhưng vẫn còn

những tồn tại. Đó là: Nhận thức về vấn đề CPH còn những vướng mắc. Cơ chế chính sách còn những bất cập. Tính toán giá trị DN chưa đầy đủ dẫn đến thất thoát nguồn lực của Nhà nước. Bộ máy thực hiện CPH chưa thực sự chuyên nghiệp. Tiến độ triển khai CPH còn chậm so với kế hoạch và chủ yếu ở các DNNN có quy mô nhỏ. CPH còn mang tính khép kín và chậm đổi mới. Nhiều vấn đề kinh tế xã hội tiêu cực nảy sinh sau CPH.

5. Từ nghiên cứu lý luận và tổng kết thực tiễn, luận án đã đề xuất các quan điểm, phương hướng và các giải pháp đẩy nhanh tiến độ CPH. Đặc biệt, đề xuất các giải pháp để các DNNN sẽ CPH có ít những vấn đề tiêu cực nảy sinh sau CPH và đưa ra những giải pháp cụ thể cho các DNNN đã CPH, nhằm giải quyết những vấn đề nảy sinh của các DN này sau CPH.

Kết quả sản xuất kinh doanh của một số DNNN đi đầu trong chương trình CPH những năm vừa qua càng chứng tỏ tính đúng đắn của giải pháp.

CPH các DNNN ngành GTVT đi kèm với sự thành lập nhiều CTCP về GTVT sẽ đóng vai trò quan trọng xác lập nền kinh tế thị trường vững chắc ở Việt Nam trong tương lai. Vì vậy việc CPH cần được sự lãnh đạo và chỉ đạo chặt chẽ của đảng và Nhà nước, cần có quyết tâm cao, có những phương án khả thi và lựa chọn cán bộ có trách nhiệm, đủ kiến thức về lĩnh vực này để trực tiếp tham gia chương trình CPH.

## **DANH MỤC CÔNG TRÌNH CỦA TÁC GIẢ**

1. Bùi Quốc Anh (2001), "Doanh nghiệp nhà nước ở Việt Nam và sự lựa chọn giải pháp cổ phần hoá". Tạp chí *Kinh tế và Phát triển*, Số chuyên đề Khoa Mác- Lênin, tháng 11/2001, Hà Nội.
2. Bùi Quốc Anh (2003), "Thúc đẩy cổ phần hoá doanh nghiệp nhà nước

trong ngành Giao thông vận tải". Tạp chí *Thương mại*, Số 19, tháng 5/2003, Hà Nội.

3. Bùi Quốc Anh (2003) "Cổ phần hoá, giải pháp nâng cao sức cạnh tranh của doanh nghiệp". Tạp chí *Thương mại*, Số , tháng 7/2003, Hà Nội.
4. Bùi Quốc Anh (2006) "Làm gì để giải quyết những vấn đề Kinh tế - Xã hội phát sinh ở các doanh nghiệp ngành Giao thông vận tải sau cổ phần hoá". Tạp chí Kinh tế và Phát triển, Số đặc san khoa Mác - Lênin, tháng 10/2006, Hà Nội.

## **DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO**

1. Chu Hoàng Anh (1999), "Về chính sách đối với người lao động trong doanh nghiệp cổ phần hoá" . *Tạp chí Lao động và xã hội*, số 148, trang 30-31.
2. Chu Hoàng Anh (2001), "Chính sách và chế độ đối với người lao động trong và sau cổ phần hoá và đa dạng hoá". *Tài liệu Hội thảo về cổ phần hoá*.
3. Đỗ Trọng Bá (1996), "Doanh nghiệp nhà nước - Một số vấn đề lý luận và thực tiễn". *Tạp chí nghiên cứu kinh tế* số 21, trang 41-45.
4. Trương Văn Bản (1996), "Bàn về cải cách DNNN". *Sách dịch, Nhà xuất bản Chính trị quốc gia*.
5. Boã Giao thông vận tải (2001), "Báo cáo kết quả tình hình cổ phần hoá các DNNN trong ngành Giao thông vận tải tính đến 31/12/2000". *Ban đổi mới doanh nghiệp Bộ Giao thông vận tải*.
6. Trần Công Bằng (1998), "Tiến trình và triển vọng cổ phần hoá DNNN ở Việt Nam". *Tạp chí kinh tế phát triển*, trang 5-8.
7. Bộ Tài chính (2001), "Viện nghiên cứu tài chính và công ty chứng khoán Merrill Lyuch", *Tài liệu trình bày tại Hội thảo về cổ phần hoá và các kinh nghiệm quốc tế tại Bộ Tài chính Việt Nam*.

8. Boä Giao thông vaän taui (2001), “Báo cáo ðoi mới doanh nghiệp nhà nước trợ giúp cho ngành Giao thông vận tải” của Ban quản lý dự án Biển Đông thuộc Bộ GTVT ( tháng 7/2001).
9. Boä Giao thông vaän taui (2004), “Báo cáo kết quả sản xuất kinh doanh và công tác sắp xếp, ðoi mới và phát triển DNNN bộ Giao thông vận tải trong năm 2003 và kế hoạch năm 2004”, Bộ Giao thông vận tải ( tháng 2 năm 2004).
10. Boä Giao thông vaän taui (2004), “Báo cáo tình hình sắp xếp ðoi mới doanh nghiệp nhà nước bộ Giao thông vận tải sau 2 năm thực hiện Chương trình hành ðộng của Chính phủ thực hiện Nghị quyết TW 3”, Bộ Giao thông vận tải (3/2004).
11. Bộ Giao thông vận tải (2005), “Báo cáo tình hình sắp xếp ðoi mới DNNN năm 2004, dự kiến kế hoạch năm 2005 và các giải pháp thực hiện”, Bộ Giao thông vận tải (01/2005).
12. Nguyễn Văn Biên (1994), “Cổ phần hoá lõi ra của các DNNN trong nền kinh tế thị trường cạnh tranh”, Tạp chí kinh tế phát triển số 44, trang 54-55.
13. Trần Ngọc Bút (4/1998), “Bức xúc của cổ phần hoá DNNN”, Tạp chí kinh tế và dự báo tháng 4/1998, trang 17-18.
14. Bộ Tài chính (1993), “Cơ sở khoa học của việc nghiên cứu một số DNNN thành công ty cổ phần ở Việt Nam”, Chương trình khoa học cấp Nhà nước, mã số KX - 0307 - 05.
15. “Cổ phần hoá các DNNN - các văn kiện hiện hành”. Nhà xuất bản Chính trị quốc gia, năm 1998.
16. Trần Ngọc Côn (1995), “Vì sao cổ phần hoá chậm?” Thời báo Kinh tế Sài Gòn, số 49 năm 1995, trang 16.
17. Trần Tiến Cường (2001), “Các vấn đề tồn tại và phát sinh của doanh nghiệp sau cổ phần hoá, đa dạng sở hữu”. Tài liệu Hội thảo về cổ phần hoá.

18. Hà Thị Kim Dung (1996), “Cổ phần hoá một biện pháp giải quyết nguồn vốn trong các DNNN”. *Tạp chí kinh tế dự báo* tháng 1/1996, trang 40-41.
19. Đoàn Kim Đan (1999), “Những trở ngại trong cổ phần hoá DNNN”. *Báo Nhân dân* ngày 22/2/1999, trang 2.
20. Đảng Cộng sản Việt Nam (1991), “Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ VII”. *Nhà xuất bản Chính trị quốc gia*, tháng 4/1991.
21. Đảng Cộng sản Việt Nam (1996), “Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ VIII”. *Nhà xuất bản Chính trị quốc gia*, tháng 4/1996.
22. Đảng Cộng sản Việt Nam (2006), “Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ X”. *Nhà xuất bản Chính trị quốc gia*, năm 2006.
23. Lê Hoàng Hải (2001), “Một số vướng mắc về tài chính đối với doanh nghiệp sau cổ phần hoá và đa dạng sở hữu.” *Tài liệu hội thảo về cổ phần hoá*.
24. PTS. Nguyễn Xuân Hào (1998), “Cải cách DNNN và vấn đề lao động dôi dư trong ngành Giao thông vận tải”. *Bài viết Hội thảo cổ phần hoá DNNN*.
25. TS. Nguyễn Xuân Hào (2001), “Tình hình thực hiện cổ phần hoá DNNN của Bộ Giao thông vận tải”. *Tài liệu Hội thảo về cổ phần hoá DNNN*.
26. Lê Văn Hội (2003), “Cổ phần hoá một số DNNN trong ngành Giao thông vận tải: Thực trạng và giải pháp”. *Luận án tiến sỹ kinh tế*. Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh.
27. Hiến kế nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh, khắc phục thua lỗ trong các doanh nghiệp nhà nước thuộc Bộ (2005), *Vụ tài chính Bộ Giao thông vận tải*.
28. Divil Heald (1985), “Tur nhân hoá - chính sách, phương pháp và thủ tục”, *ADB - Manila* năm 1985.
29. Athar Hussaiu (1999), “Gánh nặng về phúc lợi xã hội của các DNNN ở Trung Quốc”. *Tài liệu dự án Đào tạo quản lý kinh tế do Văn phòng Chính phủ Việt Nam phối hợp với Viện Adam Smith*, tháng 1/1999.

