

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM

NCS. HOÀNG THỊ LỊCH

**QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC
VỀ DỊCH VỤ CẢNG BIỂN TẠI VIỆT NAM**

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

HẢI PHÒNG - 2020

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM

HOÀNG THỊ LỊCH

**QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC
VỀ DỊCH VỤ CẢNG BIỂN TẠI VIỆT NAM**

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

NGÀNH: TỔ CHỨC VÀ QUẢN LÝ VẬN TẢI; MÃ SỐ: 9840103

CHUYÊN NGÀNH: TỔ CHỨC VÀ QUẢN LÝ VẬN TẢI

Người hướng dẫn khoa học: 1. PGS.TS. Nguyễn Thanh Thủy

2. TS. Bùi Thiên Thu

HẢI PHÒNG - 2020

LỜI CAM ĐOAN

Tôi là Hoàng Thị Lịch, NCS luận án tiến sĩ kinh tế “*QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam*”. Tôi xin cam đoan đây là công trình do chính tôi nghiên cứu và thực hiện, không sao chép bất hợp pháp nào từ các công trình của các NCS khác trong và ngoài nước. Các thông tin, dữ liệu được sử dụng trong luận án hoàn toàn trung thực và chính xác, được thu thập từ những nguồn đáng tin cậy trong và ngoài nước và được trích dẫn đầy đủ trong tài liệu tham khảo của luận án.

Hải phòng, ngày 16 tháng 12 năm 2020

Nghiên cứu sinh

Hoàng Thị Lịch

LỜI CẢM ƠN

Tôi là Hoàng Thị Lịch, NCS của luận án tiến sĩ kinh tế ***“QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam”***.

Trước hết, tôi xin bày tỏ lòng cảm ơn sâu sắc đến Ban Giám Hiệu, Khoa Kinh tế, Viện đào tạo Sau Đại học trường Đại học Hàng hải Việt Nam đã tạo điều kiện thuận lợi nhất để cho tôi được hoàn thiện luận án này.

Tôi cũng xin chân thành cảm ơn cô PGS.TS Nguyễn Thanh Thủy và thầy TS Bùi Thiên Thu đã rất tận tâm và dành rất nhiều thời gian định hướng và hướng dẫn tôi trong suốt quá trình học tiến sĩ để tôi có thể hoàn thành luận án này.

Tôi cũng dành những lời cảm ơn chân thành nhất đến ban lãnh đạo các DN cảng tại Việt Nam đã tạo điều kiện và giúp đỡ tôi nhiệt tình trong quá trình tôi hoàn thiện bản khảo sát cũng như cung cấp những thông tin và những lời góp ý chân thành nhất cho luận án của tôi.

Lời cuối cùng tôi muốn gửi lời cảm ơn đến các thầy cô giáo, bạn bè đồng nghiệp đã và đang công tác tại Khoa Kinh tế, tại trường; bạn bè đồng nghiệp từ nước ngoài và những người thân yêu nhất của tôi đã luôn cho tôi những lời góp ý, lời khuyên và lời động viên, cổ vũ chân thành nhất. Đây là những động lực giúp tôi có đủ niềm tin và là chỗ dựa vững chắc để tôi có thể hoàn thành luận án tiến sĩ của mình.

MỤC LỤC

LỜI CAM ĐOAN	i
LỜI CẢM ƠN	ii
MỤC LỤC	iii
DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT VÀ KÝ HIỆU	vi
DANH MỤC CÁC BẢNG.....	viii
DANH MỤC CÁC HÌNH	ix
MỞ ĐẦU	1
CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN CÁC NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN QLNN VỀ DỊCH VỤ CẢNG BIỂN	7
1.1 Tình hình nghiên cứu ở nước ngoài	7
1.1.1 Tổng quan các nghiên cứu về dịch vụ cảng biển	7
1.1.2 Tổng quan các nghiên cứu về QLNN về dịch vụ cảng biển	8
1.2 Tình hình nghiên cứu trong nước.....	9
1.2.1 Tổng quan tình hình nghiên cứu về dịch vụ cảng biển	9
1.2.2 Tổng quan tình hình nghiên cứu về QLNN về dịch vụ cảng biển	10
1.2.3 Các nghiên cứu khác có liên quan	12
1.3 Khoảng trống nghiên cứu và câu hỏi nghiên cứu	15
1.3.1 Khoảng trống nghiên cứu.....	15
1.3.2 Câu hỏi nghiên cứu	15
KẾT LUẬN CHƯƠNG 1.....	16
CHƯƠNG 2. CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ KINH NGHIỆM QLNN VỀ DỊCH VỤ CẢNG BIỂN	17
2.1 Cơ sở lý luận về QLNN đối với dịch vụ cảng biển.....	17
2.1.1 Cơ sở lý luận về QLNN	17
2.1.2 Cơ sở lý luận về dịch vụ cảng biển	18
2.1.3 Cơ sở lý luận về QLNN về dịch vụ cảng biển	27
2.1.4 Mô hình và các giả thiết nghiên cứu tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam.....	33
2.2 Kinh nghiệm QLNN về dịch vụ cảng biển trên thế giới.....	39

2.2.1 Kinh nghiệm của Singapore.....	39
2.2.2 Kinh nghiệm của Nhật	46
2.2.3 Kinh nghiệm của Trung Quốc.....	51
2.2.4 Bài học kinh nghiệm cho Việt Nam.....	56
KẾT LUẬN CHƯƠNG 2.....	57
CHƯƠNG 3. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU	59
3.1 Quy trình nghiên cứu.....	59
3.1.1 Bước 1. Nghiên cứu tài liệu	59
3.1.2 Bước 2. Nghiên cứu định tính.....	60
3.1.3 Bước 3. Nghiên cứu định lượng sơ bộ	60
3.1.4 Bước 4 Nghiên cứu định lượng chính thức.....	60
3.2 Nguồn dữ liệu, phương pháp thu thập dữ liệu	61
3.2.1 Nguồn dữ liệu.....	61
3.2.2 Phương pháp thu thập dữ liệu	61
3.3 Nghiên cứu định tính.....	61
3.3.1 Phương pháp thu thập dữ liệu	61
3.3.2 Mẫu nghiên cứu.....	62
3.4. Nghiên cứu định lượng.....	64
3.4.1 Quy trình chọn mẫu trong nghiên cứu định lượng.....	64
3.4.2 Công cụ thu thập dữ liệu	66
3.4.3 Công cụ phân tích dữ liệu	67
3.4.4 Phân tích dữ liệu.....	67
3.5 Một số phương pháp sử dụng trong luận án	74
3.5.1 Phương pháp thống kê mô tả.....	74
3.5.2 Phương pháp thống kê suy diễn	74
3.5.3 Phương pháp phân tích hồi quy	75
KẾT LUẬN CHƯƠNG 3.....	76
CHƯƠNG 4. THỰC TRẠNG VÀ TÁC ĐỘNG CỦA QLNN ĐỐI VỚI DỊCH VỤ CẢNG BIỂN TẠI VIỆT NAM	78
4.1 Thực trạng QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam.....	78

4.1.1 Thực trạng về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam	78
4.1.2 Thực trạng QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam	89
4.2 Tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam	95
4.2.1 Mô tả đặc điểm mẫu điều tra.....	95
4.2.2 Phân tích mức độ tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển	97
4.3 Đánh giá chung về QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam.....	108
4.3.1 Kết quả đạt được	109
4.3.2 Hạn chế.....	110
4.3.3 Nguyên nhân	112
KẾT LUẬN CHƯƠNG 4.....	113
CHƯƠNG 5. MỘT SỐ GIẢI PHÁP NHẪM HOÀN THIỆN NỘI DUNG QLNN VỀ DỊCH VỤ CẢNG BIỂN TẠI VIỆT NAM.....	114
5.1 Cơ sở xây dựng giải pháp nhằm hoàn thiện nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam.....	114
5.1.1 Các quan điểm, định hướng, chiến lược của Đảng và Nhà nước	114
5.1.2 Các hiệp định và cam kết mà Việt Nam đã tham gia.....	118
5.2 Một số giải pháp nhằm hoàn thiện nội dung QLNN về dịch vụ cảng tại Việt Nam	119
5.2.1 Quan điểm hoàn thiện nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt nam.....	119
5.2.2. Một số giải pháp nhằm hoàn thiện nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt nam	120
KẾT LUẬN CHƯƠNG 5.....	125
KẾT LUẬN	126
DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU KHOA HỌC.....	Error!
Bookmark not defined.	
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	128
PHỤ LỤC.....	Error! Bookmark not defined.

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT VÀ KÝ HIỆU

<i>Chữ viết tắt</i>	<i>Giải thích</i>
ANOVA	Analysis of variance (Phân tích phương sai)
APEC	Asia-Pacific Economic Cooperation (Diễn đàn Hợp tác Kinh tế châu Á - Thái Bình Dương)
AFTA	ASEAN Free Trade Area (Khu vực Mậu dịch Tự do ASEAN)
CFA	Confirmatory Factor Analysis (Phân tích yếu tố khẳng định)
CNXH	Chủ nghĩa xã hội
DN	DN
DWT	Deadweight Tonnage
EFA	Exploratory Factor Analysis (Phân tích nhân tố)
GDP	Gross Domestic Product (Tổng sản phẩm quốc nội)
GT	Gross Tonnage
GTVT	Giao thông Vận tải
KMO	Kaiser-Meyer-Olkin (Kiểm định KMO là chỉ số dùng để so sánh độ lớn của hệ số tương quan giữa 2 biến X_i và X_j với hệ số tương quan riêng phần của chúng)
KT-XH	Kinh tế - Xã hội
LSCI	Liner Shipping Connectivity Index (Chỉ số kết nối vận chuyển tàu chỢ)
MPA	Maritime and Port Authority of Singapore (Chính quyền cảng Singapore)
NCS	Nghiên cứu sinh
NCKH	Nghiên cứu khoa học
Nxb	Nhà xuất bản

QLNN	QLNN
SPSS 22.0	Statistical Package for the Social Sciences (phần mềm thống kê được dùng phổ biến cho các nghiên cứu điều tra xã hội học và kinh tế lượng)
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit
UNCTAD	Hội nghị Liên Hiệp Quốc về Thương mại và Phát triển (United Nations Conference on Trade and Development)
VTB	Vận tải biển
VTS	Vessel Traffic Service (Hệ thống quản lý hành hải tàu)
PLS – SEM	Partial least squares structural equation modeling (Mô hình cấu trúc tuyến tính bình phương tối thiểu riêng phần)
SEM	Structural Equation Modeling (Mô hình cấu trúc tuyến tính)
WTO	World Trade Organization (Tổ chức Thương mại thế giới)
XHCN	Xã hội chủ nghĩa

DANH MỤC CÁC BẢNG

Bảng 1.1 Các mô hình quản lý cảng biển trên thế giới.....	9
Bảng 2.1 Tóm tắt các yếu tố (Nội dung) của QLNN tác động đến dịch vụ cảng	34
Bảng 2.2 Các khái niệm trong mô hình	37
Bảng 2.3 Cảng biển và cơ quan quản lý cảng tại Nhật Bản.....	49
Bảng 2.4 Các văn bản luật liên quan đến dịch vụ cảng biển tại Nhật Bản	50
Bảng 3.1 Các nhân tố phản ánh tác động của QLNN đến dịch vụ cảng biển tại các DN cảng biển Việt Nam.....	62
Bảng 3.2 Kết quả hệ số Cronbach's Alpha	69
Bảng 3.3 Tổng hợp kết quả phân tích CFA cho thang đo các yếu tố tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển	73
Bảng 3.4 Hiệp phương sai.....	74
Bảng 4.1 Phân loại cảng biển theo quy mô.....	80
Bảng 4.2 Chất lượng cơ sở hạ tầng của Việt Nam.....	85
Bảng 4.3 Cơ cấu DN khảo sát theo khu vực địa lý.....	95
Bảng 4.4 Cơ cấu DN được khảo sát theo loại hình DN.....	96
Bảng 4.5 Kết quả khảo sát dịch vụ cơ bản tại các DN cảng biển	96
Bảng 4.6 Kết quả khảo sát dịch vụ giá trị gia tăng tại các DN cảng biển.....	97
Bảng 4.7 Mô hình hồi quy phân tích mức độ tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển	107

DANH MỤC CÁC HÌNH

Hình 2.1 Mô hình nghiên cứu tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển	37
Hình 2.2 Sơ đồ vị trí cảng biển Singapore.....	40
Hình 2.3 Sơ đồ vùng hoạt động của STRATREP.....	42
Hình 2.4 Khối lượng hàng hóa thông qua cảng Singapore (2008 -2018) (1000T).....	43
Hình 2.5 Khối lượng hàng container qua cảng từ 2008 – 2018 (Đơn vị 1000 TEU).....	43
Hình 2.6 Sơ đồ cơ cấu tổ chức bộ máy QLNN về cảng biển tại Singapore ...	44
Hình 2.7 Sơ đồ các cảng biển chính của Nhật Bản.....	47
Hình 2.8 Lượng hàng container qua cảng Nhật Bản (2008 -2017) (TEU).....	47
Hình 2.9 Sơ đồ các cảng chính tại Trung quốc.....	51
Hình 2.10 Danh sách 20 cảng biển lớn nhất thế giới năm 2017.....	52
Hình 2.11. Mô hình QLNN về cảng biển Trung quốc giai đoạn 1949 - 1984	54
Hình 2.12 Mô hình QLNN về cảng biển Trung quốc giai đoạn 1985 - 2001.	55
Hình 2.13 Mô hình QLNN về cảng biển Trung quốc giai đoạn 2002 - nay...	56
Hình 3.1 Quy trình nghiên cứu	59
Hình 3.2 Quy trình chọn mẫu trong nghiên cứu định lượng.....	64
Hình 3.3 Kết quả phân tích CFA.....	72
Hình 4.1 Chỉ số kết nối vận chuyển tàu chỢ	86
Hình 4.2 Khối lượng hàng container thông qua các nhóm cảng biển Việt Nam (TEU)	87
Hình 4.3 Khối lượng hàng hóa thông qua các nhóm cảng biển Việt Nam (T)	87
Hình 4.5 Tăng trưởng lợi nhuận của các DN cảng biển và Logistics năm 2018 (%).....	109

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết

Việt nam là một quốc gia có hơn 3000 km bờ biển, có vùng biển rộng, có chỉ số hàng hải (Maritime Index) là 0,01, tức là trung bình 100 km đất liền có 01 km bờ biển, cao gấp 6 lần tỷ lệ này của thế giới. Hơn nữa với vị trí địa lý được tự nhiên ưu đãi, dọc bờ biển của Việt nam có nhiều vịnh, hệ thống bán đảo giúp che chắn hầu hết các vùng ven biển. Nhiều tuyến hàng hải qua khu vực Biển Đông, trong đó có vùng biển của Việt nam là những tuyến hàng hải bận rộn nhất thế giới.

Trong những năm vừa qua, hoạt động của hệ thống cảng biển Việt Nam nói chung và dịch vụ cảng biển nói riêng đóng góp phần không nhỏ vào sự phát triển kinh tế của đất nước. Khối lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển hằng năm tăng bình quân 14%. Số lượt tàu ra vào cảng biển cũng tăng lên đáng kể. Nhu cầu phục vụ cho hàng và tàu đến cảng chính vì vậy cũng gia tăng tương ứng. Các loại dịch vụ cảng biển tăng về số lượng và chất lượng.

Trong bối cảnh hội nhập quốc tế sâu rộng như hiện nay, bên cạnh những mặt tích cực đã đạt được, QLNN về cảng biển và đặc biệt QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam vẫn bộc lộ nhiều yếu điểm gây khó khăn đối với hoạt động sản xuất kinh doanh của các DN cảng biển.

Thứ nhất về quy hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam chưa đồng bộ, nơi thừa cảng, nơi thiếu cảng. Vấn đề quy hoạch, xây dựng mới các cảng biển chưa dựa vào dự báo lượng hàng hóa và lượt tàu ra vào cảng đối với từng khu vực, từng cảng ở Việt Nam. Thứ hai về cơ sở vật chất, kỹ thuật, máy móc, trang thiết bị xếp dỡ, công nghệ còn thiếu, yếu, lạc hậu chưa tương xứng với khối lượng hàng, loại hàng (chủ yếu là hàng container), lượt tàu, cỡ tàu lớn ra vào cảng. Dẫn tới năng suất xếp dỡ thấp, thời gian giải phóng tàu bị kéo dài, gây tổn kém cho các khách hàng khi sử dụng các loại hình dịch vụ tại cảng biển. Mặt khác, cơ sở hạ tầng giao thông ở miền hậu phương kết nối với cảng

chưa được chú trọng đầu tư, nâng cấp, dẫn tới việc hàng hóa đưa đến cảng và khỏi cảng bị ảnh hưởng, gây ách tắc, ứ đọng thiệt hại cho các DN cảng biển, hãng tàu, khách hàng và thậm chí có thể gây ảnh hưởng cho toàn bộ nền kinh tế quốc dân.

Tuy nhiên vấn đề quan trọng hơn cả là hệ thống cảng biển Việt Nam hiện nay còn tồn tại rất nhiều bất cập trong việc ban hành các cơ chế, chính sách, luật chi phối đến hoạt động kinh doanh, khai thác cảng, đặc biệt liên quan đến các dịch vụ tại cảng biển. Các văn bản luật hiện nay còn chồng chéo, chưa phát huy được hết sức mạnh của công cụ quản lý vĩ mô của Nhà nước. Một số các dịch vụ hiện nay còn tồn tại độc quyền, giá dịch vụ tại cảng biển còn khá cao và hiện tượng phí chồng phí khá phổ biến. Mặt khác hiện nay tên gọi các loại hình dịch vụ tại cảng biển không thống nhất. Dịch vụ cảng biển đang được quy định tại nhiều các văn bản khác nhau, như Nghị định về Logistics, Nghị định 30/2014 Chính phủ, Nghị định về quản lý cảng và luồng hàng hải... và được quản lý bởi nhiều Bộ khác nhau như Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Công thương và Bộ Tài chính. Hiện chưa có văn bản luật thống nhất, quy định riêng đối với các loại hình dịch vụ cảng biển. Điều này gây khó khăn cho các nhà đầu tư và khai thác dịch vụ đặc biệt là các nhà đầu tư cảng biển nước ngoài và cho các khách hàng.

Mặc dù Việt Nam hiện có hệ thống văn bản luật, quy định trực tiếp hoặc gián tiếp đến dịch vụ cảng biển như Luật hàng hải Việt Nam 2005 và hiện nay là Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 có hiệu lực thi hành ngày 1.7.2017, cam kết khi Việt Nam là thành viên 150 của WTO (tổ chức thương mại thế giới), thành viên của APEC, tham gia AFTA, hiệp định thương mại Việt – Mỹ... Tuy nhiên các văn bản này hiện nay đã tồn tại nhiều yếu điểm, bất cập và đang được cập nhật và sửa đổi. Bộ luật Hàng hải đã có hiệu lực thi hành được hơn 3 năm nhưng nhiều Nghị định và văn bản dưới luật chưa được xây dựng. Ví dụ, Ban Quản lý và Khai thác cảng đã được nêu trong Bộ luật Hàng hải

2015, nhưng chưa có Nghị định và các văn bản hướng dẫn thi hành. Nghị định về *Điều kiện kinh doanh và khai thác cảng biển* cũng được ban hành. Tuy nhiên, theo ý kiến của nhiều chuyên gia, Nghị định này vẫn còn thiếu tính thực tế và chưa phù hợp. Đặc biệt chưa có khái niệm và phân loại dịch vụ cảng biển.

Trên thế giới, nhiều nước đưa ra những quy định riêng, những văn bản pháp luật, đạo luật riêng về cảng biển nói chung trong đó có quy định riêng cho dịch vụ cảng biển hoặc những đạo luật riêng về dịch vụ cảng biển như Malaysia ban hành Port Acts (1990), Singapore với Maritime and Port Authority of Singapore Act (1997), Thailand với The Port Authority of Thailand Act (1951).

Với xu hướng hội nhập, dần xóa bỏ độc quyền, nâng cao chất lượng hàng hóa dịch vụ, việc hoàn thiện các cơ chế, chính sách, pháp luật của Nhà nước liên quan đến dịch vụ cảng biển là rất cần thiết. Nó phù hợp với các thông lệ, các quy tắc quốc tế, phù hợp với định hướng chiến lược phát triển về kinh tế, xã hội, về biển, về hệ thống cảng biển của Việt Nam. Qua đó, hệ thống cảng biển Việt Nam sẽ phát triển và hội nhập hơn với thế giới, tăng khả năng cạnh tranh cho các các biển, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh của các cảng biển, giảm chi phí dịch vụ cảng biển, giảm gánh nặng đầu tư cho Nhà nước; đóng góp vai trò to lớn vào sự phát triển kinh tế - xã hội của Việt Nam đúng với nhận định và Nghị quyết của Đảng và Nhà nước về vai trò và phát triển kinh tế biển bền vững trong thời gian tới.

2. Mục đích nghiên cứu

Mục đích nghiên cứu chính của luận án là hệ thống hoá cơ sở lý luận về dịch vụ cảng biển, QLNN về dịch vụ cảng biển; phân tích thực trạng và đo lường tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam thông qua các phương pháp nghiên cứu định tính và nghiên cứu định lượng và các phương pháp khác. Trên cơ sở đó, NCS đánh giá những điểm mạnh và những

hạn chế của hoạt động QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam và đề xuất một số giải pháp hoàn thiện nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam trong tương lai nhằm phát triển dịch vụ cảng biển và nâng cao hiệu quả hoạt động của các DN cảng biển tại Việt Nam trong tương lai.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu: QLNN về dịch vụ cảng biển rất rộng, bao gồm nội dung, công cụ, vai trò, phương pháp của QLNN về dịch vụ cảng biển. Tuy nhiên trong phạm vi luận án, NCS chỉ nghiên cứu nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam. NCS chỉ nghiên cứu dịch vụ đối với tàu và hàng hoá tại cảng biển. Do vậy đối tượng nghiên cứu chính của luận án là nghiên cứu nội dung của QLNN đối với dịch vụ cảng. Đối tượng cụ thể của luận án bao gồm: Cơ sở lý luận về dịch vụ cảng biển và QLNN về dịch vụ cảng biển; Thực trạng QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam; Tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam; Nghiên cứu một số giải pháp nhằm hoàn thiện QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam trong thời gian tới.

Phạm vi nghiên cứu:

- Về không gian: Luận án nghiên cứu nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển tại các DN cảng biển ở Việt Nam. Đồng thời, luận án sẽ nghiên cứu thêm một số kinh nghiệm về QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại một số nước trên thế giới để so sánh và rút ra bài học cho Việt Nam.

- Về thời gian: Luận án tập trung nghiên cứu thực trạng và tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển Việt Nam trong thời gian từ 2005 đến nay. Các giải pháp nhằm hoàn thiện nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam được áp dụng đến năm 2025 và định hướng đến 2030.

4. Phương pháp nghiên cứu

Luận án sử dụng kết hợp các phương pháp nghiên cứu sau:

Phương pháp điều tra thống kê: Được sử dụng để thu thập các số liệu thứ cấp về khối lượng hàng thông qua hệ thống cảng biển, số liệu về các yếu

tổ của dịch vụ cảng biển tại Việt Nam, các nhân tố của nội dung QLNN tác động đến dịch vụ cảng biển tại Việt Nam. Các số liệu trên được thu thập từ Tổng Cục thống kê Việt nam, Cục Hàng hải Việt Nam, các DN cảng biển Việt Nam và nước ngoài.

Phương pháp chuyên gia: Được áp dụng khi phỏng vấn ý kiến chuyên gia lấy ý kiến về các nhân tố ảnh hưởng đến QLNN về dịch vụ cảng biển, về các yếu tố tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam cũng như các đề xuất, giải pháp hoàn thiện nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam.

Phương pháp mô hình hóa, hồi quy: Được áp dụng trong việc xây dựng mô hình, kiểm định mô hình và đánh giá tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam.

Ngoài ra luận án còn sử dụng phương pháp phỏng vấn, thảo luận nhóm, liệt kê, so sánh, đối chiếu, tổng hợp.

Chi tiết về các phương pháp được sử dụng trong luận án này NCS sẽ trình bày trong chương 3.

5. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn

- Về mặt khoa học: Bổ sung cơ sở lý luận về dịch vụ cảng biển, nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam.

- Về mặt thực tiễn: Thông qua việc đánh giá thực trạng và tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam trên cơ sở các tiêu chí như tổ chức bộ máy QLNN, ban hành và tổ chức thực hiện các văn bản chỉ đạo liên quan đến dịch vụ cảng biển, kiểm tra thanh tra và giám sát hoạt động QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam, luận án sẽ chỉ ra những điểm mạnh và hạn chế, những yếu tố nào tác động hoặc tác động tích cực, tiêu cực đối với sự phát triển dịch vụ cảng biển tại Việt Nam. Thông qua việc nghiên cứu, NCS cũng chỉ ra được những loại văn bản luật, quy định hiện thiếu và tác động không tốt đến dịch vụ cảng biển. Trên cơ sở này, các cơ quan QLNN về dịch

vụ cảng biển sẽ có thêm căn cứ, cơ sở khoa học để nâng cao hiệu quả QLNN về dịch vụ cảng biển trong tương lai.

6. Điểm mới của luận án

- Luận án hệ thống hoá các vấn đề về lý luận liên quan đến dịch vụ cảng biển (Khái niệm và phân loại dịch vụ cảng biển) và QLNN về dịch vụ cảng biển (Khái niệm, nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển). Đây là vấn đề mới và rất có ý nghĩa đối với Việt Nam trong việc hoàn thiện các văn bản luật trong khi Kinh tế biển được đặc biệt coi trọng.

- Luận án đã tổng kết những kinh nghiệm QLNN về dịch vụ cảng biển tại một số quốc gia trong khu vực như Singapore, Nhật và Trung quốc. Qua đó, NCS đã rút ra những bài học kinh nghiệm cho Việt Nam.

- Luận án đã phân tích thực trạng nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển Việt Nam cũng như đã đánh giá tác động của các yếu tố QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam trên cơ sở sử dụng phương pháp nghiên cứu định lượng, mô hình hồi quy và bằng công cụ xử lý thông tin SPSS 22.0

- Luận án đã nêu được cơ sở đề xuất các giải pháp và các giải pháp nhằm hoàn thiện nội dung QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam.

7. Nội dung của luận án

Luận án gồm 5 chương:

Chương 1: Tổng quan các nghiên cứu liên quan đến QLNN về dịch vụ cảng biển

Chương 2: Cơ sở lý luận và kinh nghiệm QLNN về dịch vụ cảng biển

Chương 3: Phương pháp nghiên cứu

Chương 4: Thực trạng và tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam

Chương 5: Một số giải pháp nhằm hoàn thiện nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam.

CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN CÁC NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN QLNN VỀ DỊCH VỤ CẢNG BIỂN

1.1 Tình hình nghiên cứu ở nước ngoài

1.1.1 Tổng quan các nghiên cứu về dịch vụ cảng biển

Trên thế giới hiện có một số công trình nghiên cứu đề cập đến dịch vụ cảng biển. Hầu hết các tác giả đề cập đến một số loại dịch vụ cảng biển, mô hình đánh giá chất lượng dịch vụ cảng biển và phát triển dịch vụ cảng biển. Tuy nhiên các nghiên cứu chưa đưa ra khái niệm thống nhất về dịch vụ cảng biển. Cách phân loại dịch vụ cảng biển cũng khác nhau.

Nhóm tác giả Hidde Meersman, Eddy Van de Voorde và Thiery Vanellander (2010) cho rằng dịch vụ cảng biển bao gồm 2 loại chính: Dịch vụ cơ bản và dịch vụ giá trị gia tăng. Tuy nhiên, tác giả không đưa ra khái niệm về dịch vụ cảng biển. Một quan điểm khác cho rằng dịch vụ cảng biển gồm hai loại dịch vụ chính (dịch vụ đối với hàng và dịch vụ đối với tàu biển) và dự báo nhu cầu về dịch vụ cảng mà không đưa ra khái niệm về dịch vụ cảng biển (Alen Jugovic, 2010). Lourdes Trujillo Gustavo Nombela (De Rus et al, 1994) đề cập đến các nhóm dịch vụ cảng biển (bao gồm những dịch vụ cung cấp cho tàu, cho hàng, cho thuyền viên và cho hành khách) và vấn đề tư nhân hóa cảng biển tại một số quốc gia trên thế giới.

Theo Jurgen Sorgenfrei (2013), dịch vụ cảng biển bao gồm các loại hình dịch vụ như xếp dỡ hàng hóa từ tàu lên bờ và ngược lại, kiểm đếm, cân hàng, đánh ký nhãn hiệu hàng hóa, sấy hàng hóa, phân loại hàng hóa, gom hàng, bảo quản hàng hóa, phân phối hàng hóa, giám định hàng hóa, sửa chữa tàu biển, cung ứng, lai đất, kéo đẩy tàu, neo đậu tàu, bảo dưỡng tàu...

Gi TaeYeo, Vinh V.Thai và Sae YeonRoh (2015) cho rằng dịch vụ cảng biển bao gồm các dịch vụ như: Xếp dỡ, dịch vụ giá trị gia tăng khác như đánh ký nhãn hiệu, bao gói, dịch vụ kho bãi, phân phối... Đồng thời, các tác giả đã

giới thiệu mô hình PLS –SEM (Partial least squares structural equation modeling) với sự trợ giúp của phần mềm Smart PLS 3.2.1 để đánh giá chất lượng dịch vụ cảng biển và qua đó nâng cao sự hài lòng của khách hàng đối với dịch vụ cảng biển và được áp dụng tại các cảng containers ở Hàn quốc. Mục đích chính của bài báo bên cạnh việc đánh giá chất lượng dịch vụ cảng biển thông qua mô hình, nhóm tác giả muốn tìm ra mối liên hệ giữa chất lượng dịch vụ với sự hài lòng với khách hàng tại các cảng container của Hàn quốc. Tuy nhiên, nghiên cứu của nhóm tác giả cũng có một số hạn chế nhất định. Nghiên cứu chỉ áp dụng tại Hàn quốc mà chưa được thực hiện tại các cảng khác trên thế giới. Do vậy tính khái quát, phổ biến của mô hình chưa cao. Có thể những kết luận và kết quả của mô hình hoặc nghiên cứu chỉ đúng với các cảng container Hàn quốc. Hơn nữa bảng khảo sát chỉ được thiết kế và khảo sát tại các cảng container của Hàn quốc và chưa được thực hiện tại các cảng xếp dỡ loại hàng khác. Ngoài ra, nghiên cứu chỉ đánh giá mối quan hệ giữa chất lượng dịch vụ cảng với sự hài lòng của khách hàng mà chưa đánh giá thêm các yếu tố khác như lòng trung thành hoặc các yếu tố khác từ khách hàng đối với dịch vụ cảng biển. Trong nghiên cứu này của nhóm tác giả cũng chưa đưa ra khái niệm về dịch vụ cảng biển.

Wang, Z., Subramanian, N., Abdulrahman, M.D., Cui, H., Wu, L., Liu, C., (2016) đã nghiên cứu việc phát triển và ứng dụng mô hình ra quyết định phát triển bền vững dịch vụ cảng biển thông qua kỳ vọng của khách hàng đối với loại hình dịch vụ này.

Trong nghiên cứu của Ivan Katsarova (2014), nhà nghiên cứu thuộc tổ chức *Dịch vụ nghiên cứu Nghị viện Châu Âu, viết tắt EPRS*, đã chỉ ra xu hướng tự do hóa trong việc cung cấp các dịch vụ cảng tại Châu Âu.

1.1.2 Tổng quan các nghiên cứu về QLNN về dịch vụ cảng biển

Cho đến hiện tại chưa có một nghiên cứu trên thế giới nào nghiên cứu đầy đủ về QLNN dịch vụ cảng biển. Tuy nhiên, một số công trình đã nghiên

cứu về mô hình tổ chức bộ máy QLNN về cảng biển nói chung và mô hình khai thác hoặc cung cấp các dịch vụ cảng. Đồng thời, một số tác giả đã đề cập đến các quy định, luật chi phối hoạt động khai thác cảng nói chung và dịch vụ cảng biển nói riêng.

Tổ chức bộ máy QLNN về dịch vụ cảng biển của các quốc gia trên thế giới đã có sự thay đổi. Trước kia các cảng biển chịu sự quản lý trực tiếp của Nhà nước và do DN Nhà nước đứng ra khai thác hoặc cung cấp dịch vụ cảng cho khách hàng.

Ngày nay, cùng với xu hướng tư nhân hóa cảng biển trên toàn thế giới, vai trò của Nhà nước đã giảm dần và chỉ đóng vai trò định hướng, đề ra những chiến lược phát triển cảng biển (Ivan Katsarova, 2014), (Zun Wang et al, 2016). Việc cung cấp dịch vụ cảng biển đã chuyển dần từ các DN Nhà nước sang cho tư nhân. Trên thế giới hiện nay tồn tại 4 mô hình quản lý cảng biển (World Bank, 2016). Bên cung dịch vụ cảng biển phụ thuộc vào cảng của quốc gia đó áp dụng loại mô hình quản lý cảng nào. (Bảng 1.1).

Bảng 1.1 Các mô hình quản lý cảng biển trên thế giới

Mô hình	Cảng dịch vụ công	Cảng công cụ	Cảng chủ	Cảng tư nhân hóa hoàn toàn
Bộ máy quản lý cảng	Nhà nước	Tư nhân	Tư nhân	Tư nhân
Bên cung cấp dịch vụ cảng	Nhà nước	Tư nhân	Tư nhân	Tư nhân
Các dịch vụ khác (hoa tiêu, lai dắt)	Nhà nước	Nhà nước & Tư nhân	Nhà nước & Tư nhân	Tư nhân

Nguồn: World bank, Port Reform Toolkit, 2rd edition, 2016

1.2 Tình hình nghiên cứu trong nước

1.2.1 Tổng quan tình hình nghiên cứu về dịch vụ cảng biển

- Luận án của TS. Trịnh Thu Hương (2007, tr 45, 50), “*Phát triển dịch vụ vận tải của Việt Nam đáp ứng hội nhập kinh tế quốc tế, 2007*”. Trong phần

nghiên cứu thực trạng dịch vụ cảng biển tại Việt Nam, tác giả đã không cung cấp khái niệm và phân loại dịch vụ cảng biển tại Việt Nam và các vấn đề khác liên quan đến dịch vụ cảng biển. Trang 50, tác giả thống kê ngành nghề kinh doanh dịch vụ hỗ trợ hàng hải, tiếp cận và sử dụng dịch vụ cảng, tác giả đã nêu ra các loại hình dịch vụ sau: Đại lý tàu biển, đại lý giao nhận vận tải, môi giới hàng hải, kiểm đếm hàng hóa, cung ứng tàu biển, xếp dỡ tại cảng, sửa chữa tàu biển tại cảng, lai dắt tàu biển, vệ sinh tàu biển... Tác giả cũng đề cập các cơ sở pháp lý chi phối các loại hình dịch vụ và các giải pháp phát triển các loại hình dịch vụ vận tải nói chung.

- Luận án Tiến sĩ, *“Giải pháp phát triển dịch vụ VTB Việt Nam đáp ứng yêu cầu của tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế”* (Lê Thị Việt Nga, 2012). Tác giả dựa trên thuyết về kinh tế học quốc tế, sử dụng phương pháp nghiên cứu qui nạp và diễn dịch nhằm hệ thống cơ sở lý luận và đánh giá các vấn đề liên quan đến hội nhập kinh tế quốc tế và dịch vụ VTB. Nội dung luận án đề cập đến thực trạng hoạt động vận chuyển, dịch vụ cảng biển và các dịch vụ phụ trợ khác, đặt chúng trong bối cảnh kinh tế Việt Nam hiện nay và đề xuất nhiều giải pháp phát triển dịch vụ VTB ở Việt Nam.

1.2.2 Tổng quan tình hình nghiên cứu về QLNN về dịch vụ cảng biển

Cho đến nay, đã có một số đề tài, đề cập đến lĩnh vực QLNN nói chung và QLNN về cảng biển nói riêng. Mỗi nghiên cứu tiếp cận vấn đề ở khía cạnh, nội dung, phạm vi, đối tượng và phương pháp nghiên cứu khác nhau.

- Đề tài *“Hoàn thiện mô hình QLNN về kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam”* (TS. Đặng Công Xương, 2007) đã nghiên cứu về các giải pháp và đưa ra mô hình QLNN tối ưu việc quản lý kết cấu hạ tầng cảng biển của Việt Nam mà chưa đề cập đến dịch vụ cảng biển và các giải pháp về QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam.

- Luận án *“Hoàn thiện QLNN nhằm nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam”* (TS. Vũ Thị Minh Loan, 2008) nghiên cứu về thị phần

vận tải của đội tàu Việt Nam và những giải pháp về QLNN để nâng cao thị phần vận tải cho đội tàu biển Việt Nam thông qua phương pháp nghiên cứu chính là mô hình hóa. Tác giả đã đề cập đến lý thuyết về QLNN và những giải pháp về QLNN về thị phần vận tải. Tuy nhiên tác giả chưa đề cập đến dịch vụ cảng biển và QLNN về dịch vụ cảng biển hiện nay ở Việt Nam.

- Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Nhà nước “*Nghiên cứu các giải pháp tăng năng lực cạnh tranh của ngành hàng hải Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế*” (PGS.TS Đinh Ngọc Viện, 2002) đã phân tích thực trạng ngành Hàng hải Việt Nam và đề tài đã đưa ra một số giải pháp tăng năng lực cạnh tranh của ngành Hàng hải nói chung. Vì vậy đề tài chưa đề cập đến dịch vụ cảng biển cũng như vấn đề QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam.

- Đề tài “*Các giải pháp cơ bản hoàn thiện công tác quản lý và khai thác cảng container phục vụ vận tải đa phương thức ở Việt Nam*”, (TS. Nguyễn Thị Phương, 2008) đã tập trung nghiên cứu và đưa ra các giải pháp để hoàn thiện lĩnh vực quản lý và khai thác cảng container nói chung. Luận án không đề cập đến các loại hình dịch vụ cảng biển và QLNN về dịch vụ cảng biển.

- Đề tài “*Tạo vốn đầu tư khai thác cảng biển Việt Nam*” của TS. Bùi Bá Khiêm (2010) chỉ đi sâu nghiên cứu các hình thức tạo vốn đầu tư cho hệ thống cảng biển Việt Nam và cũng không đề cập đến lĩnh vực dịch vụ cảng biển tại Việt Nam.

- Đề tài “*QLNN đối với dịch vụ Logistics ở cảng Hải Phòng*”, Nguyễn Quốc Tuấn (2015) đi sâu nghiên cứu, hệ thống hóa cơ sở lý luận và tham khảo kinh nghiệm một số nước trên thế giới về dịch vụ Logistics và QLNN về loại hình dịch vụ này tại cảng biển. Đồng thời tác giả phân tích và đánh giá thực trạng về dịch vụ Logistics tại cảng Hải phòng. Qua đó tác giả đề xuất các giải pháp, kiến nghị nhằm đổi mới công tác QLNN về dịch vụ Logistics tại cảng Hải phòng. Đề tài đã đề cập đến công tác QLNN, tuy nhiên đối với dịch vụ Logistics tại cảng Hải Phòng mà không phải là dịch vụ cảng biển nói

chung tại hệ thống cảng biển Việt Nam. Phương pháp tác giả sử dụng trong luận án là phương pháp nghiên cứu định tính.

- Luận án tiến sĩ “*QLNN về cảng biển tại Việt Nam*” của TS Trịnh Thế Cường (2016) đã sử dụng các phương pháp nghiên cứu tài liệu thứ cấp, phương pháp so sánh, phương pháp phân tích tổng hợp kết hợp điều tra khảo sát nhằm hệ thống hóa được cơ sở lý luận về cảng biển, vai trò QLNN về cảng biển theo lý thuyết hệ thống và lý thuyết kinh tế học, phân tích các nội dung của QLNN đối với cảng biển, luận giải các nhân tố tác động đến hiệu quả QLNN đối với cảng biển; nghiên cứu đánh giá thực trạng và từ đó đề xuất những giải pháp nhằm hoàn thiện QLNN về cảng biển. Luận án có những điểm mới như hệ thống hóa được cơ sở lý luận về QLNN về dịch vụ cảng biển, phân tích chi tiết nội dung QLNN đối với dịch vụ cảng biển; đề xuất được mô hình QLNN đối với cảng biển. Tuy nhiên, luận án chưa đánh giá được tác động của QLNN đối với cảng biển như thế nào và chưa lượng hoá được tác động đó bằng các công cụ nghiên cứu định lượng. Phương pháp tác giả sử dụng chỉ là phương pháp nghiên cứu định tính.

- Luận án tiến sĩ “*QLNN về thu phí và lệ phí hàng hải tại các cảng biển Việt Nam*” của TS. Trần Quang Huy (2017) đã sử dụng các phương pháp phân tích, tổng hợp, thống kê, so sánh và điều tra khảo sát nhằm hệ thống hóa cơ sở lý luận về dịch vụ cảng biển như khái niệm và các loại dịch vụ cảng biển, cơ sở lý luận về QLNN về thu phí và lệ phí hàng hải tại cảng biển Việt Nam; thực trạng chính sách thu liên quan đến thẩm quyền và chức năng ban hành chính sách thu; quá trình triển khai thực hiện chính sách thu như tổ chức bộ máy, kiểm tra, giám sát thu; đề xuất một số cơ chế, chính sách hoàn thiện chính sách thu phí và lệ phí hàng hải tại cảng biển Việt Nam trong thời gian tới. Tuy nhiên luận án chưa nghiên cứu và xử lý các kết quả khảo sát bằng phương pháp hoặc công cụ nghiên cứu định lượng.

