

HỌC VIỆN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA HỒ CHÍ MINH

PHẠM QUANG GIÁP

QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM
AN TOÀN HÀNG HẢI Ở VIỆT NAM

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ

NGÀNH: QUẢN LÝ KINH TẾ

Mã số: 9 34 04 10

HÀ NỘI – 2026

CÔNG TRÌNH ĐƯỢC HOÀN THÀNH TẠI
HỌC VIỆN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA HỒ CHÍ MINH

Người hướng dẫn khoa học : PGS, TS. NGUYỄN NGỌC TOÀN



Phản biện 1:

Phản biện 2:

Phản biện 3:

Luận án sẽ được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận án cấp Học viện
hợp tại Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh.

Vào hồi giờ phút, ngày tháng năm

Có thể tìm hiểu luận án tại:

- Thư viện Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh

- Thư viện Quốc gia Việt Nam

MỞ ĐẦU

1. Lý do chọn đề tài

Với vị trí địa lý chiến lược, hơn 3.260 km bờ biển và hệ thống cảng trọng điểm, Việt Nam phụ thuộc chủ yếu vào vận tải biển trong hoạt động xuất nhập khẩu, chiếm trên 90% tổng lượng hàng hóa giao thương quốc tế. Tuy nhiên, quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải tại Việt Nam vẫn còn tồn tại những hạn chế về cơ chế, huy động nguồn vốn, hạ tầng kỹ thuật công nghệ và giám sát theo dữ liệu thực. Trước bối cảnh hội nhập sâu rộng và yêu cầu phát triển kinh tế biển bền vững và thực trạng hiện nay của ngành hàng hải, việc nghiên cứu toàn diện và khoa học nhằm hoàn thiện giải pháp “*Quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải ở Việt Nam*” là hết sức cấp thiết, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia, bảo đảm an ninh, an toàn và thúc đẩy hiện đại hóa ngành hàng hải.

2. Mục tiêu và nhiệm vụ nghiên cứu

Luận án nhằm phân tích lý luận, xây dựng và kiểm định mô hình 2×3 (2 nội dung là hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải – Dịch vụ BDATHH và 3 chức năng quản lý nhà nước là Ban hành – Tổ chức thực hiện – Kiểm tra, Giám sát), đánh giá thực trạng và đề xuất giải pháp hoàn thiện quản lý nhà nước về BDATHH ở Việt Nam đến 2030, tầm nhìn 2045. Các nhiệm vụ cụ thể gồm: tổng quan học thuật; hệ thống hóa cơ sở lý luận; phân tích kinh nghiệm quốc tế; khảo sát và phân tích, đánh giá thực trạng quản lý nhà nước về BDATHH giai đoạn 2015–2025; đề xuất hệ thống đồng bộ giải pháp nhằm hoàn thiện quản lý nhà nước về BDATHH ở Việt Nam.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu là hoạt động quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải ở Việt Nam do Bộ Xây dựng thực hiện (trước khi hợp nhất, tháng 3/2025 là Bộ Giao thông Vận tải).

Nội dung tập trung vào hai nội dung quản lý của nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải là: tổ chức, quản lý hệ thống BDATHH (quy hoạch, đầu tư, vận hành) và quản lý cung ứng dịch vụ BDATHH (báo hiệu, hoa tiêu, thông tin hàng hải...), qua các khâu: ban hành, thực hiện, giám sát. Phạm vi nghiên

cứu là trên lãnh thổ Việt Nam tại khu vực cảng biển và nơi có hoạt động bảo đảm an toàn hàng hải; so sánh với mô hình quốc tế (Singapore, Nhật Bản, Hàn Quốc, Hà Lan/EU, một số nước châu Phi). Thời gian phân tích từ 2015–2025; giải pháp đề xuất đến 2030, tầm nhìn 2045.

4. Phương pháp nghiên cứu

Luận án áp dụng thiết kế nghiên cứu hỗn hợp, kết hợp chặt chẽ giữa phương pháp định tính (phân tích tài liệu, phỏng vấn sâu 25 chuyên gia, so sánh quốc tế) và định lượng (khảo sát 250 mẫu, xử lý dữ liệu bằng Python, EFA, CFA, SEM). Áp dụng thống kê mô tả và tuân thủ đạo đức nghiên cứu. Dữ liệu khảo sát được thực hiện trong năm 2025.