30. Phạm Văn Hùng (1998), “Cổ phần hoá DNNN ở nước ta hiện nay, thành công bước đầu và những điều kiện cần tháo gỡ”. *Tạp chí Sinh hoạt lý luận* số 3/1998, trang 24-25.
31. Minh Hương (1998), “Nét mới trong xác định giá trị DNNN”. *Tạp chí Tài chính* 10/1998, trang 24-25.
32. Nguyễn Văn Huy (2001), “Cổ phần hoá và đa dạng sở hữu DNNN: Thực trạng và định hướng tiếp tục đẩy mạnh”. *Tài liệu hội thảo về cổ phần hoá DNNN*.
33. Nguyễn Đình Kháng, Vũ Văn Phúc (1998), “Những nhận thức kinh tế chính trị trong giai đoạn đổi mới ở Việt nam”. *Nhà xuất bản Chính trị quốc gia* tháng 4/1998.
34. Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh, “Kinh tế nhà nước và quá trình cổ phần hoá DNNN - Những vấn đề lý luận và thực tiễn ở Việt Nam”. *Kỷ yếu khoa học đề tài cấp bộ năm 1999-2000*
35. V.I. Lenin (1998), “Bàn về kiểm kê, kiểm soát”. *Nhà xuất bản Chính trị Quốc gia* tháng 4/1988.
36. Ngô Xuân Lộc (1998), “Cổ phần hoá một yêu cầu bức thiết của cải cách DNNN”. *Tạp chí Công sản* số 17, trang 21-22.
37. Lê Chi Mai (1993), “Vấn đề vốn trong cổ phần hoá DNNN”. *Luận án PTS kinh tế chuyên ngành Tài chính, lưu thông tiền tệ và tín dụng*.
38. Bredan Marin (1999), “Tur nhân hoá ở các nước có nền kinh tế chuyên đổi.” *Dự án đào tạo quản lý của Văn phòng Chính phủ Việt Nam phối hợp với Viện Adam Smith tổ chức*.
39. C.Marc (1978), “Tur bản tuyên tập” quyển 1 tập 3. *Nhà xuất bản Chính trị quốc gia*.
40. C. Mac (1984), “Tur bản tuyên tập”, quyển 1 tập 1, phần II. *Nhà xuất bản*

*Chính trị quốc gia.*

41. C.Marc - P.Ăngghen (1994), “Tuyển tập”, tập 25, phần I. *Nhà xuất bản Chính trị quốc gia.*
42. Đoàn Văn Mạnh (1998), “Công ty cổ phần và chuyển DNNN thành công ty cổ phần”. *Nhà xuất bản Thống kê* tháng 4/1998.
43. Bộ kế hoạch và đầu tư (1997), “Những điều kiện cần thiết trong triển khai thị trường chứng khoán Việt Nam”. *Thông tin kinh tế xã hội.* trang 34 - 38.
44. Ban vật giá Nhà nước (1992), “Những vấn đề lý luận và thực tiễn cổ phần hoá khu vực kinh tế quốc doanh”. *Đề tài nghiên cứu khoa học cấp bộ, mã số 91-98-017.*
45. Phan Thành Phố (1996), “Những vấn đề cơ bản về kinh tế và đổi mới kinh tế ở Việt Nam”. *Nhà xuất bản Chính trị quốc gia.*
46. Phan Thành Phố, Nguyễn Thị Thom (1997), “Phát hành và lưu thông chứng khoán, một giải pháp quan trọng để hình thành và phát triển thị trường chứng khoán”. *Tạp chí Cộng sản*, trang 41-43.
47. Tào Hữu Phùng (1998), “Cổ phần hoá nhiệm vụ quan trọng và bức bách”. *Tạp chí Cộng sản* số 13, trang 11-13, 24.
48. Chu Hữu Quý (1998), “Trung Quốc điều chỉnh chế độ sở hữu và cổ phần hoá DNNN”. *Tạp chí Cộng sản*, trang 56-59.
49. Đặng Quyết Tiến (1996), “Tình hình thực hiện cổ phần hoá DNNN trong thời gian qua và phương hướng trong thời gian tới”. *Tạp chí kinh tế phát triển*, trang 4-6.
50. Đặng Quyết Tiến (1998), “Tăng tốc cho “cỗ xe” cổ phần hoá”. *Tạp chí Tài chính*, trang 25 - 26.

51. Doãn Quang Thiện (1998), “Góp phần đẩy nhanh cổ phần hoá ở nước ta hiện nay”. *Tạp chí Kinh tế và dự báo*, trang 19-20.
52. Nguyễn Thị Thơm (1999), “Cổ phần hoá DNNN ở Việt Nam”. *Luận án tiến sỹ kinh tế*.
53. Nguyễn Thị Thơm (1995), “Lựa chọn DNNN ở nước ta hiện nay”. *Tạp chí sinh hoạt lý luận số 1*, trang 39-40.
54. Mai Hữu Thực (1993), “Cổ phần hoá DNNN: Thực chất, mục tiêu, vấn đề và giải pháp”. *Thông báo khoa học*, trường Đại học Kinh tế Quốc dân, trang 33-35.
55. Đỗ Bình Trọng (1998), “Một số suy nghĩ về cổ phần hoá DNNN”. *Tạp chí nghiên cứu kinh tế*, trang 31-34.
56. Trịnh Đình Từ (1997), “Cổ phần hoá DNNN ở Trung Quốc hiện nay”. *Tạp chí Cộng sản*, trang 58-60.
57. Lê Xuân Tùng (1999), “Cổ phần hoá là con đường đúng đắn để đổi mới làm cho doanh nghiệp thêm mạnh”. *Báo Hà Nội mới*, trang 1.
58. Lê Xuân Tùng (1999), “Cổ phần hoá là chuyển hình thức hoạt động phù hợp cho từng doanh nghiệp”. *Báo Hà Nội mới*, trang 1.
59. Chính phủ (2006), "Báo cáo kết quả và phương hướng nhiệm vụ, giải pháp cổ phần hoá DNNN 5 năm 2006- 2010", *Baùo caùo Chính phủ* Số: 133/BC-CP (16/10/2006).
60. Đại học kinh tế quốc dân, *Thông tin kinh tế- xã hội*, số 25 tháng 5/2006, tr. 159-163.
61. Đại học kinh tế quốc dân, *Thông tin kinh tế- xã hội*, số 29 tháng 10/2006, tr.202-213.



62. Đại học kinh tế quốc dân, *Thông tin kinh tế- xã hội*, số 30 tháng 11/2006, tr.163.
63. Chính phủ (2004), “Nghị định của chính phủ về việc chuyển công ty nhà nước thành công ty cổ phần”, *Nghị định chính phủ Số: 187/2004/NĐ-CP*.
64. Bộ Giao thông vận tải (2006), “Báo cáo công tác sắp xếp, đổi mới, phát triển doanh nghiệp nhà nước thuộc Bộ Giao thông vận tải giai đoạn 2001- 2005, kế hoạch 2006”, (tháng 9 năm 2006).
65. Bộ Giáo dục và Đào tạo (2006), *Giáo trình Kinh tế Chính trị Mac- Lênin*, NXB, CTQG, HN-2006.

## PHỤ LỤC 1

### TẬP PHIẾU ĐIỀU TRA, PHÒNG VẤN DOANH NGHIỆP (Về tác động cổ phần hoá doanh nghiệp)

#### I. THÔNG TIN CHUNG VỀ DOANH NGHIỆP

Tên doanh nghiệp: CÔNG TY CỔ PHẦN XUẤT NHẬP KHẨU VÀ DỊCH VỤ CẢNG SÀI GÒN

Trụ sở doanh nghiệp: 171 Nguyễn Tất Thành - Q4 - Tp Hồ Chí Minh

Năm thành lập: 1994 Năm cổ phần hoá: 2003

Lĩnh vực hoạt động chủ yếu: Dịch vụ hàng hải

#### II. BIẾN ĐỘNG NGUỒN LỰC CỦA DOANH NGHIỆP

Chỉ tiêu	D.v	Trước CPH	2003	2004	2005
<b>1. Đất đai</b>	M2				
Diện tích đất của doanh nghiệp	“	2.000			
a. Đất XD trụ sở	“	4.00			
b. Đất XD nhà xưởng	“				
c. Đất kho tàng	“	1.600			
d. Đất khác	“				
<b>2. Nguồn lao động</b>	Ng				
2.1 Tổng LĐ thường xuyên	“	180	177	166	135
a. Lao động quản lý	“	27	27	26	25
+ Quản lý DN	“	19	19	17	14
+ Quản lý đội, tổ, P.xưởng	“	08	08	09	11
b. Lao động trực tiếp	“	97	94	84	80
2.2 Lao động thời vụ	“	06	19	06	05
2.3 LĐ quản lý qua đào tạo	“				
2.4 LĐ trực tiếp qua đào tạo	“				
<b>3. Cơ sở vật chất</b>	Cái				
3.1 Trạm điện, máy phát	“				
3.2 Máy chuyên dùng	“				
3.3 Ôtô vận tải	“	04	04	04	04
3.4 Dây chuyền máy móc	“				