1.2.3 Các nghiên cứu khác có liên quan

- Theo TS. Nguyễn Thị Kim Uyên (2011) cung cấp lý luận chung về Nhà nước gồm nguồn gốc, bản chất của Nhà nước, hình thức và chức năng Nhà nước. Đồng thời tác giả cung cấp khái niệm, địa vị pháp lý, các nguyên tắc tổ chức, hệ thống chính trị nước cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, vấn đề nhà nước pháp quyền ở Việt Nam. Đặc biệt trong giáo trình này tác giả đã cung cấp lý luận chung về quản lý và QLNN.

- Trong tài liệu nghiên cứu của Đỗ Hoàng Toàn, Mai Văn Bưu (2005), nhóm tác giả đã cung cấp kiến thức cơ bản, hệ thống và khoa học về QLNN đối với nền kinh tế quốc dân.

- Bằng phương pháp phân tích khoa học, David Held (2013) đã cung cấp kiến thức chi tiết về lịch sử của các mô hình tổ chức Nhà nước theo triết lý dân chủ. Đồng thời tác giả đã cập nhật xu hướng phát triển các mô hình tổ chức Nhà nước hiện nay trên toàn thế giới. Trong tài liệu này ở phần I tác giả đã cung cấp 4 mô hình dân chủ kinh điển, gồm mô hình dân chủ cổ điển Athens, mô hình dân chủ cộng hòa, mô hình dân chủ tự do và mô hình dân chủ cộng hòa. Đây là các mô hình xuất hiện như một thử nghiệm trên thế giới ở thế kỷ XX, là mô hình đại diện cho cách thức quản trị quốc gia mà người dân có thể tham gia. Phần II, tác giả cung cấp 4 mô hình QLNN là biến thể của các mô hình thế kỷ XX và một biến thể đang hình thành. Bao gồm các mô hình như: Dân chủ tinh hoa cạnh tranh, dân chủ đa nguyên, dân chủ hợp pháp, dân chủ tham gia và dân chủ thảo luận.

Từ đầu những năm 2000 đến nay tại các cơ sở đào tạo tiến sĩ trong cả nước, nhiều đã bảo vệ thành công các đề tài liên quan đến QLNN, bên cạnh các luận án tiến sĩ tác giả đã đề cập ở phần trên, còn có các tác giả với các luận án sau: Nguyễn Thị Hà Đông (2012) với luận án tiến sĩ “*QLNN đối với tập đoàn kinh tế nhà nước ở Việt Nam*”, Nguyễn Duy Ký (2012) với luận án “*QLNN đối với DN nhà nước sau cổ phần hoá ở Bộ Giao thông Vận tải*”, Lê Hồng Hạnh (2012) với đề tài “*QLNN đối với Tổng công ty 90 - 91 theo*

hướng hình thành các tập đoàn kinh tế”, Nguyễn Thị Bình (2012) với luận án *“Hoàn thiện QLNN đối với đầu tư xây dựng cơ bản từ vốn ngân sách trong ngành giao thông vận tải Việt Nam”*.

- Luận án *“Hoàn thiện nội dung QLNN về thương mại hàng hóa trên địa bàn Hà nội đến năm 2020”* của TS. Nguyễn Mạnh Hoàng (2008) đã hệ thống hóa cơ sở lý luận, phân tích thực trạng và đề xuất các giải pháp liên quan đến nội dung QLNN về thương mại hàng hóa trên địa bàn Hà nội trên cơ sở áp dụng các phương pháp nghiên cứu tài liệu thứ cấp, khảo sát thực tiễn QLNN về thương mại, phương pháp thống kê, so sánh, phân tích, tổng hợp và phương pháp hội nghị, hội thảo, lấy ý kiến chuyên gia.

- Luận án tiến sĩ kinh tế, *“Vai trò của Nhà nước đối với hoạt động đầu tư trực tiếp nước ngoài của Việt Nam trong thời kỳ hội nhập”*, của TS. Nguyễn Thị Nhung (2017) tập trung nghiên cứu về vai trò của Nhà nước đối với hoạt động đầu tư trực tiếp nước ngoài nhằm tìm ra những luận điểm khoa học, những giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả QLNN đối với lĩnh vực trên. Luận án có những đóng góp mới như: Phân tích vai trò của Nhà nước đối với hoạt động đầu tư trực tiếp nước ngoài của Việt Nam trong thời kỳ hội nhập như Nhà nước tạo hành lang pháp lý; Nhà nước tạo lập, mở rộng quan hệ hợp tác quốc tế; Nhà nước định hướng và điều tiết các chính sách vĩ mô liên quan; Nhà nước hỗ trợ hoạt động đầu tư trực tiếp nước ngoài của Việt Nam. Điểm mới nữa của luận án là bên cạnh việc nghiên cứu bằng phương pháp định tính, tác giả còn sử dụng phương pháp khảo sát và kiểm chứng bằng mô hình và thông qua nghiên cứu định lượng tác giả đã chỉ ra được ảnh hưởng của vai trò QLNN đối với hoạt động đầu tư trực tiếp nước ngoài của Việt Nam thông qua các yếu tố kể trên. Đây là phương pháp cho kết quả nghiên cứu đáng tin cậy. Tuy nhiên, tác giả chỉ dừng lại ở việc sử dụng SEM và chỉ đề cập đến các thành phần của các biến độc lập (tức các yếu tố tác động của vai trò QLNN) mà chưa đề cập đến các thành phần của biến phụ thuộc (là biến chịu sự tác

động, ở đây là đầu tư trực tiếp nước ngoài của Việt Nam). Đồng thời tác giả chưa sử dụng mô hình hồi quy để nêu lên mối liên hệ chặt giữa các biến độc lập với biến phụ thuộc, tức mối liên hệ giữa các yếu tố tác động của vai trò QLNN đối với đầu tư trực tiếp nước ngoài của Việt Nam.

Hầu hết các luận án tiến sĩ trên đều đề cập đến vấn đề QLNN tuy nhiên về các lĩnh vực khác không phải là lĩnh vực dịch vụ cảng biển.

1.3 Khoảng trống nghiên cứu và câu hỏi nghiên cứu

1.3.1 Khoảng trống nghiên cứu

Qua việc nghiên cứu các công trình trong nước và trên thế giới liên quan đến QLNN về dịch vụ cảng biển, NCS thấy rằng đã có rất nhiều công trình nghiên cứu về dịch vụ cảng biển, QLNN. Mặc dù vậy các nghiên cứu này chưa đi sâu và hệ thống hóa cơ sở lý luận về dịch vụ cảng như khái niệm và phân loại dịch vụ cảng biển. Đồng thời các tác giả chỉ nghiên cứu về một trong hai vấn đề về dịch vụ cảng hoặc QLNN trong các lĩnh vực khác, dịch vụ vận tải hoặc dịch vụ Logistics cảng biển. Một số đề tài đã đề cập đến việc hoàn thiện công tác QLNN nhưng đối với các lĩnh vực khác không phải dịch vụ cảng biển. Các công trình chỉ nghiên cứu về nội dung, vai trò hoặc chính sách của QLNN mà chưa đánh giá được tác động của QLNN đối với các lĩnh vực nghiên cứu. Đặc biệt chưa có nghiên cứu nào đánh giá tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển. Phương pháp nghiên cứu của các tác giả đa số là phân tích, lấy ý kiến chuyên gia, tổng hợp và nghiên cứu định tính. Hiện chưa có công trình nào sử dụng phương pháp nghiên cứu định lượng để đánh giá tác động của QLNN đối với lĩnh vực dịch vụ cảng biển tại Việt Nam. Vì những phân tích trên, việc nghiên cứu vấn đề *QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam* sẽ có ý nghĩa thực tiễn và không bị trùng lặp với các nghiên cứu trong và ngoài nước cho đến thời điểm này.

1.3.2 Câu hỏi nghiên cứu

Xuất phát từ việc nghiên cứu tổng quan tài liệu, tìm ra khoảng trống, luận án sẽ trả lời các câu hỏi sau:

- Dịch vụ cảng biển là gì? Các loại hình dịch vụ cảng biển?
- QLNN về dịch vụ cảng biển là gì? Nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển?
- Thực trạng QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam?
- Tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam?
- Một số giải pháp hoàn thiện nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam nhằm phát triển dịch vụ cảng biển và nâng cao hiệu quả hoạt động của các DN cảng biển tại Việt Nam trong tương lai?

KẾT LUẬN CHƯƠNG 1

Nghiên cứu tổng quan là một phần việc quan trọng đối với bất kỳ một luận án tiến sĩ hoặc một công trình nghiên cứu nào. Trong chương này, NCS đã tổng hợp và phân tích các công trình nghiên cứu của các tác giả trong nước và quốc tế liên quan đến QLNN về dịch vụ cảng biển trên cơ sở các nội dung và phương pháp mà các tác giả của các công trình trên đã nghiên cứu và công bố trên các tạp chí và sách, báo. Từ đó NCS tìm ra được khoảng trống cũng như câu hỏi nghiên cứu trên cơ sở những hạn chế, những điểm còn tồn tại của các nghiên cứu trước.

CHƯƠNG 2. CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ KINH NGHIỆM QLNN VỀ DỊCH VỤ CẢNG BIỂN

2.1 Cơ sở lý luận về QLNN đối với dịch vụ cảng biển

2.1.1 Cơ sở lý luận về QLNN

Khái niệm QLNN thường chỉ xuất hiện cùng với sự tồn tại và ra đời của Nhà nước. Theo nghĩa rộng: “QLNN là toàn bộ hoạt động của bộ máy nhà nước, từ hoạt động lập pháp, hoạt động hành pháp, đến hoạt động tư pháp”. (Học viện hành chính quốc gia, 2011). Điều này có nghĩa là “QLNN là hoạt động của toàn bộ bộ máy Nhà nước từ cơ quan quyền lực Nhà nước: Quốc hội và Hội đồng nhân dân các cấp; các cơ quan hành chính Nhà nước: Chính phủ, các Bộ, Ủy ban hành chính Nhà nước; cơ quan kiểm soát: Viện Kiểm sát nhân dân tối cao và các Viện Kiểm sát nhân dân các cấp... (Nxb Giáo dục, Hà nội 1996). Hoạt động của QLNN là sự hoạt động của cả ba cơ quan hành pháp, lập pháp và tư pháp. Hoạt động QLNN có đặc điểm chủ thể QLNN là các cơ quan và các cán bộ, công chức trong bộ máy Nhà nước được trao quyền lập pháp, hành pháp và tư pháp; các cá nhân, tổ chức sinh sống và hoạt động trong lãnh thổ của quốc gia đều thuộc đối tượng QLNN; phạm vi QLNN bao gồm tất cả các mặt, lĩnh vực từ chính trị, kinh tế, văn hóa, xã hội, an ninh, ngoại giao... Theo nghĩa hẹp, “QLNN chỉ bao gồm hoạt động hành pháp”. (Học viện hành chính quốc gia, 2011). “QLNN là hoạt động của riêng hệ thống cơ quan hành chính Nhà nước: Chính phủ, các Bộ các cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, Ủy ban nhân dân các cấp, các sở phòng ban chuyên môn. (Nxb Giáo dục, Hà nội 1996). Một công trình khác của Học viện hành chính quốc gia, (2011): *“QLNN là sự tác động có tổ chức và điều chỉnh bằng quyền lực Nhà nước đối với các quá trình xã hội và hành vi hoạt động của con người để duy trì và phát triển các mối quan hệ xã hội và trật tự pháp luật nhằm thực hiện những chức năng và nhiệm vụ của Nhà nước trong công*

cuộc xây dựng CNXH và bảo vệ tổ quốc XHCN". Theo khái niệm này, QLNN là hoạt động mang tính chất quyền lực, được sử dụng quyền lực Nhà nước để điều chỉnh các quan hệ xã hội. QLNN được xem là một hoạt động chức năng đặc biệt của nhà nước trong quản lý xã hội. QLNN là dạng quản lý xã hội mang tính quyền lực Nhà nước, sử dụng quyền lực Nhà nước để điều chỉnh các quan hệ xã hội và hoạt động của con người. QLNN khác với các dạng quản lý khác ở chỗ các chủ thể của quản lý khác không dùng quyền lực, công cụ pháp luật của Nhà nước để điều chỉnh các mối quan hệ mà chỉ dùng các phương pháp như giáo dục, vận động.

Trong phạm vi luận án này, NCS sẽ tiếp cận QLNN theo nghĩa rộng. NCS sẽ nghiên cứu các hoạt động của QLNN từ việc tổ chức bộ máy Nhà nước đến việc ban hành các văn bản luật, chỉ đạo thực hiện và thanh tra, kiểm tra, giám sát việc thực hiện QLNN.

2.1.2 Cơ sở lý luận về dịch vụ công biển

2.1.2.1 Khái niệm và phân loại về dịch vụ

a. Khái niệm dịch vụ

Có rất nhiều khái niệm khác nhau về dịch vụ. Theo Adam Smith, "dịch vụ là những nghề hoang phí nhất trong tất cả các nghề như cha đạo, luật sư, nhạc công, ca sĩ ôpêra, vũ công... Công việc của tất cả bọn họ tàn lụi đúng lúc nó được sản xuất ra". Dịch vụ trong khái niệm này có đặc điểm không dự trữ được, tức là nó được sản xuất và tiêu thụ đồng thời cùng lúc. C. Mác lại cho rằng: "Dịch vụ là con đẻ của nền kinh tế sản xuất hàng hóa, khi mà kinh tế hàng hóa phát triển mạnh, đòi hỏi một sự lưu thông thông suốt, trôi chảy, liên tục để thoả mãn nhu cầu ngày càng cao đó của con người thì dịch vụ ngày càng phát triển". Dịch vụ được ra đời và phát triển trên cơ sở sự phát triển của kinh tế hàng hóa. Kotler, Philip and Keller, Kevin Lane (2011) cho rằng: "Dịch vụ là mọi hành động và kết quả mà một bên có thể cung cấp cho bên kia và chủ yếu là vô hình và không dẫn đến quyền sở hữu một cái gì đó.

Sản phẩm của nó có thể có hay không gắn liền với một sản phẩm vật chất”. Theo Noel Capon (2016), “dịch vụ là bất kỳ hành động hay sự thực hiện nào mà một bên cung cấp cho bên khác tồn tại một cách vô hình và không nhất thiết đi đến một quan hệ sở hữu.”. Theo Luật giá (2013): “Dịch vụ là hàng hóa có tính vô hình, quá trình sản xuất và tiêu dùng không tách rời nhau, bao gồm các loại dịch vụ trong hệ thống ngành sản phẩm Việt Nam theo quy định của pháp luật”. Theo *Từ điển Tiếng Việt* (2004, tr 256): “Dịch vụ là công việc phục vụ trực tiếp cho những nhu cầu nhất định của số đông, có tổ chức và được trả công”. Từ điển Bách khoa Việt Nam (2011, tr 167): “Dịch vụ là các hoạt động phục vụ, nhằm thỏa mãn những nhu cầu sản xuất kinh doanh và sinh hoạt”. Theo từ điển Collin Dictionary “Dịch vụ là những hoạt động, như du lịch, ngân hàng và hoạt động bán một thứ gì đó là một phần của nền kinh tế của một quốc gia, nhưng nó không liên quan đến sản xuất sản phẩm”. Hiệp định chung về thương mại dịch vụ (GATS: General Agreement on Trade in Service) là hiệp định nằm trong khuôn khổ WTO và điều chỉnh các vấn đề thương mại dịch vụ của các thành viên WTO. Trong hiệp định này, WTO chưa đưa ra một khái niệm dịch vụ đầy đủ. Mục 3b điều 1 Phần I quy định về phạm vi và khái niệm có nêu: “ dịch vụ” bao gồm bất kỳ một loại dịch vụ trong bất kỳ một lĩnh vực nào trừ các loại hình dịch vụ được cung cấp bởi sự thực hiện của Chính phủ; Mục 3c điều 1 Phần I cũng quy định : “dịch vụ được cung cấp bởi Chính phủ là loại hình dịch vụ không dựa trên cơ sở thương mại hoặc cạnh tranh với các nhà cung cấp dịch vụ khác”. Hiệp định GATS cung cấp khái niệm thương mại dịch vụ (Trade in Service), tập trung mô tả phương thức cung ứng dịch vụ và các loại hình dịch vụ. Luật thương mại của Việt Nam hiện nay cũng chưa đưa ra khái niệm về dịch vụ mà chỉ có khái niệm về hoạt động thương mại.

b. Phân loại dịch vụ

b1. Theo WTO

Theo Tổ chức Thương mại thế giới WTO (World Trade Organization) (2009), dịch vụ được chia thành 12 nhóm lớn, bao gồm các dịch vụ liên quan đến kinh doanh (tư vấn pháp lý, xử lý dữ liệu, nghiên cứu phát triển, nhà đất, cho thuê, quảng cáo); thông tin liên lạc (bưu chính, viễn thông, truyền hình...); xây dựng và kỹ thuật liên quan đến xây dựng (xây dựng, lắp máy...); phân phối (bán buôn, bán lẻ, ...); giáo dục; môi trường (vệ sinh, xử lý chất thải, ...); tài chính (ngân hàng, bảo hiểm, ...); y tế và dịch vụ xã hội; du lịch và lữ hành; văn hóa, giải trí và thể thao; giao thông vận tải và dịch vụ khác. Tuy nhiên, các dịch vụ công không chịu sự điều chỉnh của hiệp định.

b2. Căn cứ Quyết định số 27/2018/QQD-TTg

Theo Quyết định số 27/2018/QQD-TTg (Thủ tướng Chính phủ, 2018) ban hành ngày 6 tháng 7 năm 2018 về việc Ban hành Hệ thống cơ cấu ngành kinh tế Việt Nam, cơ cấu ngành kinh tế Việt Nam gồm 21 ngành cấp 1, trong đó có 15 ngành dịch vụ:

- Bán buôn và bán lẻ; Sửa chữa ô tô, mô tô, xe máy và xe có động cơ khác.
- Vận tải kho bãi.
- Dịch vụ lưu trú và ăn uống.
- Thông tin và truyền thông.
- Hoạt động tài chính, ngân hàng và bảo hiểm.
- Hoạt động kinh doanh bất động sản.
- Hoạt động chuyên môn, khoa học và công nghệ.
- Hoạt động hành chính và dịch vụ hỗ trợ.
- Hoạt động của Đảng Cộng Sản, tổ chức chính trị – xã hội, quản lý Nhà nước, an ninh quốc phòng; Bảo đảm xã hội bắt buộc.
- Giáo dục và đào tạo.

- Y tế và hoạt động trợ giúp xã hội.
- Nghệ thuật, vui chơi và giải trí.
- Hoạt động dịch vụ khác.
- Hoạt động làm thuê các công việc trong các hộ gia đình, sản xuất sản phẩm vật chất và dịch vụ tự tiêu dùng của hộ gia đình.
- Hoạt động của các tổ chức và cơ quan quốc tế.

2.1.2.2 *Khái niệm và phân loại về dịch vụ cảng biển*

a. Khái niệm cảng biển

a1. Khái niệm cảng biển

Hiện nay có rất nhiều khái niệm khác nhau về cảng biển. Theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam (2015): “Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng, lắp đặt trang thiết bị cho tàu thuyền đến, rời để bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ khác. Cảng biển có một hoặc nhiều bến cảng. Bến cảng có một hoặc nhiều cầu cảng. Cảng dầu khí ngoài khơi là công trình được xây dựng, lắp đặt tại khu vực khai thác dầu khí ngoài khơi cho tàu thuyền đến, rời để bốc dỡ hàng hóa và thực hiện dịch vụ khác”.

Một số quan điểm khác cho rằng “Cảng là nơi ra vào neo đậu của tàu biển, là nơi phục vụ tàu và hàng hóa chuyên chở trên tàu, là đầu mối giao thông quan trọng trong hệ thống vận tải và logistics” hoặc “Cảng không phải là điểm bắt đầu hoặc điểm kết thúc của quá trình vận tải mà là điểm luân chuyển hàng hóa và hành khách” và “Cảng biển là một trung tâm Logistics”. (PGS.TS Nguyễn Thanh Thủy, 2012).

a2. Đặc điểm hoạt động sản xuất kinh doanh tại cảng biển

Cảng biển khác với các hoạt động sản xuất kinh doanh khác. Cảng biển cung cấp các dịch vụ đưa đón hành khách và thuyền viên, xếp dỡ hàng hóa từ tàu lên bờ và ngược lại hoặc từ tàu sang tàu, lưu kho bãi hàng hóa, cung cấp

dịch vụ kết nối với phương tiện vận tải thủy nội địa và các loại hình dịch vụ khác.

a3. Chức năng cảng biển

Cảng biển thực hiện các chức năng như đảm bảo an toàn cho tàu ra vào cảng và trong quá trình khai thác tại cảng, cung cấp các cơ sở vật chất và máy móc trang thiết bị cho tàu ra vào neo đậu, xếp dỡ và đón trả hành khách, cung cấp dịch vụ vận chuyển, cung cấp nơi lánh nạn an toàn cho người và phương tiện khi có thời tiết xấu, sửa chữa và bảo dưỡng và cung cấp các dịch vụ khác cho tàu, người và hàng hóa.

b. Khái niệm về dịch vụ cảng biển

b1. Khái niệm dịch vụ cảng biển

Hiện nay trên thế giới có nhiều tác giả, nhiều công trình nghiên cứu và thậm chí trong nhiều văn bản luật của một số quốc gia đã có những khái niệm khác nhau về dịch vụ cảng biển. Dịch vụ cảng biển là sự kết hợp giữa các loại hình dịch vụ của các DN khác nhau như công ty hoa tiêu, lai dắt, các nhà khai thác cảng, DN vận chuyển... Các DN thu được lợi nhuận từ việc cung các dịch vụ cảng biển mang tính cạnh tranh này. Với khái niệm này, dịch vụ cảng biển bao gồm những dịch vụ như: hoa tiêu, lai dắt, dịch vụ từ các nhà khai thác cung cấp đối với hàng hóa, dịch vụ vận chuyển hàng hóa. Cũng có học giả cho rằng dịch vụ cảng biển là dịch vụ được cung cấp cho những người sử dụng cảng biển. Những người sử dụng cảng biển bao gồm các công ty vận tải biển, người gửi hàng, người xuất nhập khẩu. Một quan điểm khác cho rằng dịch vụ cảng biển là dịch vụ được cung cấp tại cảng biển. Với khái niệm này, những loại hình nào được cung cấp trong phạm vi một cảng biển (bao gồm vùng nước và cùng đất cảng) thì đều nằm trong loại hình dịch vụ cảng biển.

b2. Phân loại dịch vụ cảng biển

- Theo tài liệu *Cẩm nang thực hành vận chuyển của Lloyd's (2008)*, dịch vụ cảng biển được chia làm 2 loại:

+ Dịch vụ đối với tàu: Dịch vụ hỗ trợ hành hải tàu, dịch vụ hoa tiêu, lai dắt, buộc còi dây, dịch vụ cung ứng lương thực, nước ngọt, nhiên liệu, sửa chữa, đóng mở nắp hầm hàng, thu gom rác thải....

+ Dịch vụ đối với hàng: Xếp dỡ hàng hóa trên tàu và tại cầu cảng, vận chuyển hàng hóa đi và đến kho, dịch vụ lưu kho bãi, kiểm đếm, đánh nhãn hiệu, cân, giám định, dịch vụ khai hải quan, dịch vụ giao nhận, dịch vụ bao gói, bao gói lại, dịch vụ phân loại hàng hóa...

- *Theo bảng phân loại dịch vụ của Tổ chức thương mại thế giới WTO (2010), dịch vụ cảng được nằm trong dịch vụ hỗ trợ vận tải biển:*

Dịch vụ vận tải biển, bao gồm các loại hình dịch vụ như vận chuyển hành khách, vận chuyển hàng hóa, thuê tàu có kèm thủy thủ, bảo dưỡng và sửa chữa tàu thủy, dịch vụ kéo và đẩy tàu, các dịch vụ hỗ trợ cho vận tải biển.

- *Theo cam kết của Việt Nam trong WTO (Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, 2006)*

Các tàu nước ngoài khi đến cảng Việt Nam được sử dụng các dịch vụ cảng theo điều kiện hợp lý và như các tàu Việt Nam, bao gồm dịch vụ hoa tiêu, lai dắt, cung cấp lương thực, thực phẩm, nhiên liệu, nước ngọt, thu gom nước và nước dằn thải, dịch vụ cảng vụ, phao tiêu báo hiệu, các dịch vụ trên bờ cần thiết cho hoạt động của tàu bao gồm thông tin liên lạc, cung cấp điện và nước, trang thiết bị sửa chữa khẩn cấp, dịch vụ neo đậu, cập cầu và neo buộc tàu, tiếp cận các dịch vụ đại lý hàng hải.

- *Trong các Luật và Đạo luật của các quốc gia trên thế giới*

Hiện nay tại một số quốc gia trong khu vực và trên thế giới đã đưa khái niệm và các loại hình dịch vụ cảng vào trong các văn bản pháp luật như Ấn Độ, Châu Âu, Singapore, Indonesia. Cụ thể trong các đạo luật này, dịch vụ cảng được định nghĩa và phân loại như sau:

* Dịch vụ cảng biển là loại dịch vụ được cung cấp cho những người sử dụng dịch vụ cảng. Dịch vụ cảng biển bao gồm dịch vụ xếp dỡ hàng hóa, dịch

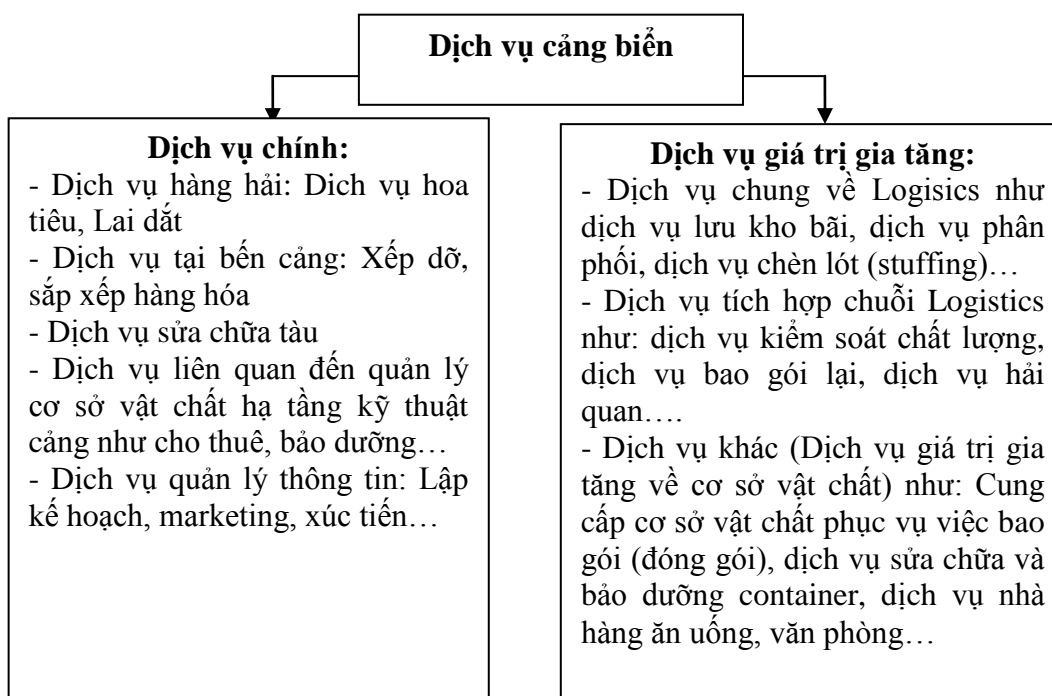
vụ hoa tiêu, dịch vụ lai dắt, dịch vụ neo đậu, dịch vụ nạo vét, dịch vụ cung ứng nhiên liệu, dịch vụ vận chuyển, dịch vụ thu gom rác thải, dịch vụ đối với hành khách.

* Dịch vụ cảng biển là dịch vụ cung cấp các hoạt động cần thiết cho hoạt động khai thác cảng được an toàn, hiệu quả trong khu vực Cảng vụ hàng hải quản lý. Dịch vụ cảng biển bao gồm các loại hình dịch vụ sau dịch vụ hàng hải (dịch vụ hoa tiêu, lai dắt, buộc cởi dây), dịch vụ liên quan đến hành khách (đưa đón khách lên xuống tàu, dịch vụ xếp dỡ hành lý và phương tiện đi lại cho hành khách), dịch vụ thu gom rác thải từ tàu, dịch vụ xếp dỡ hàng hóa.

* Dịch vụ cảng biển, bao gồm dịch vụ liên quan đến tàu, hành khách và hàng hóa: Dịch vụ cầu bến, dịch vụ cung ứng nhiên liệu, nước ngọt, dịch vụ phục vụ hành khách, dịch vụ xếp dỡ hàng hóa, dịch vụ bảo quản hàng hóa, các dịch vụ đặc biệt đối với hàng container, hàng rời lỏng, hàng rời khô và hàng Ro-Ro, dịch vụ phân phối và gom hàng, dịch vụ lai dắt.

* Dịch vụ hỗ trợ cảng biển: Bao gồm bất kỳ dịch vụ nào liên quan đến dịch vụ cảng biển và mang lại giá trị gia tăng cho dịch vụ cảng biển văn phòng, cơ sở vật chất phục vụ khách du lịch, khách sạn, lắp đặt hệ thống nước ngọt, dịch vụ viễn thông và liên lạc, dịch vụ thu gom rác thải.

- Theo nhóm nghiên cứu *Hidde Meersman, Eddy Van de Voorde và Thiery Vanelslander (2010)*, dịch vụ cảng biển bao gồm 2 loại hình dịch vụ sau đây:



- Theo TS. Trần Quang Huy (2017), dịch vụ cảng biển là những dịch vụ do tổ chức quản lý và kinh doanh cảng biển cung cấp cho khách hàng. Có hai loại dịch vụ chính là dịch vụ liên quan đến tàu biển và dịch vụ liên quan đến hành khách, hàng hóa vận chuyển bằng tàu biển. Để phục vụ tàu biển, cảng cung cấp các dịch vụ ra vào, neo đậu, đưa đón tàu ra, vào, lai dắt, cung ứng dầu mỡ, nước ngọt, vệ sinh, sửa chữa tàu...

Dịch vụ hàng hoá bao gồm xếp dỡ, giao nhận, chuyển tải, bảo quản, lưu kho, tái chế, đóng gói, phân phối hàng hoá xuất, nhập khẩu... Dịch vụ hành khách tại cảng biển được cung ứng như các bến cảng cho hành khách lên bờ hoặc xuống tàu và cung cấp các phương tiện nhận trả hành lý cho hành khách kèm theo.

Tóm lại, qua việc nghiên cứu khái niệm và các loại hình dịch vụ nói chung cũng như khái niệm và phân loại các loại hình dịch vụ cảng biển nói riêng, theo NCS *dịch vụ cảng biển là hoạt động thương mại nhằm thỏa mãn nhu cầu của những người sử dụng cảng biển thông qua việc cung cấp các loại hình dịch vụ cho các đối tượng đến cảng bao gồm tàu và hàng hóa tại*

cảng biển. Những người sử dụng cảng biển là các DN VTB, các nhà xuất nhập khẩu, các chủ hàng.

Dịch vụ cảng biển có thể được phân thành các loại hình dịch vụ sau:

- Theo đối tượng phục vụ tại cảng: Dịch vụ đối với tàu (ví dụ dịch vụ hoa tiêu, lai dắt, buộc còi dây) và dịch vụ đối với hàng (Xếp dỡ, bảo quản, bao gói, bao gói lại, đánh ký mã hiệu, kiểm đếm ...).

- Theo khả năng cung cấp của DN cảng: Dịch vụ cơ bản (là dịch vụ thực hiện những chức năng cơ bản của một cảng biển) và dịch vụ giá trị gia tăng (là loại hình dịch vụ cung cấp thêm giá trị gia tăng cho khách hàng tại cảng biển). Có thể nói bất kỳ một DN cảng biển nào cũng có thể cung cấp được các loại hình dịch vụ cơ bản. Tuy nhiên không phải DN cảng biển nào cũng có thể cung cấp được các loại hình dịch vụ giá trị gia tăng cho khách hàng. Vì vậy loại hình dịch vụ này chính là yếu tố nâng cao năng lực cạnh tranh của DN cảng biển.

2.1.2.3 Phát triển dịch vụ cảng biển:

Hiện nay, chưa có nhiều tài liệu nào đề cập đến khái niệm và phương pháp phát triển dịch vụ cảng biển. Tuy nhiên, cho đến nay một số nhà nghiên cứu đã đề cập đến việc phát triển dịch vụ nói chung và dịch vụ vận tải nói riêng. Theo PGS.TS Bùi Tiến Quý (2000) phát triển dịch vụ phải có trọng tâm và trọng điểm một số ngành có thể đem lại hiệu quả kinh tế trong nền kinh tế thị trường hiện nay và theo đúng quan điểm đường lối chỉ đạo của Đảng; phát triển dịch vụ vận tải đường biển, đường hàng không, đường bộ tăng nhanh về khối lượng, nâng cao chất lượng và độ an toàn cho hành khách và hàng hóa trên tất cả các phương tiện vận tải; phải giữ cho chữ tín trong vận tải quốc tế để từng bước mở rộng thị phần. Một quan điểm khác cho rằng: Phát triển dịch vụ VTB là sự gia tăng, sự mở rộng, sự tăng trưởng loại hình dịch vụ này cả về quy mô, về chất lượng, cả về chiều rộng và chiều sâu (TS. Lê Thị Việt Nga, 2012).

Vì vậy, phát triển dịch vụ cảng biển cũng chính là sự gia tăng, sự mở rộng, sự tăng trưởng loại hình dịch vụ này cả về quy mô, về chất lượng, cả về chiều rộng và chiều sâu. Hay nói cách khác, *phát triển dịch vụ cảng biển chính là sự phát triển về mặt quy mô (số lượng, loại hình dịch vụ) và mặt chất lượng của dịch vụ cảng biển.*

Tiêu chí để đánh giá sự phát triển dịch vụ cảng biển là số lượng dịch vụ (dịch vụ cơ bản và dịch vụ giá trị gia tăng) và chất lượng dịch vụ cảng biển.

2.1.3 Cơ sở lý luận về QLNN về dịch vụ cảng biển

2.1.3.1 Khái niệm QLNN về dịch vụ cảng biển

QLNN về dịch vụ cảng biển là một nội dung và nằm trong lĩnh vực QLNN về chuyên ngành hàng hải nói chung. Các cảng biển thực hiện việc cung cấp các loại hình dịch vụ tại cảng. Đây chính là nhiệm vụ hoạt động sản xuất kinh doanh cơ bản của cảng biển, cũng có thể coi là lĩnh vực hoạt động kinh tế. Do vậy, QLNN về dịch vụ cảng biển cũng có thể coi là QLNN về lĩnh vực kinh tế. Theo TS. Đỗ Hoàng Toàn, PGS.TS Mai Văn Bưu, 2005), “*QLNN về kinh tế là sự tác động có tổ chức và bằng pháp quyền của Nhà nước lên nền kinh tế quốc dân nhằm sử dụng có hiệu quả nhất các nguồn lực kinh tế trong và ngoài nước, các cơ hội có thể có, để đạt được các mục tiêu phát triển kinh tế đất nước lên nền kinh tế quốc dân nhằm sử dụng có hiệu quả nhất các nguồn lực kinh tế trong và ngoài nước, các cơ hội có thể có, để đạt được các mục tiêu phát triển kinh tế đất nước đã đặt ra, trong điều kiện hội nhập và mở rộng giao lưu quốc tế* . Dựa vào khái niệm về QLNN nói chung và khái niệm về QLNN về kinh tế nói riêng, NCS đưa ra khái niệm về QLNN về dịch vụ cảng biển như sau:

QLNN về dịch vụ cảng biển là sự tác động có tổ chức và bằng pháp quyền của Nhà nước lên các hoạt động của các tổ chức liên quan đến dịch vụ cảng biển nhằm sử dụng có hiệu quả nhất các nguồn lực kinh tế trong và ngoài nước, các cơ hội có thể có, để đạt được các mục tiêu phát triển

kinh tế tại các khu vực cảng biển nằm trong tổng thể nền kinh tế quốc gia, trong điều kiện hội nhập và mở rộng giao lưu quốc tế.

2.1.3.2 Nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam

a. QLNN về dịch vụ cảng biển trước hết là một hoạt động QLNN nói chung về kinh tế.

Dịch vụ cảng biển là một trong những dịch vụ thương mại, thuộc lĩnh vực kinh tế. Vì vậy, QLNN về dịch vụ cảng biển cũng bao gồm những nội dung của QLNN về kinh tế nói chung. Luận án tiến sĩ kinh tế (NSC Nguyễn Mạnh Hoàng, 2008) nghiên cứu nội dung QLNN về thương mại dịch vụ trên địa bàn tỉnh, thành phố bao gồm những nội dung cơ bản sau: Xây dựng và ban hành văn bản quy phạm pháp luật; Xây dựng quy hoạch, kế hoạch phát triển thương mại trên địa bàn tỉnh, thành phố; Thanh tra, kiểm tra giám sát việc thực hiện pháp luật, chủ trương, chính sách về thương mại trên địa bàn tỉnh, thành phố; Tổ chức công tác nghiên cứu khoa học về thương mại, đào tạo đội ngũ cán bộ công chức quản lý hoạt động thương mại trên địa bàn tỉnh, thành phố. Theo GS.TS Đặng Đình Đào, GS.TS. Hoàng Đức Thân (2012), QLNN về thương mại bao gồm những nội dung cơ bản sau: Tổ chức bộ máy QLNN về thương mại và đào tạo nguồn nhân lực cho công nghiệp hóa, hiện đại hóa thương mại; Xây dựng và ban hành hệ thống pháp luật, chính sách thương mại. Tạo môi trường và hành lang pháp lý cho các hoạt động thương mại; Định hướng phát triển ngành thương mại thông qua chiến lược, quy hoạch và kế hoạch phát triển thương mại; Kiểm tra, giám sát tình hình chấp hành pháp luật thương mại.

b. QLNN về dịch vụ cảng là một trong những nội dung của QLNN chuyên ngành Hàng hải.

Cảng biển là một trong những mắt xích quan trọng trong hệ thống vận tải của một quốc gia, và là một trong những yếu tố quan trọng cấu thành ngành Hàng hải. Vì vậy, QLNN về dịch vụ cảng biển cũng bao gồm những nội dung

cơ bản của QLNN nói chung, QLNN về kinh tế và QLNN trong lĩnh vực Hàng hải nói riêng. Theo Bộ Luật Hàng hải Việt Nam 2015 (Quốc hội, 2015) điều 9 Chương I), quy định nội dung QLNN về chuyên ngành hàng hải bao gồm: Xây dựng và ban hành, chỉ đạo thực hiện quy hoạch, kế hoạch, chiến lược, chính sách phát triển ngành hàng hải theo quy định của pháp luật; Tổ chức thực hiện văn bản quy phạm pháp luật; Đào tạo; Hợp tác quốc tế trong lĩnh vực hàng hải; Thanh tra, kiểm tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo và xử lý vi phạm trong hoạt động hàng hải theo quy định của Pháp luật.

Theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam (2015, Điều 10, chương I), tổ chức bộ máy QLNN về chuyên ngành hàng hải được quy định như sau: “Chính phủ thống nhất QLNN về hàng hải; Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện QLNN về hàng hải; Cơ quan QLNN chuyên ngành hàng hải trực thuộc Bộ Giao thông vận tải giúp Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải thực hiện QLNN về hàng hải theo quy định của pháp luật; Bộ, cơ quan ngang bộ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thực hiện QLNN về hàng hải; Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình thực hiện QLNN về hàng hải tại địa phương”.

Theo TS. Trịnh Thế Cường (2017), nội dung QLNN về cảng biển bao gồm: Xây dựng và ban hành văn bản pháp luật, Chỉ đạo thực hiện việc QLNN đối với cảng biển, Kiểm tra, thanh tra, giám sát, xử lý vi phạm trong QLNN đối với cảng biển, Hợp tác quốc tế về cảng biển, Cung cấp thông tin đáp ứng yêu cầu QLNN về cảng biển, Tổ chức đào tạo nhân lực và nghiên cứu khoa học.

QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển bao gồm những nội dung cơ bản như: Ban hành luật pháp, hướng dẫn các cơ quan QLNN triển khai công tác QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển; Định hướng về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển qua việc xây dựng và triển khai thực hiện chiến

lược, kế hoạch; Chỉ đạo việc thực hiện QLNN đối với sự phát triển dịch vụ logistics cảng biển phù hợp với tiến trình hội nhập quốc tế; Kiểm tra, thanh tra, giám sát quá trình QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển; Cung cấp thông tin đáp ứng yêu cầu QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển và Tổ chức công tác nghiên cứu khoa học và đào tạo Nhân lực. (TS. Nguyễn Quốc Tuấn, 2015).

c. Nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển

Qua việc nghiên cứu cơ sở lý luận từ các tài liệu, văn bản luật, các nghiên cứu trước cũng như việc phỏng vấn sâu các chuyên gia, các nhà khoa học thì QLNN về dịch vụ cảng biển bao gồm những nội dung chính sau:

- Tổ chức Bộ máy QLNN về dịch vụ cảng biển:

Theo Hiến pháp (2013), Bộ máy Nhà nước bao gồm các cơ quan chủ thể là các cơ quan quyền lực Nhà nước (gồm Quốc hội và Hội đồng Nhân dân các cấp), các cơ quan QLNN (gồm Chính phủ, các Bộ, cơ quan ngang bộ và các cơ quan khác thuộc Chính phủ, Ủy ban nhân dân các cấp), các cơ quan kiểm sát, các cơ quan xét xử. Bộ máy Nhà nước là sự phối hợp nhịp nhàng giữa các cơ quan để thực thi các chức năng của Nhà nước về quyền lập pháp, hành pháp và tư pháp.

