

**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

Tóm tắt 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

Hải Phòng-2020

Công trình được hoàn thành tại Trường Đại học Hàng hải Việt Nam.

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

2. TS. Bùi Thiên Thu

Phản biện 1: PGS.TS NGUYỄN HOÀNG TIỆM

Phản biện 2: PGS.TS NGUYỄN THÁI SƠN

Phản biện 3: PGS.TS ĐẶNG CÔNG XƯỞNG

Luận án sẽ được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận án tiến sĩ cấp Trường họp tại Trường Đại học Hàng hải Việt Nam vào hồi ... giờ ... phút ngày ...tháng ... năm 202...

Có thể tìm hiểu luận án tại Thư viện Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

MỞ ĐẦU

1. Lý cho chọn đề tài

Việt nam là một quốc gia có hơn 3000 km bờ biển, vùng biển rộng, chỉ số hàng hải (Maritime Index) là 0.01 (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 tốn kém cho các khách hàng ra vào cảng biển. Một vấn đề khác là 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 2015 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: Đối tượng nghiên cứu chính của luận án là 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;

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 đề xuất 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 như điều tra thống kê, phương pháp chuyên gia, phương pháp mô hình hoá, hồi quy. 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 ý nghĩa 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: Trên cơ sở đó các cơ quan QLNN về dịch vụ cảng biển sẽ có căn cứ để nâng cao hoạt động QLNN về dịch vụ cảng biển trong tương lai nhằm phát huy hơn nữa vai trò của các loại hình dịch vụ cảng biển, góp phần nâng cao khả năng cạnh tranh của toàn bộ hệ thống cảng biển Việt Nam và hội nhập với khu vực và trên thế giới.

6. Những đóng góp mới của luận án

- Luận án đã hệ thống hoá các vấn đề về lý luận về dịch vụ cảng biển và 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 pháp luật khi Kinh tế biển được đặc biệt coi trọng trong việc phát triển nền kinh tế quốc dân.

- 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 và 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. Đồng thời luận án 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 đề xuất một số giải pháp nhằm hoàn thiện nội dung QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam.

7. Kết cấu 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 I. 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 tác giả và 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.

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 có 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.

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, nghiên cứu thực trạng dịch vụ cảng biển tại Việt Nam, tuy nhiên 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.

- 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 lĩnh vực vận tải và hàng hải nói chung. Mỗi nghiên cứu tiếp cận vấn đề ở khía cạnh, nội dung, phạm vi, đối tượng và phương pháp nghiên cứu khác nhau. Tuy nhiên chưa có nghiên cứu nào đề cập đến QLNN về 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 NCS đa số là phân tích, lấy ý kiến chuyên gia, tổng hợp và đa số là nghiên cứu định tính. Hiện chưa có công trình nào sử dụng phương pháp nghiên cứu định lượng để nghiên cứu QLNN đối với lĩnh vực nghiên cứu và chưa 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?
- Các giải pháp nhằm 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 của các công trình đã công bố. Từ đó NCS đưa 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

Theo 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”*.

2.1.2 Cơ sở lý luận về dịch vụ cảng biển

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, lái đất, buộc cởi 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.

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 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

- a. QLNN về dịch vụ cảng biển trước hết là một hoạt động QLNN nói chung về kinh tế.
- b. QLNN về dịch vụ cảng là một trong những nội dung của QLNN chuyên ngành Hàng hải.

c. Nội dung QLNN về dịch vụ cảng biển

- Tổ chức Bộ máy QLNN về dịch vụ cảng biển:
- Xây dựng và ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan đến dịch vụ cảng biển
- Chỉ đạo thực hiện việc QLNN đối với dịch vụ cảng biển.
- Kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN đối với dịch vụ cảng biển.

2.1.3.3 Công cụ QLNN về dịch vụ cảng biển

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 Buru, 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 Buru, 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