<b>4. Tổng nguồn vốn DN</b>	Tr.đ	14.978	7.000	7.000	7.000
4.1 Vốn tự có	“				
4.2 Vốn vay	“				
4.3 Các vốn dự án	“				
4.4 Vốn các nguồn khác	“				
4.5 Vốn nhà nước	“	5.593	2.100	2.100	2.100
4.6 Vốn cổ đông ngoài nhà nước	“		4.900	4.900	4.900

### **III. KẾT QUẢ VÀ HIỆU QUẢ CỦA CÁC NGÀNH TRONG DOANH NGHIỆP NĂM TRƯỚC NĂM CỔ PHẦN HÓA (Đơn vị: Tr.đ)**

TÊN NGÀNH	TỔNG THU	CHI PHÍ VẬT CHẤT	CHI PHÍ LAO ĐỘNG	THU NHẬP BQ NGƯỜI/THÁNG	LỢI NHUẬN SAU THUẾ
Dịch vụ HH	886	860		1,7	118

### **VI. KẾT QUẢ VÀ HIỆU QUẢ CỦA CÁC NGÀNH TRONG DOANH NGHIỆP NĂM 2004 (Đơn vị: Tr.đ)**

TÊN NGÀNH	TỔNG THU	CHI PHÍ VẬT CHẤT	CHI PHÍ LAO ĐỘNG	THU NHẬP BQ NGƯỜI/THÁNG	LỢI NHUẬN SAU THUẾ
Dịch vụ HH	7.798	6.297	546	1,5	955

## **TẬP PHIẾU ĐIỀU TRA, PHÒNG VẤN DOANH NGHIỆP** (Về tác động cổ phần hoá doanh nghiệp)

### **I. THÔNG TIN CHUNG VỀ DOANH NGHIỆP**

Tên doanh nghiệp: **CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG VẬT CÁCH**

Trụ sở doanh nghiệp: **KM số 9 - QL5 - Quán Toan - Hải Phòng**

Năm thành lập: **1994** Năm cổ phần hoá: **2002**

Lĩnh vực hoạt động chủ yếu: **Khai thác cảng**

## II. BIẾN ĐỘNG NGUỒN LỰC CỦA DOANH NGHIỆP

Chỉ tiêu	D.v	Trước CPH	2003	2004	2005
<b>1. Đất đai</b>	M2				
Diện tích đất của DN	“		183.746		
a. Đất XD trụ sở	“	480	2.900	183.746	183.746
b. Đất XD nhà xưởng	“	204	3.000	2.9000	2.900
c. Đất kho tàng	“	7.462	9.990	3.000	3.000
d. Đất khác(bãi, cầu bến, đường GT)	“	48.200	167.856	167.856	9.990
<b>2. Nguồn lao động</b>	Ng		383	383	167.856
2.1 Tổng LĐ thường xuyên	“	350	327	327	383
a. Lao động quản lý	“	48	30	30	327
+ Quản lý DN	“		11	11	30
+ Quản lý đội, tổ, P.xưởng	“		19	19	11
b. Lao động trực tiếp	“	214	297	297	19
2.2 Lao động thời vụ	“		0	0	297
2.3 LĐ quản lý qua đào tạo	“		30	30	0
2.4 LĐ trực tiếp qua đào tạo	“		320	320	30
<b>3. Cơ sở vật chất</b>	Cái				320
3.1 Trạm điện, máy phát	“	04	02	02	
3.2 Máy chuyên dùng (đế, cần trục)	“	06	10	12	03
3.3 Ôtô vận tải	“	05	06	06	12
3.4 Dây chuyền máy móc (xe nâng)	“	02	02	02	06
<b>4. Tổng nguồn vốn DN</b>	Tr.đ	8.539	18.455	19.259	03
4.1 Vốn tự có	“		6.455	7.259	21.858
4.2 Vốn vay	“				
4.3 Các vốn dự án	“				
4.4 Vốn các nguồn khác	“				
4.5 Vốn nhà nước	“	6.499	3.600	3.600	3.600
4.6 Vốn cổ đông ngoài nhà nước	“		8.400	8.400	8.400

### III. KẾT QUẢ VÀ HIỆU QUẢ CỦA CÁC NGÀNH TRONG DOANH NGHIỆP NĂM TRƯỚC NĂM CỔ PHẦN HÓA (Đơn vị: Tr.đ)

TÊN NGÀNH	TỔNG THU	CHI PHÍ VẬT CHẤT	CHI PHÍ LAO ĐỘNG	THU NHẬP BQ NGƯỜI/THÁNG	LỢI NHUẬN SAU THUẾ
Khai thác cảng	10.300			1,2	1.703

### VI. KẾT QUẢ VÀ HIỆU QUẢ CỦA CÁC NGÀNH TRONG DOANH NGHIỆP NĂM 2004 (Đơn vị: Tr.đ)

TÊN NGÀNH	TỔNG THU	CHI PHÍ VẬT CHẤT	CHI PHÍ LAO ĐỘNG	THU NHẬP BQ NGƯỜI/THÁNG	LỢI NHUẬN SAU THUẾ
Khai thác cảng	23.899	10.355	10.779	1,6	2.918

## TẬP PHIẾU ĐIỀU TRA, PHÒNG VẤN DOANH NGHIỆP

*(Về tác động cổ phần hoá doanh nghiệp)*

### I. THÔNG TIN CHUNG VỀ DOANH NGHIỆP

Tên doanh nghiệp: **Công Ty Dịch Vụ Du Lịch Đường Sắt Hà Nội**

Trụ sở doanh nghiệp đóng tại: **142 Lê Duẩn - Đống Đa - Hà Nội**

Năm thành lập: **1993**

Năm cổ phần hoá: **2004**

Lĩnh vực hoạt động chủ yếu: **Kinh doanh dịch vụ, du lịch, thương mại**

### II. BIẾN ĐỘNG NGUỒN LỰC CỦA DOANH NGHIỆP.....

Chỉ tiêu	Đ.V	Trước CPH	2003	2004	2005
<b>I/ ĐẤT ĐAI</b>	M2				
<i>*/Diện tích đất đai của DN</i>	“				
1 Đất XD trụ sở	“			6886	
2 Đất XD nhà xưởng	“			11921	
3 Đất kho tàng	“			13097	
4 Đất khác	“			1562	

<b>II/ NGUỒN LAO ĐỘNG</b>	Ng				
1 Tổng LĐ thường xuyên	“			207	
a. Lao động quản lý	“				
- Quản lý DN	“			37	
- Quản lý đội, tổ, xưởng	“				
b. Lao động trực tiếp	“			170	
2. Lao động thời vụ	“			70	
3. LĐ quản lý qua đào tạo	“			7	
4. LĐ trực tiếp qua đào tạo	“			130	
<b>III/ CƠ SỞ VẬT CHẤT</b>					
1. Trạm điện, máy phát	Cái		4	4	
2. Máy chuyên dùng	“		5	5	
3. Ôtô vận tải	“		2	3	
4. Dây chuyền máy móc	“				
<b>IV/ TỔNG NGUỒN VỐN DN</b>	Tr.đ				
1. Vốn tự có	“		10,146,408,848	10,146,408,848	
2. Vốn vay	“		25,497,010,098	1,833,519,015	
3. Các vốn dự án	“		10,584,533,637	10,584,533,637	
4. Vốn các nguồn khác	“		1,163,881,951	1,163,881,951	
5. Vốn nhà nước	“		10,146,408,848	9,271,008,633	
6. Vốn cổ đông ngoài nhà nước	“			5,613,900,000	

### III. KẾT QUẢ VÀ HIỆU QUẢ CỦA CÁC NGÀNH TRONG DOANH NGHIỆP NĂM TRƯỚC NĂM CỔ PHẦN HÓA

*DVT: Triệu đồng*

TÊN NGÀNH	TỔNG THU	CHI PHÍ VẬT CHẤT	CHI PHÍ LAO ĐỘNG	THU NHẬP	LỢI NHUẬN
Kinh doanh khách sạn	10,1 tỷ			1,2 triệu/ng	450 triệu
Kinh doanh dịch vụ du lịch	11,8 tỷ			1.2 triệu/ng	480 triệu

## IV. KẾT QUẢ VÀ HIỆU QUẢ CỦA CÁC NGÀNH TRONG DOANH NGHIỆP NĂM 2004

*DVT: Triệu đồng*

TÊN NGÀNH	TỔNG THU	CHI PHÍ VẬT CHẤT	CHI PHÍ LAO ĐỘNG	THU NHẬP	LỢI NHUẬN
KD cho thuê văn phòng	11 tỷ			1 triệu/ng	350 triệu
KD Du Lịch	130 tỷ			1.2 triệu/ng	950 triệu
KD nhà nghỉ, khách sạn	20,5 tỷ			1.2 triệu/ng	650 triệu