Các công chức, cán bộ trong bộ máy QLNN là những người làm nhiệm vụ tại các công sở của Nhà nước, được hưởng lương và phụ cấp theo công việc được giao lấy từ ngân sách Nhà nước.

Bộ luật Hàng hải (2015, Điều 10), Tổ chức bộ máy QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam bao gồm: Quốc hội (ban hành các Luật, Bộ Luật), Chính phủ (thống nhất QLNN về hàng hải và ban hành các Nghị định, quyết định. Đồng thời Chính phủ phê duyệt các Quy hoạch, chiến lược phát triển...), Bộ GTVT (chịu trách nhiệm trước Chính Phủ về việc QLNN về hàng hải nói chung), Bộ Công thương, Bộ Tài chính và các Bộ khác (có trách nhiệm phối hợp cùng với Bộ GTVT trong việc ban hành các văn bản quy phạm pháp luật

liên quan đến dịch vụ cảng biển tại Việt Nam), Cục Hàng hải Việt Nam (chịu sự lãnh đạo trực tiếp của Bộ GTVT, là cơ quan trực tiếp liên quan đến QLNN về hàng hải trong phạm vi cả nước theo Quyết định số 26/2009/QĐ-TTg ngày 20 tháng 02 năm 2009 của Thủ tướng Chính Phủ), Các UBND, các Sở, Ban ngành của các tỉnh, thành phố (có trách nhiệm thực hiện tốt vai trò quản lý của mình theo quy định của các văn bản pháp luật liên quan đến dịch vụ cảng biển).

- *Xây dựng và ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan đến dịch vụ cảng biển*

Trên cơ sở các Luật, Bộ Luật, Nghị định và các Quyết định do Quốc hội, Thủ tướng Chính phủ ban hành liên quan đến việc xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật như *Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật (Quốc hội, 2015)*, *Nghị định 34/2016/NĐ-CP (Chính phủ, 2015)* ngày 14 tháng 5 năm 2016 của Chính Phủ, và *Thông tư số 21/2016/TT-BGTVT (Bộ GTVT, 2016)*, các Bộ, Cục như Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Tài chính, Cục Hàng hải Việt Nam... sẽ ban hành các Thông tư hướng dẫn thực hiện các Nghị định, Quyết định, các quy chế, văn bản triển khai một số điều trong các văn bản luật trên, ví dụ như Nghị định về Điều kiện kinh doanh dịch vụ cảng biển tại Việt Nam. Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố ban hành các Quyết định nhằm phối hợp cùng các cơ quan QLNN như các Bộ, Cục thực hiện tốt việc quản lý và điều tiết các loại hình dịch vụ cảng biển tại hệ thống cảng biển Việt Nam. Thông qua định hướng, chiến lược phát triển Kinh tế, xã hội, Chính Phủ, các Bộ, Cục chủ quản, Ủy ban Nhân dân các tỉnh, thành phố phê duyệt quy hoạch, chiến lược, định hướng, đề án phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam, cho từng nhóm và loại cảng; định hướng, chiến lược phát triển dịch vụ cảng biển Việt Nam sao cho phù hợp với xu thế quốc tế hóa và thương mại hóa đang diễn ra trên phạm vi toàn cầu.

- *Chỉ đạo thực hiện việc QLNN đối với dịch vụ cảng biển.*

Trên cơ sở các văn bản pháp luật, chính sách liên quan đến dịch vụ cảng biển được các cơ quan QLNN có thẩm quyền ban hành, các cơ quan chức năng đã chỉ đạo thực hiện và triển khai các văn bản luật và chính sách đó liên quan đến các lĩnh vực thuộc dịch vụ cảng biển.

Tiến trình hội nhập quốc tế đang diễn ra cả về chiều rộng và chiều sâu. Việt Nam trong những năm qua đã rất tích cực tham gia vào quá trình hội nhập quốc tế, đặc biệt lĩnh vực kinh tế và đặc biệt hơn nữa trong lĩnh vực dịch vụ. Theo lộ trình thực hiện các cam kết của các tổ chức và hiệp hội quốc tế liên quan đến dịch vụ cảng biển mà Việt Nam đã tham gia, chỉ đạo thực hiện việc QLNN về dịch vụ cảng biển đảm bảo việc thực hiện đúng lộ trình mà Việt Nam đã tham gia và cam kết.

- Kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN đối với dịch vụ cảng biển.

Căn cứ *Luật xử lý vi phạm hành chính*, ngày 20 tháng 6 năm 2012 của Quốc hội (2012), Nghị định số 142/2017/NĐ-CP của Chính Phủ (2017), các cơ quan thanh tra, giám sát thuộc bộ máy QLNN về dịch vụ cảng biển thực hiện nhiệm vụ thanh tra, kiểm tra, giám sát quá trình phát triển các loại hình dịch vụ. Nội dung thanh tra, giám sát sẽ là việc thực hiện các quy định của Nhà nước về lĩnh vực dịch vụ cảng biển. Qua quá trình thanh tra, giám sát những bất cập sẽ được kiến nghị lên các cơ quan Nhà nước có thẩm quyền xử đổi, bổ sung hoặc thay thế các văn bản pháp luật cũ. Đồng thời xử lý những vi phạm đối với QLNN về dịch vụ cảng biển.

2.1.3.3 Công cụ QLNN về dịch vụ cảng biển

Công cụ QLNN về kinh tế là tổng thể những phương tiện hữu hình và vô hình mà Nhà nước sử dụng để tác động lên mọi chủ thể kinh tế trong xã hội nhằm thực hiện mục tiêu quản lý kinh tế quốc dân . QLNN bao gồm các công cụ như pháp luật, chính sách, kế hoạch và các công cụ khác. (GS.TS Đỗ Hoàng Toàn, PGS.TS Mai Văn Bưu, 2005). QLNN về dịch vụ cảng biển bao

gồm các công cụ cụ thể sau: Các chính sách, pháp luật liên quan đến lĩnh vực hàng hải, cảng biển và dịch vụ cảng biển: Bộ luật, luật, Nghị định, thông tư và các quyết định....; Kế hoạch: Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, Chiến lược phát triển Kinh tế biển, Chiến lược phát triển Vận tải biển, Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam.

2.1.3.4 Phương pháp QLNN về dịch vụ cảng biển

Phương pháp QLNN về kinh tế là tổng thể các cách thức tác động có chủ đích và có thể có của Nhà nước lên hệ thống kinh tế quốc dân nhằm đạt được mục tiêu quản lý kinh tế-xã hội đặt ra. Các phương pháp QLNN về dịch vụ cảng biển bao gồm: Phương pháp hành chính, Phương pháp kinh tế, phương pháp vận động giáo dục. (GS.TS Đỗ Hoàng Toàn, PGS.TS Mai Văn Bưu, 2005).

2.1.4 Mô hình và các giả thiết nghiên cứu tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam

Qua việc nghiên cứu các tài liệu của các tác giả, các nhà nghiên cứu trước, các văn bản luật hiện hành về lĩnh vực QLNN, đồng thời thông qua việc lấy ý kiến, phỏng vấn sâu các giảng viên, các chuyên gia về lĩnh vực hàng hải đặc biệt về lĩnh vực cảng biển, qua khảo sát thực tế tại các DN cảng biển cho thấy, QLNN về dịch vụ cảng biển bao gồm các nội dung (yếu tố) chính và quan trọng sau: (1) Tổ chức Bộ máy QLNN, (2) Xây dựng và ban hành các chính sách, văn bản luật liên quan đến dịch vụ cảng biển, (3) Chỉ đạo thực hiện QLNN về dịch vụ cảng biển, (4) Kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển. Trong mỗi yếu tố trên lại bao gồm các yếu tố thành phần, chi tiết được NCS trình bày trong *Bảng 2.1*.

Qua nghiên cứu các tài liệu và các nghiên cứu trước, đồng thời NCS tiến hành khảo sát và phỏng vấn sâu các chuyên gia, các giảng viên của các trường đại học, các nhà quản lý tại các DN cảng, đa số các ý kiến đều cho rằng dịch vụ cảng biển tại các DN cảng biển có thể được đo bởi các yếu tố chính như:

Chất lượng dịch vụ, số lượng dịch vụ (số lượng dịch vụ được đo bởi 2 yếu tố là số lượng dịch vụ cơ bản, số lượng dịch vụ giá trị gia tăng).

Bảng 2.1 Tóm tắt các yếu tố (Nội dung) của QLNN tác động đến dịch vụ cảng

Yếu tố	Khía cạnh	Tài liệu tham khảo
Tổ chức Bộ máy	Cơ cấu tổ chức bộ máy QLNN	Hiến pháp (2013), Bộ luật Hàng hải (2015), GS.TS Đỗ Hoàng Toàn, PGS.TS Mai Văn Bru (2005), Th.S. Nguyễn Thị Kim Uyên (2011), TS. Thân Danh Phúc (2015), Trịnh Thế Cường (2017), Nguyễn Quốc Tuấn(2015)
	Nhân lực	Hiến pháp (2013), GS.TS Đỗ Hoàng Toàn, PGS.TS Mai Văn Bru (2005), Th.S. Nguyễn Thị Kim Uyên (2011), TS. Thân Danh Phúc (2015)
	Sự phân quyền giữa các cơ quan QLNN	Bộ luật Hàng hải (2015), GS.TS Đỗ Hoàng Toàn, PGS.TS Mai Văn Bru (2005), Th.S. Nguyễn Thị Kim Uyên (2011), TS. Thân Danh Phúc (2015), Trịnh Thế Cường (2017)
	Sự phối hợp giữa các cơ quan QLNN	Bộ luật Hàng hải (2015), GS.TS Đỗ Hoàng Toàn, PGS.TS Mai Văn Bru (2005), TS. Thân Danh Phúc (2015),Trịnh Thế Cường (2017), Nguyễn Quốc Tuấn(2015)
Xây dựng và ban hành các chính sách, văn bản luật liên quan đến dịch vụ cảng biển	Hệ thống văn bản luật, chính sách	Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật (2015), Bộ luật Hàng hải 2015, GS.TS Đỗ Hoàng Toàn, PGS.TS Mai Văn Bru (2005), Th.S. Nguyễn Thị Kim Uyên (2011), Trịnh Thế Cường (2017), Nguyễn Quốc Tuấn(2015), Trần Quang Huy (2017)
	Định hướng, chiến lược, kế hoạch	Bộ luật Hàng hải 2015, GS.TS Đỗ Hoàng Toàn, PGS.TS Mai Văn Bru (2005), Th.S. Nguyễn Thị Kim Uyên (2011), TS. Thân Danh Phúc (2015), Trịnh Thế Cường (2017), Nguyễn Quốc Tuấn(2015), Trần Quang Huy (2017)
	Quy hoạch và điều chỉnh quy hoạch	Bộ luật Hàng hải (2015), Trịnh Thế Cường (2017), Nguyễn Quốc Tuấn(2015)
	Quy trình xây dựng và ban	Luật Ban hành văn bản quy phạm

	hành các văn bản luật, chính sách	pháp luật (2015), GS.TS Đỗ Hoàng Toàn, PGS.TS Mai Văn Bru (2005), Th.S. Nguyễn Thị Kim Uyên (2011), Trịnh Thế Cường (2017), Nguyễn Quốc Tuấn (2015), Trần Quang Huy (2017)
	Sự tham gia trực tiếp của các DN cảng biển vào quá trình xây dựng văn bản luật, chính sách, quy hoạch...	Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật (2015), GS.TS Đỗ Hoàng Toàn, PGS.TS Mai Văn Bru (2005), Th.S. Nguyễn Thị Kim Uyên (2011), Trịnh Thế Cường (2017), Nguyễn Quốc Tuấn(2015)
Chỉ đạo thực hiện QLNN về dịch vụ cảng biển	Thông tin, tuyên truyền, phổ biến các chính sách, văn bản luật	Bộ luật Hàng hải (2015), GS.TS Đỗ Hoàng Toàn, PGS.TS Mai Văn Bru (2005), Th.S. Nguyễn Thị Kim Uyên (2011), TS. Thân Danh Phúc (2015), Trịnh Thế Cường (2017), Nguyễn Quốc Tuấn(2015)
	Hướng dẫn các DN cảng biển thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật, chính sách	Bộ luật Hàng hải (2015), GS.TS Đỗ Hoàng Toàn, PGS.TS Mai Văn Bru (2005), Th.S. Nguyễn Thị Kim Uyên (2011), TS. Thân Danh Phúc (2015), Trịnh Thế Cường (2017), Nguyễn Quốc Tuấn(2015)
	Hỗ trợ DN cảng biển: Đào tạo, tài chính, CSVC, kết nối các DN...	Bộ luật Hàng hải 2015, GS.TS Đỗ Hoàng Toàn, PGS.TS Mai Văn Bru (2005), TS. Thân Danh Phúc (2015), Trịnh Thế Cường (2017), Nguyễn Quốc Tuấn(2015)
Kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển	Quy trình thanh, kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm	Luật xử lý vi phạm hành chính (Quốc hội, 2012), Nghị định 142/NĐ-CP, Bộ luật Hàng hải (2015), GS.TS Đỗ Hoàng Toàn, PGS.TS Mai Văn Bru (2005), Th.S. Nguyễn Thị Kim Uyên (2011), TS. Thân Danh Phúc (2015), Trịnh Thế Cường (2017), Nguyễn Quốc Tuấn(2015)
	Kế hoạch thanh, kiểm tra	Luật xử lý vi phạm hành chính (Quốc hội, 2012), Nghị định 142/NĐ-CP, GS.TS Đỗ Hoàng Toàn, PGS.TS Mai Văn Bru (2005), Th.S. Nguyễn Thị Kim Uyên (2011), Trịnh Thế Cường (2017), Nguyễn Quốc Tuấn(2015)
	Nội dung kiểm tra, thanh tra	Luật xử lý vi phạm hành chính (Quốc hội, 2012), Nghị định 142/NĐ-CP, Bộ luật Hàng hải 2015,

		GS.TS Đỗ Hoàng Toàn, PGS.TS Mai Văn Bru (2005), Th.S. Nguyễn Thị Kim Uyên (2011), Trịnh Thế Cường (2017), Nguyễn Quốc Tuấn(2015)
	Chế tài xử lý vi phạm	Luật xử lý vi phạm hành chính (Quốc hội, 2012), Nghị định 142/NĐ-CP, Bộ luật Hàng hải 2015, GS.TS Đỗ Hoàng Toàn, PGS.TS Mai Văn Bru (2005), Th.S. Nguyễn Thị Kim Uyên (2011), Trịnh Thế Cường (2017), Nguyễn Quốc Tuấn(2015)
	Rà soát và đề xuất sửa đổi chính sách, văn bản quy phạm pháp luật	Luật xử lý vi phạm hành chính (Quốc hội, 2012), Nghị định 142/NĐ-CP, Bộ luật Hàng hải 2015, GS.TS Đỗ Hoàng Toàn, PGS.TS Mai Văn Bru (2005), Th.S. Nguyễn Thị Kim Uyên (2011), Trịnh Thế Cường (2017), Nguyễn Quốc Tuấn(2015)

Nguồn: NCS tổng hợp

2.1.4.1 Mô hình nghiên cứu đề xuất

Hiện nay, chưa có tác giả hoặc nhà nghiên cứu nào nghiên cứu mô hình tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển.

Trên cơ sở nghiên cứu các cơ sở lý thuyết của các tác giả như đã trình bày ở trên, thông qua bảng tổng hợp các yếu tố của QLNN tác động đến dịch vụ cảng biển, NCS đề xuất mô hình nghiên cứu lý thuyết nghiên cứu đồng thời 4 nhóm yếu tố của QLNN tác động đến dịch vụ cảng biển (giả sử các yếu tố của QLNN có tác động đến dịch vụ cảng biển), bao gồm:

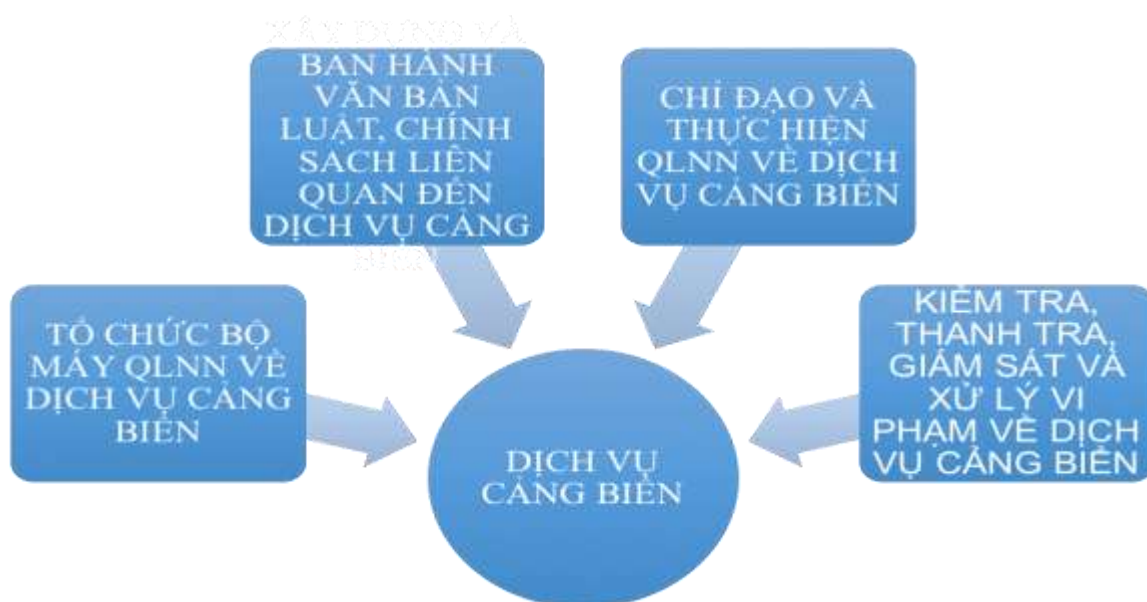
- Tổ chức Bộ máy QLNN về dịch vụ cảng biển: Cơ cấu tổ chức bộ máy QLNN, Nhân lực, Sự phân quyền giữa các cơ quan QLNN và sự phối hợp giữa các cơ quan QLNN.

- Xây dựng và ban hành các chính sách, văn bản luật liên quan đến dịch vụ cảng biển: Hệ thống văn bản luật và chính sách, định hướng chiến lược,

quy hoạch và điều chỉnh quy hoạch, quy trình xây dựng và ban hành các văn bản luật và chính sách, sự tham gia trực tiếp của các DN cảng biển vào quá trình xây dựng văn bản luật, chính sách, quy hoạch và kế hoạch phát triển

- Chỉ đạo thực hiện QLNN về dịch vụ cảng biển: Thông tin, tuyên truyền, phổ biến các chính sách và văn bản luật, hướng dẫn các DN cảng biển thực hiện các văn bản luật và chính sách, hỗ trợ các DN cảng biển trong đào tạo, tài chính, cơ sở vật chất và kết nối.

- Kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển: Nội dung kiểm tra, thanh tra; chế tài xử lý vi phạm; rà soát và đề xuất sửa đổi chính sách, văn bản quy phạm pháp luật.



Hình 2.1 Mô hình nghiên cứu tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển

Nguồn: NCS

Bảng 2.2 Các khái niệm trong mô hình

Nhân tố	Biến quan sát
Tổ chức bộ máy QLNN về dịch vụ cảng biển	Cơ cấu tổ chức bộ máy QLNN
	Nhân lực
	Sự phân quyền giữa các cơ quan QLNN
	Sự phối hợp giữa các cơ quan QLNN

Xây dựng và ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan đến dịch vụ cảng biển	Hệ thống chính sách, luật (Bộ luật Hàng hải Việt Nam, Luật đầu tư, Luật thương mại, Luật cạnh tranh, Luật môi trường, Luật Hải quan, ... và các Nghị định, Thông tư và các Quyết định... chi phối dịch vụ cảng biển
	Định hướng, chiến lược, kế hoạch phát triển ngành cảng biển và dịch vụ cảng biển
	Quy hoạch và điều chỉnh quy hoạch cảng biển
	Quy trình xây dựng và ban hành các văn bản luật, chính sách
	Sự tham gia trực tiếp của DN cảng biển vào quá trình xây dựng hệ thống chính sách, pháp luật
Chỉ đạo thực hiện QLNN về dịch vụ cảng biển	Thông tin, tuyên truyền, phổ biến các chính sách, văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến dịch vụ cảng biển
	Hướng dẫn các DN cảng biển thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật và chính sách liên đến dịch vụ cảng biển
	Hỗ trợ DN cảng biển trong lĩnh vực đào tạo, tài chính, kết nối DN cảng biển với nhau, CSVC...
Kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển	Quy trình thanh tra, kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm
	Kế hoạch thanh, kiểm tra
	Nội dung kiểm tra, thanh tra
	Chế tài xử lý vi phạm
	Rà soát và đề xuất sửa đổi chính sách, văn bản luật

Nguồn: NCS tổng hợp

2.1.4.2 Giả thiết nghiên cứu

Từ mô hình nghiên cứu đề xuất ở Hình 2.1, NCS tiến hành kiểm định 6 giả thiết liên quan:

Giả thiết 1 (H1). Tổ chức Bộ máy QLNN về dịch vụ cảng biển có mối quan hệ tương quan dương (cùng chiều với) dịch vụ cảng biển

Giả thiết 2 (H2): Xây dựng và ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan đến dịch vụ cảng biển có mối quan hệ tương quan dương (cùng chiều) với dịch vụ cảng biển.

Giả thiết 3 (H3): Sự chỉ đạo thực hiện QLNN về dịch vụ cảng biển có mối quan hệ tương quan dương (cùng chiều) với dịch vụ cảng biển.

Giả thiết 4 (H4): Hoạt động kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển có mối quan hệ tương quan dương (cùng chiều) với dịch vụ cảng biển.

Giả thiết 5 (H5): Các loại hình DN có sự khác biệt về QLNN đối với dịch vụ cảng biển.

Giả thiết 6 (H6): Các DN cảng biển ở các miền có sự khác biệt về QLNN đối với dịch vụ cảng biển.

2.2 Kinh nghiệm QLNN về dịch vụ cảng biển trên thế giới

2.2.1 Kinh nghiệm của Singapore

2.2.1.1 Giới thiệu chung

Cảng biển Singapore là một trong những cảng biển trung chuyển quốc tế sớm nhất thế giới, được kết nối với 600 cảng biển trên 120 quốc gia trên toàn thế giới.

Cảng Singapore là cảng trung chuyển container lớn nhất trên thế giới. Nằm ở phía nam của bán đảo Malaysia, cách 30 km về phía tây nam cảng Johor của Malaysia, với độ sâu rất lý tưởng hơn 16m. Cảng Singapore có thể kết nối với hơn 600 cảng của trên 123 quốc gia trên thế giới.



Hình 2.2 Sơ đồ vị trí cảng biển Singapore

Nguồn: Singaporeport.com

Với cơ sở vật chất kỹ thuật hiện có cùng với vị trí thuận lợi do thiên nhiên ưu đãi cảng Singapore xứng đáng là một trong những cảng container lớn nhất thế giới.

Cảng Singapore có nhiều bến cảng xếp dỡ nhiều loại hàng hóa khác nhau từ hàng rời, hàng container đến hàng lỏng như dầu thô, xăng dầu và khí ga hóa lỏng, hàng bách hóa. Cảng Singapore hiện có các bến Brani, Keppel, Tanjong Pagar, Pasir Panjang, Jurong và Sembawang. Các bến cảng này có thể dễ dàng đón và phục vụ các tàu hàng, xà lan, tàu vận tải, các tàu loại RO-RO (roll on, roll off), tàu sân bay và tàu container. Cảng Singapore có hệ thống máy móc trang thiết bị hiện đại và chuyên dụng để xếp dỡ các loại hàng hóa khác nhau đặc biệt là hàng container. Cảng được trang bị 204 cần trục trên các bến và một số lượng lớn cần cầu giàn. Những cần trục này có thể

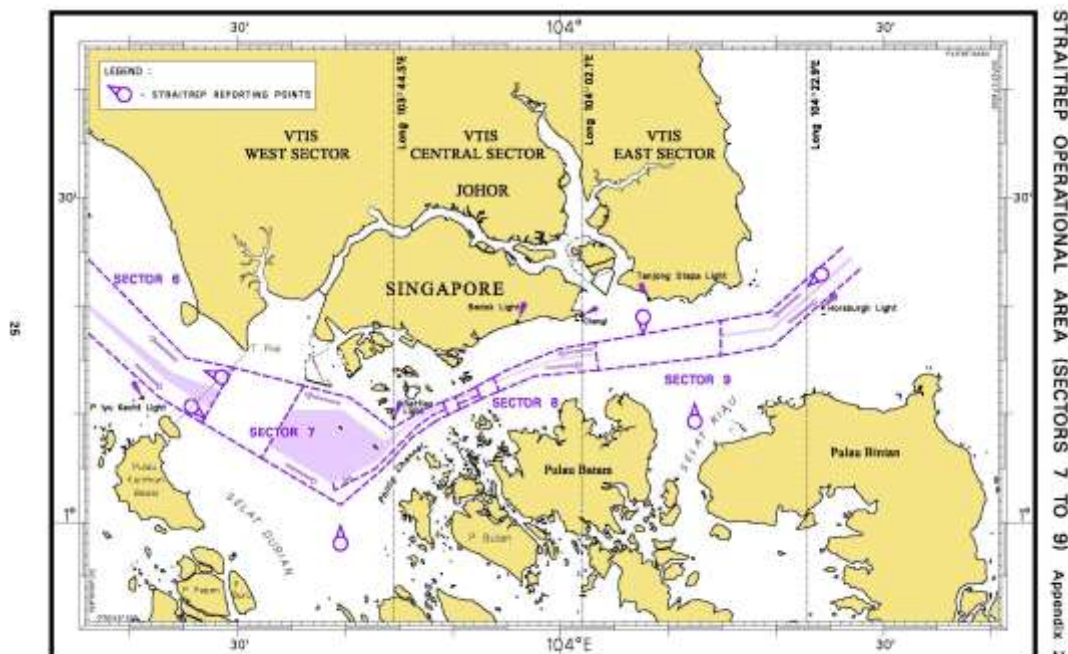
phục vụ các tàu lớn như các tàu lớp UASC A7. Mỗi Cụm điều hành có thể kiểm soát sáu cần cầu với sự trợ giúp của các cần cầu điều khiển từ xa. Hệ thống kho bãi được mở rộng để không những phục vụ việc lưu kho bãi mà còn phục vụ việc gom hàng và phân phối hàng hóa. Khoảng trên 80 % hàng hóa qua cảng đều chuyên tải và được vận chuyển qua các cảng khác trên thế giới. Hằng năm khoảng trên 30 triệu tấn hàng hóa qua cảng Singapore.

Việc khai thác và quản lý cảng rất hiệu quả nhờ việc áp dụng hệ thống công nghệ thông tin hiện đại. Việc ứng dụng hệ thống thông tin, các chương trình phần mềm đã làm cho việc giải phóng tàu diễn ra nhanh hơn, rút ngắn được thời gian tàu tại cảng, giảm chi phí cho chủ tàu. Bên cạnh đó việc tự động hóa, cơ giới hóa tại cảng rất cao. Hiện nay cảng có trên 7000 lao động tuy nhiên tại các bến cảng không thấy hầu như không thấy sự xuất hiện của con người. Hệ thống cầu giàn xếp dỡ container hoàn toàn tự động bằng việc điều khiển từ xa. Tại bãi các thiết bị xếp dỡ container có thể xếp cao 9 lớp.

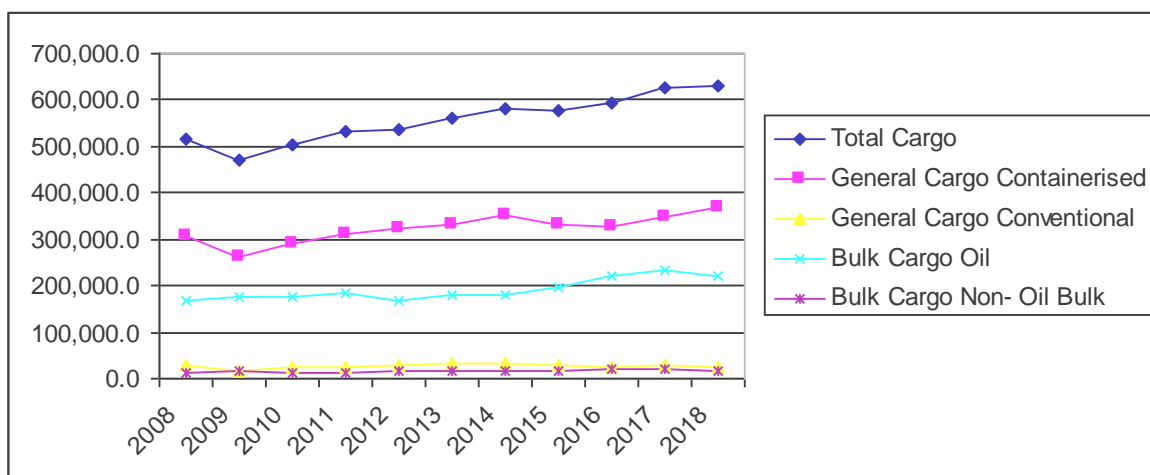
Vấn đề an toàn và an ninh cảng biển được chú trọng và đặt lên hàng đầu. Tất cả các xe tải ra vào cảng đều được kiểm soát tự động và được kiểm soát tại rất nhiều cổng cảng với nhiều làn khác nhau. Các xe tải đều được gắn một thiết bị đặc biệt phục vụ việc giám sát hành trình vận chuyển và tính phí. Các xe ra vào cảng chỉ mất 25 giây cho việc kiểm tra giám sát bằng hệ thống camera tự động tại cảng. Điều này đã tránh được sự ùn tắc không đáng có tại khu vực cổng cảng. Ngoài ra tại cảng còn diễn ra việc kiểm tra tự động tải trọng xe, nhận diện lái xe, số xe, thông tin trên container.

Cảng Singapore là một trong những cảng biển trong khu vực và trên thế giới đã đảm bảo được vấn đề an toàn giao thông trong cảng, hạn chế đến mức thấp nhất những tai nạn xảy ra trong quá trình khai thác cảng. Do đặc điểm luồng lạch hẹp và đại nên hiện nay cảng Singapore đang áp dụng hệ thống VTS (Vessel Traffic Service) tạm dịch là hệ thống giao thông tiên tiến dành cho tàu biển nhằm đảm bảo vấn đề an toàn và hiệu quả cho việc hành hải tàu

trong vùng biển của cảng Singapore. Tất cả các tàu biển ra vào vùng biển của cảng Singapore đều được ghi lại trên hệ thống STRAITREP và được truyền tới hệ thống thông tin giao thông liên quan đến tàu biển VTIS và được khai thác bởi MPA (Maritime and Port Authority of Singapore) – Chính quyền cảng Singapore. Hệ thống STRAITREP là hệ thống bao gồm những yêu cầu, báo cáo về tàu, thông tin radio.... Danh mục các tàu yêu cầu phải khai báo trên hệ thống, gồm tàu có trọng tải từ 300 GT (Gross tonnage) trở lên, tàu có chiều dài từ 50 m trở lên, tàu kéo hoặc đẩy có trọng tải và chiều dài tổng cộng trên 300 GT và 50, trở lên, tàu vận chuyển hàng nguy hiểm, các loại tàu khách bắt được sóng VHF, các loại tàu khác bắt được sóng VHF được sử dụng tuyến giao thông thích hợp hoặc vùng nước riêng trong trường hợp khẩn cấp nhằm tránh sự nguy hiểm. Vùng hoạt động của STRAITREP bao gồm hệ thống tuyến đường từ eo biển Malacca và Singapore, giữa kinh độ 100°40'E and 104°23'E. Hệ thống này được chia ra làm 9 khu vực được trang bị hệ thống thông tin liên lạc VHF được kết nối với cảng. (Hình 2.3)



Hình 2.3 Sơ đồ vùng hoạt động của STRATREP
 Nguồn: Singaporeport.com

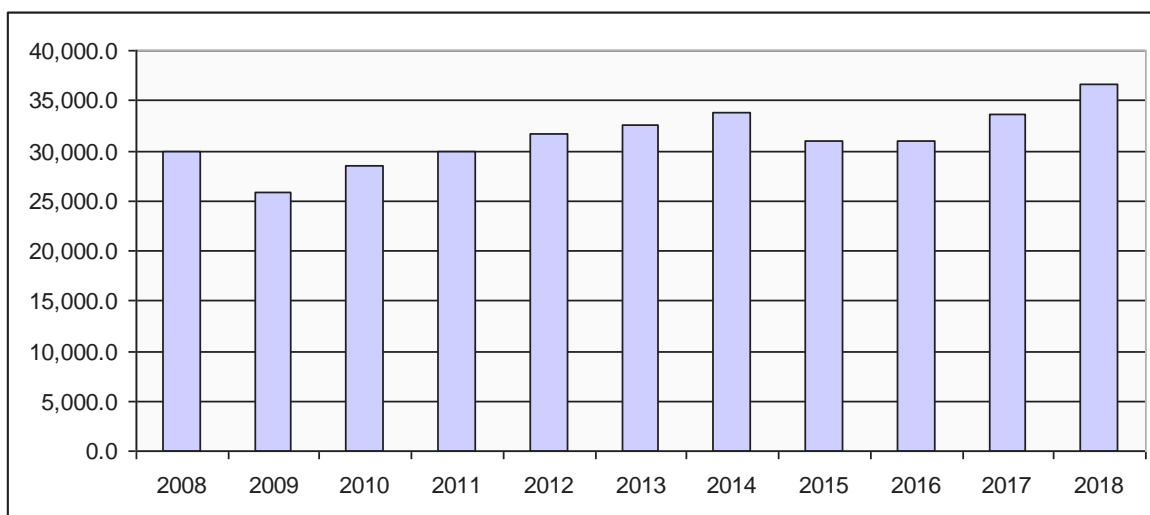


Hình 2.4 Khối lượng hàng hóa thông qua cảng Singapore (2008-2018)
(1000 T)

Nguồn: NCS tổng hợp từ MPA

Cảng Singapore liên tục là cảng đứng đầu thế giới về khối lượng hàng thông qua cảng. Trong khoảng thời gian 10 năm từ 2008 đến 2018, khối lượng hàng hóa tăng khoảng $100 \cdot 10^6$ T từ hơn $500 \cdot 10^6$ T lên hơn $600 \cdot 10^6$ T. (Hình 2.4). Trong đó loại hàng tăng trưởng mạnh nhất là container, khoảng $100 \cdot 10^6$ T, tương ứng gần 10^6 TEU. (Hình 2.5)

Hàng container



Hình 2.5 Khối lượng hàng container qua cảng từ 2008 – 2018 (Đơn vị 1000 TEU)

Nguồn: NCS tổng hợp từ MPA

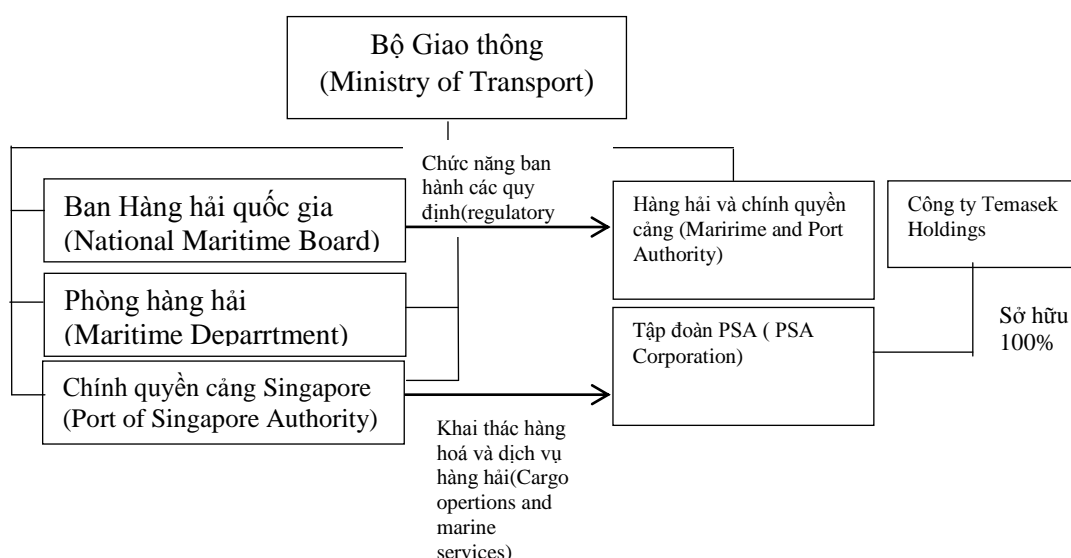
2.2.1.2 QLNN về dịch vụ cảng biển

a. Các loại hình dịch vụ cảng

Nhìn chung cảng biển Singapore có khả năng cung cấp ngoài dịch vụ cơ bản còn có thể cung cấp các dịch vụ giá trị gia tăng cao cho khách hàng. Vì cảng Singapore đóng vai trò là Hub port hoặc transshipment port (Cảng trung chuyển) nên dịch vụ chính chủ yếu tại cảng liên quan đến hoạt động transshipment (tức là dịch vụ trung chuyển hàng hóa từ tàu này sang tàu khác tại cảng). Hiện nay, cảng Singapore đang cung cấp các loại hình dịch vụ đối với tàu như lai dắt, kéo đẩy, hoa tiêu, cứu hộ, sửa chữa, đại lý tàu biển, môi giới, cung ứng và dịch vụ đối với hàng như xếp dỡ và bảo quản hàng hóa, và các loại hình dịch vụ giá trị gia tăng khác đối với hàng container.

b. QLNN về dịch vụ cảng

Từ sau năm 1997, Cảng Singapore từ mô hình Quản lý cảng dịch vụ công (Public Service Port) đã chuyển sang mô hình Quản lý Chủ cảng (LandLord Port). Theo đó việc đầu tư xây dựng cơ sở vật chất kỹ thuật ban đầu của cảng là do cơ quan quản lý cảng chịu trách nhiệm và sở hữu. Việc khai thác cảng hay việc cung cấp các dịch vụ tại cảng biển là do DN tư nhân đảm nhiệm thông qua việc thuê lại cảng biển.



Hình 2.6 Sơ đồ cơ cấu tổ chức bộ máy QLNN về cảng biển tại Singapore
Nguồn: Kenvin Cullinane, Wei Yim Yap and Jasmine S. L. Lam (2006)

Hiện nay cảng biển ở Singapore chịu sự quản lý và khai thác của 2 tổ chức: Chính quyền cảng và Hàng hải Singapore gọi tắt là MPA (Maritime and Port Authority of Singapore) và Công ty khai thác cảng Singapore (PSA). (Hình 2.6). Chính quyền cảng và Hàng hải Singapore được thành lập vào ngày 2 tháng 2 năm 1996 với sứ mệnh là phát triển Singapore trở thành cảng trung chuyển và là trung tâm hàng hải quốc tế lớn trên toàn cầu. MPA đóng vai trò như một Cảng vụ, một đại diện quốc gia về Hàng hải, một nhà lập kế hoạch và ban hành các quy định về cảng biển. MPA cùng với các cơ quan hữu quan khác có nhiệm vụ đảm bảo an toàn, an ninh và bảo vệ môi trường tại vùng nước cảng biển, đảm bảo hoạt động khai thác cảng và sự phát triển của cảng, mở rộng các loại hình dịch vụ hàng hải Cảng Singapore bao gồm các trang thiết bị và các bến cảng để thực hiện việc xếp dỡ nhiều loại hàng hóa như hàng container, hàng lỏng, hàng bách hóa khác và hàng rời.... MPA là cơ quan chịu trách nhiệm đối với toàn bộ sự phát triển và tăng trưởng của cảng Singapore, bao gồm toàn bộ các nhà khai thác cảng như Công ty PSA và công ty cảng Jurong. Công ty PSA khai thác tổng cộng 57 cầu cảng tại các bến container như Tanjong Pagar, Keppel, Brani và Pasir Panjang.

Trước năm 1997, cảng Singapore viết tắt là PSA là chính quyền cảng công do Chính phủ Singapore quản lý. PSA sở hữu cơ sở hạ tầng tại cảng biển, quản lý và giám sát hoạt động khai thác cảng. Nhằm nâng cao khả năng cạnh tranh cho cảng biển, Singapore quyết định thương mại hóa cảng biển. Đây là một trong những chiến lược cải tổ quản lý cảng biển quan trọng, giúp cảng biển nâng cao được khả năng cạnh tranh của mình. Đồng thời nâng cao hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh tại cảng biển. Từ một cảng với mô hình quản lý dịch vụ công, Chính quyền cảng Singapore đã chuyển sang mô hình Công ty hóa PSA. Công ty Temasek Holdings ra đời sở hữu 100% cổ phần của cảng PSA. Công ty này đã và đang khai thác các bến container chính tại cảng Singapore.