2.1.4.1 Mô hình nghiên cứu 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

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

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

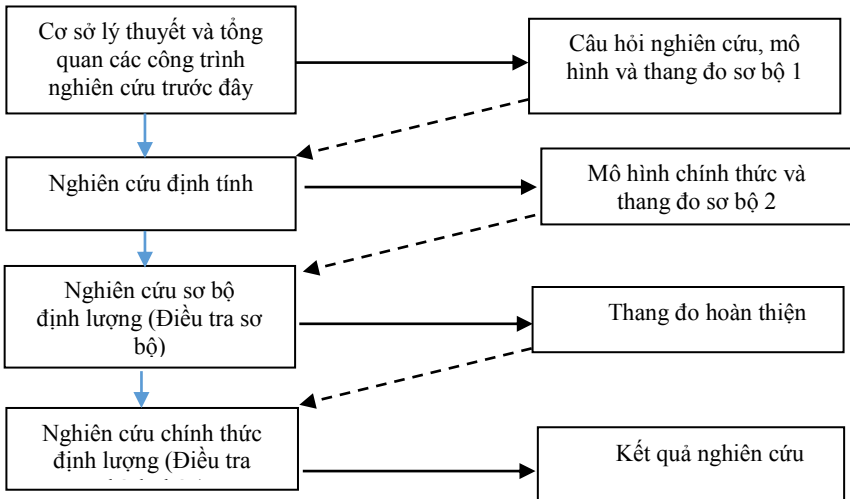
Qua việc nghiên cứu các công trình đã công bố từ trước liên quan đến QLNN về dịch vụ cảng biển, NCS đã tổng hợp và hệ thống hoá được cơ sở lý luận liên quan đến QLNN về dịch vụ cảng biển như khái niệm và phân loại dịch vụ cảng biển. Trong phạm vi luận án NCS chỉ nghiên cứu những loại hình dịch vụ phổ 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 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: 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, tìm ra khoảng trống và câu hỏi 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.

3.1.2 Bước 2. Nghiên cứu định tính

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

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. 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

Tại bước này, NCS tiến hành điều tra chính thức thực trạng tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại các DNcảng 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 DNcảng biển Việt Nam hiện nay.

3.2 Nguồn dữ liệu, phương pháp thu thập dữ liệu

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

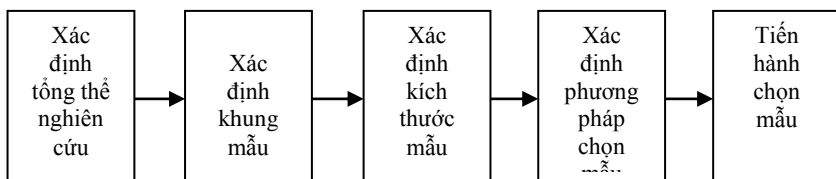
Phương pháp thu thập dữ liệu được sử dụng trong luận án gồm có: phỏng vấn sâu cá nhân, thảo luận nhóm và phỏng vấn định lượng trực tiếp.

3.3 Nghiên cứu định tính

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 DNcảng biển Việt Nam. Từ kết quả phỏng vấn sâu cá nhân, NCS tiến hành xây dựng bảng hỏi định lượng sơ bộ. 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 NCS 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).

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 DNCảng biển ở Việt Nam. Số lượng DN cảng biển ở Việt nam khoảng hơn 102 DN từ miền Bắc đến Miền Nam.

Bước 2. Khung mẫu nghiên cứu: Bao gồm tất cả các DNCảng biển thỏa mãn các điều kiện của tổng thể nghiên cứu cùng với các thông tin về đặc điểm của doanh nghiệp.

Bước 3. Xác định kích thước mẫu nghiên cứu: NCS tiến hành lựa chọn số mẫu khảo sát trong nghiên cứu này là 129 mẫu.

Bước 4. Phương pháp chọn mẫu là phương pháp chọn mẫu phi xác suất (chọn đối tượng đã ấn định đề 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 1 là thông tin chung về DNkhảo sát với 5 nhóm câu hỏi. Phần 2 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 3 là những giải pháp về QLNN đối với dịch vụ cảng biển. (Phụ lục 12)

3.4.3 Công cụ phân tích dữ liệu: Luận án sử dụng phần mềm SPSS 22.0

3.4.4 Phân tích dữ liệu

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. (Bảng 3.2), (Phụ lục 1,2,3,4). 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)

Sau khi 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.

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

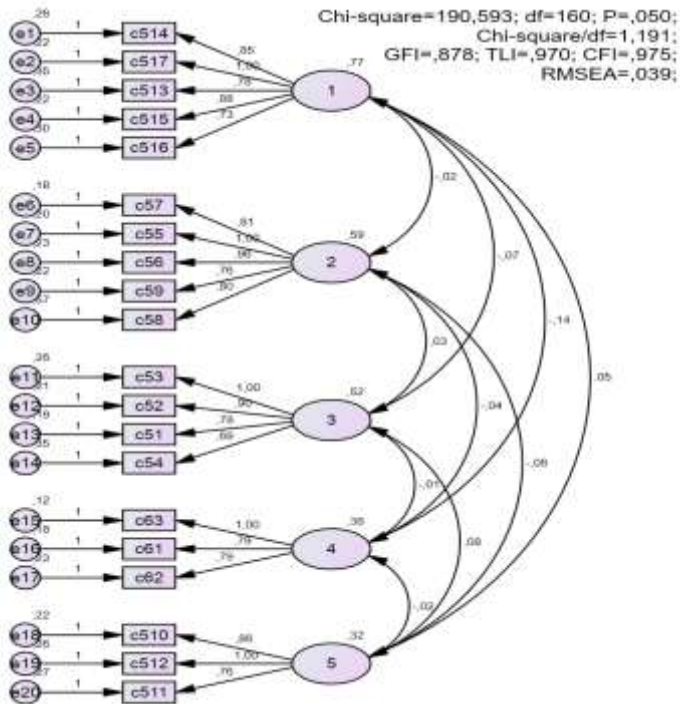
Nhân tố 4: gồm 3 biến thành phần bao gồm: C510, C511, C512

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).