## TẬP PHIẾU ĐIỀU TRA, PHÒNG VẤN DOANH NGHIỆP (Về tác động cổ phần hoá doanh nghiệp)

### I. THÔNG TIN CHUNG VỀ DOANH NGHIỆP

Tên doanh nghiệp: CÔNG TY CỔ PHẦN DỊCH VỤ TỔNG HỢP CẢNG ĐÀ NẴNG

Trụ sở doanh nghiệp: **02 đường Bạch Đằng - Đà Nẵng**

Năm thành lập: **1994**                      Năm cổ phần hoá: **2002**

Lĩnh vực hoạt động chủ yếu: **Dịch vụ hàng hải**

### II. BIẾN ĐỘNG NGUỒN LỰC CỦA DOANH NGHIỆP

Chỉ tiêu	D.v	Trước CPH	2003	2004	2005
<b>1. Đất đai</b>	M2				
Diện tích đất của DN thuê	“	3869	3869	3664	3664
a. Đất XD trụ sở DN thuê	“	1847	1847	1642	1642
b. Đất XD nhà xưởng DN thuê	“	2022	2022	2022	2022
c. Đất kho tàng	“				
d. Đất khác	“				
<b>2. Nguồn lao động</b>	Ng				

2.1	Tổng LĐ thường xuyên	“	119	115	127	134
a.	Lao động quản lý	“	24	37	36	41
+	Quản lý DN	“	16	17	16	16
+	Quản lý đội, tổ, P.xưởng	“	18	20	20	25
b.	Lao động trực tiếp	“	111	107	126	120
2.2	Lao động thời vụ	“	10	20	25	20
2.3	LĐ quản lý qua đào tạo	“	18	20	20	25
2.4	LĐ trực tiếp qua đào tạo	“	83	87	81	75
<b>3.</b>	<b>Cơ sở vật chất</b>	Cái				
3.1	Trạm điện, máy phát	“				
3.2	Máy chuyên dùng	“				
3.3	Ô tô vận tải	“	33		25	
3.4	Dây chuyền máy móc	“				
<b>4.</b>	<b>Tổng nguồn vốn DN</b>	Tr.đ	9.192			
4.1	Vốn tự có	“				
4.2	Vốn vay	“				
4.3	Các vốn dự án	“				
4.4	Vốn các nguồn khác	“				
4.5	Vốn nhà nước	“	4.762	1.800	1.800	1.800
4.6	Vốn cổ đông ngoài nhà nước	“		4.200	4.200	4.200

### III. KẾT QUẢ VÀ HIỆU QUẢ CỦA CÁC NGÀNH TRONG DOANH NGHIỆP NĂM TRƯỚC NĂM CỔ PHẦN HÓA (Đơn vị: Tr.đ)

TÊN NGÀNH	TỔNG THU	CHI PHÍ VẬT CHẤT	CHI PHÍ LAO ĐỘNG	THU NHẬP BQ NGƯỜI/THÁNG	LỢI NHUẬN SAU THUẾ
Dịch vụ tổng hợp	38.000			1,8	530

### VI. KẾT QUẢ VÀ HIỆU QUẢ CỦA CÁC NGÀNH TRONG DOANH NGHIỆP NĂM 2004 (Đơn vị: Tr.đ)

TÊN NGÀNH	TỔNG THU	CHI PHÍ VẬT CHẤT	CHI PHÍ LAO ĐỘNG	THU NHẬP BQ NGƯỜI/THÁNG	LỢI NHUẬN SAU THUẾ
Dịch vụ tổng hợp	52.913			2,0	1.555



# TẬP PHIẾU ĐIỀU TRA, PHÒNG VẤN DOANH NGHIỆP

(Về tác động cổ phần hoá doanh nghiệp)

## I. THÔNG TIN CHUNG VỀ DOANH NGHIỆP

Tên doanh nghiệp: **Công Ty Cổ phần VINAFCO**

Trụ sở doanh nghiệp đóng tại: **36 đường Phạm Hùng - Mỹ Đình - Từ Liêm - Hà Nội**

Năm thành lập: **1987**

Năm cổ phần hoá: **2001**

Lĩnh vực hoạt động chủ yếu: **Vận tải hàng hoá bằng đường biển, dịch vụ vận tải đa phương thức trong nước và quốc tế, KD kho bãi, trung tâm phân phối hàng hoá, SXKD thép XD và kinh doanh hàng hoá XNK.**

## II. BIẾN ĐỘNG NGUỒN LỰC CỦA DOANH NGHIỆP.....

Chỉ tiêu	D.v	Trước CPH	2003	2004	2005
<b>I/ ĐẤT ĐAI</b>	M2				
<i>*/Diện tích đất đai của DN</i>	“				
1 Đất XD trụ sở	“	200	4000	4000	4000
2 Đất XD nhà xưởng	“	0	0	0	31000
3 Đất kho tàng	“	6000	26000	26000	26000
4 Đất khác	“	123			
<b>II/ NGUỒN LAO ĐỘNG</b>	Ng				
<i>1 Tổng LĐ thường xuyên</i>	“	350	500	550	600
a. Lao động quản lý	“	70	100	100	100
- Quản lý DN	“				
- Quản lý đội, tổ, xưởng	“				
b. Lao động trực tiếp	“	280	400	450	500
<i>2. Lao động thời vụ</i>	“				
<i>3. LĐ quản lý qua đào tạo</i>	“				
<i>4. LĐ trực tiếp qua đào tạo</i>	“				

<b>III/ CƠ SỞ VẬT CHẤT</b>					
1. Trạm điện, máy phát	Cái		1	1	1
2. Máy chuyên dùng	“	0	0	0	0
3. Ô tô vận tải	“	5	7	12	16
4. Dây chuyền máy móc	“	1	1	1	2
<b>IV/ TỔNG NGUỒN VỐN DN</b>					
1. Vốn tự có	“				
2. Vốn vay	“				
3. Các vốn dự án	“				
4. Vốn các nguồn khác	“				
5. Vốn nhà nước	“	2800	6800	6800	6800
6. Vốn cổ đông ngoài nhà nước	“	2800	30000	40000	50000

### **III. KẾT QUẢ VÀ HIỆU QUẢ CỦA CÁC NGÀNH TRONG DOANH NGHIỆP NĂM TRƯỚC NĂM CỔ PHẦN HÓA**

*ĐVT: Triệu đồng*

TÊN NGÀNH	TỔNG THU	CHI PHÍ VẬT CHẤT	CHI PHÍ LAO ĐỘNG	THU NHẬP	LỢI NHUẬN
HĐ SX KD thép xây dựng	32 tỷ			2.9	

### **IV. KẾT QUẢ VÀ HIỆU QUẢ CỦA CÁC NGÀNH TRONG DOANH NGHIỆP NĂM 2004**

*ĐVT: Triệu đồng*

TÊN NGÀNH	TỔNG THU	CHI PHÍ VẬT CHẤT	CHI PHÍ LAO ĐỘNG	THU NHẬP	LỢI NHUẬN
Hoạt động tàu biển	96 tỷ			3.3	
Máy thép	51 tỷ				

# TẬP PHIẾU ĐIỀU TRA, PHÒNG VẤN DOANH NGHIỆP

(Về tác động cổ phần hoá doanh nghiệp)

## I. THÔNG TIN CHUNG VỀ DOANH NGHIỆP

Tên doanh nghiệp: **Công Ty Cổ Phần Vận Tải 1 - Traco**

Trụ sở doanh nghiệp đóng tại: **45 Đinh Tiên Hoàng - Hải Phòng**

Năm thành lập: **1969**

Năm cổ phần hoá: **2000**

Lĩnh vực hoạt động chủ yếu: **Giao nhận, vận tải hàng hoá**

## II. BIẾN ĐỘNG NGUỒN LỰC CỦA DOANH NGHIỆP.....

Chỉ tiêu	D.v	Trước CP	2003	Năm 2004	Năm 2005
<b>I/ ĐẤT ĐAI</b>	M2				
<i>*/Diện tích đất đai của DN</i>	“				
1 Đất XD trụ sở	“	200	600	700	700
2 Đất XD nhà xưởng	“				
3 Đất kho tàng	“	1.600		34.000	34.000
4 Đất khác	“				
<b>II/ NGUỒN LAO ĐỘNG</b>	Ng	85	120	145	265
<i>1 Tổng LĐ thường xuyên</i>	“	20	30	30	35
a. Lao động quản lý	“				
- Quản lý DN	“			37	
- Quản lý đội, tổ, xưởng	“				
b. Lao động trực tiếp	“	50	80	100	120
2. Lao động thời vụ	“	15	35	45	45
3. LĐ quản lý qua đào tạo	“				
4. LĐ trực tiếp qua đào tạo	“	15	35	45	45
<b>III/ CƠ SỞ VẬT CHẤT</b>					
1. Trạm điện, máy phát	Cái				
2. Máy chuyên dùng	“				
3. Ôtô vận tải	“	10	20	25	30
4. Dây chuyền máy móc	“				

<b>IV/ TỔNG NGUỒN VỐN DN</b>	Tr.đ				
1. Vốn tự có	“		5,000,000,000	10,000,000,000	15,000,000,000
2. Vốn vay	“		1,000,000,000	2,000,000,000	3,500,000,000
3. Các vốn dự án	“				
4. Vốn các nguồn khác	“				
5. Vốn nhà nước	“		270,000,000.00	360,000,000.00	315,000,000.00
6. Vốn cổ đông ngoài nhà nước	“				