Văn bản luật liên quan đến dịch vụ cảng biển

MPA là cơ quan chính liên quan đến quy định tại cảng Singapore. Cho đến năm 1996, việc khai thác cảng và các quy định tại cảng được thực hiện bởi 3 tổ chức khác nhau. Tháng 2 năm 1996, Đạo luật MPA Act (1996) trở thành Luật. MPA là sự kết hợp của 3 tổ chức khác nhau. (Hình 2.6). Trước đây, chức năng của chính quyền cảng Singapore (PSA) vừa liên quan đến quản lý hàng hải vừa liên quan đến các hoạt động thương mại tại cảng. Tuy nhiên hiện nay, các hoạt động thương tại cảng được thực hiện bởi tập đoàn PSA, chủ sở hữu hoàn toàn của công ty Temasek Holdings, đây là công ty của chính phủ đầu tư. MPA với tư cách là chính quyền cảng, quản lý và điều hành cảng thông qua các quy định quan trọng về cảng biển, dịch vụ hàng hải và các cơ sở hạ tầng tại cảng. Tuy nhiên MPA không can thiệp vào hoạt động kinh doanh của cảng.

2.2.2 Kinh nghiệm của Nhật

Nhật Bản là một quốc gia có đường bờ biển rất dài. Gần 42% dân số của Nhật Bản sống tập trung tại các vùng hải cảng. Ngành công nghiệp cảng biển đóng góp 99% thu nhập từ trao đổi mậu dịch với nước ngoài và 42% thu nhập buôn bán trong nước.

2.2.2.1 Giới thiệu về hệ thống cảng biển Nhật Bản

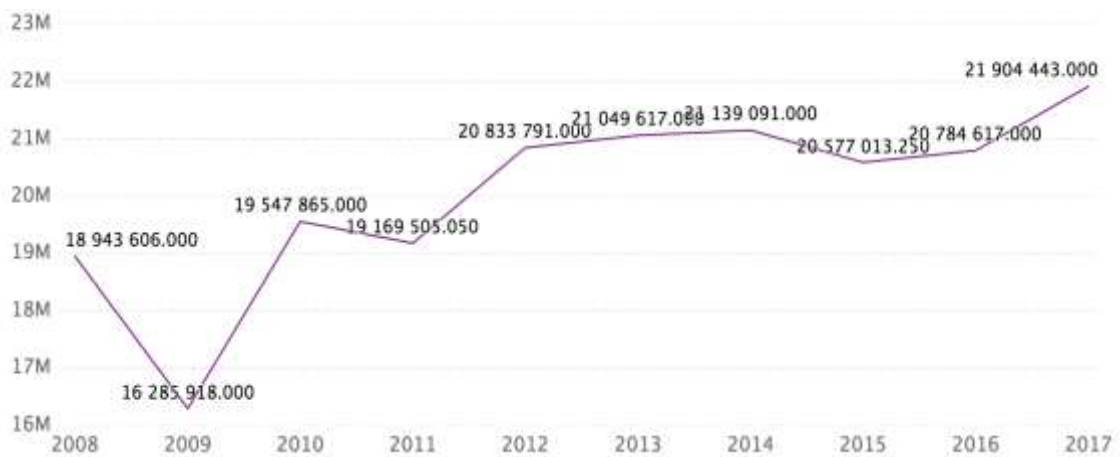
Tính đến tháng 4 năm 2017, hệ thống cảng biển của Nhật gồm khoảng 994 cảng trong đó có 128 cảng chính (23 cảng phục vụ như cảng quốc tế) và số còn lại là cảng địa phương. 5 cảng container lớn nhất Nhật Bản bao gồm Yokkaichi, Yokohama, Nagoya, Kobe và Osaka. 23 cảng chính được quản lý bởi Bộ Đất đai, cơ sở hạ tầng, Vận tải và du lịch gồm: Chiba, Fushiki, Toyama, Himeji, Hiroshima, Kawasaki, Kitakyūshū, Kobe, Kudamatsu, Muro ran, Nagoya, Niigata, Osaka, Sakai/Senpoku, Sendai/Shiogama, Shimizu, Shimonoseki, Tokyo, Tomakomai, Wakayama, Yokkaichi, và Yokohama. (Hình 2.7).



Hình 2.7 Sơ đồ các cảng biển chính của Nhật Bản
 Nguồn : https://www.japanautopages.com/useful_resources/ports.php

Lượng hàng hóa thông qua cảng biển Nhật Bản

Lượng hàng container qua cảng biển Nhật bản trong khoảng thời gian từ 2008 đến năm 2017 tăng trưởng mạnh, từ gần 19 triệu TEU lên gần 23 triệu TEU, tăng gần 4 triệu TEU. (Hình 2.8)



Hình 2.8 Lượng hàng container qua cảng Nhật Bản (2008 -2017) (TEU)
 Nguồn : www.ceicdata.com

2.2.2.2 QLNN về dịch vụ cảng biển

a. Dịch vụ cảng biển

Các cảng tại Nhật bản hiện nay đang cung cấp các loại hình dịch vụ giống như các cảng biển khác trên thế giới đối với tàu và hàng. 5 cảng container lớn tại Nhật có thể cung cấp đầy đủ các dịch vụ đối với hàng container như xếp dỡ, bảo quản, bao gói, phân phối và gom hàng, giao nhận hàng hóa tại công cảng và đặc biệt nó cung cấp các loại hình dịch vụ giống như một cảng trung chuyển quốc tế.

b. QLNN về dịch vụ cảng biển

Trước thế chiến thứ 2, tại Nhật chưa có luật hoặc khung pháp lý liên quan đến quản lý cảng biển (Shinban Nihon Kowanshi, 2007). Các cảng biển lớn như Yokohama, Kobe và Moji được sở hữu và quản lý bởi chính phủ Nhật Bản. Trong khi đó các cảng biển như Tokyo, Osaka và Nagoya được quản lý và sở hữu bởi chính quyền địa phương. Sau thế chiến thứ 2 tại Nhật mới có một khung pháp lý quy định về quản lý cảng biển. (Satoshi Inoue, 2018). Hiện nay trong khi đa số các chính quyền cảng trên thế giới có xu hướng chia sẻ hoặc hợp tác với nhau trong lĩnh vực quản lý cảng (Brooks & Cullinane, 2007) thì tại Nhật đa số các cảng biển lớn được quản lý bởi chính quyền địa phương. (Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, 2013). Một số cảng biển lớn ở vịnh Tokyo hoặc Osaka do chính quyền trung ương và địa phương quản lý. Các cảng biển khác đều do chính quyền địa phương quản lý. (Bảng 2.3).

Đặc điểm cơ sở vật chất của cảng tùy theo từng hình thức sở hữu của cảng. Hiện nay ở Nhật, Nhà nước sở hữu cơ sở vật chất tại cảng là phổ biến. Tuy nhiên Nhà nước hoặc cơ quan quản lý cảng có xu hướng hỗ trợ các Công ty liên doanh khai thác bến cảng bằng việc cho vay không lãi suất các khoản đầu tư vào cơ sở hạ tầng. Do đó kế hoạch này có thể làm giảm phí thuê cầu bến tại các cảng biển.

Bảng 2.3 Cảng biển và cơ quan quản lý cảng tại Nhật Bản

Khu vực	Cảng	Cơ quan quản lý (Chính quyền cảng)
Vịnh Tokyo (Keihin)	Tokyo	Chính quyền thành phố Tokyo, Chính phủ
	Yokohama	Thành phố Yokohama
	Kawasaki	Thành phố Kawasaki
	Chiba	Thủ phủ Chiba
Vịnh Ise	Nagoya	Chính quyền cảng Nagoya
	Yokkaichi	Chính quyền cảng Yokkaichi
	Mikawa	Thủ phủ Aichi
	Kinuura	Thủ phủ Aichi
	Tsu-Matsuzaka	Thủ phủ Mie
Vịnh Osaka (Hanshin)	Osaka	Thành phố Osaka
	Kobe City of Kobe	Thành phố Kobe
	Sakai-Senboku	Thủ phủ Osaka Chính phủ
	Amagasaki-Nishinomiya Ashiya	Hyogo Prefecture
Northern Kyushu	Kitakyushu	Thành phố Kitakyushu
	Hakata	Thành phố Fukuoka

Nguồn: Masato Shinoharaa, Takehiko Saika (2018)

Hơn nữa các Công ty quản lý cảng còn thiết lập các chính sách lập kế hoạch bằng việc khuyến khích phát triển về cơ sở hạ tầng tại cảng biển. Chính sách này thường có vòng đời là 5 năm.

Theo Luật Cảng và Bến cảng tại Nhật, Công ty quản lý cảng ngoài chức năng chính là lập kế hoạch phát triển và quy định về hạn chế sử dụng cơ sở hạ tầng tại vùng nước và vùng đất cảng biển, cho thuê và quản lý cơ sở hạ tầng, quản lý vấn đề phòng ngừa ô nhiễm môi trường, thống kê hoạt động tại cảng và bến cảng, marketing cảng biển. Công ty quản lý cảng còn là cơ quan lập hoặc ban hành các điều kiện cung cấp dịch vụ cảng biển. Các công ty liên doanh khai thác cảng cung cấp các dịch vụ chính tại cảng biển. Đây là một điểm khác biệt lớn nhất hiện nay so với hệ thống cảng biển tại Việt Nam. Điều đáng chú ý là hiện nay các cảng lớn ở Nhật đều đã chuyển sang mô hình Công ty cổ phần.

c. Các văn bản luật liên quan đến dịch vụ cảng biển

Bảng 2.4 Các văn bản luật liên quan đến dịch vụ cảng biển tại Nhật Bản

Năm ban hành	Tên văn bản luật	Nội dung
1950	Luật Cảng và Bến Cảng	Cung cấp những quy định liên quan đến Lập kế hoạch , xây dựng, quản lý và khai thác cảng biển
1953	Luật xây dựng cảng biển	Cung cấp quy định về lập kế hoạch phát triển và xây dựng cảng biển
1959	Luật về phương pháp đánh giá sự phát triển của một số cảng biển	Cung cấp quy định về lập kế hoạch và xây dựng những cảng quan trọng.
1961	Luật về phương pháp đánh giá khẩn cấp liên quan đến sự phát triển cảng biển	Luật này cũng cung cấp các quy định liên quan đến việc lập kế hoạch và xây dựng cảng biển
1999	Luật về khởi xướng tài chính tư	Cung cấp những quy định liên quan đến việc khuyến khích khu vực kinh tế tư nhân tham gia vào việc xây dựng cơ sở hạ tầng tại cảng biển.

Nguồn : NCS tổng hợp

Sau thế chiến thứ 2 năm 1950, Nhật Bản đã ban hành luật liên quan đến Cảng và Bến cảng. Đây là một văn bản Luật quy định đến việc lập kế hoạch, xây dựng, quản lý và khai thác hệ thống cảng biển ở Nhật Bản. Cho đến nay văn bản Luật này vẫn còn được áp dụng và vào năm 2000, nó đã được sửa đổi nhằm nâng cao tính cạnh tranh cho cảng biển và đưa ra những chính sách liên quan đến vấn đề bảo vệ môi trường.

Ở Nhật Bản, việc quản lý và duy tu hệ thống cảng và bến cảng được quy định trong Luật về Cảng và Bến cảng và các Luật khác đã nêu ở bảng trên. Ngoài ra các hoạt động khác tại hệ thống cảng biển và bến cảng được quy định tại các Luật khác ở Nhật như Đạo luật kiểm soát vấn đề nhập cư (Bộ Pháp lý), Luật kiểm dịch (Bộ Sức khỏe, Lao động và Phúc lợi xã hội), Luật Kiểm dịch thực vật, Luật phòng ngừa bệnh truyền nhiễm, Luật Hải quan, Luật

kiểm soát ngoại thương và tỷ giá hối đoái, Luật về phòng ngừa ô nhiễm và bảo vệ môi trường.

2.2.3 Kinh nghiệm của Trung Quốc

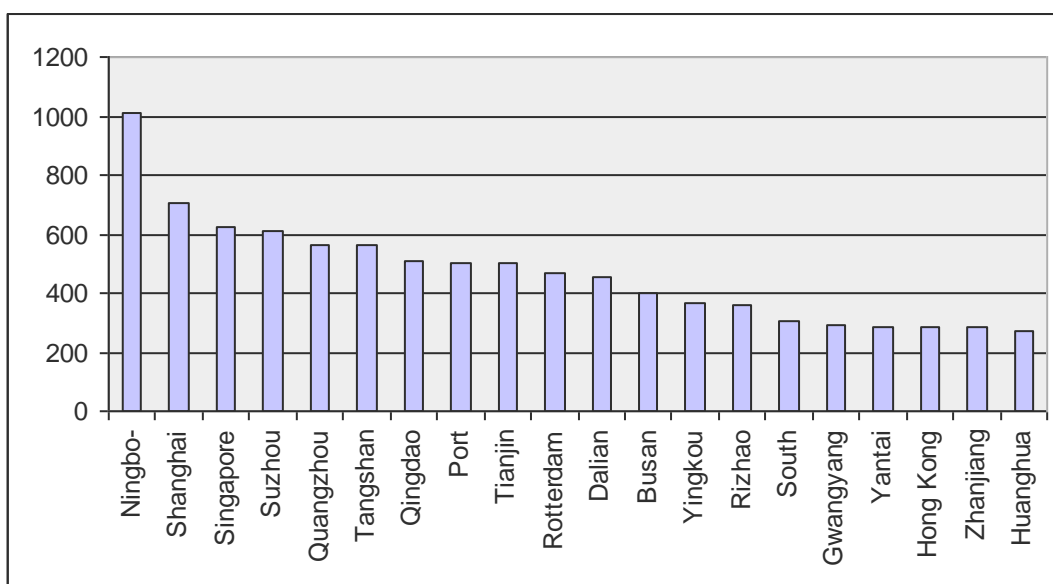
2.2.3.1 Hệ thống cảng biển tại Trung quốc



Hình 2.9 Sơ đồ các cảng chính tại Trung quốc

Nguồn: Meng Xu, Anthony T. H. Chin (2012)

Cảng biển đóng vai trò quan trọng đối với sự phát triển kinh tế của Trung quốc. Chính vì vậy, Trung quốc luôn có những công cụ QLNN kịp thời và hiệu quả đối với lĩnh vực kinh doanh cảng biển. Hệ thống cảng biển ngày nay bao gồm 172 cảng biển chính, so sánh với Hà Lan là 24, Mỹ là 532, Brazil 81 và Ấn Độ là 76 cảng. Những cảng lớn của Trung quốc tập trung tại 3 khu vực kinh tế ven biển chính là khu vực Châu thổ sông Yangtze gồm cảng Thượng Hải, Ningbo – Zhaoshan, khu vực Châu thổ sông Pearl gồm cảng Hongkong, Quảng Châu và Shenzhen và khu vực cuối cùng là Sông Yellow và Biển Bohai gồm cảng Tianjin, Qingdao và cảng Dalian. (Hình 2.9). Năm 2017, trong số 20 cảng lớn nhất thế giới, số cảng Trung quốc đã chiếm đa số (UNCTAD, 2018). (Hình 2.10).



Hình 2.10 Danh sách 20 cảng biển lớn nhất thế giới năm 2017
 Nguồn: UNCTAD (2018)

2.2.3.2 QLNN về dịch vụ cảng biển

a. Dịch vụ cảng biển tại Trung quốc

Cảng biển Trung Quốc hiện nay đang thực hiện cung cấp những dịch vụ mang tính vận tải và không mang tính vận tải trong mạng lưới Logistics.

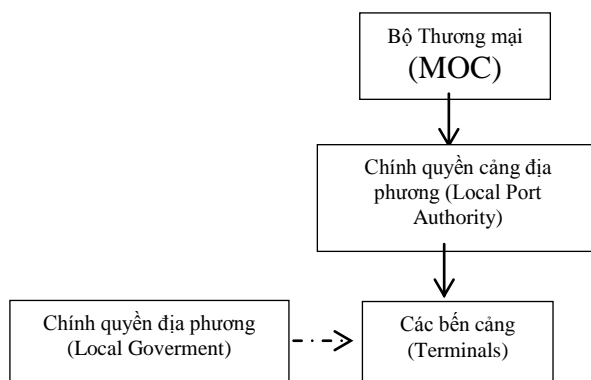
Những dịch vụ mang tính vận tải mà hệ thống cảng biển Trung quốc cung cấp bao gồm: Vận chuyển hàng hóa đi và đến cảng từ Miền Hậu phương cảng. Những dịch không mang tính vận tải bao gồm các dịch vụ được cung cấp tại cảng biển như các dịch vụ đối với tàu và đối với hàng.

Hệ thống cảng biển Trung quốc ngày nay số lượng cảng trung chuyển quốc tế nhiều về số lượng. Vì vậy, cảng Trung quốc không những thực hiện việc cung cấp những loại hình dịch vụ cơ bản đáp ứng chức năng cơ bản của một cảng biển, mà còn cung cấp những loại hình dịch vụ có giá trị gia tăng khác. Chính vì vậy, cảng biển Trung quốc ngày nay thực hiện thêm những năng thương mại, công nghiệp và trở thành một cảng trung chuyển quốc tế, và là một trung tâm Logistics.

b. QLNN về dịch vụ cảng biển của Trung quốc

QLNN về dịch vụ cảng biển nói riêng và cảng biển nói chung tại Trung quốc được chia làm 3 giai đoạn chính kể từ sau 1949 đến nay. Đặc biệt sự kết hợp quản lý cảng giữa Bộ Truyền thông (đại diện cho chính phủ) với chính quyền cảng địa phương.

- *Giai đoạn từ 1949 – 1984*: Sau khi thành lập nước Cộng hòa nhân dân Trung hoa 1949, chế độ chính trị và hình thức quản lý theo nước Liên Xô cũ. Trong giai đoạn này, chính phủ Trung quốc áp dụng mô hình nền kinh tế kế hoạch hóa tập trung cho đất nước. Bộ Truyền thông, thay mặt chính phủ thực hiện việc quản lý và sở hữu toàn bộ các cảng biển lớn, các cảng biển nhỏ thuộc sự quản lý của chính quyền hoặc ban ngành địa phương. (Hình 2.11). Giai đoạn này, hệ thống cảng biển Trung quốc tập trung vào việc nâng cao khối lượng hàng hóa thông qua cảng và điều chỉnh chức năng cảng biển. Với sự cải thiện và mở rộng mối quan hệ với các nước khác trên thế giới từ chính phủ làm cho ngoại thương của đất nước phát triển, năng lực cảng biển, sự trậm trễ của người gửi hàng và hàng hóa làm cho hệ thống cảng biển ngày càng khó khăn hơn. Mặt khác, lợi nhuận hay tổn thất từ hệ thống cảng biển đều do sự đóng góp hay tác động từ chính phủ đối với hệ thống cảng biển. Chính quyền địa phương và chính quyền cảng không quan tâm đến việc nâng cao hiệu quả hoạt động khai thác cảng. Hơn nữa, chính phủ ngày càng không thể đủ điều kiện về tài chính trong vấn đề đầu tư cảng biển, đào tạo và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực tại cảng biển.



- Cơ quan chịu trách nhiệm chính
- Đường biểu diễn sự lãnh đạo và kiểm soát trực tiếp
- - - - -> Đường biểu diễn sự ảnh hưởng

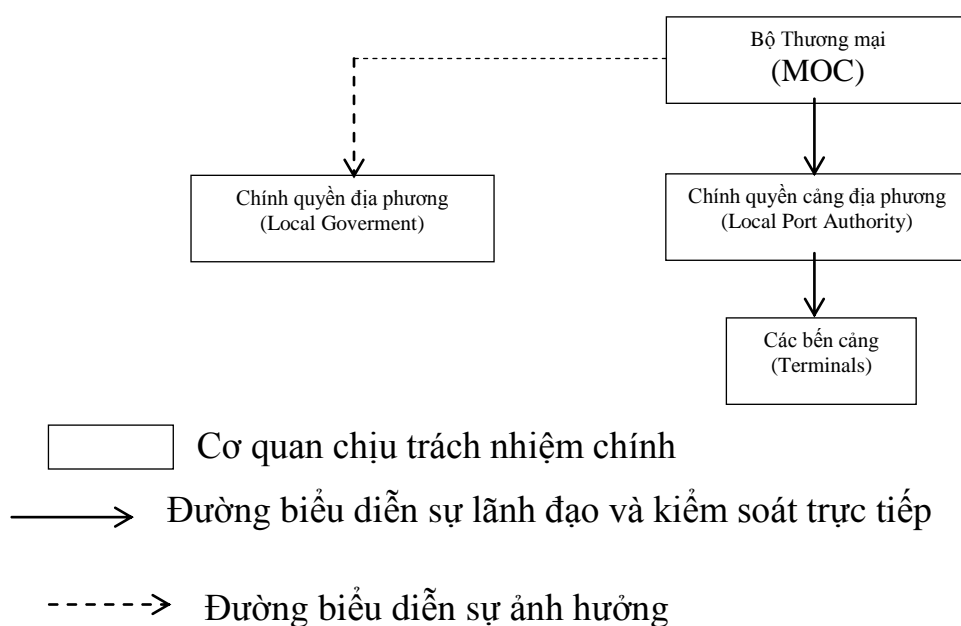
*Hình 2.11. Mô hình QLNN về cảng biển Trung quốc giai đoạn 1949 - 1984
 Nguồn: Meng Xu, Anthony T. H. Chin (2012)*

- *Giai đoạn 1985 – 2001*: Các cảng biển lớn được quản lý bởi cả chính quyền trung ương và địa phương, trừ cảng Qinhuangdao là cảng duy nhất được quản lý trực tiếp bởi chính quyền trung ương. Có 37 cảng biển và cảng sông được quản lý bởi chính quyền địa phương. (Hình 2.12). Điều này khác với giai đoạn 1949 đến 1984 khi mà hầu như các cảng biển lớn đều do Nhà nước sở hữu và quản lý. Nhiều chiến lược phát triển cảng biển đã được đề ra như chiến lược lần thứ 6 (1981 -1985), chiến lược lần thứ 7 (1986 -1990), lần thứ 8 (1991 -1995), lần thứ 9 (1996 – 2000). Việc đầu tư vào cơ sở hạ tầng cảng biển là một trong những nội dung chính trong các chiến lược phát triển cảng biển. Số lượng bến cảng tăng nhanh trong giai đoạn này.

Với sự phát triển mạnh mẽ của cảng biển, vấn đề QLNN về cảng biển gặp rất nhiều khó khăn. Thứ nhất, chính quyền cảng địa phương chịu sự quản lý của 2 cơ quan là chính quyền địa phương và Bộ Truyền thông. Ban quản lý của chính quyền cảng được chỉ định bởi chính quyền địa phương và vấn đề lập kế hoạch, đầu tư và tài chính cảng được quyết định bởi Bộ Truyền thông. Điều này dẫn đến sự chồng chéo trong quản lý. Thứ hai, chính quyền cảng địa phương vừa là người đề ra các quy định về chính sách và vừa là DN nhà nước. Với sự phối hợp trong QLNN về cảng biển này thì chính quyền địa phương coi chính quyền cảng là DN nhà nước và sẽ khai thác cảng biển theo cơ chế thị trường. Tuy nhiên việc sở hữu cảng không rõ ràng. Trong khi đó chính quyền địa phương có chức năng quản lý về mặt tài chính và các vấn đề phát triển cảng biển quan trọng khác. Do vậy, chính sách của chính quyền cảng kết

hợp đặc điểm của người ban hành chính sách với sự phù hợp với cơ chế thị trường sẽ là khó khăn cho vấn đề QLNN về cảng biển.

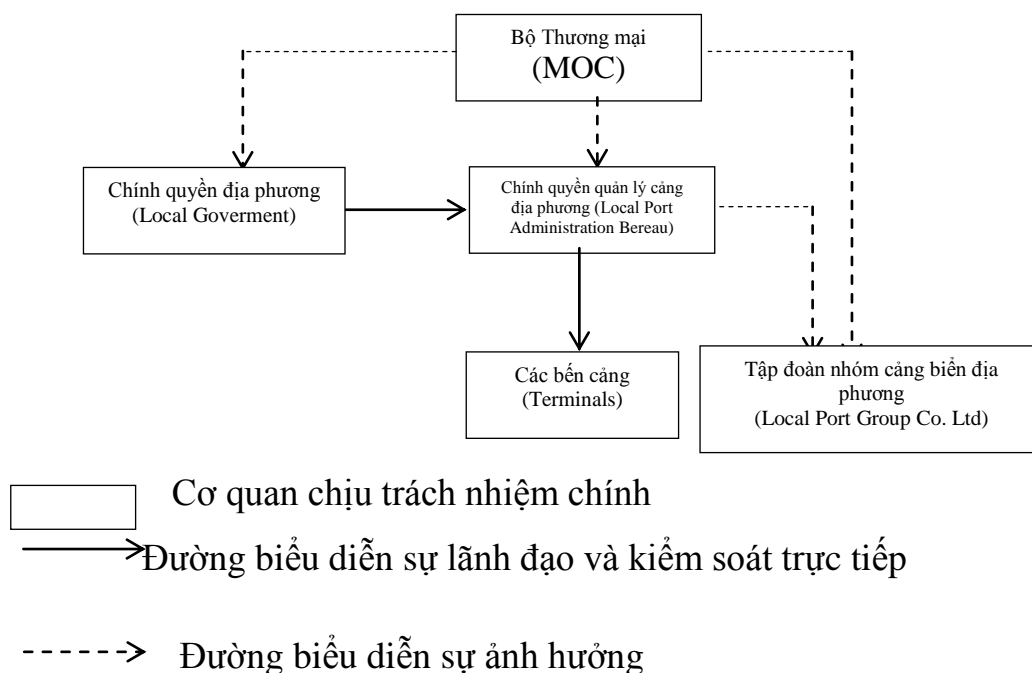
Trong thời kỳ này, nguồn vốn để đầu tư phát triển cảng biển được huy động từ chính phủ và chính quyền địa phương. Đặc biệt là với quan điểm của chính phủ Trung quốc đối với đầu tư nước ngoài đã thay đổi nên ngày càng nhiều nhà đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực cảng biển.



Hình 2.12 Mô hình QLNN về cảng biển Trung quốc giai đoạn 1985 - 2001
 Nguồn: Meng Xu, Anthony T. H. Chin (2012)

- Giai đoạn các cảng biển được quản lý bởi Cục quản lý cảng địa phương từ 2002 – nay. Đây là giai đoạn có nhiều dấu mốc quan trọng đối với vấn đề quản lý cảng biển tại Trung quốc như việc tham gia vào tổ chức thương mại thế giới vào ngày 10 tháng 11 năm 2001 và việc ra đời của Luật cảng biển và Những quy định liên quan đến Quản lý và Khai thác cảng từ ngày 1 tháng 6 năm 2004. Thời kỳ này, việc quản lý cảng biển được chuyển giao hoàn toàn cho chính quyền địa phương. Nhiệm vụ của chính quyền cảng cũng được quy định rõ ràng. (Hình 2.13). Công cuộc cải tổ hệ thống cảng biển

của Trung quốc đã hoàn thành với khẩu hiệu “*Một thành phố, một cảng biển, một chính quyền*”.



Hình 2.13 Mô hình QLNN về cảng biển Trung quốc giai đoạn 2002 - nay
Nguồn: Meng Xu, Anthony T. H. Chin (2012)

Có thể nói với sự phát triển QLNN về cảng biển của Trung quốc qua 3 giai đoạn trên, chúng ta thấy rằng với sự thay đổi về mô hình tổ chức bộ máy QLNN và mô hình quản lý và khai thác cảng sẽ ảnh hưởng đến việc cung cấp các loại hình tại cảng biển, việc đầu tư cơ sở hạ tầng đảm bảo cung cấp các loại hình dịch vụ cảng. Các chính sách, văn bản luật và các quy định liên quan đến cảng biển cũng sẽ ảnh hưởng đến dịch vụ cảng biển nói riêng. Điều đặc biệt trong sự phát triển cảng biển, hoặc dịch vụ cảng biển của Trung quốc nói riêng là sự trở thành thành viên của WTO. Do đó, trong lĩnh vực dịch vụ cảng biển, Trung quốc có những chính sách rất kịp thời như cam kết tự do hóa lĩnh vực dịch vụ cảng biển.

2.2.4 Bài học kinh nghiệm cho Việt Nam

Qua việc nghiên cứu kinh nghiệm QLNN về dịch vụ cảng biển tại một số quốc gia trong khu vực và trên thế giới, NCS nhận thấy rằng:

- Về mô hình quản lý và khai thác cảng: Các nước đều có mô hình phù hợp, giúp phát triển tối đa lợi ích cảng biển. Việc khai thác cảng hay cung cấp các loại hình dịch vụ cảng đều do tư nhân đảm nhiệm, tạo ra sự cạnh tranh và giúp hệ thống cảng biển phát triển, góp phần phát triển kinh tế của toàn bộ quốc gia.

- Về Tổ chức Bộ máy QLNN về dịch vụ cảng biển: Nhà nước chỉ đóng vai trò điều tiết, chỉ đạo. Phân cấp từ Trung ương đến địa phương. Nhà nước vẫn giữ vai trò điều tiết thông qua việc ban hành các chính sách, văn bản luật. Tuy nhiên Nhà nước không can thiệp quá sâu vào việc quản lý kinh doanh của các DN cảng biển.

- Văn bản luật, chính sách chi phối dịch vụ cảng biển: Đa số các quốc gia đều có Bộ luật hoặc Nghị định riêng liên quan đến cảng biển hoặc dịch vụ cảng biển.

- Kế hoạch, định hướng, chiến lược phát triển cảng biển, dịch vụ cảng biển phù hợp với xu hướng phát triển chung của thế giới.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2

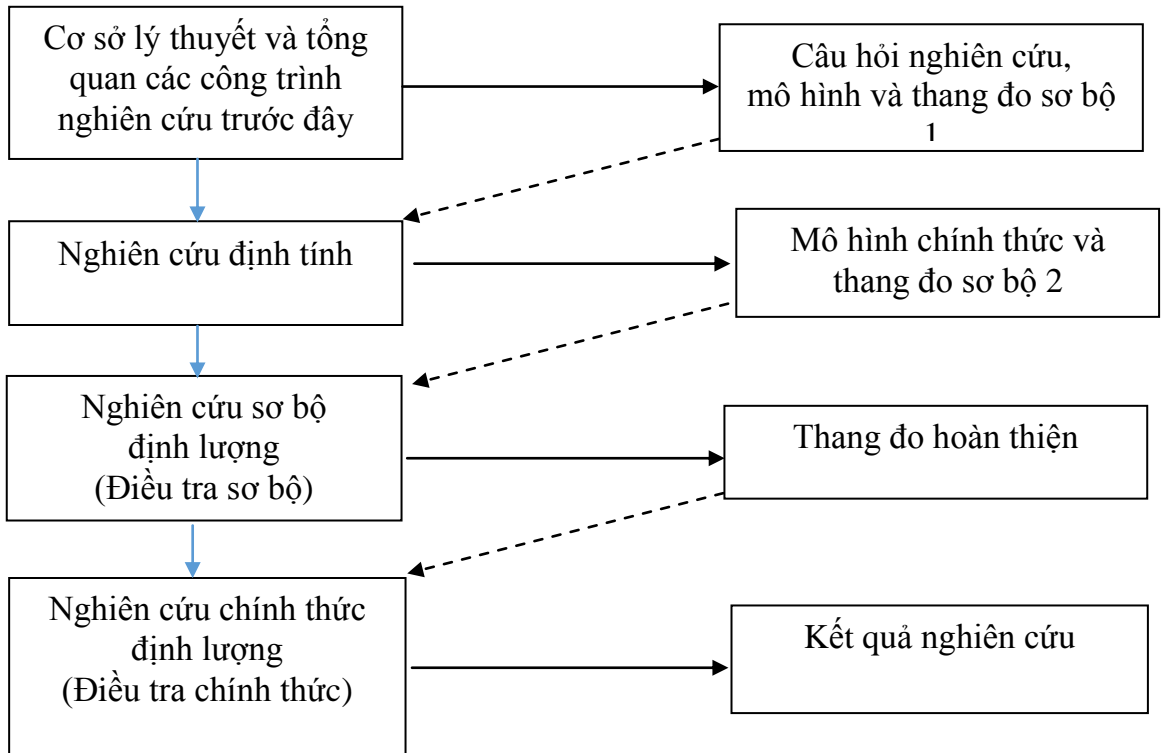
Qua việc nghiên cứu các công trình đã công bố từ trước liên quan đến QLNN về dịch vụ cảng biển, NCS đã hệ tổng hợp và thống hoá được cơ sở lý luận liên quan đến QLNN về dịch vụ cảng biển như khái niệm và phân loại dịch vụ cảng biển. Trong phạm vi luận án NCS chỉ nghiên cứu những loại hình dịch vụ phổ biến được cung cấp tại các DN cảng biển. Đồng thời khái niệm và nội dung của QLNN về dịch vụ cảng biển cũng như công cụ, phương pháp QLNN về dịch vụ cảng biển cũng được NCS nghiên cứu. Ngoài ra, trong chương này NCS cũng nghiên cứu kinh nghiệm QLNN về cảng biển nói chung và dịch vụ cảng biển nói riêng tại Nhật, Singapore và Trung quốc. Qua

đó NCS cũng rút ra được những điểm mạnh của các quốc gia này trong lĩnh vực QLNN về dịch vụ cảng biển. Đây cũng có thể được coi là kinh nghiệm cho Việt Nam học tập. Qua việc nghiên cứu trên NCS đã đề xuất được mô hình nghiên cứu nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam cũng như các câu hỏi nghiên cứu.

CHƯƠNG 3. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

3.1 Quy trình nghiên cứu

Để đánh giá thực trạng và tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam, luận án tiến hành nghiên cứu thông qua 4 bước như sau:



Hình 3.1 Quy trình nghiên cứu
Nguồn: NCS

Quy trình nghiên cứu được nghiên cứu thực hiện theo 4 bước:

3.1.1 Bước 1. Nghiên cứu tài liệu

Đây là bước đầu tiên của quá trình nghiên cứu. Trong bước này, NCS tiến hành thu thập, tổng hợp và phân tích các công trình nghiên cứu khoa học liên quan đến QLNN về dịch vụ cảng biển đã được công bố trong và ngoài nước như: các bài báo khoa học, các luận án tiến sĩ, các nghiên cứu. Trên cơ sở đó, NCS chỉ ra những đóng góp, hạn chế của các công trình nghiên cứu này nhằm tìm ra những khoảng trống và xây dựng khung nghiên cứu cho đề

tài. Từ đó, NCS đề xuất mô hình nghiên cứu và thang đo nghiên cứu về tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam. Tuy nhiên, mỗi thời điểm nghiên cứu khác nhau thì mô hình và thang đo nghiên cứu khác nhau. Do vậy, NCS đã tiến hành nghiên cứu định tính nhằm điều chỉnh các thang đo và mô hình nghiên cứu cho phù hợp với đặc điểm về tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam.

3.1.2 Bước 2. Nghiên cứu định tính

Đây là bước nghiên cứu tiếp theo trong quy trình nghiên cứu NCS luận án thực hiện. Mục đích của nghiên cứu định tính là tìm ra các điểm mới phản ánh được thực trạng tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam. Từ đó, NCS điều chỉnh thang đo cho phù hợp với đặc điểm tình hình nghiên cứu. Để thực hiện nghiên cứu định tính, NCS tiến hành phỏng vấn sâu cá nhân và thảo luận nhóm.

3.1.3 Bước 3. Nghiên cứu định lượng sơ bộ

Khi nghiên cứu định lượng sơ bộ, NCS tiến hành xây dựng phiếu khảo sát trên cơ sở kết quả nghiên cứu định tính ở bước 2 và thực hiện khảo sát sơ bộ với kích thước mẫu nhỏ. Mục đích của khảo sát sơ bộ nhằm kiểm tra tính logic của các câu hỏi, khả năng trả lời của người được phỏng vấn ở các câu hỏi, độ dài của bảng hỏi... Từ đó NCS điều chỉnh lại cho phù hợp với đối tượng được khảo sát.

3.1.4 Bước 4 Nghiên cứu định lượng chính thức

Đây là bước cuối cùng của quy trình nghiên cứu. Tại bước này, NCS tiến hành điều tra chính thức thực trạng tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại các DN cảng biển Việt Nam. Các thông tin sau khi được thu thập sẽ được đánh giá độ tin cậy của các thang đo một lần nữa thông qua hệ số Cronbach's alpha và phân tích nhân tố khám phá EFA. Tiếp đó, NCS tiến hành thực hiện các phương pháp phân tích thống kê để đánh giá, phân tích

mức độ tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại các DN cảng biển Việt Nam hiện nay.

3.2 Nguồn dữ liệu, phương pháp thu thập dữ liệu

3.2.1 Nguồn dữ liệu

Nguồn dữ liệu được sử dụng trong luận án bao gồm nguồn dữ liệu thứ cấp và nguồn dữ liệu sơ cấp.

Nguồn dữ liệu thứ cấp được NCS thu thập từ các bài báo của các tạp chí, các luận án tiến sĩ, các nghiên cứu trong và ngoài nước, các số liệu và báo cáo của Tổng cục thống kê, Bộ Giao thông Vận tải, Cục Hàng hải, Hiệp hội cảng biển Việt Nam, của các DN cảng biển Việt Nam.

Nguồn dữ liệu sơ cấp là những thông tin được thu thập được từ cuộc khảo sát mà NCS trực tiếp tiến hành.

3.2.2 Phương pháp thu thập dữ liệu

Phương pháp thu thập dữ liệu sơ cấp được sử dụng trong luận án gồm có: phỏng vấn sâu cá nhân, thảo luận nhóm và phỏng vấn định lượng trực tiếp.

3.3 Nghiên cứu định tính

3.3.1 Phương pháp thu thập dữ liệu

Trong nghiên cứu định tính, NCS sử dụng phương pháp phỏng vấn sâu cá nhân và thảo luận nhóm nhằm mục đích thu thập các thông tin phản ánh thực trạng các yếu tố tác động của QLNN đến dịch vụ cảng biển tại các DN cảng biển Việt Nam. Từ kết quả phỏng vấn sâu cá nhân, NCS tiến hành xây dựng bảng hỏi định lượng sơ bộ. Các đối tượng tham gia phỏng vấn sâu cá nhân gồm có: các nhà quản lý tại các DN cảng biển, các chuyên gia, các nhà nghiên cứu, các giảng viên tại các trường đại học trong và ngoài nước trong lĩnh vực hàng hải nói chung và lĩnh vực cảng biển nói riêng, các cán bộ đang trực tiếp làm việc QLNN trong lĩnh vực hàng hải và đặc biệt cảng biển. Các cuộc phỏng vấn sâu cá nhân và thảo luận nhóm thường được tiến hành trực tiếp tại nơi làm việc hoặc gián tiếp qua email, hoặc điện thoại với nội dung

phỏng vấn đã được chuẩn bị trước để không bị gián đoạn trong quá trình diễn ra phỏng vấn và tiết kiệm thời gian. Thời gian cho mỗi cuộc phỏng vấn sâu thường kéo dài từ 45 phút đến 60 phút và được ghi chép đầy đủ. Đối với thảo luận nhóm, thời gian diễn ra cho một cuộc thảo luận khoảng 90 phút. Sau mỗi cuộc phỏng vấn sâu cá nhân và thảo luận nhóm, NCS tiến hành phân tích, tổng hợp dữ liệu từ đó rút ra kết luận chung cho vấn đề nghiên cứu.

3.3.2 Mẫu nghiên cứu

Quy trình chọn mẫu cho phỏng vấn sâu cá nhân được NCS thực hiện như sau: đầu tiên, NCS chọn đối tượng điều tra thứ nhất để thu thập những thông tin cần thiết. Tiếp theo, NCS điều tra đối tượng thứ 2 để lấy một số thông tin có ý nghĩa khác với đối tượng điều tra thứ nhất. Các đối tượng điều tra tiếp theo sẽ được thu thập thông tin cho đến khi đối tượng điều tra thứ k không có thêm thông tin gì mới so với các đối tượng điều tra trước đó thì quá trình phỏng vấn sâu sẽ dừng lại.

Số lượng mẫu khảo sát được thực hiện cho phỏng vấn sâu cá nhân là 27 đối tượng khảo sát. Trong đó, các nhà quản lý tại DN cảng biển là 12 người; giảng viên tại trường đại học là 8 người và các chuyên gia, cán bộ khác là 7 người.

Đối với thảo luận nhóm, số cuộc thảo luận nhóm được NCS thực hiện là 3 cuộc; số lượng người tham gia thảo luận nhóm từ 3 người – 5 người.

Từ các kết quả của phỏng vấn sâu cá nhân và thảo luận nhóm, kết hợp với việc tham khảo các công trình nghiên cứu của các tác giả trong và ngoài nước, các văn bản, quy phạm pháp luật hiện hành liên quan đến QLNN về dịch vụ cảng biển, NCS đã xác định được chi tiết các yếu tố tác động của QLNN đến dịch vụ của biển của các DN cảng biển Việt Nam và được cụ thể như (Bảng 3.1).