5. Đóng góp mới của luận án

Về mặt lý luận: Luận án xây dựng, kiểm định mô hình quản lý nhà nước về BĐATHH với 2 nội dung (tổ chức hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải và quản lý dịch vụ BĐATHH) và 3 chức năng quản lý nhà nước (ban hành, tổ chức thực hiện, giám sát). *Về mặt thực tiễn,* luận án đánh giá thực trạng quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải trong giai đoạn 2015–2025 (theo 2 nội dung và 3 chức năng quản lý), so sánh với các mô hình quốc tế và đưa ra các giải pháp tổng thể hướng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. *Về mặt phương pháp,* nghiên cứu sử dụng thiết kế hỗn hợp định tính và định lượng, xử lý dữ liệu bằng Python, kiểm định mô hình SEM, qua đó xác định vai trò quan trọng của công nghệ số hóa và hệ thống pháp luật trong công tác quản lý nhà nước về an toàn hàng hải.

6. Kết cấu luận án

Luận án gồm phần Mở đầu, Kết luận, Tài liệu tham khảo, Phụ lục và 4 chương: (1) Tổng quan các công trình nghiên cứu liên quan đến đề tài quản lý nhà nước (QLNN) về bảo đảm an toàn hàng hải (BĐATHH); (2) Cơ sở lý luận và thực tiễn quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải; (3) Thực trạng quản lý nhà nước về BĐATHH ở Việt Nam; (4) Giải pháp hoàn thiện quản lý nhà nước về BĐATHH ở Việt Nam.

Chương 1.

TỔNG QUAN CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI

1.1. CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU VỀ TỔ CHỨC VÀ QUẢN LÝ HỆ THỐNG BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI

1.1.1. Các nghiên cứu về thể chế, chính sách và khung pháp lý của hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải

Các nghiên cứu trong nước và quốc tế về thể chế, chính sách, khung pháp lý chi phối hệ thống BDATHH, tập trung vào vai trò của các công ước quốc tế (UNCLOS 1982, SOLAS 1974, SUA 1988) trong xác lập trách nhiệm quốc gia ven biển, quốc gia cảng, quốc gia treo cờ. Lương Thị Kim Dung (2019) nhấn mạnh tính tương thích quốc tế và trách nhiệm pháp lý đa chủ thể trong quản lý nhà nước về an toàn, an ninh hàng hải. Phan Văn Tuấn và cộng sự (2024) phân tích mô hình tổ chức quản lý ở các nước châu Á – Thái Bình Dương, làm rõ cơ chế điều phối trung tâm, thực thi phân cấp, liên thông dữ liệu. Các nghiên cứu quốc tế (Troisi & Arena, 2022; Tietje & Reinhold, 2024) đề cập kiểm soát đầu tư nước ngoài, phối hợp đa ngành, bảo vệ hạ tầng trọng yếu, cũng như thách thức từ chuyển đổi số, công nghệ mới (tàu tự hành, an ninh mạng).

1.1.2. Các nghiên cứu về tổ chức vận hành và hạ tầng kỹ thuật của hệ thống

Phần này tổng hợp các nghiên cứu về vận hành và phát triển hạ tầng kỹ thuật BDATHH, nhấn mạnh sự phối hợp giữa “hạ tầng mềm” (quy trình, sổ tay) và “hạ tầng cứng” (kênh luồng, hệ thống phân luồng). Các tác giả như Lưu Việt Hùng (2019), Nguyễn Xuân Thịnh (2019), Lê Tuấn Sơn và cộng sự (2025) đã làm rõ vai trò yếu tố con người, giới hạn an toàn, bảo vệ hạ tầng trọng yếu và an ninh mạng, từ đó nhận diện các thách thức quản trị rủi ro và bảo vệ dữ liệu trong vận hành hệ thống.

1.1.3. Các nghiên cứu về giám sát, kiểm toán và đánh giá hiệu quả hệ thống

Các nghiên cứu trong nước (Nguyễn Mạnh Cường & Phan Văn Hưng, 2021; Lương Tú Nam và Mai Xuân Hương, 2021; Lê Văn Thức, 2022) tập trung phát triển chỉ số nguy cơ, mô hình đánh giá xác suất đâm va, ứng dụng thuật toán như DBSCAN, AI, mạng nơ-ron để giám sát và cảnh báo rủi ro hệ thống BDATHH. Quốc tế, Rachman và cộng sự (2025) kiểm nghiệm hiệu

quả AIS trong VTS, nhấn mạnh vai trò thiết bị và năng lực nhân sự trong nâng cao giám sát hệ thống.