### **III. KẾT QUẢ VÀ HIỆU QUẢ CỦA CÁC NGÀNH TRONG DOANH NGHIỆP NĂM TRƯỚC NĂM CỔ PHẦN HÓA**

*DVT: Triệu đồng*

TÊN NGÀNH	TỔNG THU	CHI PHÍ VẬT CHẤT	CHI PHÍ LAO ĐỘNG	THU NHẬP	LỢI NHUẬN
Dịch vụ vận tải	25 tỷ			1,1triệu/ng	350 triệu

### **IV. KẾT QUẢ VÀ HIỆU QUẢ CỦA CÁC NGÀNH TRONG DOANH NGHIỆP NĂM 2004**

*DVT: Triệu đồng*

TÊN NGÀNH	TỔNG THU	CHI PHÍ VẬT CHẤT	CHI PHÍ LAO ĐỘNG	THU NHẬP	LỢI NHUẬN
Giao nhận vận tải và Logistic	85 tỷ			2,3triệu/người	2 tỷ

## **TẬP PHIẾU ĐIỀU TRA, PHÒNG VẤN DOANH NGHIỆP** *(Về tác động cổ phần hoá doanh nghiệp)*

### **I. THÔNG TIN CHUNG VỀ DOANH NGHIỆP**

Tên doanh nghiệp: CÔNG TY CỔ PHẦN PHÁT TRIỂN HÀNG HẢI (VIMADECO)

Trụ sở doanh nghiệp: **11 Võ Thị Sáu - Hải Phòng**

Năm thành lập: **1993** Năm cổ phần hoá: **2004**

Lĩnh vực hoạt động chủ yếu: **Dịch vụ hàng hải**

## II. BIẾN ĐỘNG NGUỒN LỰC CỦA DOANH NGHIỆP

Chỉ tiêu	D.v	Trước CPH	2003	2004	2005
<b>1. Đất đai</b>	M2				
Diện tích đất của DN	“	175.451	175.451	175.451	175.451
a. Đất XD trụ sở	“	1.128	1.128	1.128	1.128
b. Đất XD nhà xưởng	“	810	810	810	810
c. Đất kho tàng	“	9.850	9.850	9.850	9.850
d. Đất khác (bãi)	“	163.663	163.663	163.663	163.663
<b>2. Nguồn lao động</b>	Ng	438	438	410	330
2.1 Tổng LĐ thường xuyên	“	135	135	133	131
a. Lao động quản lý	“	15	15	15	15
+ Quản lý DN	“				
+ Quản lý đội, tổ, P.xưởng	“				
b. Lao động trực tiếp	“				
2.2 Lao động thời vụ	“	288	288	253	184
2.3 LĐ quản lý qua đào tạo	“				
2.4 LĐ trực tiếp qua đào tạo	“				
<b>3. Cơ sở vật chất</b>	Cái				
3.1 Trạm điện, máy phát	“				
3.2 Máy chuyên dùng (xe nâng)	“	05	05	05	06
3.3 Ôtô vận tải	“	12	12	12	13
3.4 Dây chuyền máy móc	“				
<b>4. Tổng nguồn vốn DN</b>	Tr.đ	46.116	49.162	49.925	54.962
4.1 Vốn tự có	“	26.311	23.048		
4.2 Vốn vay	“				
4.3 Các vốn dự án	“				
4.4 Vốn các nguồn khác	“	2.912	9.155	9.925	14.962
4.5 Vốn nhà nước	“	16.893	16.893	20.400	20.400
4.6 Vốn cổ đông ngoài nhà nước	“			19.600	19.600

### III. KẾT QUẢ VÀ HIỆU QUẢ CỦA CÁC NGÀNH TRONG DOANH NGHIỆP NĂM TRƯỚC NĂM CỔ PHẦN HÓA (Đơn vị: Tr.đ)

TÊN NGÀNH	TỔNG THU	CHI PHÍ VẬT CHẤT	CHI PHÍ LAO ĐỘNG	THU NHẬP BQ NGƯỜI/THÁNG	LỢI NHUẬN SAU THUẾ
Dịch vụ HH	62.116	44.327	13,7	2,9	4.713

### VI. KẾT QUẢ VÀ HIỆU QUẢ CỦA CÁC NGÀNH TRONG DOANH NGHIỆP NĂM 2004 (Đơn vị: Tr.đ)

TÊN NGÀNH	TỔNG THU	CHI PHÍ VẬT CHẤT	CHI PHÍ LAO ĐỘNG	THU NHẬP BQ NGƯỜI/THÁNG	LỢI NHUẬN SAU THUẾ
Dịch vụ HH	62.700			2,6	7.900

## TẬP PHIẾU ĐIỀU TRA, PHÒNG VẤN DOANH NGHIỆP (Về tác động cổ phần hoá doanh nghiệp)

### I. THÔNG TIN CHUNG VỀ DOANH NGHIỆP

Tên doanh nghiệp: CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG ĐOẠN XÁ

Trụ sở doanh nghiệp: 15 Ngô Quyền - Hải Phòng

Năm thành lập: 1995 Năm cổ phần hoá: 2001

Lĩnh vực hoạt động chủ yếu: Khai thác cảng

### II. BIẾN ĐỘNG NGUỒN LỰC CỦA DOANH NGHIỆP

Chỉ tiêu	D.v	Trước CPH	2003	2004	2005
<b>1. Đất đai</b>	M2				
Diện tích đất của DN	“	91.476,86			
a. Đất XD trụ sở	“				
b. Đất XD nhà xưởng	“				
c. Đất kho tàng	“				
d. Đất khác	“				
<b>2. Nguồn lao động</b>	Ng	179	175	192	231
2.1 Tổng LĐ thường xuyên	“	179	175	192	231
a. Lao động quản lý	“	40	30	42	42

+	Quản lý DN	“		20	28	28
+	Quản lý đội, tổ, P.xưởng	“		10	14	14
b.	Lao động trực tiếp	“	154	145	150	189
2.2	Lao động thời vụ	“				
2.3	LĐ quản lý qua đào tạo	“		30	42	42
2.4	LĐ trực tiếp qua đào tạo	“		145	150	189
<b>3.</b>	<b>Cơ sở vật chất</b>	Cái				
3.1	Trạm điện, máy phát	“		02	02	03
3.2	Máy chuyên dùng	“		06	09	09
3.3	Ô tô vận tải	“		09	07	07
3.4	Dây chuyền máy móc	“				
<b>4.</b>	<b>Tổng nguồn vốn DN</b>	Tr.đ	10.502	38.798	62.767	62.336
4.1	Vốn tự có	“		3.507	5.035	8.504
4.2	Vốn vay	“			22.532	18.628
4.3	Các vốn dự án	“				
4.4	Vốn các nguồn khác	“		291	200	200
4.5	Vốn nhà nước	“	10.233	17.850	17.850	17.850
4.6	Vốn cổ đông ngoài nhà nước	“		17.150	17.150	17.150

### III. KẾT QUẢ VÀ HIỆU QUẢ CỦA CÁC NGÀNH TRONG DOANH NGHIỆP NĂM TRƯỚC NĂM CỔ PHẦN HÓA (Đơn vị: Tr.đ)

TÊN NGÀNH	TỔNG THU	CHI PHÍ VẬT CHẤT	CHI PHÍ LAO ĐỘNG	THU NHẬP BQ NGƯỜI/THÁNG	LỢI NHUẬN SAU THUẾ
Khai thác cảng	8.280			1	-1.548

### VI. KẾT QUẢ VÀ HIỆU QUẢ CỦA CÁC NGÀNH TRONG DOANH NGHIỆP NĂM 2004 (Đơn vị: Tr.đ)

TÊN NGÀNH	TỔNG THU	CHI PHÍ VẬT CHẤT	CHI PHÍ LAO ĐỘNG	THU NHẬP BQ NGƯỜI/THÁNG	LỢI NHUẬN SAU THUẾ
Khai thác cảng	44.170			2,6	7.647

# TẬP PHIẾU ĐIỀU TRA, PHÒNG VẤN DOANH NGHIỆP

(Về tác động cổ phần hoá doanh nghiệp)

## I. THÔNG TIN CHUNG VỀ DOANH NGHIỆP

Tên doanh nghiệp: CÔNG TY CỔ PHẦN CONTAINER PHÍA NAM  
 Trụ sở doanh nghiệp: **11 Nguyễn Huệ - Q1 - Tp Hồ Chí Minh**  
 Năm thành lập: **1993** Năm cổ phần hoá: **1999**  
 Lĩnh vực hoạt động chủ yếu: **Dịch vụ hàng hải**