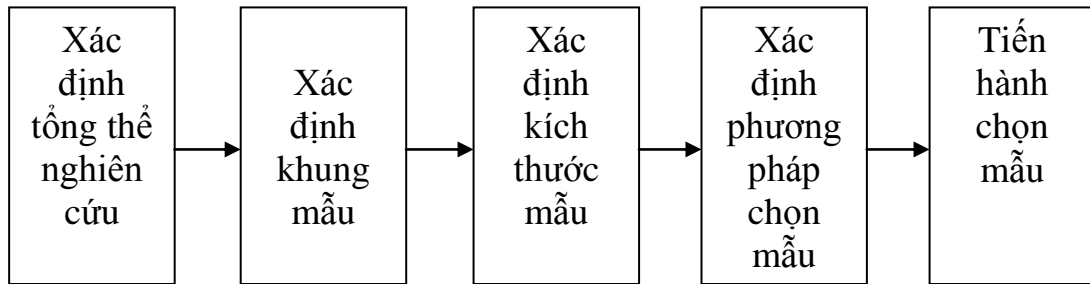
Bảng 3.1 Các nhân tố phản ánh tác động của QLNN đến dịch vụ cảng biển tại các DN cảng biển Việt Nam

Nhóm nhân tố	Các biện quan sát	Ký hiệu
1. Tổ chức bộ máy QLNN	<ul style="list-style-type: none"> - Cơ cấu tổ chức bộ máy QLNN; - Nhân lực (số lượng và chất lượng) trong bộ máy QLNN; - Sự phân quyền giữa các cơ quan QLNN; - Sự phối hợp giữa các cơ quan QLNN 	<p>C51 C52 C53 C54</p>
2. Xây dựng và ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan đến dịch vụ cảng biển	<ul style="list-style-type: none"> - Hệ thống chính sách, văn bản pháp luật liên quan đến dịch vụ cảng biển; - Định hướng, chiến lược, kế hoạch phát triển ngành cảng biển và dịch vụ cảng biển; - Quy hoạch và điều chỉnh quy hoạch - Quy trình xây dựng và ban hành các văn bản pháp luật, chính sách. - Sự tham gia trực tiếp của DN cảng biển vào quá trình xây dựng hệ thống chính sách, pháp luật 	<p>C55 C56 C57 C58 C59</p>
3. Chỉ đạo thực hiện QLNN về dịch vụ cảng biển	<ul style="list-style-type: none"> - Thông tin, tuyên truyền, phổ biến các chính sách, văn bản quy phạm; - Hướng dẫn các DN cảng biển thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật, các chính sách liên quan đến dịch vụ cảng biển. - Hỗ trợ DN cảng biển 	<p>C510 C511 C512</p>
4. Kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN	<ul style="list-style-type: none"> - Quy trình thanh tra, kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm; - Kế hoạch thanh tra, kiểm tra; - Nội dung kiểm tra, thanh tra; - Chế tài xử lý vi phạm; - Rà soát và đề xuất sửa đổi chính sách, văn bản quy phạm pháp luật 	<p>C513 C514 C515 C515 C517</p>
5. Tác động của QLNN đến các yếu tố thuộc dịch vụ cảng biển	<ul style="list-style-type: none"> - Số lượng dịch vụ cơ bản; - Số lượng dịch vụ giá trị gia tăng; - Chất lượng dịch vụ cảng biển 	<p>C61 C62 C63</p>

Nguồn: NCS

3.4. Nghiên cứu định lượng

3.4.1 Quy trình chọn mẫu trong nghiên cứu định lượng



Hình 3.2 Quy trình chọn mẫu trong nghiên cứu định lượng

Nguồn: NCS

Bước 1. Xác định tổng thể nghiên cứu

Tổng thể nghiên cứu được xác định trong nghiên cứu này là các DN cảng biển ở Việt Nam. Số lượng DN cảng biển ở Việt Nam khoảng hơn 102 DN từ miền Bắc đến Miền Nam. Thời gian NCS tiến hành khảo sát tại các DN trong 2 năm 2018 và 2019.

Bước 2. Khung mẫu nghiên cứu

Bao gồm tất cả các DN cảng biển thỏa mãn các điều kiện của tổng thể nghiên cứu cùng với các thông tin về đặc điểm của DN.

Bước 3. Xác định kích thước mẫu nghiên cứu

Kích thước mẫu nghiên cứu được lựa chọn nghiên cứu tùy thuộc vào các yếu tố như phương pháp phân tích, việc xác định trước được quy mô tổng thể hoặc không xác định được quy mô tổng thể. ... Kích thước mẫu càng lớn thì độ tin cậy càng cao nhưng sẽ tốn kém về thời gian và chi phí. Phần lớn các nhà nghiên cứu thường dựa theo kinh nghiệm cho từng phương pháp phân tích. Do phương pháp phân tích chủ yếu sử dụng trong luận án là phân tích nhân tố và phân tích hồi quy nên đòi hỏi kích thước mẫu đủ lớn để đảm bảo tính đại diện. Trong phân tích nhân tố, kích thước mẫu thường được xác định dựa vào kích thước mẫu tối thiểu và số lượng biến đo lường đưa vào phân tích. Kích thước mẫu tối ưu phụ thuộc vào kỳ vọng về độ tin cậy, phương pháp

phân tích dữ liệu, phương pháp ước lượng được sử dụng trong nghiên cứu, các tham số cần ước lượng. Để phục vụ cho kiểm định thang đo, các nhà nghiên cứu không đưa ra con số cụ thể về số mẫu cần thiết mà đưa ra tỉ lệ giữa số mẫu cần thiết và số tham số cần ước lượng. Để tiến hành phân tích hồi quy tốt nhất, theo Tabachnick và Fidell (1996), kích thước mẫu $n = 8m+50$ (m là số biến độc lập trong mô hình). Theo Aprimer, kích thước mẫu tối thiểu sẽ là $n = 104 + m$. Đối với phân tích nhân tố, kích thước mẫu sẽ phụ thuộc vào số lượng biến được đưa trong phân tích nhân tố, Hair cho rằng số lượng mẫu cần gấp 5 lần so với lượng biến. Theo Hair và cộng sự (2006), kích thước mẫu tối thiểu cho một nghiên cứu cần gấp 5 lần so với số biến quan sát.

- Đối với nghiên cứu định lượng sơ bộ: Tiến hành khảo sát 12 đối tượng là các nhà quản lý tại các DN cảng biển.

- Đối với nghiên cứu định lượng chính thức:

Trong nghiên cứu này, NCS lựa chọn 17 biến quan sát cho 4 nhóm nhân tố và 3 biến thành phần cho 1 biến phụ thuộc. Như vậy, số mẫu khảo sát tối thiểu trong nghiên cứu này là $20 \times 5 = 100$ mẫu. Để loại trừ việc sai số trong quá trình điều tra và căn cứ vào khả năng thực tế, NCS tiến hành lựa chọn số mẫu khảo sát trong nghiên cứu này là 129 mẫu. Số mẫu khảo sát này làm căn cứ để NCS lựa chọn số DN tham gia khảo sát. Do đối tượng khảo sát là những nhà quản lý và những người đang trực tiếp làm việc tại các DN cảng nên NCS dự kiến tiến hành phỏng vấn bình quân mỗi DN từ 2 – 3 người.

Do vậy, số DN tham gia khảo sát dự kiến là 52 DN. Số lượng DN khảo sát được lựa chọn theo phương pháp phân bổ mẫu tỷ lệ thuận với căn bậc hai của tổng thể. Công thức phân bổ mẫu có dạng như sau:

$$n_t = n^* \frac{\sqrt{N_t}}{\sum \sqrt{N_t}}$$

Trong đó: N_t : quy mô của tổng thể chung theo tiêu chí t

n : quy mô mẫu khảo sát

n_i : quy mô mẫu khảo sát theo tiêu chí t

Tiêu chí phân bổ mẫu được NCS lựa chọn trong nghiên cứu này là loại hình DN và vị trí địa lý của các DN. Theo số liệu của Cục Hàng hải Việt Nam, tổng số DN cảng biển của Việt Nam hiện nay khoảng hơn 102 DN. Trong đó, DN nhà nước chiếm 62,8%; DN có vốn đầu tư nước ngoài chiếm 22,5% và DN liên doanh chiếm 14,7%. Các DN Miền Bắc chiếm 34,9%; DN Miền Nam chiếm 42,6% và DN Miền Trung chiếm 22,5%. Căn cứ vào công thức phân bổ mẫu, loại hình DN và khu vực hoạt động của các DN cảng biển, NCS xác định được số DN cảng biển tham gia khảo sát như sau: khu vực miền Bắc có 18 DN; khu vực miền Trung có 10 DN và khu vực miền Nam có 24 DN.

Bước 4. Phương pháp chọn mẫu

Để đảm bảo tính đại diện của mẫu, áp dụng phương pháp chọn mẫu phi xác suất (chọn đối tượng đã ấn định để khảo sát). Sau đó các đơn vị mẫu được chọn dựa vào phương pháp chọn mẫu thuận tiện.

Bước 5. Tiến hành chọn mẫu

3.4.2 Công cụ thu thập dữ liệu

Trên cơ sở nghiên cứu định tính, NCS xây dựng Bảng hỏi (Phiếu khảo sát) phản ánh mức độ tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển trên cơ sở thang đo Likert (Likert, 1932) với 5 mức: 1- Rất không tốt; 2 – Không tốt; 3- Bình thường; 4- Tốt và 5- Rất tốt.

Các nội dung trong bảng hỏi được chia thành 3 phần, bao gồm: phần I là thông tin chung về DN khảo sát với 5 nhóm câu hỏi. Phần II là thông tin về mức độ tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam hiện nay với 5 nhóm câu hỏi. Trong đó, nhóm câu hỏi về các nhân tố tác động có 4 nhóm được cấu thành bởi 17 biến thành phần. Nhóm câu hỏi về mức độ tác động có 1 nhóm được cấu thành bởi 3 biến thành phần. Phần III là những giải pháp về QLNN đối với dịch vụ cảng biển. (Phụ lục 16)

Bảng hỏi sau khi hoàn thành sẽ được NCS phỏng vấn trực tiếp hoặc gửi phiếu phỏng vấn đến các đối tượng được khảo sát. Để thu thập được số phiếu theo yêu cầu, NCS sẽ thường xuyên gọi điện trực tiếp đối với những trường hợp phải gửi phiếu phỏng vấn.

3.4.3 Công cụ phân tích dữ liệu

Đề tài sử dụng phần mềm SPSS 22.0 để xử lý các thông tin thu thập được ghi trên phiếu khảo sát. Trước khi nhập và xử lý dữ liệu, đề tài thực hiện kiểm tra lại các thông tin đã được ghi trên phiếu hỏi, mã hóa các câu hỏi để đảm bảo dữ liệu được nhập với độ chính xác cao nhất.

3.4.4 Phân tích dữ liệu

3.4.4.1 Đánh giá độ tin cậy của thang đo nhằm lựa chọn các biến nghiên cứu

Do các câu hỏi trong bảng hỏi được NCS sử dụng trong bảng hỏi là có thang đo Likert. Vì vậy, các dữ liệu thu thập được trước khi được NCS phân tích sẽ được kiểm tra và đánh giá độ tin cậy của các thang đo bằng hệ số Cronbach's alpha. Theo Hair và cộng sự, hệ số Cronbach's alpha được sử dụng để loại biến rác trong bảng hỏi sử dụng thang đo Likert. Các biến bị loại là những biến có hệ số tương quan giữa biến thành phần với biến tổng nhỏ hơn 0,3 và hệ số Cronbach's alpha nhỏ hơn 0,6. Hệ số Cronbach's alpha của các biến được cho là đạt yêu cầu khi có giá trị từ 0,6 trở lên. Tuy nhiên, nếu hệ số Cronbach's alpha của các biến quan sát nào lớn hơn 0,95 sẽ bị loại vì các biến này có thể có quan hệ tuyến tính khá chặt chẽ.

Trước khi phân tích sự tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển, NCS sử dụng hệ số Cronbach's alpha, phân tích nhân tố để đánh giá độ tin cậy của thang đo và kiểm định sự phù hợp của mô hình nghiên cứu.

QLNN đối với dịch vụ cảng biển được nghiên cứu dựa trên 4 nội dung chính hay yếu tố chính. Mỗi yếu tố được đo bằng các biến quan sát khác nhau. Qua khảo sát, kết quả độ tin cậy của các biến thu được như sau:

a. Thang đo Tổ chức bộ máy QLNN

Theo kết quả khảo sát, hệ số Cronbach alpha của tổ chức bộ máy QLNN bằng 0,848. Hệ số tương quan biến – biến tổng và hệ số Cronbach's alpha của các biến thành phần đều lớn hơn 0,3 và 0,6 phản ánh các thang đo đều có độ tin cậy. (Bảng 3.2), (Phụ lục 1).

b. Thang đo xây dựng và ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan đến dịch vụ cảng biển

Theo kết quả khảo sát, hệ số Cronbach's alpha của *Xây dựng và ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan đến dịch vụ cảng biển* bằng 0,884; hệ số tương quan biến – biến tổng và hệ số Cronbach's alpha của các biến thành phần đều lớn hơn 0,3 và 0,6 phản ánh các thang đo đều có độ tin cậy. (Bảng 3.2), (Phụ lục 2).

c. Thang đo chỉ đạo thực hiện QLNN về dịch vụ cảng biển

Theo kết quả khảo sát, hệ số Cronbach's alpha của *Chỉ đạo thực hiện QLNN về dịch vụ cảng biển* bằng 0,736; hệ số tương quan biến – biến tổng và hệ số Cronbach's alpha của các biến thành phần đều lớn hơn 0,3 và 0,6 phản ánh các thang đo đều có độ tin cậy. (Bảng 3.2), (Phụ lục 3).

d. Thang đo kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển

Theo kết quả khảo sát, hệ số Cronbach alpha của *Việc kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển* bằng 0,910; hệ số tương quan biến – biến tổng và hệ số Cronbach alpha của các biến thành phần đều lớn hơn 0,3 và 0,6 phản ánh các thang đo đều có độ tin cậy. (Bảng 3.2), (Phụ lục 4).

e. Thang đo tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển

Theo kết quả khảo sát, hệ số Cronbach alpha của *Tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển* bằng 0,823; hệ số tương quan biến – biến tổng và hệ số Cronbach alpha của các biến thành phần đều lớn hơn 0,3 và 0,6 phản ánh các thang đo đều có độ tin cậy. (Bảng 3.2), (Phụ lục 5).

Sau khi tiến hành phân tích đánh giá độ tin cậy của thang đo thông qua việc xác định hệ số Cronbach's Alpha hệ số tương quan biến – biến tổng của 17 biến quan sát thuộc yếu tố QLNN đều cho kết quả lớn hơn 0,3 và 0,6 phản ánh các thang đo đều có độ tin cậy. Các biến quan sát đều được lựa chọn để tiếp tục được sử dụng cho các phân tích tiếp theo.

Bảng 3.2 Kết quả hệ số Cronbach's Alpha

Biến quan sát	Hệ số tương quan với biến tổng	Hệ số Cronbach's Alpha
Thang đo Tổ chức bộ máy QLNN		0,848
c51	0,700	0,804
c52	0,730	0,788
c53	0,735	0,787
c54	0,596	0,844
Thang đo xây dựng và ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan đến dịch vụ cảng biển		0,884
c55	0,775	0,845
c56	0,772	0,846
c57	0,781	0,848
c58	0,597	0,893
c59	0,722	0,860
Thang đo chỉ đạo thực hiện QLNN về dịch vụ cảng biển		0,736
c510	0,585	0,622
c511	0,525	0,689
c512	0,575	0,635
Thang đo kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển		0,910
c513	0,725	0,900
c514	0,796	0,885
c515	0,796	0,885
c516	0,727	0,899
c517	0,821	0,880
Thang đo tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển		0,823

Nguồn: Kết quả khảo sát của NCS

3.4.4.2 Kiểm tra mô hình nghiên cứu bằng phương pháp phân tích nhân tố khám phá EFA và CFA

Trên cơ sở đánh giá độ tin cậy của thang đo bằng hệ số Cronbach's alpha, NCS tiến hành kiểm tra sự phù hợp giữa mô hình nghiên cứu với mô hình đã có sẵn thông qua việc phân tích nhân tố EFA và CFA.

Phương pháp phân tích nhân tố khám phá EFA là phương pháp được sử dụng để kiểm tra sự phù hợp giữa mô hình nghiên cứu thực tế từ số liệu NCS thu thập được thông qua khảo sát với mô hình nghiên cứu lý thuyết đề xuất đã được NCS xây dựng ở chương 2.

Để có thể áp dụng được phân tích nhân tố, các biến quan sát phải có liên hệ với nhau. Sử dụng kiểm định Bartlett's test of sphericity để kiểm định giả thuyết về quan hệ tương quan giữa các biến trong tổng thể. Theo đó, giá trị của kiểm định Bartlett's càng lớn thì càng có nhiều khả năng các biến quan sát có mối quan hệ tương quan nhau. Trường hợp các biến quan sát không có quan hệ tương quan thì việc phân tích nhân tố rất có khả năng không thích hợp.

Tiếp đó, NCS sử dụng phương sai trích (% biến thiên được giải thích bởi các nhân tố) để xác định sự thích hợp của phương pháp phân tích nhân tố. Một tiêu chuẩn đối với phương sai trích là phải đạt từ 50% trở lên (Hair & ctg, 1998).

Sử dụng hệ số tải nhân tố (factor loading) của các biến quan sát để lựa chọn số lượng nhân tố đưa vào phân tích. Hệ số tải nhân tố phản ánh tương quan giữa các nhân tố và các biến quan sát. Hệ số này lớn cho biết nhân tố và biến quan sát có quan hệ chặt chẽ với nhau. Các hệ số này cũng được dùng để giải thích các nhân tố. Thông thường, một biến quan sát sẽ được chọn khi có hệ số factor loading lớn hơn hoặc bằng 0,5. Tuy nhiên, cũng có nghiên cứu đưa ra tiêu chuẩn khác biệt, hệ số factor loading lớn hơn hoặc bằng 0,3 để đảm bảo giá trị phân biệt giữa các nhân tố. Trong nghiên cứu này, đề tài chọn hệ số tải nhân tố lớn hơn hoặc bằng 0,5. Các biến quan sát có hệ số tải nhân tố lớn hơn hoặc bằng 0,5 sẽ được giữ lại để đưa vào phân tích. Các biến quan sát

sau khi được giữ lại sẽ được đặt tên lại theo từng nhân tố trong trường hợp các nhân tố này không giống với các nhân tố đã được NCS trình bày ở mô hình nghiên cứu lý thuyết.

Kết quả phân tích EFA cho thấy, giá trị của kiểm định KMO bằng 0,804, mức ý nghĩa của kiểm định Bartlett's nhỏ hơn 0,05 phản ánh phương pháp phân tích nhân tố là phù hợp trong nghiên cứu này. Trong nghiên cứu này, các biến quan sát được chia thành 4 nhân tố với tổng phương sai trích bằng 61,929 phản ánh 4 nhân tố này giải thích được 61,929% sự biến thiên của các biến được khảo sát. Kết quả phân tích cũng chỉ ra rằng, các biến thành phần được chia thành 4 nhân tố phù hợp với mô hình nghiên cứu lý thuyết đề xuất mà NCS đã trình bày ở chương 2 (Phụ lục 6). Cụ thể:

Nhân tố 1: Gồm 5 biến thành phần bao gồm: C513, C514, C515, C516 và C517

Nhân tố 2: gồm 5 biến thành phần bao gồm: C55, C56, C57, C58, C59

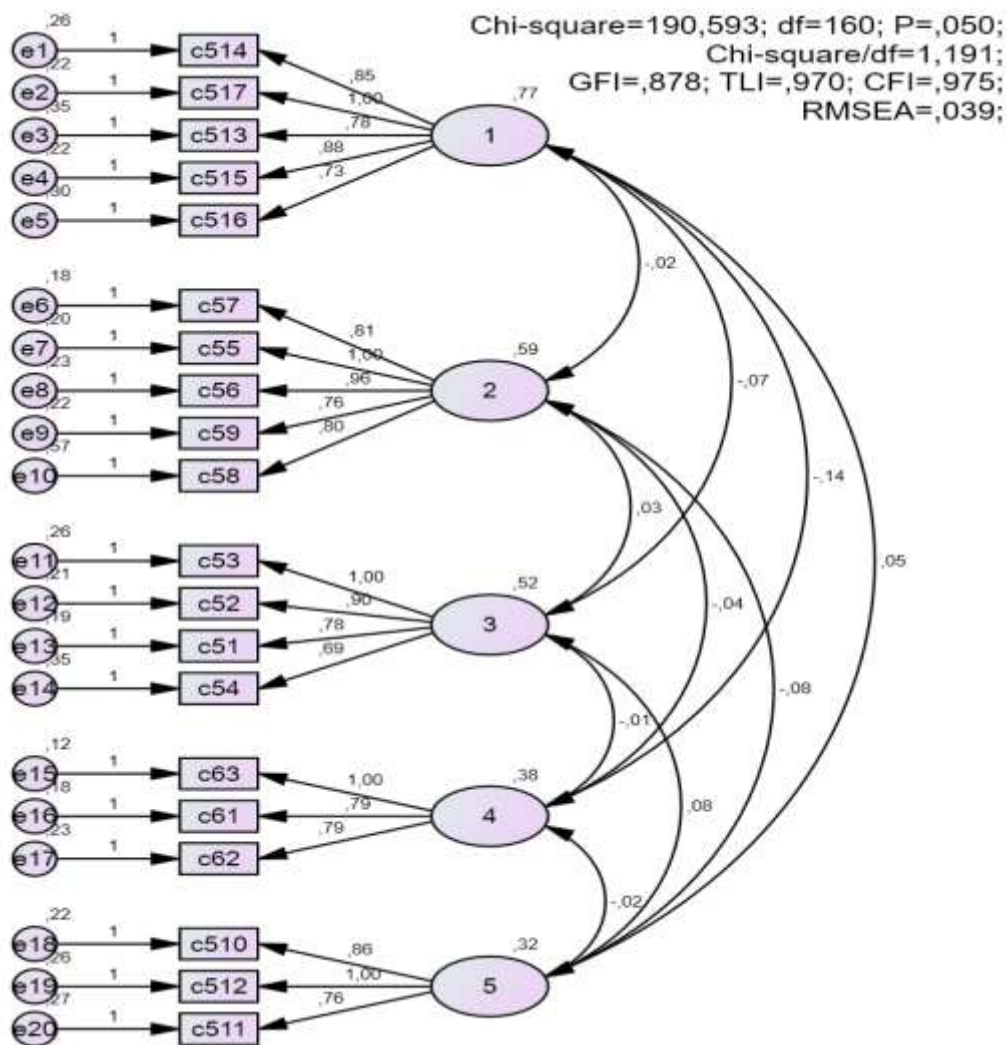
Nhân tố 3: gồm 4 biến thành phần bao gồm: C51, C52, C53, C54

Nhân tố 4: gồm 3 biến thành phần bao gồm: C510, C511, C512

Nội dung của các biến thành phần ở 4 nhóm nhân tố này đã được trình bày chi tiết trong phiếu khảo sát.

Trên cơ sở kết quả EFA, NCS tiến hành phân tích CFA kiểm định các biến quan sát đại diện các nhân tố tốt tới mức nào. Cụ thể, CFA được sử dụng để khẳng định lại tính đơn biến, đa biến, giá trị hội tụ và phân biệt của thang đo.

Kết quả CFA của mô hình tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển được thể hiện qua (Hình 3.3) sau:



Hình 3.3 Kết quả phân tích CFA
 Nguồn: Kết quả khảo sát của NCS

Theo Nguyễn Đình Thọ và Nguyễn Thị Mai Trang (2011), mô hình được xem là tốt khi kiểm định Chi S-square có mức ý nghĩa kiểm định P-value nhỏ 0,05. Các giá trị GFI, TLI, CFI lớn hơn 0,9, giá trị Cmin/df nhỏ hơn 3 và giá trị RMSEA nhỏ hơn 0,8. Trong một số trường hợp, các giá trị GFI, TLI, CFI lớn hơn 0,8 vẫn có thể chấp nhận mô hình. Nếu các giá trị này bằng 1, mô hình hoàn hảo (Segar, Grover, 1993), (Chin & Todd, 1995).

Trong đó GFI: đo độ phù hợp tuyệt đối (không điều chỉnh bậc tự do) của mô hình cấu trúc và mô hình đo lường với bộ dữ liệu khảo sát.

AGFI: Điều chỉnh giá trị GFI theo bậc tự do trong mô hình.

RMR: Một mặt đánh giá phương sai phần dư của biến quan sát, mặt khác đánh giá tương quan phần dư của một biến quan sát này với tương quan phần dư của một biến quan sát khác. Giá trị RMR càng lớn nghĩa là phương sai phần dư càng cao, nó phản ánh một mô hình có độ phù hợp không tốt.

RMSEA: là một chỉ tiêu quan trọng, nó xác định mức độ phù hợp của mô hình so với tổng thể.

Trong các nghiên cứu, các NCS cho rằng chỉ số RMSEA, RMR yêu cầu < 0.05 thì mô hình phù hợp tốt. Trong một số trường hợp giá trị này ≤ 0.08 mô hình được chấp nhận (Taylor, Sharland, Cronin và Bullard, 1993).

Theo sơ đồ trên, các giá trị kiểm định Chi-Square bằng 1,191; giá trị CFI bằng 0,975; giá TLI bằng 0,970 và giá trị RMSEA bằng 0,039 cho thấy mô hình lý thuyết phù hợp với dữ liệu nghiên cứu. Các trọng số nhân tố của từng biến quan sát đều lớn hơn 0,5 nên có thể xem mô hình đạt giá trị hội tụ. (Hình 3.3).

Bảng 3.3 Tổng hợp kết quả phân tích CFA cho thang đo các yếu tố tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển

Thang đo	Số biến quan sát	Độ tin cậy tổng hợp	Phương sai trích
1	5	0,910	0,671
2	5	0,911	0,673
3	4	0,870	0,628
4	4	0,837	0,562
5	3	0,739	0,508

Nguồn: Kết quả khảo sát của NCS

Kết quả phân tích độ tin cậy tổng hợp và phương sai trích cho thấy, các nhân tố là thang đo đơn hướng và thành phần của nhân tố là thang đo đa hướng đạt yêu cầu về độ tin cậy tổng hợp do có hệ số 0,7 và phương sai trích lớn 0,5 (Bảng 3.3). Điều này cho thấy, các thang đo nhân tố ở phân tích dữ liệu đạt tính tin cậy cần thiết.

Kết quả kiểm định giá trị phân biệt giữa các biến trong mô hình được thể hiện trong (Bảng 3.4). Tất cả các hệ số tương quan ước lượng với sai số chuẩn SE cho giá trị P-value <0,05 phản ánh các biến quan sát dùng để đo lường các khái niệm nghiên cứu để đạt giá trị phân biệt.

Bảng 3.4 Hiệp phương sai

	Giá trị ước lượng	Sai số bình quân	Giá trị tới hạn	Mức ý nghĩa kiểm định
1 <--> 2	0,619	0,065	0,293	0,007
1 <--> 3	0,710	0,063	1,128	0,002
1 <--> 4	0,737	0,056	2,434	0,001
1 <--> 5	0,501	0,053	0,941	0,003
2 <--> 3	0,429	0,055	0,534	0,005
2 <--> 4	0,538	0,048	0,797	0,004
2 <--> 5	0,780	0,048	1,685	0,009
3 <--> 4	0,508	0,046	0,182	0,008
3 <--> 5	0,709	0,046	1,727	0,001
4 <--> 5	0,018	0,039	0,465	0,006

Nguồn: Kết quả khảo sát của NCS

Kết quả phân tích CFA cho thấy có 4 nhân tố với 17 biến quan sát, 1 biến phụ thuộc với 4 biến thành phần, các thành phần của thang đo đều đạt giá trị hội tụ, giá trị phân biệt và đạt yêu cầu về độ tin cậy. Mô hình thang đo tác động của yếu tố Nhà nước đối với dịch vụ cảng biển phù hợp với số liệu thực tế.

Vậy mô hình có thể được sử dụng để phân tích tác động của các yếu tố của QLNN đối với dịch vụ cảng biển.

3.5 Một số phương pháp sử dụng trong luận án

3.5.1 Phương pháp thống kê mô tả

Phương pháp thống kê mô tả trong luận án bao gồm các số bình quân, số tương đối được nhóm nghiên cứu sử dụng để đánh giá đặc điểm của các DN tham gia khảo sát, thực trạng tác động của QLNN về dịch vụ cảng biển của các DN cảng biển ở Việt Nam;

3.5.2 Phương pháp thống kê suy diễn

Được sử dụng để phân tích khác biệt giữa về sự tác động QLNN về dịch vụ cảng biển theo loại hình DN. NCS sử dụng phân tích ANOVA để phân tích sự khác biệt về đánh giá tác động QLNN về dịch vụ cảng biển theo đặc điểm DN (loại hình DN, khu vực hoạt động).

Ngoài ra, NCS cũng sử dụng hệ số tương quan để kiểm định mối quan hệ giữa các yếu tố tác động QLNN về dịch vụ cảng biển với sự phát triển các các dịch vụ cảng biển của các DN. Theo đó, hệ số tương quan có giá trị nằm trong khoảng (-1, 1). Hệ số tương quan dương phản ánh giữa biến độc lập với biến phụ thuộc có mối quan hệ cùng chiều. Hệ số tương quan âm phản ánh giữa biến độc lập với biến phụ thuộc có mối quan hệ ngược chiều. Hệ số tương quan bằng 0 phản ánh biến độc lập với biến phụ thuộc không có quan hệ.

3.5.3 Phương pháp phân tích hồi quy

Phương pháp này được sử dụng để kiểm định mô hình nghiên cứu mà NCS đã đề xuất đồng thời xác định mức độ ảnh hưởng của các yếu tố tác động QLNN đến dịch vụ cảng biển. Mô hình phân tích hồi quy phản ánh các yếu tố tác động QLNN đến dịch vụ cảng biển được biểu hiện như sau:

$$\text{SPT} = \beta_0 + \beta_1.\text{TCBM} + \beta_2.\text{XDBH} + \beta_3.\text{CĐTH} + \beta_4.\text{KTTTGS} + \beta_5.\text{LHDN} + \beta_6.\text{VTDL} + \varepsilon_i$$

Trong đó:

SPT: Sự phát triển dịch vụ cảng biển

TCBM: tổ chức bộ máy QLNN

XDBH: Xây dựng và ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan đến dịch vụ cảng biển

CĐTH: Chỉ đạo thực hiện QLNN về dịch vụ cảng biển

KTTTGS: Kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển

LHDN: Loại hình DN với 3 biểu hiện là DN nhà nước (DNNN), DN liên doanh (DNLD), DN tư nhân (DNTN). Trong đó, NCS sử dụng 2 biến giả là DNNN và DNLD; biến tham chiếu là DNTN

VTĐL: Vị trí địa lý của DN với 3 biểu hiện là DN Miền Bắc (DNMB), DN Miền Trung (DNMT) và DN Miền Nam (DNMN). Trong đó, NCS sử dụng hai biến giả là DNMB và DNMT; biến tham chiếu là DNMN.

ϵ_i : sai số phần dư của mô hình

Để xác định mô hình phân tích hồi quy có ý nghĩa thống kê, NCS sử dụng hệ số giải thích điều chỉnh để giải thích các biến độc lập với biến phụ thuộc; sử dụng kiểm định F – kiểm định về độ phù hợp của mô hình để xác định mô hình phân tích hồi quy có phù hợp với nghiên cứu hay không; sử dụng kiểm định T để kiểm định ý nghĩa thống kê của các hệ số hồi quy và hệ số chặn trong mô hình hồi quy; sử dụng hệ số phóng đại phương sai – tiêu chuẩn VIF để đo lường hiện tượng đa cộng tuyến giữa các biến độc lập trong mô hình hồi quy. Theo đó, mô hình hồi quy không có hiện tượng đa cộng tuyến khi giá trị VIF nhỏ 10 (Chu Nguyễn Mộng Ngọc, Hoàng Trọng, 2008).

Tất cả các kết luận về các giả thuyết nghiên cứu đều được NCS sử dụng mức ý nghĩa alpha để kết luận các kiểm định giả thuyết nghiên cứu. Theo đó, các giả thuyết nghiên cứu có ý nghĩa thống kê khi có mức ý nghĩa alpha nhỏ hơn 0,05 (tương ứng với 5%).

KẾT LUẬN CHƯƠNG 3

Phương pháp nghiên cứu là một trong những nội dung quan trọng của luận án tiến sĩ. Trong chương này, NCS trình bày quy trình nghiên cứu, các bước, nội dung và kết quả nghiên cứu định tính. Qua đó NCS xây dựng được mô hình nghiên cứu các yếu tố tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam. Đồng thời, NCS cũng đưa ra quy trình các bước, nội dung thực hiện và kết quả ban đầu của nghiên cứu định lượng trong luận án. Việc mô tả

mẫu, mô tả Phiếu khảo sát và cách thức tiến hành phỏng vấn sâu, khảo sát các DN cảng biển cũng được mô tả trong chương 3.

CHƯƠNG 4. THỰC TRẠNG VÀ TÁC ĐỘNG CỦA QLNN ĐỐI VỚI DỊCH VỤ CẢNG BIỂN TẠI VIỆT NAM

4.1 Thực trạng QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam

4.1.1 Thực trạng về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam

4.1.1.1 Tổng quan hệ thống cảng biển Việt Nam

a. Vị trí, vai trò cảng biển Việt Nam

Việt Nam là một trong những quốc gia có vị trí địa chính trị quan trọng trong khu vực Biển Đông. Với bờ biển trên 3260 km từ Bắc vào Nam, xếp thứ 27 trên tổng số 157 quốc gia có đường bờ biển dài trên thế giới. Việt Nam có 64 tỉnh, thành phố thì có tới 28 tỉnh thành phố có biển và dân số hiện đang sinh sống tại các tỉnh thành phố ven biển chiếm gần 50 triệu dân.

Việt Nam hiện có hơn một triệu kilomet vuông biển, lớn gấp 3 lần diện tích đất liền, chiếm 30% diện tích của Biển Đông với 3,4 triệu km². Vùng biển Việt Nam hiện có khoảng 3000 đảo lớn nhỏ, tạo thành bức tường chắn kiên cố che chắn các vùng biển ven bờ.

Hơn nữa, Việt Nam nằm ở khu vực giao thông vận tải biển nhộn nhịp nhất của thế giới. Các cảng lớn trên thế giới đều nằm ở Châu Á. Khoảng 30 tuyến vận tải biển chính của thế giới hiện nay đi qua khu vực Biển Đông.

Trên thế giới, hơn 80% trao đổi giữa các quốc gia do vận tải biển đảm nhiệm. Khối lượng hàng hoá xuất nhập khẩu thông qua hệ thống cảng biển với 45 cảng biển tại Việt Nam lên tới 90%. Mỗi cảng biển, nhóm cảng ở Việt Nam đóng một vai trò quan trọng khác nhau đối với sự phát triển kinh tế của đất nước nói chung. Chính vì vậy, cảng biển là một trong những tiêu chí quan trọng để nhận biết sự tăng trưởng kinh tế của quốc gia. PGS.TS Trần Đình Thiên, Viện Kinh tế Việt Nam, thành viên Tổ tư vấn của Thủ tướng Chính phủ đã nhận định rằng Việt Nam có lợi thế đặc biệt về mặt địa lý, địa hình tự nhiên để phát triển kinh tế biển. Cụ thể, Việt Nam có mặt tiền hướng ra biển với nhiều cửa sông có thể làm cảng biển. Đây là một lợi thế rất lớn, nhưng

thực tế Việt nam phải tận dụng tốt hơn nữa những lợi thế này. Việt nam hiện nay có hệ thống cảng biển chạy dọc theo chiều dài đất nước với 6 nhóm cảng ở 3 miền Bắc Trung Nam nơi có các vùng kinh tế trọng điểm. Mỗi vùng kinh tế trọng điểm có những đặc điểm khác nhau. Chính vì vậy, việc tận dụng các cảng biển để phát triển kinh tế là một vấn đề hết sức quan trọng.

Với vị trí địa chính trị mang tầm chiến lược, việc phát triển vận tải biển và đặc biệt hệ thống cảng biển sẽ góp phần phát triển kinh tế của Việt Nam lên tầm cao mới có thể sánh ngang với các nước trong khu vực và trên thế giới.

b. Các loại cảng biển Việt Nam

b1. Theo vùng lãnh thổ: Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014, hệ thống cảng biển Việt Nam được phân chia thành 06 nhóm cảng biển trải dài từ Bắc vào Nam trong đó miền Bắc (Nhóm I), miền Trung (Nhóm II, III, IV) và miền Nam (Nhóm V và VI) với 45 cảng biển đang hoạt động trong đó: 02 cảng biển loại IA (cảng cửa ngõ quốc tế); 12 cảng biển loại I (cảng tổng hợp đầu mối khu vực); 18 cảng biển loại II (cảng tổng hợp địa phương) và 13 cảng biển loại III (cảng dầu khí ngoài khơi).

b2. Theo quy mô, chức năng, nhiệm vụ: Hệ thống cảng biển Việt Nam được chia thành 3 loại: Cảng tổng hợp quốc gia (Bao gồm các cảng biển loại IA và I); Cảng tổng hợp địa phương (Các cảng biển loại II); Cảng chuyên dùng (cảng biển dầu khí ngoài khơi) (Bao gồm các cảng biển loại III) (Bảng 4.1). Theo Quyết định số 761/QĐ-BGTVT ngày 24 tháng 04 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ GTVT, tổng số bến cảng được công bố là 278 bến cảng với khoảng 82,8 km dài cầu cảng, với tổng công suất trên 550 triệu tấn/năm.

Bảng 4.1 Phân loại cảng biển theo quy mô

Loại cảng biển	Bộ luật Hàng hải VN 2015 (Điều 70, chương 4)	Bộ luật Hàng hải VN 2005 (Điều 60, chương 4)
Loại đặc biệt	Là cảng biển có quy mô lớn phục vụ cho việc phát triển KT – XH của cả nước hoặc liên vùng và có chức năng trung chuyển quốc tế hoặc cảng cửa ngõ quốc tế.	Không quy định
Loại I	Là cảng biển có quy mô lớn phục vụ cho việc phát triển KT-XH của cả nước hoặc liên vùng.	Là loại cảng đặc biệt quan trọng, có quy mô lớn phục vụ cho việc phát triển kinh tế - xã hội của cả nước hoặc liên vùng.
Loại II	Là cảng biển có quy mô vừa phục vụ cho việc phát triển KT-XH của vùng.	Là cảng biển quan trọng, có quy mô vừa phục vụ cho việc phát triển KT-XH của vùng, địa phương.
Loại III	Là cảng biển có quy mô nhỏ phục vụ cho việc phát triển KT-XH của địa phương.	Là cảng biển có quy mô nhỏ phục vụ cho hoạt động của DN.

Nguồn: NCS tổng hợp từ **BLHHVN 2005; BLHHVN 2015**

Bộ Giao thông vận tải đang dự thảo Quyết định về việc công bố Danh mục phân loại cảng biển Việt Nam. Theo đó, có 2 cảng biển đặc biệt là Cảng biển Hải Phòng và Cảng biển Vũng Tàu. Có 13 cảng biển loại I gồm Cảng biển Quảng Ninh, cảng biển Thanh Hóa, cảng biển Nghệ An, cảng biển Hà Tĩnh, cảng biển Thừa Thiên Huế, cảng biển Đà Nẵng, cảng biển Quảng Ngãi, cảng biển Quy Nhơn, cảng biển Khánh Hòa, cảng biển Bình Thuận, cảng biển TP. Hồ Chí Minh, cảng biển Đồng Nai, cảng biển Cần Thơ. Có 11 cảng biển loại II gồm Cảng biển Thái Bình, cảng biển Quảng Bình, cảng biển Quảng Trị, cảng biển Quảng Nam, cảng biển Long An, cảng biển Tiền Giang, cảng biển Đồng Tháp, cảng biển Sóc Trăng, cảng biển Hậu Giang, cảng biển An Giang, cảng biển Trà Vinh. Có 8 cảng biển loại III gồm Cảng biển Nam Định,

cảng biển Phú Yên, cảng biển Ninh Thuận, cảng biển Bình Dương, cảng biển Bến Tre, cảng biển Vĩnh Long, cảng biển Cà Mau, cảng biển Kiên Giang. Trong dự thảo nêu rõ, cảng biển đặc biệt là cảng biển có quy mô lớn phục vụ cho việc phát triển kinh tế – xã hội của cả nước hoặc liên vùng và có chức năng trung chuyển quốc tế hoặc cảng cửa ngõ quốc tế; cảng biển loại I là cảng biển có quy mô lớn phục vụ cho việc phát triển kinh tế – xã hội của cả nước hoặc liên vùng; cảng biển loại II là cảng biển có quy mô vừa phục vụ cho việc phát triển kinh tế – xã hội của vùng; cảng biển loại III là cảng biển có quy mô nhỏ phục vụ cho việc phát triển kinh tế – xã hội của địa phương. Bộ Giao thông vận tải đã phân loại cảng biển dựa trên các tiêu chí sau: Về quy mô, cảng biển có quy mô lớn là cảng có khả năng tiếp nhận cỡ tàu từ 30.000 DWT trở lên; cảng biển có quy mô vừa là cảng có khả năng tiếp nhận cỡ tàu từ 10.000 DWT đến dưới 30.000 DWT; cảng biển có quy mô nhỏ là cảng có khả năng tiếp nhận cỡ tàu dưới 10.000 DWT.