1.2. CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU VỀ QUẢN LÝ CUNG ỨNG DỊCH VỤ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI

1.2.1. Các nghiên cứu về tiêu chuẩn và chính sách dịch vụ

Phần này tổng hợp các nghiên cứu về tiêu chuẩn và chính sách chất lượng dịch vụ BDATHH, tập trung vào thực tiễn hoa tiêu, các yếu tố cấu thành chất lượng dịch vụ, và vai trò các bộ tiêu chuẩn quốc tế như STCW, ISM, ISPS. Các tác giả cũng nhấn mạnh tác động của lỗi con người, đồng thời đề xuất áp dụng chỉ số hiệu suất cảng UNCTAD để đánh giá đa chiều, nâng cao kiểm soát và cải thiện dịch vụ.

1.2.2. Các nghiên cứu về quy trình nghiệp vụ và cung ứng dịch vụ

Nội dung này tổng hợp các nghiên cứu về quy trình nghiệp vụ và tổ chức cung ứng dịch vụ BDATHH, gồm phân tích các điểm nghẽn trong nghiệp vụ hoa tiêu như áp lực thương mại, mệt mỏi, thiếu độc lập (Uğurlu et al., 2017); mô tả quy trình VTS Makassar với hạn chế về phủ sóng AIS và năng lực nhân viên (Rachman et al., 2025); cũng như đề xuất mô hình tự động hóa quy trình VTS nhằm nâng cao hiệu quả vận hành (Nguyễn Mạnh Cường và Phan Văn Hưng, 2021).

1.2.3. Các nghiên cứu về đo lường và kiểm soát chất lượng dịch vụ

Phần này tổng hợp các nghiên cứu về công cụ, chỉ số đo lường và kiểm soát chất lượng dịch vụ BDATHH. Issa-Zadeh & Garay-Rondero (2025) xây dựng hệ thống KPI dựa trên ba yếu tố: môi trường, kinh tế, an toàn. Nghiên cứu trong nước như của Lương Tú Nam & Mai Xuân Hương (2021), Trần Trọng Đạt và cộng sự (2023) phát triển chỉ số nguy cơ và bản đồ điểm nóng nhằm quản lý dựa trên dữ liệu. Đo lường và kiểm soát chất lượng ngày càng ứng dụng dữ liệu lớn, trí tuệ nhân tạo để dự báo, cảnh báo nguy cơ cho quản lý hiện đại.

1.3. ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ TỔNG QUAN CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU

1.3.1 Những nội dung đã được làm rõ

Về phương pháp luận và các dòng chảy học thuật: Nghiên cứu quản lý nhà nước BDATHH chuyển từ mô tả định tính sang tích hợp dữ liệu lớn và mô hình hóa rủi ro. Ban đầu chủ yếu hệ thống luật pháp, phân tích kỹ thuật; gần đây tập trung ứng dụng AIS, VTS để lượng hóa rủi ro và phát triển mô hình AI. Xu hướng kết hợp lý luận với thực tiễn ngày càng tăng.

Về những kết quả nghiên cứu cốt lõi và các điểm hội tụ lý thuyết: Các nghiên cứu quốc tế và trong nước đều nhấn mạnh sự hội tụ giữa an toàn và

an ninh trong quản lý BĐATHH, phù hợp với các chuẩn mực quốc tế như ISPS và SOLAS. Ba trụ cột chính gồm: an toàn – an ninh, hiệu quả kinh tế, và bền vững môi trường. Mô hình quản lý dựa trên đo lường bằng chứng được áp dụng, nhà nước thiết lập công cụ đánh giá, dịch vụ kiểm soát chất lượng theo chỉ số. Ngoài ra, yếu tố con người, công nghệ số, an ninh mạng và phối hợp đa ngành cũng rất quan trọng, tạo nền tảng xây dựng khung quản lý BĐATHH tại Việt Nam.

Các xu hướng nghiên cứu mới nổi: Xu hướng hiện nay là quản trị rủi ro dựa trên dữ liệu lớn, xây dựng hệ thống KPI, bảo vệ hạ tầng trọng yếu trước các nguy cơ an ninh mạng và phi truyền thống. Nghiên cứu tập trung vào vai trò con người, đào tạo kỹ năng pháp lý và công nghệ số cho quản lý hàng hải. Công nghệ tự hành, trí tuệ nhân tạo và thuật toán học máy ngày càng được ứng dụng trong cảnh báo rủi ro và hỗ trợ quyết định. Ngoài ra, kết hợp nghiên cứu định lượng và định tính giúp nâng cao hiệu quả thực tiễn quản lý BĐATHH.

1.3.2 Khoảng trống nghiên cứu

Khoảng trống về khung phân tích tích hợp: Các nghiên cứu hiện nay thường phân chia theo chức năng hoặc trụ cột, thiếu mô hình tích hợp nối kết giữa 2 nội dung (hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải với dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải) qua ba chức năng cơ bản (ban hành, tổ chức thực hiện, kiểm tra, giám sát). Luận án đề xuất khung 2×3 để mô hình hóa quản lý, hỗ trợ nhận diện và giải quyết vấn đề phù hợp Việt Nam và quốc tế.