## II. BIẾN ĐỘNG NGUỒN LỰC CỦA DOANH NGHIỆP

Chỉ tiêu	D.v	Trước CPH	2003	2004	2005
<b>1. Đất đai</b>	M2				
Diện tích đất của doanh nghiệp	“		638	638	638
a. Đất XD trụ sở	“		56.500	56.500	56.500
b. Đất XD nhà xưởng	“				
c. Đất kho tàng	“				
d. Đất khác	“				
<b>2. Nguồn lao động</b>	Ng				
2.1 Tổng LĐ thường xuyên	“	309	180	167	167
a. Lao động quản lý	“	24	18	19	18
+ Quản lý DN	“	05	03	05	04
+ Quản lý đội, tổ, P.xưởng	“	19	15	14	14
b. Lao động trực tiếp	“	285	165	148	149
2.2 Lao động thời vụ	“	04	07	05	05
2.3 LĐ quản lý qua đào tạo	“	24	18	19	18
2.4 LĐ trực tiếp qua đào tạo	“	255	149	138	138
<b>3. Cơ sở vật chất</b>	Cái				
3.1 Trạm điện, máy phát	“				02
3.2 Máy chuyên dùng	“				
3.3 Ôtô vận tải	“				10
3.4 Dây chuyền máy móc	“				



<b>4. Tổng nguồn vốn DN</b>	Tr.đ		34.272	34.840	37.762
4.1 Vốn tự có	“		4.272	4.840	7.762
4.2 Vốn vay	“				
4.3 Các vốn dự án	“				
4.4 Vốn các nguồn khác	“				
4.5 Vốn nhà nước	“	25.216	9.000	9.000	9.000
4.6 Vốn cổ đông ngoài nhà nước	“		21.000	21.000	21.000

### III. KẾT QUẢ VÀ HIỆU QUẢ CỦA CÁC NGÀNH TRONG DOANH NGHIỆP NĂM TRƯỚC NĂM CỔ PHẦN HÓA (Đơn vị: Tr.đ)

TÊN NGÀNH	TỔNG THU	CHI PHÍ VẬT CHẤT	CHI PHÍ LAO ĐỘNG	THU NHẬP BQ NGƯỜI/THÁNG	LỢI NHUẬN SAU THUẾ
Vận tải ô tô	5.889				2.174
Bốc xếp	15.455				4.703
Kho bãi	200				(332)
Đại lý container	18.591				5.497
Đại lý tàu biển	528				204
<b>Cộng</b>	<b>40.665</b>	<b>12.078</b>	<b>16.341</b>		<b>12.246</b>

### VI. KẾT QUẢ VÀ HIỆU QUẢ CỦA CÁC NGÀNH TRONG DOANH NGHIỆP NĂM 2004 (Đơn vị: Tr.đ)

TÊN NGÀNH	TỔNG THU	CHI PHÍ VẬT CHẤT	CHI PHÍ LAO ĐỘNG	THU NHẬP BQ NGƯỜI/THÁNG	LỢI NHUẬN SAU THUẾ
Vận tải ô tô	4.872	1.749	1.627		1.496
Bốc xếp	11.683	3.389	3.902		4.392
Kho bãi	1.682	4.441	562		679
Đại lý container	15.437	5.261	5.155		5.021
<b>Cộng</b>	<b>33.675</b>		<b>10.246</b>		<b>11.590</b>

## **PHỤ LỤC 2**

### **DANH SÁCH DNNN NGÀNH GTVT ĐÃ CỔ PHẦN HOÁ TÍNH ĐẾN 2006**

#### **I. GIAI ĐOẠN THỰC HIỆN THÍ ĐIỂM CỔ PHẦN HOÁ DNNN (5/1992-4/1996)**

1. Công ty Đại lý Liên hiệp vận chuyển - năm 1993 chính thức chuyển thành Công ty cổ phần. Tổng vốn điều lệ 6.257,5 triệu đồng. Tỷ lệ vốn Nhà nước 18%, cán bộ công nhân viên trong Công ty là 33,1%, người ngoài công ty 48,9%.

#### **II. GIAI ĐOẠN MỞ RỘNG CỔ PHẦN HOÁ CÁC DNNN (5/1996 - 6/1998)**

1. Công ty khai thác đá Đồng Giao. Ngày chuyển chính thức 1/9/1996. Tổng vốn điều lệ 3.200,0 triệu đồng. Tỷ lệ vốn Nhà nước 49,8%. Tỷ lệ vốn cán bộ công nhân viên 30,7%. Tỷ lệ vốn cổ đông ngoài doanh nghiệp 19,5%.

2. Công ty xe khách Hải Phòng. Ngày chuyển chính thức 1/9/1996. Tổng vốn điều lệ 1.826,0 triệu đồng. Tỷ lệ vốn Nhà nước 30,0%. Tỷ lệ vốn cán bộ công nhân viên 70%. Tỷ lệ vốn cổ đông ngoài doanh nghiệp 0,0%.

3. Xí nghiệp tàu thuyền Bình Định. Ngày chuyển chính thức 1/9/1996. Tổng vốn điều lệ 1.150,0 triệu đồng. Tỷ lệ vốn Nhà nước 51,0%. Tỷ lệ vốn cán bộ công nhân viên 19,0%. Tỷ lệ vốn cổ đông ngoài doanh nghiệp 30,0%.

4. C.ty vận tải thuỷ Hải Dương. Ngày chuyển chính thức 1/1/1998. Tổng vốn điều lệ 2.863,0 triệu đồng. Tỷ lệ vốn Nhà nước 45,7%. Tỷ lệ vốn cán bộ công nhân viên 54,3%. Tỷ lệ vốn cổ đông ngoài doanh nghiệp 0,0%.

5. C.ty Hải Âu Hải Phòng. Ngày chuyển chính thức 1/1/1998. Tổng vốn điều lệ 1.282,0 triệu đồng. Tỷ lệ vốn Nhà nước 15,0%. Tỷ lệ vốn cán bộ công nhân viên 57,9%. Tỷ lệ vốn cổ đông ngoài doanh nghiệp 27,7%.

### **III. GIAI ĐOẠN THỨC ĐẨY NHANH CỔ PHẦN HOÁ (TỪ 6/1998 - 2006)**

1. Công ty cổ phần đại lý vận tải SAFI: Vốn điều lệ 5,692 tỷ, trong đó vốn nhà nước nắm giữ là 20%, vốn cổ phần của cán bộ công nhân viên của doanh nghiệp là 40%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp là 40%. Số lao động của doanh nghiệp là 152 người.

2. Công ty cổ phần vận chuyển Container Quốc tế. Vốn điều lệ 5 tỷ đồng, trong đó vốn cổ phần của nhà nước nắm giữ chiếm 20%, vốn của cán bộ công nhân viên của doanh nghiệp là 20%, vốn của các cổ đông ở ngoài doanh nghiệp là 60%. Số lao động của doanh nghiệp là 29 người.

3 Công ty cổ phần Dịch vụ vận tải đường sắt khu vực I. Vốn điều lệ 5 tỷ đồng, trong đó vốn nhà nước nắm giữ chiếm 40%, vốn của cán bộ công nhân viên trong doanh nghiệp là 11%, vốn của các cổ động ngoài doanh nghiệp là 49%. Số lao động của doanh nghiệp là 48 người.

4. Công ty cổ phần sản xuất vật liệu xây dựng và xây dựng là cổ phần hoá một bộ phận của Công ty vận tải xếp dỡ đường thuỷ nội địa thuộc Cục đường sông. Vốn điều lệ: 720 triệu đồng Việt Nam. Vốn của nhà nước của nhà nước là 13%; vốn của cán bộ công nhân viên 27%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 60%. Số lao động 70 người.

5. Công ty cổ phần vật tư kỹ thuật vận tải ô tô là cổ phần hoá một bộ phận của Công ty vận tải ô tô số 8 thuộc Cục đường bộ Việt Nam. Vốn điều lệ: 512 triệu đồng, nhà nước 50%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 40%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 10%. Số lao động 32 người

6. Công ty cổ phần dược và thiết bị vật tư y tế. Vốn điều lệ: 9,9 tỷ đồng, nhà nước 45%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 45%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 10%. Số lao động 378 người

7. Công ty cổ phần hợp tác lao động với nước ngoài. Vốn điều lệ 2,5 tỷ, trong đó vốn nhà nước chiếm 30%, vốn người lao động trong doanh nghiệp chiếm 62%, vốn cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 8%. Số lao động 184 người.

8. Công ty cổ phần Vận tải hành khách Thanh Xuân: Vốn điều lệ 4,5 tỷ đồng, vốn nhà nước chiếm 58%, cán bộ công nhân viên trong doanh nghiệp nắm giữ 25%, vốn của các cổ đông ngoài doanh nghiệp là 17%. Số lao động là 226 người.

9. Công ty cổ phần Container phía Nam thuộc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Vốn điều lệ: 30 tỷ đồng, trong đó cổ phần nhà nước 30%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 55%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 10%. Số lao động 396 người.

10. Công ty cổ phần khách sạn Hải Vân Nam là kết quả của cổ phần hoá một bộ phận của Công ty dịch vụ du lịch đường sắt Sài Gòn thuộc Liên hiệp đường sắt Việt Nam. Vốn điều lệ của Công ty: 19,269 tỷ đồng, vốn của nhà nước chiếm 27%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 60%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 13%.

11. Công ty cổ phần Vận tải sông biển Thái Bình là cổ phần hoá toàn bộ Công ty Vận tải sông biển Thái Bình. Vốn điều lệ: 5,789 tỷ đồng, vốn của nhà nước chiếm 69%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 15%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 16%. 217 lao động.