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



Hình 3.3 Kết quả phân tích CFA

Nguồn: Kết quả khảo sát của nghiên cứu sinh

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	Phương sai trích
----------	------------------	-----------------	------------------

		hợp	
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 nghiên cứu sinh

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.

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 doanh nghiệp. 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 doanh nghiệp, 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 dịch vụ cảng biển của các doanh nghiệp. 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:

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

Trong đó:

SPT: Sự phát triển dịch vụ cảng biển; TCBM: tổ chức bộ máy quản lý nhà nước; 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. VTDL: 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; sai số phần dư của mô hình.

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 DNcảng 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 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 và hầu hết đã niêm yết cổ phiếu trên các thị trường chứng khoán.

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.

4.1.1.2 Dịch vụ cảng biển

Nhìn chung các DNcảng 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.

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.

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 DN2014 (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; Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018; 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 hứng phó với dịch Covid – 19.

a4. Phí và lệ phí

Luật phí và lệ phí (Quốc hội, 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 hướng dẫn tại (có hiệu lực từ ngày 01/07/2017), 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.

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

Việc kiểm tra, thanh tra và giám sát được thực hiện theo Nghị định 142/2017/NĐ-CP (Chính phủ, 2017)

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

4.2.1 Mô tả đặc điểm mẫu điều tra

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

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 quản lý nhà nước” 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 quản lý nhà nước”, 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 doanh nghiệp

Có thể kết luận rằng các DN liên doanh đánh giá cao hơn so với với DN nhà nước và DN tư nhân.

a2. Theo khu vực địa lý của các doanh nghiệp

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.

Như vậy, các giả thiết được NCS đưa ra đều được chấp nhận.

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 quản lý nhà nước” 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...” 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 “Chi 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 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 ...” 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 chấp nhận.

4.2.2.3 Phân tích mức độ tác động của các nhân 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 quản lý nhà nước; Xây dựng ban hành các chính sách, văn bản pháp luật liên quan; Chi 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 doanh nghiệp. 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 doanh nghiệp.

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 quản lý nhà nước”. 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 quản lý nhà nước” 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...”; “Loại hình DN nhà nước”; “Tổ chức bộ máy quản lý nhà nước”; “Kiểm tra, thanh tra, ...” 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 doanh nghiệp. (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 ...”; “Loại hình DN nhà nước”; “Tổ chức bộ máy quản lý nhà nước”; “Kiểm tra, thanh tra, ...”; “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 quản lý nhà nước”; “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 doanh nghiệp. Các mô hình 1, 2, 3, 4 và 5 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 5 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.

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:

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

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” 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 quản lý nhà nước” (hệ số hồi quy bằng 0,354); “Kiểm tra, thanh tra, giám sát và xử lý vi phạm QLNN về dịch vụ cảng biển” (hệ số hồi quy bằng 0,324); “Chỉ đạo thực hiện QLNN về dịch vụ cảng biển” (hệ số hồi quy bằng 0,200); “Loại hình DN nhà nước” (hệ số hồi quy bằng 0,151). “Loại hình DN liên doanh” có ảnh hưởng ít 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 kinh tế thành phố cảng, và của cả nước phát triển.



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: Do tình hình kinh tế, chính trị, hội nhập, yếu tố dịch bệnh như Covid 19. Đồng thời 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. Mô hình quản lý cảng biển chưa phù hợp. Còn thiếu các văn bản luật quy định riêng cho dịch vụ cảng biển. Ngoài ra hiện nay tại Việt nam 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.

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

Việc xây dựng giải pháp liên quan đến QLNN về dịch vụ cảng biển tại Việt Nam ngoài việc căn cứ vào việc đánh giá thực trạng và tác động của QLNN đối với dịch vụ cảng biển tại Việt nam, NCS còn căn cứ vào các quan điểm, định hướng, chiến lược của Đảng và Nhà nước liên quan đến định hướng, chiến lược và phát triển kinh tế nói chung và lĩnh vực cảng biển nói riêng.

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

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.

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 định 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 kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm liên quan 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 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 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, NCS 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 NCS 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.