Về vai trò, tầm ảnh hưởng, cảng biển có vai trò phục vụ phát triển kinh tế – xã hội của cả nước hoặc liên vùng là cảng tổng hợp quốc gia, có phạm vi hấp dẫn và chức năng phục vụ việc phát triển của cả nước. Cảng biển có vai trò phục vụ phát triển kinh tế – xã hội của vùng là cảng đầu mối khu vực, có phạm vi hấp dẫn và chức năng phục vụ việc phát triển của nhiều tỉnh, thành phố. Cảng biển có vai trò phục vụ phát triển kinh tế – xã hội của địa phương là cảng tổng hợp địa phương, có phạm vi hấp dẫn và chức năng phục vụ chủ yếu việc phát triển trong phạm vi một tỉnh, thành phố. Cảng biển trung chuyển quốc tế hoặc cảng cửa ngõ quốc tế là cảng có vai trò phục vụ hàng hóa trung chuyển quốc tế hoặc cảng cửa ngõ quốc tế.

c. Mô hình sở hữu và quản lý cảng biển Việt Nam

Hiện nay, các cảng biển Việt nam được sở hữu và quản lý bởi nhiều bộ ngành khác nhau, như Bộ Công thương (cảng Than Cẩm Phả), Bộ Quốc

phòng (Tổng Công ty tân cảng Sài Gòn) và Bộ giao thông Vận tải (sở hữu và quản lý đa số các cảng biển lớn ở Việt nam). Tổng công ty Hàng hải Việt Nam hiện nay đang quản lý và khai thác hầu hết các cảng biển lớn tại Việt Nam. Cục Hàng hải Việt Nam được giao quản lý và đại diện cơ quan QLNN ký hợp đồng cho thuê khai thác 4 bến cảng được đầu tư bằng ngân sách Nhà nước, bao gồm bến cảng Cái Lân (cầu 5,6,7), bến cảng container ODA Cái Mép, bến cảng tổng hợp quốc tế Thị Vải và bến cảng An Thới, Kiên Giang.

Các cảng biển ở Việt nam hiện nay đều hoạt động dưới hình thức công ty cổ phần. Một số cảng biển đã tiến hành IPO (Initial Public Offering) phát hành cổ phiếu ra công chúng lần đầu và niêm yết cổ phiếu trên các sàn giao dịch chứng khoán. Đa số các cảng biển lớn ở Việt nam, tỷ lệ vốn góp của Nhà nước vẫn chiếm tỷ trọng từ 51%, cá biệt có những cảng biển như Công ty cổ phần cảng Hải Phòng, tỷ lệ vốn góp của Nhà nước trên 90%. Bên cạnh đó, xu thế tư nhân hóa ngày càng mạnh mẽ trong lĩnh vực cảng biển, nhiều cảng tư nhân đã được thành lập, cảng liên doanh giữa các DN Việt Nam với DN nước ngoài ngày càng phát triển như Công ty cổ phần cảng biển Lào – Việt liên doanh với Lào, Công ty cổ phần cảng container quốc tế Cái Lân liên doanh với Mỹ...

d. Cơ sở hạ tầng, kiến trúc thượng tầng, miền hậu phương cảng biển

Hệ thống cảng biển Việt Nam đã được đầu tư đồng bộ về cơ sở hạ tầng: cầu bến, phao neo, trang thiết bị bốc dỡ hàng hóa, phát triển cơ bản hoàn chỉnh, đầy đủ chức năng, quy mô và được phân bố trải rộng theo vùng miền, tận dụng tối đa được điều kiện tự nhiên, đáp ứng được yêu cầu vận chuyển hàng hóa vận tải bằng đường biển, phục vụ tích cực cho quá trình phát triển kinh tế xã hội vùng ven biển và cả nước, tạo động lực thu hút, thúc đẩy các ngành kinh tế, công nghiệp liên quan cùng phát triển.

Hạ tầng cảng biển bao gồm luồng ra vào cảng, hệ thống đê chắn sóng, hệ thống cầu tàu, các cơ sở vật chất tại khu nước của cảng. Hiện cả nước có 44

luồng hàng hải công cộng với tổng chiều dài là 1.040 km và 34 luồng hàng hải chuyên dùng, chiều dài 159,2km. Các luồng hàng hải được đầu tư hệ thống báo hiệu đồng bộ theo tiêu chuẩn, góp phần hỗ trợ cho tàu thuyền hành hải an toàn. Tại Việt Nam hiện nay, đối với các công trình bến cảng được xây dựng tiếp giáp với biển tại khu vực chịu tác động do sóng và dòng chảy, đê hoặc kè chắn sóng, chỉnh trị dòng chảy được nghiên cứu xây dựng để hạn chế sự tác động của tự nhiên. Tuy nhiên, vốn đầu tư xây dựng các hạng mục này rất lớn nên nhà nước chỉ đầu tư tại một số cảng và bến cảng như Lạch Huyện, Nghi Sơn, Vũng Áng, Cửa Lò, Chân Mây, Tiên Sa, Dung Quất, luồng cho tàu biển lớn vào sông Hậu. Tổng số ở Việt Nam hiện nay có 12 đê, kè với chiều dài khoảng 34,1km. Hệ thống đèn biển là một trong những hệ thống trợ giúp hành hải. Hệ thống đèn biển gồm 94 đèn biển tại các đảo, cửa vũng vịnh trải dài từ Quảng Ninh đến Kiên Giang (25 đèn cấp I, 29 đèn cấp II và 40 đèn biển cấp III), trong đó 10 đèn ở quần đảo Trường Sa, tầm hiệu lực của đèn lên đến 20 - 25 hải lý bảo đảm hỗ trợ cho tàu thuyền hành hải an toàn. Mặt khác, hệ thống đèn biển được xây dựng tại những vị trí trọng yếu, đảo tiền tiêu, cửa biển nên có vai trò quan trọng đối với an ninh quốc gia, chủ quyền và biên giới biển. Hệ thống đài thông tin duyên hải gồm 32 đài thông tin duyên hải trải dài từ Móng Cái đến Hà Tiên phục vụ cung cấp thông tin về thời tiết, tình hình an toàn, an ninh hàng hải, trực ca, xử lý các tình huống khẩn cấp. Hệ thống LRIT của Việt Nam đã đáp ứng được yêu cầu về sử dụng thông tin LRIT nhằm nâng cao hiệu quả trong công tác quản lý, giám sát vị trí của các tàu thuyền mang cờ quốc gia, phục vụ công tác quản lý chuyên ngành hàng hải, công tác an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và đặc biệt là hỗ trợ hiệu quả cho hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển. Hệ thống VTS (hệ thống quản lý hành hải tàu) đã được đầu tư tại các cảng biển lớn như Hải Phòng, Sài Gòn - Vũng Tàu, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Nghệ An và một số khu vực cảng biển khác đang hoàn thiện để đưa vào khai thác, đã hỗ trợ tốt cho công tác giám sát,

quản lý hoạt động hàng hải trong vùng nước cảng biển. (Cục Hàng hải Việt Nam, 2020).

Hạ tầng cảng biển phụ thuộc vào vị trí địa lý của cảng biển và chính sách phát triển, đầu tư, quy hoạch cảng biển của Nhà nước. Hầu hết các cảng biển lớn của Việt Nam đều là cảng sông trừ một số bến cảng mới được xây dựng tại cửa sông hoặc khu vực nước sâu. Vì vậy cơ sở hạ tầng cảng biển Việt Nam hiện nay đang có những hạn chế nhất định như luồng vào cảng dài và hẹp, mực nước thấp, chiều dài cầu cảng, mực nước trước bến thấp nên không thể đón các tàu có trọng tải lớn ra vào cảng. Các cảng ở Việt Nam đều nằm sâu trong đất liền nên quỹ đất hẹp, làm hạn chế sự mở rộng và phát triển các loại hình dịch vụ tại cảng.

Kiến trúc thượng tầng cảng biển bao gồm máy móc trang thiết bị xếp dỡ, hệ thống kho bãi tại cảng. Hiện nay hầu hết các cảng đều sở hữu máy móc trang thiết bị xếp dỡ cũ kỹ, lạc hậu, dẫn tới năng suất xếp dỡ thấp. Hơn nữa quỹ đất tại các cảng bị hạn chế nên diện tích kho bãi hẹp. Một số bến cảng mới được xây dựng, máy móc trang thiết bị xếp dỡ được đầu tư mới và rất hiện đại.

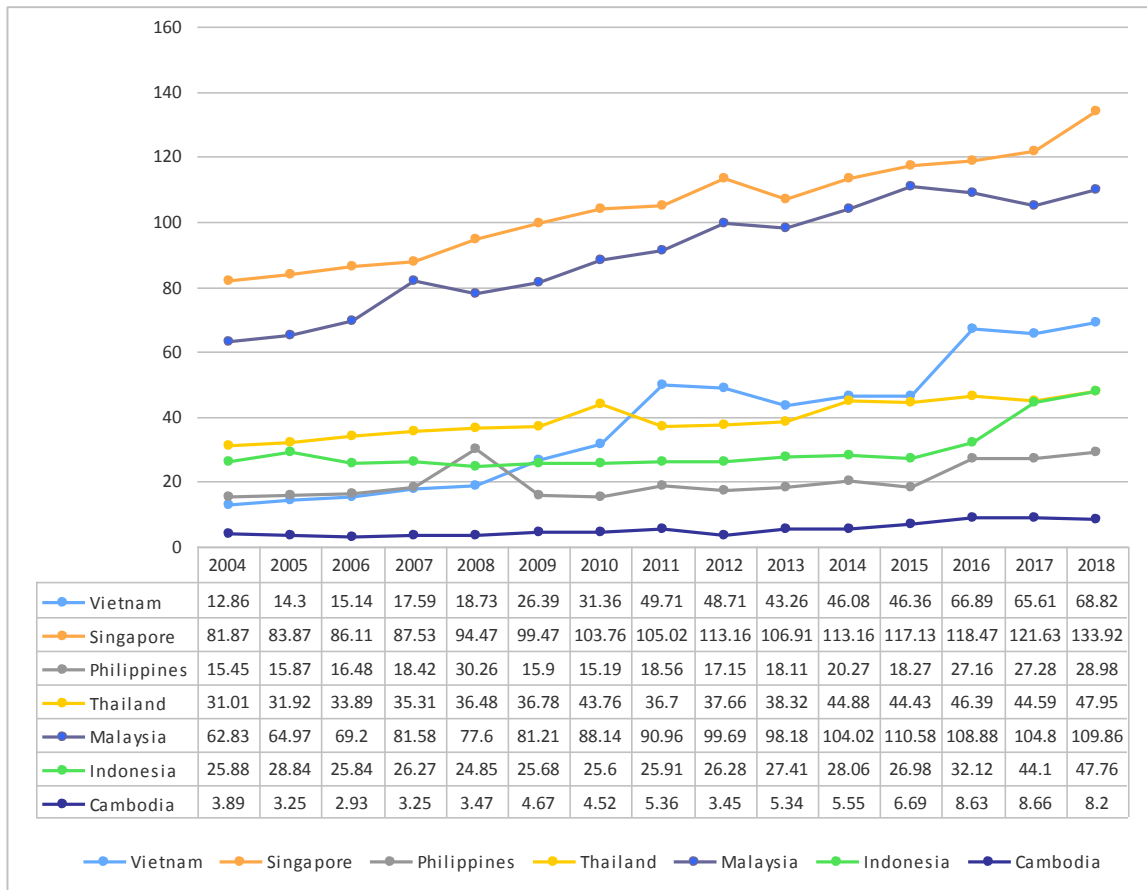
Cảng biển đóng góp vai trò rất lớn vào sự phát triển kinh tế của miền hậu phương và của cả quốc gia. Tỷ trọng GDP từ ngành dịch vụ trong tổng GDP chiếm ngày càng cao, chiếm tới hơn 50%. Dự báo trong tương lai tỷ trọng này sẽ còn cao hơn. Với vị trí thuận tiện, gần biển Đông và tiếp giáp với đất liền các nước khác trong khu vực, nên hệ thống giao thông kết nối với cảng đang ngày càng hoàn thiện và phát triển, đặc biệt là khu vực miền Bắc và miền Nam. Chất lượng cơ sở hạ tầng của các phương thức vận tải nói chung và kết nối với cảng biển nói riêng trong những năm vừa qua ngày càng được nâng cao. (Bảng 4.2).

Bảng 4.2 Chất lượng cơ sở hạ tầng của Việt Nam

Loại hình	Thứ tự/139 2009/2010	Thứ tự/139 2010/2011	Thứ tự/142 2011/2012	Thứ tự/144 2012/2013	Thứ tự/139 2013/2014	Thứ tự/144 2014/2015
CSHT đường bộ	102	117	123	120	102	104
CSHT đường sắt	58	59	71	68	58	52
CSHT hàng không	99	97	111	113	98	88
CSHT cảng biển	84	88	95	94	92	97
Tổng	111	123	123	119	110	112

*Nguồn: World Economic Forum, Global Competitiveness Report
Bảo Việt, Báo cáo ngành cảng biển*

Theo UNCTAD (2018), chỉ số kết nối vận chuyển Liner (LSCI) với các cảng biển của Việt Nam trong khoảng thời gian vừa qua rất khả quan. Chỉ số LSCI được đánh giá thông qua các yếu tố như số lượng tàu ra vào cảng, trọng tải tàu, cỡ tàu tối đa và số lượng dịch vụ được cung cấp tại cảng. LSCI của Việt Nam liên tục tăng từ năm 2004, tuy nhiên đến năm 2011 giảm và bắt đầu được cải thiện dần từ năm 2014 cho đến nay. (Hình 4.1). So với các nước khác trong khu vực như Singapore hay Malaysia thì LSCI của Việt Nam vẫn còn có một sự cách biệt rất lớn. Tuy nhiên so với Thái Lan, Indonesia thì chỉ số này của Việt Nam là rất cạnh tranh thậm chí LSCI của Việt Nam còn cao hơn Campuchia, Indonesia và Philippines.

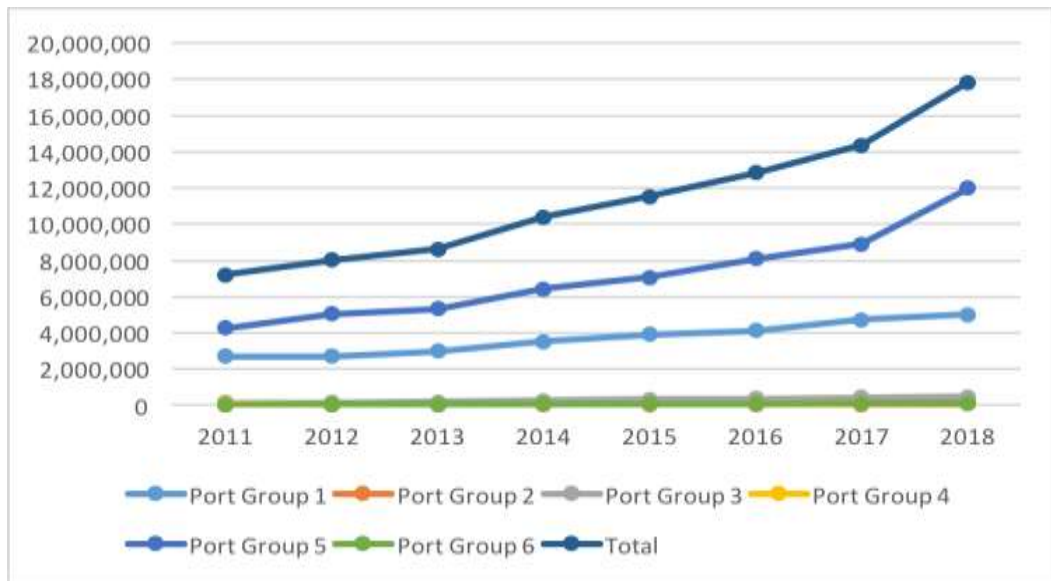


Hình 4.1 Chỉ số kết nối vận chuyển tàu chọ
(Liner Shipping Connectivity Index)
Nguồn: NCS tổng hợp từ UNCTAD (2018)

e. Khối lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam

Lượng hàng container

Lượng hàng container thông qua các nhóm cảng biển Việt Nam tăng từ gần 8 triệu TEU năm 2011 lên 18 triệu TEU năm 2018, tăng gần 10 triệu TEU trong vòng 7 năm qua. Nhóm cảng biển tăng mạnh nhất là nhóm số 5, từ hơn 4 triệu TEU năm 2011 lên 12 triệu TEU năm 2018. Tiếp theo là nhóm cảng số 1, tăng từ hơn 2 triệu TEU năm 2011 lên gần 4 triệu TEU năm 2011. Trong tổng lượng hàng container qua cảng Việt nam, lượng container qua 2 nhóm cảng 1 và 5 chiếm tỷ trọng lớn. (Hình 4.2).

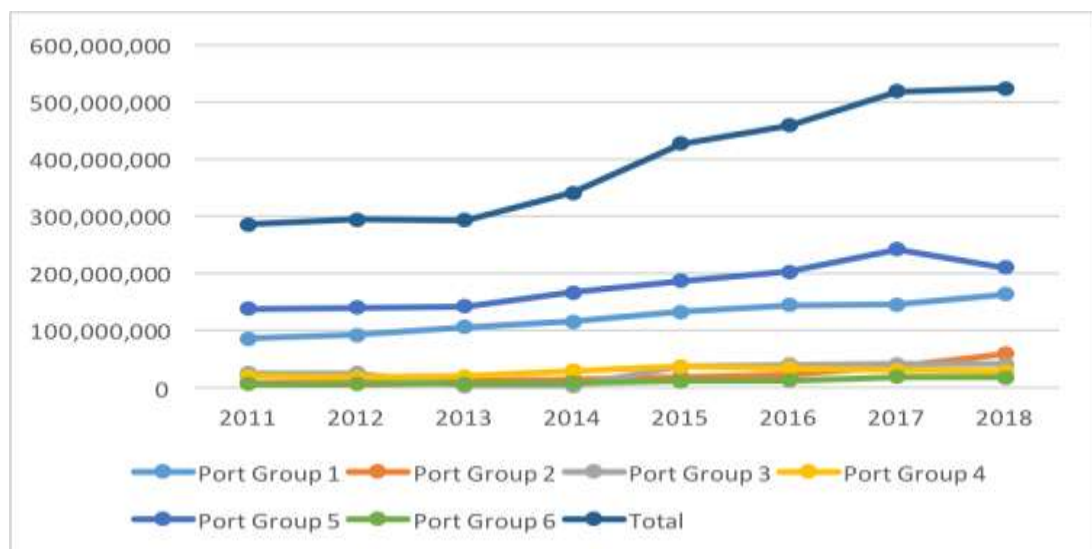


Hình 4.2 Khối lượng hàng container thông qua các nhóm cảng biển Việt Nam (TEU)

Nguồn: NCS tổng hợp từ Cục Hàng hải Việt Nam

Khối lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam

Tổng khối lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam trong những năm vừa qua tăng trưởng rất mạnh, từ gần 300 triệu tấn năm 2011 lên hơn 500 triệu tấn năm 2018, tăng gần 200 triệu tấn trong vòng 7 năm qua. Trong đó tổng khối lượng hàng hóa nhóm 1 và nhóm 5 chiếm gần 70% tổng lượng hàng hóa thông qua toàn hệ thống cảng biển Việt Nam. (Hình 4.3).



Hình 4.3 Khối lượng hàng hóa thông qua các nhóm cảng biển Việt Nam (T)

Nguồn: NCS tổng hợp từ Cục Hàng hải Việt Nam

4.1.1.2 Thực trạng về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam

a. DN cảng biển tại Việt Nam

Bên cung dịch vụ cảng biển Hiện nay hệ thống cảng biển Việt Nam có 45 cảng biển lớn nhỏ được phân bố ở 3 Miền Bắc, Trung, Nam và được phân thành 6 nhóm cảng, trong đó có 02 cảng biển loại IA, 12 cảng biển loại I, 18 cảng biển loại II và 13 cảng biển loại III (cảng dầu khí ngoài khơi) (Thủ tướng Chính Phủ, 2014). Trong số 45 cảng biển tại Việt Nam có 278 bến cảng với hơn 100 DN khai thác cảng biển, bao gồm DN Nhà nước, DN liên doanh và DN tư nhân và đa số các DN này đều hoạt động dưới hình thức công ty cổ phần. Đa số các DN Nhà nước hoạt động dưới hình thức công ty cổ phần đã niêm yết cổ phiếu trên các thị trường chứng khoán. Đặc biệt trong những năm vừa qua, với sự điều chỉnh về chính sách đã thu hút được nhiều nhà đầu tư là các nhà khai thác cảng chuyên nghiệp trên thế giới đến với Việt Nam như: Tập đoàn DP World – UAE (nhà khai thác cảng đứng thứ 5 thế giới) tham gia đầu tư, khai thác bến cảng SPCT – thành phố Hồ Chí Minh, Tập đoàn SSA Marine – Mỹ (đứng thứ 9 thế giới về khai thác cảng) tham gia đầu tư và khai thác cảng CICT tại Quảng Ninh và bến cảng SSIT tại tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu, tập đoàn PSA – Singapore (đứng thứ 3 thế giới về khai thác cảng) đầu tư và khai thác bến cảng SP – PSA tại tỉnh Bà Rịa, Vũng Tàu, tập đoàn APMT – Đan Mạch (đứng thứ 2 thế giới) tham gia đầu tư và khai thác cảng CMIT tại Bà Rịa, Vũng Tàu, tập đoàn Hutchison Port Holding – Hongkong (nhà khai thác cảng số 1 thế giới) tham gia và khai thác bến cảng SITV tại Bà Rịa, Vũng Tàu. Ngoài ra còn có các hãng tàu trên thế giới như Mitsui O.S.K Lines của Nhật, Wanhai Lines của Đài Loan tham gia đầu tư và khai thác tại cảng container quốc tế Tân cảng, Cái Mép, hãng tàu MOL, NYK tham gia đầu tư và khai thác tại bến Lạch Huyện, Hải phòng. (Cục Hàng hải Việt Nam, 2018).

Bên cầu dịch vụ cảng biển (Khách hàng): Các khách hàng của các DN cảng biển hiện nay là các hãng tàu, các chủ hàng, các nhà xuất nhập khẩu

hàng hóa. Các khách hàng lớn và thường xuyên của các DN cảng biển lớn tại Việt Nam bao gồm các khách hàng từ khắp nơi trên thế giới như Công ty TNHH Maersk Line Việt Nam, NYK Group, Cosco Shipping, Heung-A Việt Nam, BLPL Singapore Pte LTD, công ty TNHH Evergreen, “K” Lines, Yang Ming Marine Transport Corp, Hapag – Lloyd... và các công ty VTB trong nước.

Do vấn đề cạnh tranh ngày càng gay gắt nên các cảng biển hiện nay đã bắt tay hợp tác và liên doanh với chính các khách hàng của mình, đó chính là các hãng tàu, đặc biệt hãng tàu nước ngoài trong việc khai thác cảng, tức là trong việc cung cấp các dịch vụ tại cảng cho khách hàng. Hiện có khoảng khoảng hơn 40 hãng tàu container quốc tế có mặt tại Việt Nam trong đó phải kể tên một số hãng tàu lớn như Maersk Line, APL, OOCL, MSC. Các công ty này hoạt động dưới ba hình thức chính: Công ty Việt Nam làm đại lý, công ty liên doanh, công ty 100% vốn nước ngoài.

b. Dịch vụ cảng biển

Số lượng dịch vụ cảng biển: Nhìn chung các DN cảng biển Việt Nam đang cung cấp 2 loại hình dịch vụ cảng: Dịch vụ cơ bản bao gồm các dịch vụ xếp dỡ hàng hóa, bảo quản hàng hóa, cân hàng, giao nhận, phân loại hàng hóa, lai dất, buộc cời dây tàu, thu gom rác thải, hoa tiêu... và dịch vụ giá trị gia tăng như phân phối hàng hóa, gom hàng, bao gói hàng hóa, dịch vụ sửa chữa container, dịch vụ hải quan...

4.1.2 Thực trạng QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam

4.1.2.1 Tổ chức bộ máy QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam

QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam thuộc lĩnh vực QLNN về chuyên ngành hàng hải. Việc tổ chức bộ máy QLNN về dịch vụ cảng biển cũng chính là việc tổ chức bộ máy QLNN về chuyên ngành hàng hải và được quy định như sau:

- Quốc hội ban hành các Luật, Bộ Luật

- Chính phủ thống nhất QLNN về hàng hải. Chính Phủ ban hành các Nghị định, quyết định. Đồng thời Chính phủ phê duyệt các Quy hoạch, chiến lược phát triển...

- Bộ GTVT chịu trách nhiệm trước Chính Phủ về việc QLNN về hàng hải nói chung.

- Bộ Công thương, Bộ Tài chính và các Bộ khác có trách nhiệm phối hợp cùng với Bộ GTVT trong việc ban hành các văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến dịch vụ cảng biển tại Việt Nam

- Cục Hàng hải Việt Nam chịu sự lãnh đạo trực tiếp của Bộ GTVT, là cơ quan trực tiếp liên quan đến QLNN về hàng hải trong phạm vi cả nước theo Quyết định số 26/2009/QĐ-TTg ngày 20 tháng 02 năm 2009 của Thủ tướng Chính Phủ.

- Các UBND, các Sở, Ban ngành của các tỉnh, thành phố có trách nhiệm thực hiện tốt vai trò quản lý của mình theo quy định của các văn bản pháp luật liên quan đến dịch vụ cảng biển.

4.1.2.2 Xây dựng và ban hành các văn bản pháp luật liên quan đến dịch vụ cảng biển

a. Hệ thống văn bản chính sách, pháp luật liên quan đến dịch vụ cảng biển

a1. Về khái niệm và các loại hình dịch vụ cảng biển

Hiện nay chưa có văn bản luật nào nêu khái niệm và phân loại về dịch vụ cảng một cách đầy đủ tại Việt Nam. Trước đây, theo Nghị định số 10/2001 (Chính phủ, 2001) (Nghị định này đã hết hiệu lực và hủy bỏ) dịch vụ cảng biển được chia thành 2 loại:

+ Dịch vụ công: Là các loại hình dịch vụ cần thiết để duy trì hoạt động của cảng, được cung cấp bởi các DN Nhà nước. Ví dụ hoa tiêu, lai dắt, cứu hộ...

+ Dịch vụ kinh doanh: Bao gồm các loại hình dịch vụ khác được cung cấp tại cảng trừ các loại hình dịch vụ công, như xếp dỡ, bảo quản, bao gói, giao nhận...

Tuy nhiên hiện nay, một số loại hình dịch vụ cảng cũng xuất hiện trong các văn bản luật liên quan đến dịch vụ logistics, như Luật thương mại 2005 (Quốc hội, 2005), Nghị định 140/2007/NĐ-CP (Chính phủ, 2007) nay được thay thế bằng Nghị định 163/2017/NĐ-CP (Chính phủ, 2017).

a2. Về điều kiện kinh doanh các loại hình dịch vụ cảng biển

Việt Nam đã xây dựng hệ thống văn bản luật chi phối đến hoạt động kinh doanh dịch vụ cảng biển như: Luật DN 2014 (Quốc hội, 2014), Luật đầu tư 2014 (Quốc hội, 2014), Luật thương mại 2005 (Quốc hội, 2005), Bộ luật Hàng hải Việt nam 2015 (Quốc hội, 2015), Nghị định 37/2017 - CP về Điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển (Chính phủ, 2017), Nghị định 169/2016/NĐ-CP ngày 29/11/2016 của Chính phủ về “*Điều kiện kinh doanh vận tải biển, kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển và dịch vụ lai dắt tàu biển*” có hiệu lực từ ngày 01/7/2017 và thay thế cho Nghị định 30/2014/NĐ-CP, ngày 14/4/2014 của Chính phủ về “*Điều kiện kinh doanh dịch vụ vận tải biển và dịch vụ hỗ trợ vận tải biển, Quyết định số 2106/QĐ-GTVT ngày 23 tháng 8 năm 1997 Về Việc ban hành thể lệ bốc dỡ, giao nhận và bảo quản hàng hóa tại cảng biển Việt Nam, Thông tư số 41/2017/TT-BGTVT ngày 14 tháng 11 năm 2017 Quy định về quản lý thu gom và xử lý chất thải từ tàu thuyền trong vùng nước cảng biển.*

a3. Giá dịch vụ cảng

Giá dịch vụ tại cảng biển Việt Nam bị chi phối bởi các văn bản luật như Luật giá số 11/2012/QH13 (Chủ tịch quốc hội, 2012); Nghị định số 177/2013/NĐ-CP (Chính phủ, 2013); Nghị định số 149/2016/NĐ-CP (Chính phủ, 2016); Nghị định 146/2016/NĐ-CP (Chính phủ, 2016); Thông tư

56/2014/TT-BTC (Bộ Tài chính, 2014); Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT (thay thế cho Biểu khung giá cũ tại Quyết định số Thông tư số Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT (Bộ GTVT, 2016) ngày 01/12/2016 và Quyết định số 3946/QĐ-BGTVT (Bộ GTVT, 2016) ngày 09/12/2016); Quyết định 3863/QĐ-BGTVT (Bộ GTVT, 2016) ngày 1 tháng 12 năm 2016, Quyết định 3946/QĐ-BGTVT “Biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu và dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo tại cảng biển Việt Nam”; Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 của Bộ Giao thông Vận tải ban hành biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng cầu bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam; Quyết định số 365/QĐ-BGTVT ngày 12/3/2020 của Bộ Giao thông vận tải về việc ban hành Kế hoạch triển khai thực hiện Chỉ thị số 11/CT-TTg ngày 04/3/2020 của Thủ tướng Chính phủ về các nhiệm vụ, giải pháp cấp bách tháo gỡ khó khăn cho sản xuất kinh doanh, bảo đảm an sinh xã hội ứng phó với dịch Covid – 19. Thông tư này có nội dung từ 01/5/2020 giảm 10% giá dịch vụ xếp dỡ container, lai dắt, hoa tiêu cho tất cả các tàu thuyền Việt Nam.

a4. Phí và lệ phí

Luật phí và lệ phí (Quốc hội, 2015) ngày 25 tháng 11 năm 2015; Nghị định số 120/2016/NĐ-CP (Chính phủ, 2016); Thông tư số 261/2016/TT- BTC (Bộ Tài chính, 2016) ngày 14/11/2016.

a5. Về mô hình quản lý và khai thác cảng

Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 (Quốc hội, 2015) quy định về Ban quản lý và khai thác cảng, tuy nhiên chưa có văn bản hướng dẫn chi tiết và cụ thể về Ban Quản lý và khai thác cảng. Cơ cấu tổ chức Ban quản lý và khai thác cảng, khu vực áp dụng mô hình Ban quản lý và khai thác cảng biển được quy định tại Điều 89 của Bộ luật Hàng Hải Việt Nam (có hiệu lực từ ngày 01/07/2017), theo đó: “Hội đồng thành viên của Ban quản lý và khai thác

cảng bao gồm Chủ tịch, các Phó Chủ tịch và các ủy viên; Chủ tịch, các thành viên của Hội đồng thành viên và Tổng giám đốc của Ban quản lý và khai thác cảng do Thủ tướng Chính phủ bổ nhiệm theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, trong đó phải có đại diện các cơ quan: Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài nguyên và Môi trường, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi áp dụng mô hình Ban quản lý và khai thác cảng; Chính phủ quy định chi tiết về cơ cấu tổ chức, nhiệm vụ, quyền hạn và khu vực áp dụng mô hình Ban quản lý và khai thác cảng”.

- Quyết định 37/QĐ-TTg ngày 18/6/2014 (Thủ tướng Chính phủ, 2014)

b. Ban hành định hướng, chiến lược, kế hoạch phát triển ngành cảng biển

- “Chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020 tầm nhìn đến năm 2030” (Chính phủ, 2013) ngày 25 tháng 2 năm 2013; “Chiến lược phát triển VTB Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến 2030” (Chính phủ, 2014).

c. Quy hoạch và điều chỉnh quy hoạch phát triển cảng biển

Bao gồm “Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030” (Thủ tướng chính phủ, 2014); Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 26/8/2014 và các Quy hoạch chi tiết các nhóm cảng đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030; Quyết định số 77/QĐ-TTg ngày 13 tháng 1 năm 2020 về việc Phê duyệt Nhiệm vụ lập Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

d. Quy trình xây dựng và ban hành các văn bản pháp luật, chính sách

Hiện nay, Cục Hàng hải là đơn vị được Bộ GTVT giao nhiệm vụ xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến chuyên ngành hàng hải theo Nghị định 34/2016/NĐ-CP (Chính phủ, 2016) có hiệu lực từ 1/7/2016 và Thông tư số 21/2016/TT-BGTVT (Bộ GTVT, 2016) ngày 25 tháng 8 năm 2016 của Bộ Giao thông Vận tải. Quy trình xây dựng và ban hành các văn bản

luật, chính sách, Cục hàng hải đã thực hiện hiện tốt và đúng với quy định của pháp luật.

e. Sự tham gia trực tiếp của DN cảng biển vào việc xây dựng hệ thống chính sách, pháp luật

Trước khi một văn bản luật hoặc chính sách ra đời, Cục Hàng hải đều tổ chức lấy ý kiến góp ý vào dự thảo luật hoặc chính sách từ các DN cảng biển thông qua việc tổ chức các Hội nghị tại các DN cảng biển hoặc tại các trường Đại học.

4.1.2.3 Chỉ đạo thực hiện QLNN về dịch vụ cảng biển

Trên cơ sở các văn bản pháp luật, chính sách liên quan đến dịch vụ cảng biển được các cơ quan QLNN có thẩm quyền ban hành, các cơ quan chức năng đã chỉ đạo thực hiện và triển khai các văn bản luật và chính sách đó liên quan đến các lĩnh vực thuộc dịch vụ cảng biển.

4.1.2.4 Kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển

Hệ thống pháp luật theo Nghị định 142/2017/NĐ-CP (Chính phủ, 2017) quy định về thanh tra chuyên ngành hàng hải hiện nay đã tương đối đầy đủ, tạo ra hành lang pháp lý cho công tác thanh tra chuyên ngành được thực thi có hiệu lực, hiệu quả. Việc phân định nhiệm vụ thanh tra rõ ràng và cụ thể đã nêu cao trách nhiệm cho từng cá nhân trong việc thực thi nhiệm vụ, công vụ.

Tổ chức, nhân sự, cũng như công tác đào tạo, bồi dưỡng chuyên môn, nghiệp vụ cho lực lượng thanh tra chuyên ngành của Cục đã được thực hiện tốt. Do đó, các cuộc thanh tra do Thanh tra Cục chủ trì đã được triển khai có trọng tâm, trọng điểm và kết thúc đúng kế hoạch đề ra. Việc xử lý các hành vi vi phạm pháp luật về chuyên ngành hàng hải đúng người, đúng nội dung, rõ ràng, có tính khả thi.

Triển khai nghiêm túc Kế hoạch thanh tra, kiểm tra đã được Bộ GTVT phê duyệt, trong thời gian qua, Cục HHVN đã chủ trì thành lập các Đoàn

thanh tra, kiểm tra chuyên ngành xử lý các vi phạm liên quan đến dịch vụ cảng biển tại các cảng biển.

4.2 Tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam

Để xem xét kỹ hơn thực trạng QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam, NCS tiến hành đánh giá tác động của các yếu tố (thuộc nội dung) QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam nhằm tìm ra những yếu tố tác động tích cực và tiêu cực đến dịch vụ cảng biển. Qua đó tìm ra những giải pháp nhằm hoàn thiện nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam và góp phần phát triển dịch vụ cảng biển tại Việt Nam và nâng cao năng lực cạnh tranh của các DN cảng biển nói riêng cũng như toàn bộ hệ thống cảng biển Việt Nam nói chung.

4.2.1 Mô tả đặc điểm mẫu điều tra

4.2.1.1 Theo khu vực địa lý

NCS đã phát ra 129 phiếu khảo sát và số phiếu hợp lệ đã thu về là 129 phiếu, đạt 100%. Đối tượng khảo sát là các lãnh đạo của các DN cảng đang kinh doanh trên lãnh thổ Việt Nam ở cả 3 miền Bắc Trung Nam.

Qua khảo sát, NCS thu được các kết quả sau:

Bảng 4.3 Cơ cấu DN cảng khảo sát theo khu vực địa lý

Khu vực	Số người khảo sát	Tỷ lệ %
Miền bắc	45	34,9
Miền Trung	29	22,5
Miền Nam	55	42,6
Tổng cộng	129	100

Nguồn: NCS tổng hợp từ kết quả khảo sát

Theo bảng trên, số lượng những người trả lời phỏng vấn ở các DN cảng biển Miền bắc là 45 người, chiếm 34,9%; các DN cảng biển miền Trung là 29 người chiếm 22,5%; các DN cảng biển miền Nam là 55 người, chiếm 42,6%.

4.2.1.2 Theo loại hình DN

Bảng 4.4 Cơ cấu DN cảng được khảo sát theo loại hình DN

Loại hình DN	Số người khảo sát	Tỷ lệ %
DN Nhà nước	81	62,8
DN liên doanh	29	22,5
DN tư nhân	19	14,7
Tổng cộng	129	100

Nguồn: NCS

Theo loại hình DN, số lượng người trả lời phỏng vấn của các DN nhà nước là 81 người, chiếm 62,8%; các DN liên doanh là 29 người, chiếm 22,5%; các DN tư nhân là 19 người chiếm 14,7%.

4.2.1.3 Loại hình dịch vụ cảng tại các DN khảo sát

+ Dịch vụ cơ bản

Bảng 4.5 Kết quả khảo sát dịch vụ cơ bản tại các DN cảng biển

Dịch vụ cơ bản	Tỷ lệ (%)
Xếp dỡ hàng hóa	100
Bảo quản hàng hóa	100
Cân hàng	87,6
Giao nhận	80,6
Phân loại hàng hóa	64,3
Sửa chữa tàu	14
Vệ sinh hầm hàng	66,7
Lai dắt	68,2
Buộc, cởi dây	100
Đóng, mở nắp hầm hàng	35,7
Thu gom rác thải tàu	14,7
Hoa tiêu	0,02
Tổng cộng	-

Nguồn: Kết quả khảo sát của NCS

Trong số những người trả lời phỏng vấn, 100% các DN nơi họ đang làm có các dịch vụ xếp dỡ hàng hóa, bảo quản hàng hóa và buộc, cởi dây; 87,6% các DN có dịch vụ cân hàng; 80,6% có dịch vụ giao nhận; 64,3% có dịch vụ phân loại hàng hóa; 14% có dịch vụ sửa chữa tàu; 66,7% có dịch vụ vệ sinh hầm hàng; 68,2% có dịch vụ lai dất; 35,7% có dịch vụ đóng, mở nắp hầm hàng và 14,7% có dịch vụ thu gom rác thải tàu. Có 01 DN cung cấp dịch vụ hoa tiêu nằm trong số DN được khảo sát

+ *Dịch vụ giá trị gia tăng*

Căn cứ vào các dịch vụ giá trị gia tăng của các DN cảng biển, kết quả khảo sát cho thấy: Trong số những người phỏng vấn, 25,6% trả lời DN nơi họ làm việc có dịch vụ phân phối hàng hóa; 24% có dịch vụ gom hàng; 80% có dịch vụ bao gói hàng hóa; 24% có dịch vụ bao gói lại hàng hóa; 91,2% có dịch vụ sửa chữa container và 47,2% có dịch vụ hải quan.

Bảng 4.6 Kết quả khảo sát dịch vụ giá trị gia tăng tại các DN cảng biển

Dịch vụ giá trị gia tăng	Tỷ lệ (%)
Phân phối hàng hóa	25,6
Gom hàng	24
Bao gói hàng hóa	80
Bao gói lại hàng hóa	24
Dịch vụ sửa chữa container	91,2
Dịch vụ hải quan	47,2
Tổng cộng	-

Nguồn: Kết quả khảo sát của NCS

4.2.2 Phân tích mức độ tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển

Trước khi phân tích sự tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển, NCS sử dụng hệ số Cronbach's alpha, phân tích nhân tố để đánh giá độ tin cậy của thang đo và kiểm định sự phù hợp của mô hình nghiên cứu. Sau khi tiến hành phân tích đánh giá độ tin cậy của thang đo thông qua việc xác định

hệ số Cronbach's Alpha hệ số tương quan biến – biến tổng của 17 biến quan sát thuộc yếu tố QLNN đều cho kết quả lớn hơn 0,3 và 0,6 phản ánh các thang đo đều có độ tin cậy. Các biến quan sát đều được lựa chọn để tiếp tục được sử dụng cho các phân tích tiếp theo. Kết quả phân tích CFA cho thấy có 4 nhân tố với 17 biến quan sát, 1 biến phụ thuộc với 4 biến thành phần, các thành phần của thang đo đều đạt giá trị hội tụ, giá trị phân biệt và đạt yêu cầu về độ tin cậy. Vậy, mô hình thang đo tác động của yếu tố Nhà nước đối với dịch vụ cảng biển phù hợp với số liệu thực tế. (NCS đã trình bày cụ thể và chi tiết tại Chương 3).