12. Công ty cổ phần Xây lắp công trình giao thông. Vốn điều lệ 6,25 tỷ, trong đó vốn nhà nước chiếm 70%, vốn của cán bộ công nhân viên doanh nghiệp chiếm 7%, vốn cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 23%. Số lao động là 64 người.

13. Công ty cổ phần xây lắp công trình là cổ phần hoá toàn bộ Công ty Dịch vụ vận tải số 1. Vốn điều lệ: 5 tỷ đồng, vốn của nhà nước chiếm 27%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 50%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 23%. Số lao động 148 người,

14. Công ty cổ phần xây dựng giao thông số I là cổ phần hoá một bộ phận của Công ty xây dựng và thương mại. Vốn điều lệ: 2 tỷ đồng, cổ phần nhà nước chiếm 22%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 60%, vốn cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 18%. Số lao động 15 người.

15. Công ty cổ phần Dịch vụ vận tải là cổ phần hoá xí nghiệp dịch vụ vận tải thuộc Công ty vận tải ô tô số 3. Vốn điều lệ: 2,2 tỷ đồng, vốn của nhà

nước chiếm 60%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 20%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 20%. Số lao động 35 người.

16. Công ty cổ phần vận tải và giao nhận Việt Nam là cổ phần hoá Trung tâm vận tải và giao nhận thuộc Công ty du lịch và tiếp thị Giao thông vận tải. Vốn điều lệ: 1,5 tỷ đồng, cổ phần của nhà nước chiếm 17%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 39%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 44%. Số lao động 23 người.

17. Công ty cổ phần Xây dựng công trình giao thông 505 là cổ phần hoá toàn bộ Công ty công trình giao thông 505 thuộc Tổng công ty xây dựng công trình giao thông số 5. Vốn điều lệ: 12,5 tỷ đồng, vốn của nhà nước chiếm 65%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 30%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 5%. Số lao động 248 người.

18. Công ty cổ phần Container miền Trung thuộc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Vốn điều lệ: 5 tỷ đồng, vốn nhà nước chiếm 30%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 50%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 20%. Số lao động 49 người.

19. Công ty cổ phần Dịch vụ vận tải và Thương mại thuộc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Vốn điều lệ: 4 tỷ đồng, vốn của nhà nước chiếm 30%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 22%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 48%. Số lao động 46 người.

20. Công ty cổ phần Dịch vụ vận tải biển là cổ phần hoá xí nghiệp vận tải thuộc Công ty dịch vụ vận tải II. Vốn điều lệ: 3 tỷ đồng, vốn nhà nước chiếm 50%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 50%. Số lao động 65 người.

21. Công ty cổ phần tư vấn xây dựng công trình thuỷ bộ là cổ phần hoá Công ty tư vấn xây dựng thuỷ 2 thuộc Cục đường sông. Vốn điều lệ: 2,1 tỷ đồng, vốn của nhà nước chiếm 30%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 70%. Số lao động 62 người.

22. Công ty cổ phần Đại lý vận tải: Vốn điều lệ Công ty là 1,2 tỷ, trong đó vốn nhà nước chiếm giữ là 50%, vốn của cán bộ công nhân viên của doanh

ng nghiệp là 30%, vốn cổ đông ngoài doanh nghiệp là 20%. Lao động sau cổ phần là 65 người.

23. Công ty cổ phần Bê tông 620 Châu Thới là cổ phần hoá cả Công ty thuộc Tổng công ty xây dựng công trình giao thông 6. Vốn điều lệ: 58,8 tỷ đồng, trong đó nhà nước nắm giữ 50% vốn; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 40%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 10%. Số lao động 839 người.

24. Công ty cổ phần Xây dựng giao thông 118. Vốn điều lệ 6,5 tỷ, trong đó vốn nhà nước chiếm giữ là 38%, vốn của cán bộ công nhân viên của doanh nghiệp là 37%, vốn cổ đông ngoài doanh nghiệp là 25%. Số lao động là 242 người.

25. Công ty cổ phần Cơ khí xây dựng Công trình giao thông 465. Vốn điều lệ 8 tỷ, trong đó vốn nhà nước chiếm giữ là 28%, vốn của cán bộ công nhân viên của doanh nghiệp là 57%, vốn cổ đông ngoài doanh nghiệp là 15%. Số lao động là 320 người.

26. Công ty cổ phần Dịch vụ vận tải Sài Gòn. Vốn điều lệ 30 tỷ, trong đó vốn nhà nước chiếm giữ là 57%, vốn của cán bộ công nhân viên của doanh nghiệp là 28%, vốn cổ đông ngoài doanh nghiệp là 15%. Số lao động của doanh nghiệp là 215 người.

27. Công ty cổ phần xây dựng số 4 Thăng Long. Vốn điều lệ 6,81 tỷ, trong đó vốn nhà nước chiếm giữ là 36%, vốn của cán bộ công nhân viên của doanh nghiệp là 61%, vốn cổ đông ngoài doanh nghiệp là 3%. Số lao động là 308 người.

28. Công ty cổ phần Dịch vụ Hàng Hải. Vốn điều lệ 5,3 tỷ, trong đó vốn nhà nước chiếm giữ là 20%, vốn của cán bộ công nhân viên của doanh nghiệp là 20%, vốn cổ đông ngoài doanh nghiệp là 40%. Số lao động là 116 người.

29. Công ty cổ phần Xây dựng Công trình giao thông 525. Vốn điều lệ 8,873 tỷ, trong đó vốn nhà nước chiếm giữ là 63%, vốn của cán bộ công nhân viên của doanh nghiệp là 32%, vốn cổ đông ngoài doanh nghiệp là 5%. Số lao động của doanh nghiệp là 301 người.

30. Công ty cổ phần Xây dựng công trình 1. Vốn điều lệ: 1,2 tỷ đồng, vốn của nhà nước chiếm 21%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 45%, vốn cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 34%. Số lao động 35 người.

31. Công ty cổ phần Vận tải biển Hải Âu. Vốn điều lệ: 15 tỷ đồng, vốn của nhà nước chiếm 30%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 50%, vốn cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 20%. Số lao động 37 người.

32. Công ty cổ phần Cơ khí sửa chữa Vạn Xuân. Vốn điều lệ: 1,5 tỷ đồng, vốn của nhà nước chiếm 35%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 20%, vốn cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 45%. Số lao động 21 người.

33. Công ty cổ phần Sản xuất vật liệu và Xây dựng công trình 405. Vốn điều lệ: 2 tỷ đồng, vốn của nhà nước chiếm 9%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 80%, vốn cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 11%. Số lao động là 98 người.

34. Công ty cổ phần Thương mại, Dịch vụ tổng hợp cảng Hải Phòng. Vốn điều lệ: 7,5 tỷ đồng, vốn của nhà nước chiếm 30%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 55%, vốn cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 15%. Số lao động là 27 người.

35. Công ty cổ phần Xuất nhập khẩu và Cung ứng vật tư hàng hải. Vốn điều lệ: 2,5 tỷ đồng, vốn của nhà nước chiếm 30%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 20%, vốn cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 50%. Số lao động là 35 người.

36. Công ty cổ phần Vận tải và Thương mại đường sắt. Vốn điều lệ: 5,5 tỷ đồng, vốn của nhà nước chiếm 30%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 60%, vốn cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 10%. Số lao động là 76 người.

37. Công ty cổ phần Đại lý vận tải là cổ phần hoá chi nhánh Đại lý dịch vụ vận tải thuộc Công ty vận tải ô tô số 3. Vốn điều lệ: 1,2 tỷ đồng, vốn của nhà nước chiếm 50%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 30%, vốn cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 20%. Số lao động 65 người

38. Công ty cổ phần Cơ khí và Vận tải Hà Nội. Vốn điều lệ: 4,3 tỷ đồng, trong đó vốn của nhà nước chiếm 53%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 47%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 0%. Số lao động 140 người.

29. Công ty cổ phần Công trình thủy I là cổ phần hoá một bộ phận Xí nghiệp Công trình thủy thuộc Tổng công ty Xây dựng công trình giao thông 1. Vốn điều lệ: 1,2 tỷ đồng, trong đó vốn của nhà nước chiếm 21%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 45%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 24%. Số lao động 72 người.

40. Công ty cổ phần Dịch vụ vận tải Trung ương. Vốn điều lệ 7,23 tỷ đồng, trong đó vốn của nhà nước chiếm 30%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 70%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 0%. Số lao động của doanh nghiệp 271 người.

41. Công ty cổ phần Tin học và Công nghệ Hàng hải. Vốn điều lệ 1,5 tỷ đồng, trong đó vốn của nhà nước chiếm 21%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 60%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 19%. Số lao động của doanh nghiệp 36 người.

42. Công ty cổ phần Xây dựng số 2 Thăng Long. Vốn điều lệ 5,1 tỷ đồng, trong đó vốn của nhà nước chiếm 21%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 60%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 19%. Số lao động của doanh nghiệp 236 người.

43. Công ty cổ phần Thương mại dịch vụ và Xây dựng. Vốn điều lệ 3,5 tỷ đồng, trong đó vốn của nhà nước chiếm 30%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 30%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 40%. Số lao động của doanh nghiệp 39 người.

44. Công ty cổ phần Cơ khí thương mại và Vận tải ô tô số 2. Vốn điều lệ 1,7 tỷ đồng, trong đó vốn của nhà nước chiếm 18%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 30%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 52%. Số lao động của doanh nghiệp 27 người.

45. Công ty cổ phần Vận tải và cung ứng xăng dầu. Vốn điều lệ 4,0 tỷ đồng, trong đó vốn của nhà nước chiếm 30%; vốn của cán bộ công nhân viên



chiếm 50%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 20%. Số lao động của doanh nghiệp 102 người.

46. Công ty cổ phần Hàng hải Sài Gòn. Vốn điều lệ 9,0 tỷ đồng, trong đó vốn của nhà nước chiếm 20%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 60%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 20%. Số lao động của doanh nghiệp là 73 người.

47. Công ty cổ phần Container phía Bắc. Vốn điều lệ 27,0 tỷ đồng, trong đó vốn của nhà nước chiếm 30%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 40%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 30%. Số lao động của doanh nghiệp 256 người.

48. Công ty cổ phần Cao su chất dẻo Đại Mỹ. Vốn điều lệ 4,7 tỷ đồng, trong đó vốn của nhà nước chiếm 53%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 30%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 17%. Số lao động của doanh nghiệp 76 người.

49. Công ty cổ phần Vật liệu xây dựng 720. Vốn điều lệ 13,0 tỷ đồng, trong đó vốn của nhà nước chiếm 60%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 40%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 0%. Số lao động của doanh nghiệp 143 người.

50. Công ty cổ phần Cơ khí xây dựng giao thông. Vốn điều lệ 14,0 tỷ đồng, trong đó vốn của nhà nước chiếm 65%; vốn của cán bộ công nhân viên chiếm 27%, vốn của cổ đông ngoài doanh nghiệp chiếm 8%. Số lao động của doanh nghiệp 271 người.

51. Công ty Công trình giao thông B19, thuộc Tổng công ty Xây dựng công trình giao thông 4.

52. Công ty Công trình giao thông 246, thuộc Tổng công ty Xây dựng công trình giao thông 4.

53. Công ty vận tải ô ô số 8, thuộc Cục đường bộ Việt Nam.

54. Công ty Xây dựng công trình giao thông 842, thuộc Tổng công ty Xây dựng công trình giao thông 8.

55. Công ty Công trình 1, thuộc Tổng công ty xây dựng đường thủy.
56. Chi nhánh Công ty vận tải và thuê tàu Đà Nẵng.
57. Xí nghiệp Đại lý APL, thuộc công ty Vận tải và thuê tàu.
58. Chi nhánh Nha Trang - Thành phố Hồ Chí minh, thuộc Công ty Công nghệ Hàng hải.
59. Xí nghiệp vận tải ô tô, thuộc Công ty vận tải đường thủy nội địa.
60. Công ty Xây dựng công trình giao thông 872, thuộc Tổng công ty Xây dựng công trình giao thông 8.
61. Công ty Xây dựng số 8 Thăng Long, thuộc Tổng công ty Xây dựng Thăng Long.
62. Công ty Cơ giới và xây dựng Thăng Long, thuộc Tổng công ty Xây dựng Thăng Long.
63. Chi nhánh Bút Sơn, thuộc Công ty vận tải đường thủy nội địa.
64. Trung dịch vụ tổng hợp, thuộc Công ty vận tải đường thủy nội địa.
65. Công ty Cung ứng và dịch vụ Hàng hải 1, thuộc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.
66. Công ty Cơ khí 75, thuộc Tổng công ty đường sông Miền Bắc.
67. Công ty Cơ khí công trình 2, thuộc Tổng công ty đường sông miền Nam.
68. Công ty vật tư thiết bị và Xây dựng công trình giao thông.
69. Công ty Dịch vụ kỹ thuật cảng Hải Phòng.
70. Công ty Dịch vụ đường thủy miền Nam, thuộc Tổng công ty đường sông miền Nam.
71. Công ty đóng mới và sửa chữa phương tiện thủy Cần Thơ, thuộc Tổng công ty Đường sông miền Nam.
71. Công ty Xây dựng công trình Giao thông 610, thuộc Tổng công ty Xây dựng công trình giao thông 6.
72. Công ty Xây dựng công trình Giao thông 674, thuộc Tổng công ty Xây dựng công trình giao thông 6.
73. Công ty Vật tư thiết bị và Xây dựng công trình giao thông 624, thuộc Tổng công ty Xây dựng công trình giao thông 6.

74. Công ty Vận tải ô tô số 10, thuộc Cục Đường bộ Việt Nam.
75. Xí nghiệp đá Đồng Mỏ, thuộc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.
76. Công ty công trình đường sắt 3, thuộc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.
77. Công ty Xây dựng công trình đường sắt, thuộc Tổng công ty đường sắt Việt Nam.
78. Công ty Phát triển Hàng hải, thuộc Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam.
79. Công ty tư vấn Xây dựng công trình Hàng hải, thuộc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.
80. Tổng công ty đường sắt Việt Nam chuyển 11 DNNN và bộ phận DNNN thành viên.
81. Tổng công ty Công nghiệp tàu thủy Việt Nam có 6 DNNN và bộ phận DNNN thành viên.
82. Tổng công ty Hàng không Việt Nam có 6 DNNN và bộ phận DNNN thành viên.
83. Tổng công ty Xây dựng công trình giao thông 1 có 7 đơn vị thành viên.
84. Tổng công ty Xây dựng công trình giao thông 4 có 3 đơn vị thành viên.
85. Tổng công ty Xây dựng công trình giao thông 5 có 6 đơn vị thành viên.
86. Tổng công ty Xây dựng công trình giao thông 6 có 3 đơn vị thành viên.
87. Tổng công ty Xây dựng công trình giao thông 8 có 5 đơn vị thành viên.
88. Tổng công ty xây dựng Thăng Long có 3 đơn vị thành viên.
89. Tổng công ty tư vấn thiết kế giao thông vận tải có 4 đơn vị thành viên.
90. Tổng công ty Công nghiệp ô tô Việt Nam có 5 đơn vị thành viên.
91. Tổng công ty đường sông miền Bắc có 3 đơn vị thành viên.
92. Tổng công ty xây dựng đường thủy có 5 đơn vị thành viên.
93. Tổng công ty thương mại và xây dựng có 4 đơn vị thành viên.
94. Các đơn vị thuộc Cục đường bộ Việt Nam có 3 đơn vị trực thuộc.
95. Các doanh nghiệp đoàn thể có 1 đơn vị thành viên (Công ty xây dựng và dịch vụ giao thông vận tải, thuộc Công đoàn giao thông vận tải Việt Nam).
96. Các đơn vị trực thuộc bộ có 2 đơn vị thành viên.

- Năm 2005, đã cổ phần hoá được 100 doanh nghiệp, trong đó: 14 doanh nghiệp thuộc các Tổng Công ty 91 và 86 doanh nghiệp trực thuộc Bộ, các Cục chuyên ngành và trực thuộc các Tổng công ty 90 (67 công ty nhà nước độc lập và 19 bộ phận doanh nghiệp).

- Năm 2006, trong 9 tháng đầu năm Bộ Giao thông vận tải đã cổ phần hoá 15 doanh nghiệp, gồm:

- + Công ty Vận tải và thuê tàu (Vietfracht).
- + Xí nghiệp xây dựng công trình - Tổng Công ty Xây dựng đường thuỷ.
- + Xí nghiệp xây dựng công trình 2 thuộc Tổng Công ty Xây dựng đường thuỷ.
- + Công ty thi công cơ giới thuộc Tổng Công ty Xây dựng đường thuỷ.
- + Công ty đầu tư xây dựng và thương mại thuộc Tổng Công ty Xây dựng đường thuỷ.
- + Công ty sản xuất và kinh doanh xe máy thuộc Tổng công ty Công nghiệp ô tô Việt Nam.
- + Công ty thương mại và sản xuất vật tư thiết bị Giao thông vận tải thuộc Tổng công ty Công nghiệp ô tô Việt Nam.
- + Công ty sản xuất vật liệu và xây dựng công trình 1 thuộc Tổng Công ty Xây dựng công trình giao thông 1.
- + Công ty xây dựng công trình thuỷ thuộc Tổng Công ty Xây dựng công trình giao thông 1.
- + Công ty Cầu đường 10 thuộc Tổng Công ty Xây dựng giao thông 1.
- + Công ty sản xuất kinh doanh Vật liệu xây dựng số 2 thuộc Tổng Công ty Xây dựng công trình giao thông 1.
- + Công ty cầu 14 thuộc Tổng Công ty Xây dựng công trình giao thông 1.
- + Công ty Thương mại đầu tư và Xây dựng 424 thuộc Tổng Công ty Xây dựng công trình giao thông 4.
- + Công ty Công trình giao thông 675 thuộc Tổng Công ty Xây dựng công trình giao thông 6.
- + Chi nhánh Công ty Xuất nhập khẩu và Hạ tầng đầu tư Giao thông vận tải tại Đà Nẵng.