4.2.2.1 Đánh giá sự tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển thông qua việc phân tích giá trị trung bình của các yếu tố

a. Tổ chức bộ máy nhà nước

Theo kết quả khảo sát, “tổ chức bộ máy QLNN” đối với các dịch vụ cảng biển được những người tham gia khảo sát đánh giá với mức độ bình quân là 2,8547. Điều này cho thấy các DN cảng biển đánh giá về vai trò của tổ chức bộ máy QLNN có ảnh hưởng không tốt đến hoạt động dịch vụ cảng biển. Trong các nội dung cấu thành nên “tổ chức bộ máy QLNN”, yếu tố về nhân lực trong bộ máy QLNN được đánh giá cao nhất với mức điểm đánh giá bình quân là 3,00; sự phân quyền giữa các cơ quan QLNN được đánh giá thấp nhất với mức điểm bình quân là 2,73. Tiếp theo Sự phối hợp giữa các cơ quan QLNN với mức đánh giá bình quân là 2,74. (Phụ lục 7).

b. Xây dựng và ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan đến dịch vụ cảng biển

Trong số các nội dung phản ánh việc xây dựng và ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan đến dịch vụ cảng biển, hệ thống chính sách, văn bản pháp luật liên quan đến dịch vụ cảng biển được các DN đánh giá thấp nhất, có nghĩa là yếu tố này có tác động xấu đến dịch vụ cảng biển, với mức điểm bình quân là 2,32; “quy trình xây dựng và ban hành các văn bản pháp

luật, chính sách”, “sự tham gia trực tiếp của DN cảng biển vào quá trình xây dựng hệ thống chính sách, pháp luật” được đánh giá cao nhất với mức điểm bình quân lần lượt là 3,39 và 3,37. Đánh giá chung việc xây dựng và ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan đến dịch vụ cảng biển được các DN đánh giá với mức điểm bình quân chung là 2,8450 (Phụ lục 8).

c. Chỉ đạo thực hiện QLNN về dịch vụ cảng biển

Chỉ đạo thực hiện QLNN về dịch vụ cảng biển cũng là một trong những nhân tố có ảnh hưởng đến hoạt động của các DN dịch vụ cảng biển. Theo kết quả khảo sát, nhân tố này được các DN đánh giá có ảnh hưởng tốt đến hoạt động dịch vụ cảng biển. Mức điểm bình quân của nhân tố này được các DN đánh giá là 4,3049. Trong đó, nhân tố được đánh giá cao nhất là “Thông tin, tuyên truyền, phổ biến các chính sách, văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến dịch vụ cảng biển” với mức điểm bình quân 4,48. Nhân tố được đánh giá thấp nhất là “Hỗ trợ DN cảng biển: đào tạo, tài chính, cơ sở vật chất, kết nối các DN cảng biển với nhau...” với mức điểm bình quân 4.18 (Phụ lục 9).

d. Kiểm tra, thanh tra giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển

Theo kết quả khảo sát, việc kiểm tra, thanh tra giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển có mức điểm đánh giá bình quân là 2,5814. Mức điểm đánh giá bình quân của các biến thành phần trong nhân tố này đều dưới 3 phản ánh các biến thành phần có ảnh hưởng không tốt đến dịch vụ cảng biển. (Phụ lục 10).

4.2.2.2 Kiểm định các giả thiết nghiên cứu

a. Kiểm định sự khác biệt về tác động QLNN đối với dịch vụ cảng biển phân theo các đặc điểm của DN cảng biển

a1. Theo loại hình DN

**Tổ chức bộ máy*

Theo kết quả phân tích, mức độ đánh giá bình quân về tổ chức bộ máy QLNN của các DN nhà nước là 2,7994; DN liên doanh là 3,2931 và của DN

tư nhân là 2,4211. Kết quả kiểm định về sự khác biệt cho thấy, mức ý nghĩa của kiểm định F và kiểm định Tukey trong phân tích sâu ANOVA đều nhỏ hơn 0,05 (Sig = 0,000) phản ánh có sự khác biệt giữa các loại hình DN cảng biển trong đánh giá về tổ chức bộ máy QLNN (Phụ lục 11). Như vậy, có thể kết luận rằng các DN liên doanh đánh giá cao hơn so với DN nhà nước và DN tư nhân.

** Xây dựng, ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan*

Theo kết quả phân tích, mức độ đánh giá bình quân về Xây dựng, ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan của các DN nhà nước là 2,8222; DN liên doanh là 3,2276 và của DN tư nhân là 2,3579. Kết quả kiểm định về sự khác biệt cho thấy, mức ý nghĩa của kiểm định F nhỏ hơn 0,05 (Sig = 0,000) phản ánh có sự khác biệt giữa các loại hình DN cảng biển trong đánh giá về Xây dựng, ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan. (Phụ lục 11). Như vậy, có thể kết luận rằng, các DN liên doanh đánh giá cao hơn so với DN nhà nước và DN tư nhân.

** Chỉ đạo thực hiện về QLNN về dịch vụ cảng biển*

Theo kết quả phân tích, mức độ đánh giá bình quân về Chỉ đạo thực hiện về QLNN về dịch vụ cảng biển của các DN nhà nước là 4,3659; DN liên doanh là 4,6429 và của DN tư nhân là 3,5439. Kết quả kiểm định về sự khác biệt cho thấy, mức ý nghĩa của kiểm định F và kiểm định Tukey trong phân tích sâu ANOVA đều nhỏ hơn 0,05 (Sig = 0,000) phản ánh có sự khác biệt giữa các loại hình DN cảng biển trong đánh giá về Chỉ đạo thực hiện về QLNN về dịch vụ cảng biển. (Phụ lục 12). Như vậy, có thể kết luận rằng, các DN liên doanh đánh giá cao hơn so với DN nhà nước và DN tư nhân.

** Kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển*

Theo kết quả phân tích, mức độ đánh giá bình quân về Kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển của các DN nhà nước là 2,5683; DN liên doanh là 2,9571 và của DN tư nhân là 2,0842. Kết

qua kiểm định về sự khác biệt cho thấy, mức ý nghĩa của kiểm định F và kiểm định Tukey trong phân tích sâu ANOVA đều nhỏ hơn 0,05 (Sig = 0,000) phản ánh có sự khác biệt giữa các loại hình DN cảng biển trong đánh giá về Kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển (Phụ lục 12). Như vậy, có thể kết luận rằng các DN liên doanh đánh giá cao hơn so với DN nhà nước và DN tư nhân.

a2. Theo khu vực địa lý của các DN

Kết quả phân tích cho thấy, mức ý nghĩa của kiểm định F – kiểm định về sự khác biệt giữa các DN phân theo khu vực địa lý ở mỗi nhân tố đều lớn hơn 0,05 phản ánh không có sự khác biệt giữa các DN phân theo khu vực địa lý trong đánh giá về các nhân tố tác động đến dịch vụ cảng biển. Cụ thể:

** Tổ chức bộ máy*

Mức độ đánh giá bình quân về tổ chức bộ máy của các DN khu vực miền bắc là 2,8667; khu vực miền trung là 2,7069 và khu vực miền nam là 2,9227. Kết quả kiểm định về sự khác biệt cho thấy, mức ý nghĩa của kiểm định F lớn hơn 0.05 (Sig = 0,375) phản ánh không có sự khác biệt giữa các DN ở các khu vực trong đánh giá về tổ chức bộ máy QLNN. (Phụ lục 13).

** Xây dựng, ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan*

Theo kết quả phân tích, mức độ đánh giá bình quân về Xây dựng, ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan của các DN khu vực miền bắc là 2,9111; khu vực miền trung là 2,8276 và khu vực miền nam là 2,800. Kết quả kiểm định về sự khác biệt cho thấy, mức ý nghĩa của kiểm định F lớn hơn 0,05 (Sig = 0,732) phản ánh không có sự khác biệt giữa các DN ở các khu vực trong đánh giá về Xây dựng, ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan. (Phụ lục 13).

** Chỉ đạo thực hiện về QLNN về dịch vụ cảng biển*

Mức độ đánh giá bình quân về “Chỉ đạo thực hiện về QLNN về dịch vụ cảng biển của các DN khu vực miền bắc là 4,3259; khu vực miền trung là

4,2644 và khu vực miền nam là 4,3091. Kết quả kiểm định về sự khác biệt cho thấy, mức ý nghĩa của kiểm định F lớn hơn 0,05 (Sig = 0,902) phản ánh không có sự khác biệt giữa các DN ở các khu vực trong đánh giá về Chỉ đạo thực hiện về QLNN về dịch vụ cảng biển. (Phụ lục 13).

** Kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển*

Mức độ đánh giá bình quân về “Kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển” của các DN khu vực miền bắc là 2,5244; khu vực miền trung là 2,5103 và khu vực miền nam là 2,6655. Kết quả kiểm định về sự khác biệt cho thấy, mức ý nghĩa của kiểm định F lớn hơn 0,05 (Sig = 0,578) phản ánh không có sự khác biệt giữa các DN ở các khu vực trong đánh giá về Kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển (Phụ lục 13).

Như vậy, các giả thiết được NCS đưa ra đều được chấp nhận trong nghiên cứu này.

b. Kết quả kiểm định giả thiết phản ánh mối quan hệ giữa các nhân tố với dịch vụ cảng biển

NCS sử dụng hệ số tương quan để kiểm định các giả thiết phản ánh mối quan hệ giữa các nhân tố với dịch vụ cảng biển. Kết quả kiểm định được thể hiện như sau:

Giả thiết 1 (H1). Tổ chức bộ máy QLNN có mối quan hệ tương quan dương (cùng chiều) với dịch vụ cảng biển.

Kết quả phân tích cho thấy, hệ số tương quan giữa “Tổ chức bộ máy QLNN” với “dịch vụ cảng biển” bằng 0,525 phản ánh mối quan hệ cùng chiều. Mức ý nghĩa của kiểm định bằng 0,000 phản ánh mối quan hệ này có ý nghĩa thống kê. (Phụ lục 14). Như vậy, giả thiết 1 được NCS đưa ra trong nghiên cứu này được chấp nhận.

Giả thiết 2 (H2): Xây dựng và ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan đến dịch vụ cảng biển có mối quan hệ tương quan dương (cùng chiều) với dịch vụ cảng biển.

Kết quả phân tích cho thấy, hệ số tương quan giữa “Xây dựng và ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan đến dịch vụ cảng biển” với “dịch vụ cảng biển” bằng 0,669 phản ánh mối quan hệ cùng chiều. Mức ý nghĩa của kiểm định bằng 0,000 phản ánh mối quan hệ này có ý nghĩa thống kê. (Phụ lục 14). Như vậy, giả thiết 2 được NCS đưa ra trong nghiên cứu này được chấp nhận.

Giả thiết 3 (H3): Chỉ đạo thực hiện QLNN về dịch vụ cảng biển có mối quan hệ tương quan dương (cùng chiều) với dịch vụ cảng biển.

Kết quả phân tích cho thấy, hệ số tương quan giữa “Chỉ đạo thực hiện QLNN về dịch vụ cảng biển” với “dịch vụ cảng biển” bằng 0,440 phản ánh mối quan hệ cùng chiều nhưng không chặt chẽ. Mức ý nghĩa của kiểm định bằng 0,000 phản ánh mối quan hệ này có ý nghĩa thống kê. (Phụ lục 14). Như vậy, giả thiết 3 được NCS đưa ra trong nghiên cứu này được chấp nhận.

Giả thiết 4 (H4): Kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển có mối tương quan dương (cùng chiều) với dịch vụ cảng biển.

Kết quả phân tích cho thấy, hệ số tương quan giữa “Kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển” với “dịch vụ cảng biển” bằng 0,495 phản ánh mối quan hệ cùng chiều nhưng không chặt chẽ. Mức ý nghĩa của kiểm định bằng 0,000 phản ánh mối quan hệ này có ý nghĩa thống kê. (Phụ lục 14). Như vậy, giả thiết 4 được NCS đưa ra trong nghiên cứu này được chấp nhận.

4.2.2.3 Phân tích mức độ tác động của các yếu tố QLNN đối với dịch vụ cảng biển

Để phân tích mức độ tác động của các nhân tố đến dịch vụ cảng biển, NCS sử dụng mô hình phân tích hồi quy đa biến với 7 biến độc lập: Tổ chức bộ máy QLNN; Xây dựng ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan; Chỉ đạo thực hiện QLNN về dịch vụ cảng biển; Kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển; loại hình DN với 2 biến giả là DN nhà nước và DN liên doanh; vị trí địa lý của DN. NCS sử dụng phương pháp loại từng bước (Stepwise) trong SPSS để lựa chọn các biến độc lập phù hợp đưa vào phân tích trong mô hình hồi quy. Kết quả phân tích phản ánh có 7 mô hình phản ánh mức độ tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển của DN. Cụ thể như sau:

Mô hình 1: Tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển của DN chịu ảnh hưởng của việc “Xây dựng ban hành các chính sách, văn bản pháp luật” liên quan. Hệ số giải thích điều chỉnh của mô hình này bằng 0,444 phản ánh biến độc lập giải thích được 44,4 % cho biến phụ thuộc. Mức ý nghĩa của kiểm định F nhỏ hơn 0,05 phản ánh mô hình phân tích hồi quy là phù hợp. Mức ý nghĩa của kiểm định t đều nhỏ hơn 0,05 phản ánh các hệ số chặn và hệ số hồi quy của biến độc lập đều có ý nghĩa thống kê (Phụ lục 15).

Mô hình 2: Tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển của DN chịu ảnh hưởng bởi hai nhân tố: “Xây dựng ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan” và “Loại hình DN nhà nước”. Hệ số giải thích điều chỉnh của mô hình này bằng 0,567 phản ánh các biến độc lập giải thích được 56,7 % cho biến phụ thuộc. Mức ý nghĩa của kiểm định F nhỏ hơn 0,05 phản ánh mô hình phân tích hồi quy là phù hợp. Mức ý nghĩa của kiểm định t đều nhỏ hơn 0,05 phản ánh các hệ số chặn và hệ số hồi quy của biến độc lập đều có ý nghĩa thống kê. Giá trị VIF của các biến độc lập đều nhỏ hơn 10 phản ánh hai biến độc lập trong mô hình hồi quy không có hiện tượng đa cộng tuyến. (Phụ lục 15).

Mô hình 3: Tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển của DN chịu ảnh hưởng bởi ba nhân tố: “Xây dựng ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan”; “Loại hình DN nhà nước” và “Tổ chức bộ máy QLNN”. Hệ số giải thích điều chỉnh của mô hình này bằng 0,655 phản ánh các biến độc lập giải thích được 65,5 cho biến phụ thuộc. Mức ý nghĩa của kiểm định F nhỏ hơn 0,05 phản ánh mô hình phân tích hồi quy là phù hợp. Mức ý nghĩa của kiểm định t đều nhỏ hơn 0,05 phản ánh các hệ số chặn và hệ số hồi quy của biến độc lập đều có ý nghĩa thống kê. Giá trị VIF của các biến độc lập đều nhỏ hơn 10 phản ánh hai biến độc lập trong mô hình hồi quy không có hiện tượng đa cộng tuyến. (Phụ lục 15).

Mô hình 4: Tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển của DN chịu ảnh hưởng bởi bốn nhân tố: “Xây dựng ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan”; “Loại hình DN nhà nước”; “Tổ chức bộ máy QLNN” và “Kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển”. Hệ số giải thích điều chỉnh của mô hình này bằng 0,727 phản ánh các biến độc lập giải thích được 72,7% cho biến phụ thuộc. Mức ý nghĩa của kiểm định F nhỏ hơn 0,05 phản ánh mô hình phân tích hồi quy là phù hợp. Mức ý nghĩa của kiểm định t đều nhỏ hơn 0,05 phản ánh các hệ số chặn và hệ số hồi quy của biến độc lập đều có ý nghĩa thống kê. Giá trị VIF của các biến độc lập đều nhỏ hơn 10 phản ánh hai biến độc lập trong mô hình hồi quy không có hiện tượng đa cộng tuyến. (Phụ lục 15).

Mô hình 5: Tác động QLNN đối với dịch vụ cảng biển của DN chịu ảnh hưởng bởi năm nhân tố: “Xây dựng ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan”; “Loại hình DN nhà nước”; “Tổ chức bộ máy QLNN”; “Kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển” và “Chỉ đạo thực hiện QLNN về dịch vụ cảng biển”. Hệ số giải thích điều chỉnh của mô hình này bằng 0,765 phản ánh các biến độc lập giải thích được 76,5% cho biến phụ thuộc. Mức ý nghĩa của kiểm định F nhỏ hơn 0,05 phản ánh mô hình

phân tích hồi quy là phù hợp. Giá trị VIF của các biến độc lập đều nhỏ hơn 10 phản ánh hai biến độc lập trong mô hình hồi quy không có hiện tượng đa cộng tuyến. Hệ số hồi quy của các biến độc lập đều có mức ý nghĩa kiểm định nhỏ hơn 0,05 phản ánh các hệ số hồi quy đều có ý nghĩa thống kê. Tuy nhiên, trong mô hình này, hệ số chặn có mức ý nghĩa kiểm định bằng 0,109 lớn hơn 0,05 phản ánh hệ số chặn không có ý nghĩa thống kê. Như vậy, mô hình này không được sử dụng trong phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến tác động QLNN đến các lĩnh vực thuộc dịch vụ cảng biển của DN. (Phụ lục 15).

Mô hình 6: Tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển của DN chịu ảnh hưởng bởi sáu nhân tố: “Xây dựng ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan”; “Loại hình DN nhà nước”; “Tổ chức bộ máy QLNN”; “Kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển”, “Chỉ đạo thực hiện QLNN về dịch vụ cảng biển” và “Loại hình DN liên doanh”. Hệ số giải thích điều chỉnh của mô hình này bằng 0,778 phản ánh các biến độc lập giải thích được 77,8% cho biến phụ thuộc. Mức ý nghĩa của kiểm định F nhỏ hơn 0,05 phản ánh mô hình phân tích hồi quy là phù hợp. Giá trị VIF của các biến độc lập đều nhỏ hơn 10 phản ánh hai biến độc lập trong mô hình hồi quy không có hiện tượng đa cộng tuyến. Hệ số hồi quy của các biến độc lập và hệ số chặn đều có mức ý nghĩa kiểm định nhỏ hơn 0,05 phản ánh các hệ số hồi quy và hệ số chặn đều có ý nghĩa thống kê. (Phụ lục 15).

Mô hình 7: Tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển của DN chịu ảnh hưởng bởi sáu nhân tố: “Xây dựng ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan”; “Loại hình DN nhà nước”; “Tổ chức bộ máy QLNN”; “Kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển”, “Chỉ đạo thực hiện QLNN về dịch vụ cảng biển” và “Loại hình DN liên doanh”. Hệ số giải thích điều chỉnh của mô hình này bằng 0,788 phản ánh các biến độc lập giải thích được 78,8% cho biến phụ thuộc. Mức ý nghĩa của kiểm định F nhỏ hơn 0,05 phản ánh mô hình phân tích hồi quy là phù hợp. Giá trị VIF của các

biến độc lập đều nhỏ hơn 10 phản ánh hai biến độc lập trong mô hình hồi quy không có hiện tượng đa cộng tuyến. Hệ số hồi quy của các biến độc lập có mức ý nghĩa kiểm định nhỏ hơn 0,05 phản ánh các hệ số hồi quy có ý nghĩa thống kê. Tuy nhiên, mức ý nghĩa của hệ số chặn trong mô hình này bằng 0,117 phản ánh hệ số chặn không có ý nghĩa thống kê. (Phụ lục 15).

Như vậy, trong 7 mô hình hồi quy trên, mô hình 5 và mô hình 7 không được sử dụng trong nghiên cứu này để phân tích mức độ tác động của các nhân tố thuộc QLNN đối với dịch vụ cảng biển của các DN. Các mô hình 1, 2, 3, 4 và 6 đều có thể sử dụng trong phân tích mức độ tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển. Tuy nhiên, trong các mô hình này, mô hình 6 là mô hình được lựa chọn do có hệ số giải thích điều chỉnh cao hơn so với các mô hình còn lại và được thể hiện chi tiết trong Bảng 4.7 sau:

Bảng 4.7 Mô hình hồi quy phân tích mức độ tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển

Mô hình	Hệ số hồi quy chưa chuẩn hóa		Hệ số hồi quy chuẩn hóa	Giá trị kiểm định t	Mức ý nghĩa kiểm định t	Hệ số đo lường đa cộng tuyến	
	B	Sai số chuẩn	Beta			Hệ số tự tương quan	Hệ số phóng đại phương sai VIF
(Constant)	0,442	0,215	-	2,062	0,041	-	-
TCBM	0,293	0,042	0,354	6,995	0,000	0,676	1,479
DNNN	0,183	0,062	0,151	2,935	0,004	0,653	1,532
XDBH	0,291	0,035	0,390	8,407	0,000	0,808	1,237
KTTTGS	0,289	0,050	0,324	5,728	0,000	0,543	1,840
CĐTH	0,205	0,046	0,200	4,488	0,000	0,874	1,144
DNLD	0,174	0,062	0,123	2,800	0,006	0,902	1,108
Adjusted R Square: 0,778; Giá trị kiểm định F: 75,7; Mức ý nghĩa kiểm định F: 0,000							

Nguồn: Kết quả khảo sát của NCS

Theo kết quả Bảng 4.7, mô hình hồi quy phản ánh mức độ tác động của các nhân tố đến dịch vụ cảng biển được thể hiện như sau:

$$\text{SPT} = 0,442 + 0,354.\text{TCBM} + 0,390.\text{XDBH} + 0,200.\text{CĐTH} + 0,324.\text{KTTTGS} + 0,151.\text{DNNN} + 0,123.\text{DNLD}$$

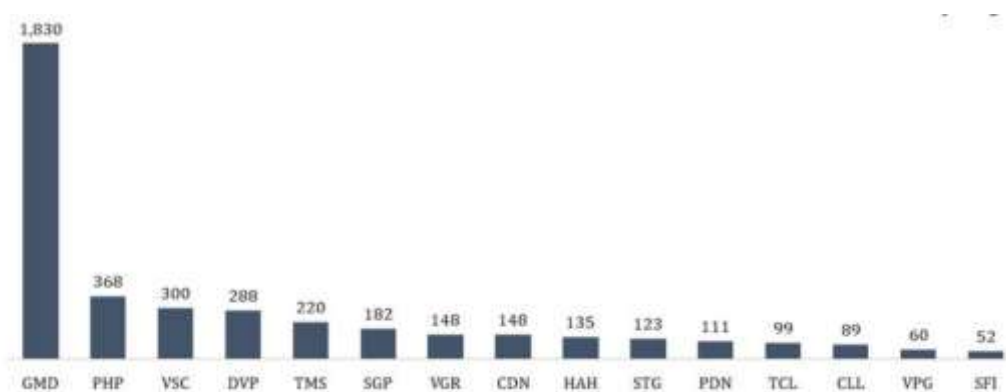
Theo mô hình trên có 6 yếu tố của QLNN đối với dịch vụ cảng biển với các mức độ ảnh hưởng lần lượt như sau: “Xây dựng ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan” (XDBH) là yếu tố có ảnh hưởng mạnh nhất do có hệ số hồi quy chuẩn hóa cao nhất và bằng 0,390. Các yếu tố còn lại có mức độ tác động lần lượt theo chiều giảm dần là “Tổ chức bộ máy QLNN” (TCBM) (hệ số hồi quy bằng 0,354); “Kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển” (KTTTGS) (hệ số hồi quy bằng 0,324); “Chỉ đạo thực hiện QLNN về dịch vụ cảng biển” (CĐTH) (hệ số hồi quy bằng 0,200); “Loại hình DN nhà nước” (DNNN) (hệ số hồi quy bằng 0,151). “Loại hình DN liên doanh” (DNLD) có ảnh hưởng yếu nhất do có hệ số hồi quy bằng 0,123.

Qua kết quả khảo sát và phân tích các tác động của các yếu tố QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại các DN cảng biển Việt Nam trong thời gian qua cho thấy yếu tố Chỉ đạo thực hiện QLNN đối với dịch vụ cảng biển có tác động tốt nhất đến dịch vụ cảng biển, sau đó là yếu tố Tổ chức bộ máy QLNN. Yếu tố Xây dựng và ban hành... có tác động không tốt nhất đến dịch vụ cảng biển, tiếp theo đến yếu tố Thanh tra, Kiểm tra, giám sát. Yếu tố “Tổ chức bộ máy QLNN...” có mối quan hệ và tác động tỷ lệ thuận với dịch vụ cảng biển. Yếu tố “Xây dựng và ban hành...” có mối quan hệ và tác động tỷ lệ thuận với dịch vụ cảng biển. Yếu tố “Chỉ đạo thực hiện...” có mối quan hệ và tác động tỷ lệ thuận với dịch vụ cảng biển. Yếu tố “Kiểm tra, thanh tra...” có mối quan hệ và tác động tỷ lệ thuận với dịch vụ cảng biển. Các giả thiết đều được chấp nhận.

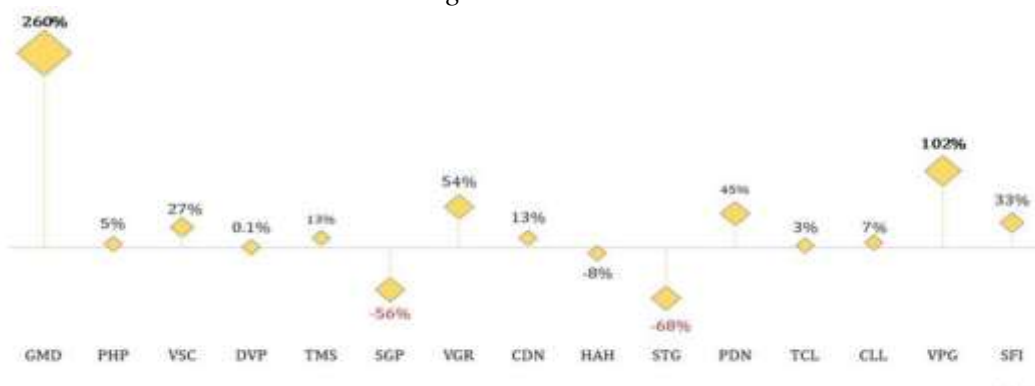
4.3 Đánh giá chung về QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam

4.3.1 Kết quả đạt được

Nhìn chung hoạt động QLNN đối với dịch vụ cảng biển của Việt Nam trong những năm vừa qua đã đạt được những kết quả khá khả quan, góp phần phát triển các loại hình dịch vụ tại cảng biển, đa dạng hóa các loại hình dịch vụ và chất lượng các dịch vụ ngày càng được cải thiện, đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của khách hàng – những người sử dụng dịch vụ cảng biển. Việc phát triển dịch vụ cảng biển sẽ góp phần tăng doanh thu (Hình 4.4), tăng lợi nhuận (Hình 4.5) cho các DN cảng biển, điều này sẽ thúc đẩy phát triển kinh tế không những của thành phố cảng mà còn của cả nước.



Hình 4.4 Lợi nhuận sau thuế của các DN cảng biển và Logistics năm 2018 (tỷ VND)
Nguồn: Vietdata



Hình 4.5 Tăng trưởng lợi nhuận của các DN cảng biển và Logistics năm 2018 (%)
Nguồn: Vietdata

Hoạt động QLNN đã có những đổi mới, những thay đổi nhằm hạn chế những tác động tiêu cực đến dịch vụ cảng biển, cụ thể:

1. Về cơ cấu tổ chức bộ máy QLNN: Được tổ chức và thực hiện theo đúng Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam 2013 và theo đúng Bộ luật Hàng hải Việt nam 2015. Sự phân quyền của các cơ quan QLNN ngày càng rõ rệt, giảm bớt sự chồng chéo về chức năng, nhiệm vụ của các cơ quan QLNN liên quan đến dịch vụ cảng biển. Sự phối hợp giữa các cơ quan QLNN ngày càng tốt hơn. Chất lượng công chức Nhà nước ngày càng được nâng cao.

2. Về việc xây dựng và ban hành các văn bản, chính sách pháp luật: Thực hiện đúng quy trình được quy định trong *Luật ban hành văn bản pháp luật* của Quốc Hội năm 2015. Các chính sách, các văn bản luật đã kịp thời phản ánh chính xác yêu cầu của thực tế liên quan đến dịch vụ cảng biển và đã đáp ứng được xu thế quốc tế hóa và hội nhập. Các kế hoạch, quy hoạch phát triển cảng biển nói chung và dịch vụ cảng biển nói riêng được điều chỉnh kịp thời cho phù hợp với tình hình thực tế khách quan.

3. Về chỉ đạo thực hiện QLNN đối với dịch vụ cảng biển, các cơ quan chức năng đã làm tốt chức năng nhiệm vụ, đã triển khai tốt các văn bản luật, chính sách đến từng DN cảng biển.

4. Việc thanh kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm được thường xuyên liên tục và đúng kế hoạch, nội dung và quy trình. Thông qua nội dung QLNN này, một mặt các cơ quan QLNN về dịch vụ cảng biển có chế tài xử phạt những trường hợp không thực hiện đúng các quy định đối với dịch vụ cảng biển, mặt khác thu thập những phản ánh về những bất cập liên quan đến các văn bản quy phạm pháp luật, chính sách liên quan đến dịch vụ cảng biển. Từ đó có những điều chỉnh và sửa đổi kịp thời, góp phần phát triển dịch vụ cảng biển.

4.3.2 Hạn chế

Bên cạnh những thành công đã đạt được trong hoạt động QLNN về dịch vụ cảng biển, song vẫn còn tồn tại những hạn chế, những điểm yếu và do đó

có những tác động tiêu cực của QLNN đến sự phát triển dịch vụ cảng biển của Việt Nam trong những năm vừa qua, như:

1. Trong Bộ luật hàng hải Việt nam 2015, khoản 3 Điều 10 Chương 1 có nêu “Cơ quan QLNN chuyên ngành hàng hải trực thuộc Bộ GTVT giúp Bộ trưởng Bộ GTVT thực hiện QLNN về hàng hải theo đúng quy định của pháp luật”. Hiện nay chưa có Nghị định quy định chi tiết về vấn đề này. Điều này dẫn đến một trong những vấn đề là Bộ Giao thông Vận tải quản lý và khai thác cảng biển lớn ở Việt Nam nhưng các quy định về giá dịch vụ hoặc các loại phí, lệ phí liên quan lại bị chi phối và quyết định bởi Bộ Tài chính hoặc các sở ban ngành ở tỉnh, thành phố.

Đặc biệt hiện nay tại Việt Nam chưa có quy định nào hoặc chưa phân định rõ chức năng quản lý hành chính Nhà nước với chức năng quản lý kinh doanh đối với lĩnh vực dịch vụ cảng biển tại các DN cảng biển. Nhà nước can thiệp quá sâu vào hoạt động sản xuất kinh doanh của các DN cảng biển và làm hạn chế khả năng cạnh tranh của các DN cảng biển.

2. Mô hình quản lý cảng vẫn là Nhà nước quản lý và sở hữu cảng là chủ yếu. Điều này hạn chế khả năng tham gia sở hữu và quản lý hoạt động kinh doanh, khai thác (cung cấp các loại hình dịch vụ tại cảng) của các thành phần kinh tế khác trong và ngoài nước.

3. Hiện nay, chưa có Bộ luật, Nghị định hoặc quy định pháp lý riêng liên quan đến cảng biển hoặc dịch vụ cảng biển. Bộ luật hàng hải Việt nam 2015 sửa đổi có đề cập đến cảng biển trong Chương 4. Tuy nhiên, hiện nay còn thiếu các văn bản dưới luật nên việc triển khai hoặc thực hiện Bộ Luật Hàng hải liên quan đến cảng biển chưa được thực hiện. Đặc biệt chưa có văn bản luật nào hiện nay định nghĩa và phân loại về dịch vụ cảng biển. Ngoài ra một số loại hình dịch vụ cảng biển đang được liệt kê và nằm trong Nghị định về Logistics do Bộ Công thương quản lý.

4. Một số văn bản luật đã tồn tại từ lâu, chưa có văn bản khác thay thế như: Quyết định số 2106/QĐ-GTVT ngày 23 tháng 8 năm 1997 *Về Việc ban hành thể lệ bốc dỡ, giao nhận và bảo quản hàng hóa tại cảng biển Việt Nam* đã quá cũ và có thể đã không còn phù hợp với tình hình thực tế. Các DN mà NCS khảo sát đều cho rằng Quyết định này đã quá lạc hậu so với tình hình thực tế và cần phải thay thế hoặc hủy bỏ.

5. Một số chính sách liên quan đến khung giá giá dịch vụ cảng biển không phù hợp với tất cả các DN cảng biển.

6. Hiện nay tại Việt Nam chỉ có một số ít các DN cảng biển (như Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn, Cảng Quảng Ninh) cung cấp dịch vụ hoa tiêu dẫn tàu ra vào cảng biển. Điều này dẫn tới việc bị động hoặc khó khăn trong việc điều động tàu ra vào cảng và làm chậm trễ việc cung cấp các dịch vụ cho tàu và hàng tại cảng biển làm phát sinh các chi phí cho các khách hàng và DN cảng biển.

7. Vốn sở hữu Nhà nước tại các DN cảng biển lớn tại Việt Nam vẫn còn chiếm tỷ trọng rất lớn, khoảng 60, 70% thậm chí trên 90%. Điều này có thể là nguyên nhân làm giảm năng lực cạnh tranh, kìm hãm sự phát triển của các cảng biển nói chung và phát triển dịch vụ cảng biển nói riêng.

4.3.3 Nguyên nhân

Hạn chế của QLNN đối với dịch vụ cảng biển hiện nay tại Việt Nam có thể do các nguyên nhân khách quan và chủ quan sau:

1. Do tình hình kinh tế, chính trị, hội nhập, dịch bệnh Covid 19 trong nước và trên thế giới.

2. Chưa có một cơ quan QLNN thống nhất chịu trách nhiệm mọi vấn đề liên quan đến cảng biển và dịch vụ cảng biển. Chưa có sự phân cấp về QLNN liên quan đến dịch vụ cảng biển.

3. Mô hình quản lý cảng biển chưa phù hợp, chưa phát huy được hết tiềm năng của hệ thống cảng biển Việt Nam cũng như chưa tận dụng được tốt các cơ hội từ nhà đầu tư nước ngoài.

4. Còn thiếu các văn bản luật quy định riêng cho dịch vụ cảng biển liên quan đến khái niệm, phân loại cũng như điều kiện kinh doanh các loại hình dịch vụ.

5. Chưa có một chiến lược, chính sách phát triển cảng biển hiệu quả, toàn diện liên quan đến quy hoạch, đầu tư, khai thác cảng. Đồng thời chưa có những nghiên cứu định lượng đánh giá hiệu quả của các chính sách đó.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 4

Chương 4 NCS trình bày kết quả nghiên cứu về thực trạng và tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam. NCS đã hệ thống hoá thực trạng về hệ thống cảng biển, dịch vụ cảng biển, cung cầu dịch vụ cảng biển tại Việt Nam cũng như các nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển. Đồng thời NCS cũng đánh giá tác động của các yếu tố QLNN đến dịch vụ cảng biển. Trên cơ sở nghiên cứu, phân tích định tính cũng như nghiên cứu định lượng sơ bộ từ các chương trước, NCS tiếp tục nghiên cứu và phân tích định lượng chính thức. Qua đó đánh giá được mức độ tác động của các nội dung QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam.

Trên cơ sở phân tích những kết quả đạt được và những tồn tại, hạn chế của QLNN đối với dịch vụ cảng biển Việt Nam, NCS sẽ đưa ra những đề xuất nhằm hoàn thiện QLNN về dịch vụ cảng biển Việt Nam đến năm 2025 và định hướng đến năm 2030, góp phần phát triển dịch vụ cảng biển Việt Nam và qua đó góp phần vào việc phát triển kinh tế của đất nước. Nội dung các đề xuất này sẽ được NCS trình bày trong Chương 5 của luận án này.

CHƯƠNG 5. MỘT SỐ GIẢI PHÁP NHẪM HOÀN THIỆN NỘI DUNG QLNN VỀ DỊCH VỤ CẢNG BIỂN TẠI VIỆT NAM

5.1 Cơ sở xây dựng giải pháp nhằm hoàn thiện nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam

5.1.1 Các quan điểm, định hướng, chiến lược của Đảng và Nhà nước

5.1.1.1 Liên quan đến Nhà nước, thể chế, hệ thống luật pháp, chính sách tại Việt Nam

- “Chương trình tổng thể cải cách hành chính Nhà nước giai đoạn 2011 – 2020” nhấn mạnh trọng tâm cải cách trong giai đoạn này tập trung chủ yếu vào việc xây dựng và hoàn thiện hệ thống thể chế (như nâng cao chất lượng công tác xây dựng, quy trình xây dựng và ban hành các văn bản quy phạm pháp luật) và hoàn thiện hệ thống tổ chức bộ máy Nhà nước, cơ quan hành chính Nhà nước từ trung ương đến địa phương. Đồng thời nâng cao chất lượng đội ngũ cán bộ công chức Nhà nước và các vấn đề quan trọng khác. (Chính phủ, 2011)

- Bộ Chính Trị (2015) đã ban hành Nghị quyết số 48-NQ/TW “Chiến lược xây dựng và hoàn thiện hệ thống pháp luật Việt Nam đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020” ngày 24 tháng 5 năm 2005 với mục tiêu: “Xây dựng và hoàn thiện hệ thống pháp luật đồng bộ, thống nhất, khả thi, công khai, minh bạch, trọng tâm là hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, xây dựng Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa Việt Nam của nhân dân, do nhân dân và vì nhân dân; đổi mới căn bản cơ chế xây dựng và thực hiện pháp luật; phát huy vai trò và hiệu lực của pháp luật để góp phần quản lý xã hội, giữ vững ổn định chính trị, phát triển kinh tế, hội nhập quốc tế, xây dựng Nhà nước trong sạch, vững mạnh, thực hiện quyền con người, quyền tự do, dân chủ của công dân, góp phần đưa nước ta trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020.”

- “*Hiến pháp nước cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam 2013*” (Quốc hội, 2013) quy định rõ vị trí, vai trò và nguyên tắc tổ chức của Nhà nước: “Nhà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa của Nhân dân, do Nhân dân và vì Nhân dân. Quyền lực nhà nước là thống nhất, có sự phân công, phối hợp, kiểm soát giữa các cơ quan nhà nước trong việc thực hiện các quyền lập pháp, hành pháp, tư pháp”

5.1.1.2 Liên quan đến định hướng, chiến lược phát triển Kinh tế và ngành dịch vụ nói chung.

- Nhận thức được tầm quan trọng của Kinh tế biển nói chung và Kinh tế cảng biển nói riêng đối với sự phát triển Kinh tế, xã hội Việt Nam trong những năm vừa qua và trong thời gian tới, trong “Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045” (Ban Chấp hành Trung ương Đảng Khóa XII, 2018) nhấn mạnh “Mục tiêu đến năm 2030 là đưa Việt Nam trở thành quốc gia biển mạnh; đạt cơ bản các tiêu chí về phát triển bền vững kinh tế biển; hình thành văn hoá sinh thái biển; chủ động thích ứng với biến đổi khí hậu, nước biển dâng; ngăn chặn xu thế ô nhiễm, suy thoái môi trường biển, tình trạng sạt lở bờ biển và biển xâm thực; phục hồi và bảo tồn các hệ sinh thái biển quan trọng. Những thành tựu khoa học mới, tiên tiến, hiện đại trở thành nhân tố trực tiếp thúc đẩy phát triển bền vững kinh tế biển”. Cụ thể, “Đến năm 2030, phát triển thành công, đột phá về các ngành kinh tế biển theo thứ tự ưu tiên: (1) Du lịch và dịch vụ biển; (2) Kinh tế hàng hải; (3) Khai thác dầu khí và các tài nguyên khoáng sản biển khác; (4) Nuôi trồng và khai thác hải sản; (5) Công nghiệp ven biển; (6) Năng lượng tái tạo và các ngành kinh tế biển mới” và “Kinh tế hàng hải: Trọng tâm là khai thác có hiệu quả các cảng biển và dịch vụ vận tải biển. Quy hoạch, xây dựng, tổ chức khai thác đồng bộ, có hiệu quả các cảng biển tổng hợp, cảng trung chuyển quốc tế, cảng chuyên dùng gắn với các dịch vụ hỗ trợ; xây dựng hoàn thiện hạ tầng logistics và các tuyến đường giao thông, kết nối liên thông

các cảng biển với các vùng, miền, địa phương trong nước và quốc tế. Đẩy mạnh phát triển đội tàu vận tải biển với cơ cấu hợp lý, ứng dụng công nghệ hiện đại, nâng cao chất lượng dịch vụ, đáp ứng nhu cầu thị trường vận tải nội địa, tham gia sâu vào các chuỗi cung ứng vận tải, từng bước gia tăng, chiếm lĩnh thị phần quốc tế”.

Các giải pháp chủ yếu trong chiến lược này chủ yếu tập trung vào việc hoàn thiện thể chế, chính sách và rà soát hoàn thiện hệ thống chính sách và pháp luật; đồng thời có những chính sách, pháp luật tạo điều kiện thuận lợi thu hút đầu tư nước ngoài vào lĩnh vực kinh tế hàng hải; kiện toàn bộ máy QLNN và nâng cao chất lượng cán bộ công chức nhà nước.

- Quyết định số 175/QĐ-TTg (Thủ tướng Chính phủ, 2011) nêu rõ: “Phát triển lĩnh vực dịch vụ nhanh, hiệu quả và bền vững, đảm bảo các dịch vụ cơ bản phục vụ cho phát triển kinh tế - xã hội đất nước, hướng tới hình thành cơ cấu kinh tế hiện đại; Phát triển mạnh khu vực dịch vụ tiếp cận với trình độ hiện đại, đảm bảo hội nhập quốc tế và khu vực; Huy động mọi nguồn lực của các thành phần kinh tế trong phát triển các lĩnh vực dịch vụ; Phát triển các lĩnh vực dịch vụ, phù hợp với các giai đoạn phát triển của kinh tế đất nước; Tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng, minh bạch. Phát triển đồng bộ, hoàn chỉnh và ngày càng hiện đại các loại thị trường dịch vụ. Tiếp tục hoàn thiện cơ chế quản lý, tạo động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội”. Mục tiêu cụ thể là “Giai đoạn 2011 – 2015: tốc độ tăng trưởng khu vực dịch vụ đạt 7,8 – 8,5%/năm với quy mô khoảng 41% - 42% GDP toàn bộ nền kinh tế; giai đoạn 2016 – 2020: tốc độ tăng trưởng khu vực dịch vụ đạt 8,0 – 8,5%/năm với quy mô khoảng 42,0 – 43,0% GDP toàn nền kinh tế”.

5.1.1.3 Liên quan đến định hướng, chiến lược phát triển dịch vụ Logistics

- Trong “*Chiến lược phát triển tổng thể ngành dịch vụ Việt nam đến năm 2020*” (Thủ tướng Chính phủ, 2011) bên cạnh những mục tiêu chung, mục tiêu tổng quát, định hướng phát triển các loại hình dịch vụ quan trọng

khác, thì một trong những loại hình dịch vụ chính và quan trọng cần được tiếp tục tập trung phát triển trong giai đoạn 2016 – 2020 là dịch vụ Logistics. “Dịch vụ logistics được coi là yếu tố then chốt thúc đẩy phát triển sản xuất hệ thống phân phối các ngành dịch vụ khác và lưu thông hàng hóa trong nước và xuất nhập khẩu. Mục tiêu trong thời gian đến 2020: Hình thành dịch vụ trọn gói 3PL (integrated 3PL); phát triển lo-gi-stic điện tử (e-logistics) cùng với thương mại điện tử và quản trị chuỗi cung ứng hiệu quả và thân thiện; Tốc độ tăng trưởng thị trường lo-gi-stic đạt 20 – 25% năm; Tỷ lệ thuê ngoài lo-gi-stic (outsourcing logistics) đến năm 2020 là 40%”.

- Quyết định số 169/QĐ-TTg (Thủ tướng Chính phủ, 2014) về việc “*Phê duyệt Đề án phát triển dịch vụ Logistics trong lĩnh vực giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*” nhấn mạnh: “Phát triển dịch vụ Logistics trong lĩnh vực giao thông vận tải nhằm nâng cao hiệu quả kinh tế trong hoạt động giao thông vận tải; góp phần thực hiện thành công Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020”. Mục tiêu cụ thể là “Đến năm 2020, phát triển dịch vụ Logistics trong lĩnh vực giao thông vận tải nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động khai thác, sử dụng hệ thống cảng biển, đặc biệt là các cảng biển quốc gia; góp phần thực hiện thành công Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020. Đến năm 2030: Phát triển dịch vụ Logistics trong lĩnh vực giao thông vận tải thành một ngành dịch vụ quan trọng tại Việt Nam, đóng góp từ 5 - 10% vào tổng thu nhập sản phẩm quốc gia – GDP”.

- Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 (Thủ tướng Chính phủ, 2017) nhấn mạnh những quan điểm phát triển, mục tiêu phát triển và các nhiệm vụ chủ yếu đã được đặt ra đối với dịch vụ Logistics mang tầm chiến lược.

5.1.1.4 Liên quan đến định hướng, chiến lược phát triển ngành giao thông vận tải, hệ thống cảng biển

- Quyết định số 355/QĐ-TTg (Thủ Tướng Chính phủ, 2013) về việc “*Phê duyệt điều chỉnh chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030*”, ngày 25 tháng 2 năm 2013, nhấn mạnh các giải pháp, chính sách phát triển Vận tải chủ yếu gồm khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia; xây dựng hệ thống giá, cước phí như một công cụ điều tiết vĩ mô; rà soát, sửa đổi hệ thống luật pháp sao cho phù hợp với các tổ chức quốc tế mà Việt nam tham gia là thành viên; đặc biệt phân định rõ chức năng QLNN với chức năng quản lý hoạt động sản xuất kinh doanh của DN.

- Quyết định số 1037/QĐ-TTg (Thủ tướng Chính phủ, 2014) có đề xuất một số giải pháp như nghiên cứu xây dựng mô hình quản lý cảng biển phù hợp với điều kiện ở Việt Nam; Rà soát hệ thống văn bản pháp luật liên quan đến lĩnh vực cảng biển như đầu tư, xây dựng cảng, khai thác cảng...; nghiên cứu xây dựng giá, phí liên quan đến dịch vụ cảng biển phù hợp.

5.1.2 Các hiệp định và cam kết mà Việt Nam đã tham gia

- Theo Tổ chức thương mại thế giới (WTO, 2010), quy định tất cả các thành viên của WTO đều có trách nhiệm thực hiện các nghĩa vụ về đối xử tối huệ quốc và minh bạch hóa như nhau. Điều đó có nghĩa là Việt Nam phải có chính sách, pháp luật quy định về việc cung cấp các dịch vụ là như nhau đối với công dân Việt Nam và nước ngoài. Đồng thời, Việt Nam phải công bố tất cả các quy định, thủ tục liên quan đến thương mại dịch vụ cho các thành viên còn lại trong WTO.

- Các quốc gia ở Đông Nam Á đã thành lập *Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN)* từ năm 1967 nhằm tăng cường hợp tác kinh tế, chính trị, văn hóa và xã hội của 10 quốc gia khu vực Đông Nam Á là Singapore, Thái Lan, Indonesia, Malaysia, Philippines, Brunei, Việt Nam, Myanmar, Lào và Campuchia và *Cộng đồng Kinh tế ASEAN, Cộng đồng An ninh ASEAN và Cộng đồng Văn hóa – Xã hội ASEAN*. Trong đó, *Cộng đồng Kinh tế ASEAN*

(AEC) được thành lập ngày 31/12/2015. Mục tiêu quan trọng của AEC là hình thành một thị trường đơn nhất và cơ sở sản xuất chung khu vực (ASEAN, 2009).

- Theo lộ trình, năm 2018 là năm Việt nam sẽ hoàn tất việc thực hiện các cam kết WTO, tự do hóa thương mại hàng hóa trong ASEAN, tiếp tục thực hiện các FTA đã ký, thúc đẩy việc sớm hoàn tất phê chuẩn FTA Việt Nam-EU. Năm 2019 Việt Nam đã ký hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương CPTPP. Đồng thời Việt Nam còn là thành viên của Hiệp hội chủ tàu ASEAN, Hiệp hội Cảng biển ASEAN, Hiệp hội Giao nhận ASEAN.

Việc tham gia là thành viên của các Tổ chức, Hiệp hội và đàm phán, ký kết các Hiệp định liên quan đến Vận tải biển nói chung, và các loại hình dịch vụ cảng nói riêng đã mở ra cơ hội hợp tác, hội nhập với các nước trên thế giới. Tuy nhiên đây cũng là những thách thức mà các DN cảng biển Việt Nam phải đổi mới và cải thiện việc cung các loại hình dịch vụ của mình cũng như chất lượng dịch vụ cảng biển nhằm hội nhập sâu rộng hơn nữa với quốc tế.

5.2 Một số giải pháp nhằm hoàn thiện nội dung QLNN về dịch vụ cảng tại Việt Nam

5.2.1 Quan điểm hoàn thiện nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt nam

- Phải quán triệt đường lối, chủ trương, chính sách và pháp luật của Đảng và Nhà nước về phát triển Kinh tế, ngành dịch vụ nói chung và hệ thống cảng biển, lĩnh vực dịch vụ cảng biển nói riêng.

- Phải phù hợp với việc phát triển kinh tế thị trường và hội nhập quốc tế trong bối cảnh hội nhập và toàn cầu hóa.

- Phải hướng đến khắc phục những tồn tại, những hạn chế, yếu kém trong QLNN về dịch vụ cảng biển.

- Phải đảm bảo được việc nâng cao hiệu quả, hiệu lực QLNN và đảm bảo tuân thủ theo đúng Hiến pháp và pháp luật của Việt Nam.

5.2.2. Một số giải pháp chung nhằm hoàn thiện nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt nam

Xuất phát từ việc nghiên cứu các quan điểm, đường lối, chính sách phát triển nền kinh tế, lĩnh vực dịch vụ, GTVT, cảng biển trong thời gian tới; đồng thời thông qua việc nghiên cứu và đánh giá thực trạng, tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển; kết hợp với việc nghiên cứu kinh nghiệm QLNN về lĩnh vực dịch vụ cảng biển tại một số quốc gia trong khu vực và trên thế giới và quan điểm hoàn thiện QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt nam đưa ra một số đề xuất nhằm hoàn thiện nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam trong thời gian tới như sau:

5.2.2.1 Kiện toàn tổ chức bộ máy QLNN về dịch vụ cảng biển

a. Đối với bộ máy QLNN ở Trung ương

- Làm rõ nhiệm vụ QLNN của các Bộ, ngành liên quan đến dịch vụ cảng biển, như Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Công thương, Bộ Tài Chính, Bộ Kế hoạch và đầu tư

- Thực hiện việc phân cấp và giao trách nhiệm và quyền quản lý cho từng Bộ, đơn vị QLNN.

- Rà soát, kiện toàn lại nhân sự trọng hệ thống bộ máy QLNN thuộc các Bộ, Ngành theo hướng tinh giản, đồng bộ và chất lượng.

- Ban hành cơ chế vận hành và quy chế phối hợp giữa các cơ quan QLNN về dịch vụ cảng biển ở Trung ương.

b. Đối với bộ máy QLNN ở địa phương

- Phân quyền nhiều hơn cho các cơ quan QLNN tại địa phương

- Quy định rõ trách nhiệm và nghĩa vụ của từng cơ quan QLNN tại địa phương tránh hiện tượng chồng chéo về trách nhiệm giữa các cơ quan này.

- Rà soát toàn bộ nhân lực trong bộ máy QLNN tại địa phương theo hướng tinh giản về số lượng và nâng cao về chất lượng.

- Cần có quy chế phối hợp giữa các cơ quan QLNN ở địa phương để việc QLNN về dịch vụ cảng biển được hiệu quả hơn.

5.2.2.2 Hoàn thiện các văn bản pháp luật, chính sách, quy định liên quan đến dịch vụ cảng biển tại Việt Nam

a. Rà soát các văn bản luật, chính sách hiện hành liên quan đến dịch vụ cảng biển

Mục đích để kiểm tra tính hiệu quả của các chính sách, văn bản luật đối với dịch vụ cảng biển còn hay không. Trong quá trình rà soát sẽ kiểm tra được tính cập nhật, có chồng chéo hay không, có phù hợp với xu hướng hội nhập hay không, Sau đó sẽ tiến hành loại bỏ và thay thế bằng văn bản pháp luật hoặc chính sách mới.

Ví dụ liên quan đến việc đầu tư tại cảng biển hiện nay đang được quy định trong Luật đầu tư, Nghị định về điều kiện kinh doanh dịch vụ Logistics... Chưa có một văn bản thống nhất các quy định về đầu tư liên quan đến dịch vụ cảng biển.

Về điều kiện khai thác cảng hoặc điều kiện cung cấp các loại hình dịch vụ cảng được quy định rải rác tại một số văn bản luật như Nghị định về Điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển; Nghị định về Điều kiện kinh doanh Vận tải biển, kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển và dịch vụ lai dắt tàu biển; Nghị định về Điều kiện cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải trong đó có dịch vụ hoa tiêu; Nghị định về Điều kiện kinh doanh dịch vụ Logistics...v...v

Có những quy định, quyết định, chính sách đã quá cũ hoặc không phù hợp với tình hình thực tế nên được thay thế bằng văn bản khác.

b. Ban hành mới hoặc bổ sung các Nghị định, thông tư, các văn bản dưới luật của Bộ Luật Hàng hải Việt Nam 2015 và các chính sách liên quan đến dịch vụ cảng biển.

Hiện nay, Bộ luật hàng hải Việt năm 2015 đã có hiệu lực từ ngày 1.7.2017. Tuy nhiên cho đến thời điểm hiện tại, các Nghị định và các văn bản dưới luật hướng dẫn thực hiện Bộ luật vẫn chưa được ban hành gây khó khăn cho việc thực hiện Bộ luật. Đặc biệt liên quan đến lĩnh vực cảng biển. Vì vậy, trong thời gian tới, các văn bản dưới luật và các chính sách liên quan đến dịch vụ cảng biển cần được hoàn thiện.

b1) Về đầu tư cảng biển

Nhà nước cần quy định cụ thể về đầu tư tại cảng biển, đầu tư nước ngoài tại cảng biển liên quan đến việc khai thác các nguồn lực hiện có nhằm cung cấp được đa dạng hóa các loại hình dịch vụ cảng biển với chất lượng tốt.

b2) Về quản lý và khai thác cảng biển (Cung cấp các loại hình dịch vụ cảng biển)

- Xây dựng các văn bản quy định chi tiết điều kiện cung cấp các loại hình dịch vụ cảng biển, bổ sung và sửa đổi Nghị định về Điều kiện kinh doanh và khai thác cảng biển hiện nay.

- Hoàn thiện quy định chi tiết về Ban Quản lý và Khai thác cảng trong Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015.

Về cơ cấu tổ chức của Ban Quản lý và khai thác cảng trong Bộ Luật Hàng hải Việt Nam 2015 nên có Ban quản lý (thương mại) dịch vụ cảng: Cục hàng hải sẽ chịu trách nhiệm và ban hành những quy định về thủ tục kinh doanh cung cấp các loại hình dịch vụ cảng biển, tiêu chuẩn kinh doanh khai thác cảng biển như hiện nay tại Nghị định 37/2017/NĐ-CP. Ban quản lý dịch vụ cảng biển thuộc Ban quản lý và khai thác cảng biển sẽ chịu trách nhiệm về giám sát hoạt động cung cấp dịch vụ cảng biển, bảo đảm môi trường cạnh tranh bình đẳng, giám sát quyền và nghĩa vụ của người cung cấp dịch vụ, người sử dụng dịch vụ, giám sát các tiêu chuẩn đảm bảo chất lượng dịch vụ cảng.

Việc thành lập Ban quản lý dịch vụ cảng sẽ có những ưu điểm như sau:

- Với cơ chế quản lý mới này sẽ đẩy mạnh việc nâng cao chất lượng dịch vụ, hạ giá dịch vụ, cạnh tranh lành mạnh, đáp ứng tốt nhu cầu của thị trường dịch vụ cảng biển

- Các cơ quan quản lý sẽ khó can thiệp trong việc cho phép các DN cung cấp độc quyền một hoặc một số loại hình dịch vụ cảng nhất định nào đó và sẽ khó trong việc can thiệp vào việc định giá dịch vụ cảng

b3) Giá dịch vụ cảng biển

Giá dịch vụ cảng là một trong những chỉ tiêu nhằm đánh giá chất lượng dịch vụ và là một trong những yếu tố nâng cao khả năng cạnh tranh của dịch vụ cảng biển. Tuy nhiên, vấn đề về định giá dịch vụ và quy trình quy trình xây dựng Biểu giá dịch vụ cảng biển tại các DN cảng biển còn nhiều bất cập, giá dịch vụ cảng chưa phù hợp với từng loại dịch vụ và đối với từng loại hình DN cảng tại những nhóm cảng biển khác nhau.

Để quản lý giá dịch vụ, Nhà nước cần:

+ Xóa bỏ tình trạng độc quyền trong cung ứng các loại hình dịch vụ, nhằm tạo ra mức giá dịch vụ cạnh tranh giữa các DN cảng biển.

+ Nhà nước cần ban hành các quy định lý đối với việc định giá dịch vụ cảng biển hoặc khung giá dịch vụ đối với tất cả các loại hình dịch vụ.

+ Một hệ thống giá cả được điều tiết hợp lý sẽ tạo ra những khuyến khích đối với các DN cung ứng dịch vụ cảng biển, nhằm từng bước nâng cao chất lượng dịch vụ và đáp ứng tốt nhu cầu của thị trường.

+ Bộ phận quản lý giá của Nhà nước và bộ phận quản lý thị trường cần theo dõi kịp thời những biến động bất hợp lý về mức phí dịch vụ cảng và có các biện pháp xử lý kịp thời.

5.2.2.3 Tổ chức thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật

- rà soát, cập nhật, sửa đổi, bổ sung hoặc hủy bỏ, ra văn bản mới phù hợp với thực tế và xu hướng quốc tế hóa.

- Đánh giá hiệu quả của các văn bản luật, chính sách sau khi có hiệu lực thi hành và đã được đưa vào thực hiện trong thực tế.

5.2.2.4 Thanh tra, kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển

- Phân cấp và quy định rõ chức năng, nhiệm vụ của từng cơ quan tham gia vào việc thanh tra, kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm liên quan đến QLNN về dịch vụ cảng biển.

- rà soát và hoàn thiện quy trình chuẩn liên quan đến việc thanh tra, kiểm tra, giám sát và kỷ luật trong việc vi phạm các quy định về QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam.

- Hoàn thiện hệ thống văn bản pháp luật liên quan đến việc vi phạm hoạt động cung cấp dịch vụ cảng biển tại Việt Nam.

- Ban hành chức năng nhiệm vụ và cơ chế phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan QLNN từ Trung ương đến địa phương trong việc thanh tra, kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm các hoạt động liên quan đến dịch vụ cảng biển tại Việt Nam.

- Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra thường kỳ và đột xuất, theo chuyên đề trong quá trình cung cấp các loại hình dịch vụ tại cảng biển của các DN cảng biển.

- Xử lý nghiêm những trường hợp vi phạm. Đồng thời công khai các DN cảng vi phạm lên các phương tiện thông tin đại chúng.

Tóm lại, cần tăng cường hơn nữa công tác thanh tra, kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển. Xây dựng và thực hiện tốt các cơ chế, quy chế để điều tiết và kiểm soát các DN tham gia cung cấp dịch vụ cảng biển. Giám sát các DN cảng trong việc tuân thủ các quy định cụ thể về trình độ chuyên môn, nghiệp vụ của những vị trí công việc trong các DN cảng biển.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 5

Trên cơ sở việc phân tích thực trạng và tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam, kết hợp với các định hướng, chiến lược phát triển ngành dịch vụ, ngành GTVT và hệ thống cảng biển nói riêng, NCS đã đưa ra một số đề xuất nhằm hoàn thiện nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam trong giai đoạn tới. Các đề xuất này liên quan đến toàn bộ nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển mà NCS đã nghiên cứu trong luận án. Đặc biệt các đề xuất liên quan đến các chính sách, các văn bản luật liên quan đến dịch vụ cảng biển.

KẾT LUẬN

QLNN đối với dịch vụ cảng biển là hoạt động tương đối phức tạp, vì nó liên quan đến nhiều cơ quan chức năng, đến nhiều khía cạnh của QLNN và liên quan đến nhiều lĩnh vực thuộc dịch vụ cảng biển. Để hoạt động QLNN được hiệu quả ngoài việc phải có cơ cấu tổ chức bộ máy hợp lý, việc xây dựng và ban hành các chính sách, văn bản pháp luật đến việc chỉ đạo thực hiện và vấn đề thanh kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm liên quan đến QLNN về dịch vụ cảng biển cũng phải đúng với hoạt động QLNN chuyên ngành và phải có những tác động tích cực và có hiệu quả đến dịch vụ cảng biển, giúp phát triển dịch vụ cảng biển của toàn bộ các DN cảng biển Việt nam.

Chính vì vậy, việc nghiên cứu QLNN đối với dịch vụ cảng biển đặc biệt thực trạng và tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển hiện nay tại Việt Nam có ý nghĩa vô cùng quan trọng. Thông qua việc xây dựng cơ sở lý thuyết, mô hình nghiên cứu, tìm hiểu thực trạng hoạt động QLNN về dịch vụ cảng biển Việt Nam; bằng việc sử dụng phương pháp nghiên cứu định tính để xây dựng phiếu điều tra, phương pháp nghiên cứu định lượng như thống kê mô tả, sử dụng EFA và CFA, kiểm định ... để xử lý thông tin thu thập được từ các mẫu khảo sát thực tế, đã có được những nhận xét về những tác động tốt hay xấu của các yếu tố QLNN đối với dịch vụ cảng biển. Việc nghiên cứu tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển trong thời gian vừa qua là một trong những tiền đề, là cơ sở để đề xuất những giải pháp hoàn thiện nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam trong tương lai và trong các nghiên cứu tiếp theo. Đây là mục tiêu chính và cũng là nội dung chính của luận án đã đạt đạt.

Ngoài ra, luận án đã hệ thống hóa và tổng quan được những nghiên cứu liên quan đến QLNN về dịch vụ cảng biển trong nước và trên thế giới; hệ thống hóa được cơ sở lý luận về QLNN về dịch vụ cảng biển và phân tích

được các cơ sở cũng như đưa ra được các đề xuất tới cơ quan QLNN chuyên ngành hàng hải trong thời gian tới nhằm hoàn thiện nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển tại hệ thống cảng biển Việt Nam.

Mặc dù luận án đã được những kết quả khả quan và có những điểm mới, tuy nhiên luận án mới chỉ nghiên cứu nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển và tác động của nội dung QLNN đến dịch vụ cảng biển tại Việt Nam. Luận án chưa nghiên cứu được vai trò hoặc hiệu quả của QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Ban Chấp hành Trung ương Đảng Khóa X (2007). *Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020*. Nghị quyết 09-NQ/TW ngày 09/02/2007.
2. Ban Chấp hành Trung ương Đảng Khóa XII (2018). *Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045*. Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22 tháng 10 năm 2018.
3. Nguyễn Thị Bình (2012). *Hoàn thiện QLNN đối với đầu tư xây dựng cơ bản từ vốn ngân sách trong ngành giao thông vận tải Việt Nam*. Luận án Tiến sĩ chuyên ngành Kinh tế chính trị, Đại học Kinh tế quốc dân 2012.
4. Bộ Chính Trị (2015). *Chiến lược xây dựng và hoàn thiện hệ thống pháp luật Việt Nam đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020*. Nghị quyết số 48-NQ/TW của Bộ Chính Trị ngày 24 tháng 5 năm 2005.
5. Bộ GTVT (2016). *Ban hành biểu khung giá dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam*. Quyết định 3863/QĐ-BGTVT ngày 1 tháng 12 năm 2016.
6. Bộ GTVT (2016). *Khung giá dịch vụ cảng biển*. Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT ngày 01/12/2016.
7. Bộ GTVT (2016). *Khung giá dịch vụ cảng biển*. Quyết định số 3946/QĐ-BGTVT ngày 09/12/2016 của Bộ GTVT.
8. Bộ GTVT (2016). *Quy định về xây dựng, ban hành, hợp nhất văn bản quy phạm pháp luật, kiểm soát thủ tục hành chính, kiểm tra, xử lý văn bản, rà soát, hệ thống hóa văn bản quy phạm pháp luật và theo dõi thi hành pháp luật trong lĩnh vực giao thông vận tải*. Thông tư số 21/2016/TT-BGTVT ngày 25 tháng 8 năm 2016 của Bộ GTVT.
9. Bộ GTVT (2018). *Ban hành biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam*. Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14 tháng 11 năm 2018.

10. Bộ Tài chính (2008). *Quy định về phí, lệ phí hàng hải và Biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải*. Quyết định số 98/2008/QĐ-BTC ngày 04/11/2008 của Bộ Tài chính.
11. Bộ Tài chính (2014). *Hướng dẫn thực hiện Nghị định số 177/2013/NĐ-CP ngày 14/11/2013 của Chính phủ Về việc quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật giá*. Thông tư 56/2014/TT-BTC ngày 28/04/2014.
12. Bộ Tài chính (2016). *Quy định về Phí, Lệ phí hàng hải và biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải*. Thông tư số 261/2016/TT-BTC ngày 14/11/2016 của Bộ Tài chính.
13. Chính phủ (2001). *Điều kiện kinh doanh dịch vụ hàng hải*. Nghị định số 10/2001/NĐ-CP ngày 19 tháng 3 năm 2001.
14. Chính phủ (2007). *Quy định chi tiết Luật thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ Logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics*. Nghị định số 140/2007/NĐ-CP ngày 05 tháng 9 năm 2007.
15. Chính Phủ (2011). *Chương trình tổng thể cải cách hành chính Nhà nước giai đoạn 2011 – 2020*. Nghị quyết số 30c/NĐ-CP ngày 8 tháng 11 năm 2011.
16. Chính phủ (2013). *Phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020 tầm nhìn đến năm 2030*. Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25 tháng 2 năm 2013.
17. Chính phủ (2013). *Quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật giá*. Nghị định số 177/2013/NĐ-CP ngày 14/11/2013.
18. Chính Phủ (2016). *Quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật*. Nghị định số 34/2016/NĐ-CP ngày 14 tháng 5 năm 2016.
19. Chính phủ (2016). *Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số Điều của của Luật Phí và Lệ phí*. Nghị định số 120/2016/NĐ-CP ngày 23/08/2016 của Chính phủ.

20. Chính phủ (2016). *Quy định việc niêm yết giá, phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa container bằng đường biển, giá dịch vụ tại cảng biển*. Nghị định 146/2016/NĐ-CP ngày 02/11/2016.
21. Chính phủ (2016). *Sửa đổi bổ sung một số điều của Nghị định số 177/NĐ-CP ngày 14/11/2013 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật giá*. Nghị định số 149/2016/NĐ-CP ngày 11 tháng 11 năm 2016 của Chính phủ.
22. Chính phủ (2017). *Quy định về kinh doanh dịch vụ Logistics*. Nghị định số 163/2017/NĐ-CP ngày 30 tháng 12 năm 2017
23. Chính phủ (2017). *Quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải*. Nghị định số 142/2017/NĐ-CP ngày 11 tháng 12 năm 2017.
24. Chủ tịch quốc hội (2012). *Luật giá 2012*. Luật số 11/2012/QH13 ngày 20/06/2012 của Chủ tịch Quốc hội.
25. Công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên Cảng Sài Gòn (2014). *Biểu giá dịch vụ cảng biển áp dụng cho năm 2015*. Quyết định, ban hành ngày 15/12/2014.
26. Cục Hàng hải Việt Nam (2018). *Báo cáo tổng kết công tác năm 2018 và triển khai nhiệm vụ năm 2019*.
27. Cục Hàng hải Việt Nam (2020). *Báo cáo tổng kết công tác năm 2019 và triển khai nhiệm vụ năm 2020*.
28. Trịnh Thế Cường (2016). *QLNN về cảng biển*. Luận án tiến sĩ Kinh tế, Học Viện Hành chính quốc gia năm 2016.
29. David Held (2013). *Các mô hình QLNN hiện đại*. Nhà xuất bản tri thức. Dịch giả Phạm Nguyên Trường, hiệu đính TS. Đinh Tuấn Minh.
30. Đại học Kinh tế Quốc dân (2012). *Hoàn thiện QLNN đối với đầu tư xây dựng cơ bản từ vốn ngân sách trong ngành giao thông vận tải Việt Nam*.
31. Đặng Đình Đào, Hoàng Đức Thân (2012). *Giáo trình Kinh tế thương mại*. Trường Đại học Kinh tế quốc dân, Hà nội.

32. Đỗ Hoàng Toàn, Mai Văn Bru (2005), Giáo trình *.QLNN về kinh tế*. Trường Đại học Kinh tế Quốc dân, Hà nội.
33. Nguyễn Thị Hà Đông (2012). *QLNN đối với tập đoàn kinh tế nhà nước ở Việt Nam*. Luận án tiến sĩ kinh tế, Học viện Khoa học và Xã hội Việt Nam năm 2012.
34. Nguyễn Văn Dung (2010). *Phương pháp nghiên cứu trong kinh doanh*. Nhà xuất bản Tài chính, ấn bản lần thứ 4.
35. Lê Hồng Hạnh (2012). *QLNN đối với Tổng công ty 90 - 91 theo hướng hình thành các tập đoàn kinh tế*. Luận án tiến sĩ quản lý hành chính công, Học viện Chính trị - Hành chính Quốc gia Hồ Chí Minh 2012.
36. Trịnh Thu Hương (2007). *Phát triển dịch vụ vận tải của Việt nam đáp ứng hội nhập kinh tế quốc tế*. Luận án Tiến sĩ Kinh tế, Đại học ngoại thương Hà Nội, 2007.
37. Trần Quang Huy (2017). *QLNN về thu phí và lệ phí hàng hải tại các cảng biển Việt Nam*. Luận án Tiến sĩ Kinh tế, Học viện chính trị quốc gia Hồ Chí Minh 2017.
38. Học viện hành chính quốc gia (2011). *Giáo trình Quản lý hành chính Nhà nước*. Nhà xuất bản lao động, 2011.
39. Hiệp hội các nước Đông Nam Á, ASEAN (2009). *Hiệp định Thương mại hàng hóa ASEAN*. Cha-am, Thái Lan, ngày 26 tháng 2 năm 2009
40. Nguyễn Mạnh Hoàng (2008). *Hoàn thiện nội dung QLNN về thương mại hàng hóa trên địa bàn Hà nội đến năm 2020*. Luận án tiến sĩ kinh tế, Trường Đại học kinh tế quốc dân, năm 2008.
41. Nguyễn Duy Ký (2012). *QLNN đối với DN nhà nước sau cổ phần hoá ở Bộ Giao thông Vận tải*. Luận án Tiến sĩ kinh tế, Học viện Chính trị - Hành chính Quốc gia Hồ Chí Minh 2012.
42. Bùi Bá Khiêm (2010). *Tạo vốn đầu tư khai thác cảng biển Việt Nam*. Luận án Tiến sĩ Kinh tế, Trường Đại học Giao thông vận tải năm 2010.

43. Vũ Thị Minh Loan (2008). *Hoàn thiện QLNN nhằm nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam*. Luận án Tiến sĩ Kinh tế, Trường Đại học kinh tế quốc dân năm 2008.
44. Nhà xuất bản Giáo dục (1996). *Sổ tay thuật ngữ pháp lý chuyên dụng*. Hà nội 1996.
45. Nhà xuất bản Quân đội nhân dân (2012). *Chủ quyền biển đảo thiêng liêng của Tổ quốc*.
46. Lê Thị Việt Nga (2012). *Giải pháp phát triển dịch vụ VTB Việt Nam đáp ứng yêu cầu của tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế*. Luận án tiến sĩ Kinh tế 2012, Trường Đại học Ngoại thương Hà nội.
47. Nguyễn Thị Nhung (2017). *Vai trò của Nhà nước đối với hoạt động đầu tư trực tiếp nước ngoài của Việt Nam trong thời kỳ hội nhập*. Luận án Tiến sĩ Kinh tế, Trường Đại học Kinh tế quốc dân
48. Nguyễn Hải Quang (2016). *QLNN đối với dịch vụ Logistics trong lĩnh vực giao thông vận tải hàng không ở Việt Nam*. Tạp chí Khoa học và Công nghệ Giao thông Vận tải, Số 20 năm 2016.
49. Quốc hội (2005). *Luật thương mại 2005*. Luật số 36/2005/QH11 Ngày 14 tháng 6 năm 2005
50. Quốc hội (2012). *Luật xử lý vi phạm hành chính*. Luật số 15/2012/QH13 ngày 20 tháng 6 năm 2012.
51. Quốc hội (2013). *Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam 2013*. Ngày 28 tháng 11 năm 2013.
52. Quốc hội (2014). *Luật DN 2014*. Luật số 68/2014/QH13 ngày 26 tháng 11 năm 2014.
53. Quốc hội (2014). *Luật Đầu tư 2014*. Luật số 67/2014/QH13 ngày 16 tháng 11 năm 2014.
54. Quốc Hội (2015). *Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, Chương 4, Mục 1, Điều 73*. Luật số 95/2015/QH13 ngày 25 tháng 11 năm 2015.

55. Quốc hội (2015). *Luật phí và lệ phí 2015*. Luật số 97/2015/QH13 ngày 25 tháng 11 năm 2015.
56. Quốc hội (2015). *Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật*. Luật số 80/2015/QH13 ngày 22 tháng 6 năm 2015.
57. Tổ chức Thương mại thế giới WTO (World Trade Organization)(2009). *Bảng phân loại các ngành dịch vụ trong WTO*
58. Tổ chức thương mại thế giới WTO (2010). *Hiệp định chung về thương mại dịch vụ GATS, phụ lục 1b*. Ngày 28 tháng 1 năm 2010.
59. Chu Nguyễn Mộng Ngọc, Hoàng Trọng (2008). *Phân tích dữ liệu nghiên cứu với SPSS tập I, II*. Nhà xuất bản Hồng Đức, ISBN: 5104582095555.
60. Nguyễn Thị Phương (2008). *Các giải pháp cơ bản hoàn thiện công tác quản lý và khai thác cảng container phục vụ vận tải đa phương thức ở Việt Nam*. Luận án Tiến sĩ Kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam 2008.
61. Thân Danh Phúc (2015). *Giáo trình QLNN về thương mại*. Nhà xuất bản Thống kê, Hà nội, Việt Nam.
62. Phòng Thương mại và công nghiệp Việt Nam (2006). *Hệ thống ngăn gợn về WTO và các cam kết gia nhập của Việt Nam*. Cam kết WTO về vận tải, Cam kết gia nhập WTO về lĩnh vực dịch vụ.
63. Bùi Tiến Quý (2000). *Phát triển và QLNN về Kinh tế dịch vụ*. Nhà xuất bản Khoa học và Kỹ thuật Hà nội, 2000.
64. Nguyễn Thanh Thủy (2008). *Giáo trình Kinh tế cảng*. Nhà xuất bản thống kê, 2008.
65. Nguyễn Quốc Tuấn (2015). *QLNN đối với dịch vụ Logistics ở cảng Hải phòng*. Luận án Tiến sĩ Kinh tế, Viện nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương, 2015.
66. Nguyễn Đình Thọ và Nguyễn Thị Mai Trang (2007). *Nghiên cứu thị trường*. NXB Đại học Quốc gia thành phố Hồ Chí Minh

67. Nguyễn Văn Thắng (2010). *Thực hành nghiên cứu trong kinh tế và quản trị kinh doanh*. NXB Đại học Kinh tế quốc dân Hà Nội năm 2010, Việt Nam.
68. *Từ điển Tiếng Việt* (2004). Nhà xuất bản Đà Nẵng, trang 256t
69. *Từ điển Bách Khoa Việt Nam* (2011). Nhà xuất bản từ điển Bách Khoa
70. Thủ tướng Chính phủ (2011), *Phê duyệt Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam đến năm 2020*, Quyết định số 175/QĐ-TTg ngày 27 tháng 1 năm 2011.
71. Thủ tướng Chính phủ (2012). *Đẩy mạnh tái cơ cấu DN Nhà nước và phương án sắp xếp, đổi mới DN 100% vốn Nhà nước thuộc Bộ Giao thông vận tải*. Chỉ thị số 03/CT-TTg ngày 17/01/2012.
72. Thủ tướng Chính phủ (2013). *Phê duyệt điều chỉnh chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030*. Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25 tháng 2 năm 2013.
73. Thủ tướng Chính phủ (2014). *Phê duyệt Đề án phát triển dịch vụ Logistics trong lĩnh vực giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*. Quyết định số 169/QĐ-TTg, ngày 22 tháng 1 năm 2014.
74. Thủ tướng Chính phủ (2014). *Ban hành tiêu chí, danh mục phân loại DN nhà nước, Công ty mẹ - Vinalines thuộc danh mục khi thực hiện cổ phần hóa nhà nước cần nắm giữ từ 75% vốn điều lệ trở lên*. Quyết định 37/QĐ-TTg ngày 18/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ.
75. Thủ tướng Chính phủ (2014). *Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*. Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24 tháng 6 năm 2014.
76. Thủ tướng Chính phủ (2017). *Phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025*. Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017.
77. Nguyễn Thị Kim Uyên (2011). *Giáo trình Đại cương về QLNN*. Trường Đại học tài nguyên và môi trường Hà Nội, xuất bản năm 2011.

78. Ủy ban Thường vụ Quốc hội (2002). *Pháp lệnh giá*. Số 40/2002/PL-UBTVQH10 ngày 26/04/2002.
79. Đinh Ngọc Viện (2002). *Nghiên cứu các giải pháp tăng năng lực cạnh tranh của ngành hàng hải Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế*. Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Nhà nước.
80. Đặng Công Xưởng (2007). *Hoàn thiện mô hình QLNN về kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam*. Luận án Tiến sĩ Kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam năm 2007.

TÀI LIỆU THAM KHẢO TIẾNG ANH

81. Alen jugovic (2010). *Traffic Demand forecasting for port services*
82. Brooks & Cullinane (2007). *Governance models defined*. In M. Brooks, & K. Cullinane (Eds.). *Devolution, port governance and port performance*, pp. 405–435.
83. Chin, W. W., and Todd, P. A. (1995). *On the Use, Usefulness, and Ease of Use of Structural Equation Modeling in MIS Research: A Note of Caution*. *MIS Quarterly* (19:2), pp. 237-246.
84. Council of the European Union, Brussels (2014). *Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL establishing a framework on market access to port services and financial transparency of ports (First reading) - General approach*. Article 1.2, Chapter 1.
85. Lourdes Trujillo, Gustavo Nombela (1999). *Privatization and Regulation of the Seaport Industry*. The World Bank Institute Governance, Regulation, and Finance, September 1999.
86. Gi TaeYeo, Vinh V.Thai, Sae YeonRoh (2015). *An Analysis of Port Service Quality and Customer Satisfaction: The Case of Korean Container Ports*. *Asean Journal of shipping and Logistics, Volume 31, 2015, p437-p447*.
87. Hair & ctg (2006). *Multivariate Data Analysis*. Prentice-Hall International, Inc.

88. Hidde Meersman, Eddy Van de Voorde và Thiery Vanelslander (2010). *Competition concerns in ports and port services*.
89. Hercules Haralambides (2015). *Port Management*. Palgrave Macmillan.
90. Jurgen Sorgenfrei (2013). *Port Business*. Manufactured and Published by BoD-Books on Demand GmbH, Norderstedt, Germany. ISBN: 978-3-7322-3797-5.
91. Kenvin Cullinane, Wei Yim Yap and Jasmine S. L. Lam (2006). *Devolution, Port Governance and Port Performance, Chapter 13. The Port of Singapore and Its Governance Structure*. Research in Transportation Economics, Volume 17, 285–310 Copyright 2007 by Elsevier Ltd. ISSN: 0739-8859/doi:10.1016/S0739-8859(06)17013-4.
92. Kotler, Philip and Keller, Kevin Lane (2011). *Marketing Management. 14th Edition*. New Jersey: Prentice Hall.
93. *Finance Act, 1994 as amended Section 65(82)*, India
94. Ivan Katsarova (2014). *Liberalisation of EU port services*.
95. Likert (1932). *A technique for the measurement of attitudes*. Archives of Psychology, 140:44-53.
96. Lloyd's Practical Shipping Guides (2008). *Port Management and Operations, 3rd Edition, Chapter 1, page 5*. Informa Law from Routledge.
97. Malcolm Tull, James Reveley (2012). *Privatisation of ports – an evaluation of the Malaysian experience*. A Journal of Applied Economics and Policy.
98. Masato Shinohara, Takehiko Saika (2018). *Port governance and cooperation: The case of Japan*. Journal of Research in Transportation Business & Management 26 (2018) 56 – 66.
99. Meng Xu, Anthony T. H. Chin (2012). *Port Governance in China: Devolution and Effects Analysis*. Journal of Procedia - Social and Behavioral Sciences 43 (2012) 14 – 23.

100. Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (2013). *Ports and harbours in Japan 2013*.
101. MPA. Maritime Port Authority of Singapore. <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/maritime-singapore/port-statistics>, 23.00 30 May, 2019.
102. Noel Capon (2016). *Managing Marketing in the 21st century*. Wessex Press, Inc.; 4th edition (June 1, 2016). ISBN-10: 0990740595.
103. *Royal Act*. Spain 2/2011, Part 108
104. Zun Wang, Nachiappan Subramanian, Muhammad D. Abdulrahman, Cui Hong, Lin Wu, Chang Liu (2016). *Port sustainable services innovation: Ningbo port users' expectation*.
105. Peter Yorke and David Haarmeyer (1993). *Port Privatization: An International Perspective*. Policy Study No. 156 April 1993.
106. Segars, A. H., and Grover, V (1993). *Re-examining Perceived Ease of Use and Usefulness: A Confirmatory Factor Analysis*. MIS Quarterly (17:4), pp. 517-525.
107. Satoshi Inoue (2018). *Realities and challenges of port alliance in Japan — Ports of Kobe and Osaka*. Journal of Research in Transportation Business & Management 26 (2018) 45 – 55.
108. Shinban Nihon Kowanshi. (2007). *History of Japanese Ports, revised edition*. Port and Harbours Association of Japan.
109. Tabachnick, B. G., & Fidell, L. S. (1996). *Using multivariate statistics* (3rd ed.). New York: HarperCollins.
110. Taylor, S. A., Sharland, A., Cronin, J. J., Jr., & Bullard, W. (1993). *Recreational Service Quality in the International Setting*. International Journal of Service Industry Management 4(4): 68-86.
111. UNCTAD (2018). *Review of Maritime Transport 2018*.
112. UNCTAD (2018). *Handbook of Statistics 2018 – Maritime Transport Indicators*.

113. World Bank (2016). *Alternative Port Management Structures and Ownership Models*, Module 3, Port Reform Toolkit, 2nd Edition.
114. WTO (World Trade Organization) (2009). *World Trade Report 2009*.