Khoảng trống về công cụ đo lường kết quả QLNN: Các công trình hiện tại chủ yếu tập trung xây dựng chỉ số đánh giá chất lượng dịch vụ, hiệu quả vận hành hạ tầng hoặc dự báo rủi ro, song thiếu bộ tiêu chí toàn diện đo lường hiệu quả của chính cơ quan quản lý nhà nước (chất lượng ban hành chính sách, hiệu quả thực thi hạ tầng, tỷ lệ phát hiện rủi ro trong giám sát). Luận án hướng tới xây dựng bộ KPI chuyên biệt cho quản lý nhà nước về BĐATHH theo khung 2x3, đáp ứng yêu cầu quản lý hiện đại, minh bạch và trách nhiệm giải trình.

Khoảng trống về bối cảnh thực tiễn Việt Nam: Các mô hình quản trị hiện đại phần lớn được xây dựng từ kinh nghiệm quốc tế, nhưng chưa thực sự được kiểm chứng, điều chỉnh hoặc áp dụng đầy đủ đối với các yếu tố cụ thể như thể chế, cơ sở hạ tầng, nguồn nhân lực cùng văn hóa quản lý tại Việt Nam. Thêm vào đó, trong giai đoạn 2024–2025, cuộc cách mạng tái cấu trúc tổ chức diễn ra ở các cơ quan quản lý nhà nước và ngành hàng hải trên toàn quốc, cũng như thay đổi về chính sách, pháp luật đã tạo ra những khoảng trống, cần phải có những giải pháp đáp ứng thực tiễn. Luận án này tập trung

kiểm định, điều chỉnh các mô hình, tiêu chuẩn, quy trình sao cho phù hợp với thực tế ở Việt Nam, qua đó góp phần xây dựng một khung quản trị đặc thù và hiệu quả hơn.

Khoảng trống về phương pháp nghiên cứu: Các nghiên cứu trước chủ yếu dùng phương pháp định tính hoặc lượng hóa quy mô nhỏ. Luận án này áp dụng nghiên cứu hỗn hợp với khảo sát 250, phỏng vấn sâu 25 chuyên gia, xử lý dữ liệu bằng Python, kết hợp phân tích định lượng và định tính để tăng độ tin cậy, khách quan và ứng dụng thực tiễn trong quản lý nhà nước về BDATHH.

1.3.3. Định hướng nghiên cứu của luận án

Luận án tập trung hệ thống hóa lý thuyết quản lý nhà nước về BDATHH, phát triển khung phân tích 2×3, xây dựng chỉ số KPI chuyên biệt và điều chỉnh mô hình cho phù hợp với thực tế Việt Nam. Sử dụng phương pháp nghiên cứu hỗn hợp, ứng dụng Python xử lý dữ liệu lớn cùng kiểm tra mô hình SEM, luận án đánh giá thực trạng quản lý nhà nước về BDATHH giai đoạn 2015-2025 để tìm ra hạn chế, nguyên nhân và từ đó đề xuất giải pháp hoàn thiện quản lý đến năm 2030, tầm nhìn 2045.

Chương 2. CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI

2.1. KHÁI QUÁT VỀ AN TOÀN HÀNG HẢI VÀ BDATHH

2.1.1. Khái niệm an toàn hàng hải

An toàn hàng hải là trạng thái trong đó mọi rủi ro phát sinh từ hoạt động hàng hải được kiểm soát ở mức chấp nhận được thông qua hệ thống quy phạm và tiêu chuẩn kỹ thuật quốc tế do IMO thiết lập. Đặc trưng của an toàn hàng hải gồm: tính toàn cầu, đa chiều (pháp lý, kỹ thuật, tổ chức, xã hội), động (quản trị rủi ro, thích ứng công nghệ), đa chủ thể (nhà nước, doanh nghiệp, cộng đồng quốc tế) và ngày càng số hóa, chú trọng an ninh mạng.

2.1.2 Khái niệm bảo đảm an toàn hàng hải

Bảo đảm an toàn hàng hải (BDATHH) là cơ chế thể chế–tổ chức–kỹ thuật vận hành để duy trì mục tiêu an toàn trong thực tiễn; là hệ thống dịch vụ công và dữ liệu hoạt động liên tục nhằm giảm thiểu rủi ro, bảo đảm dòng chảy vận tải ổn định, thông suốt và bền vững. BDATHH là trách nhiệm của quốc gia ven biển trong việc tổ chức, cung ứng và duy trì các dịch vụ công thiết yếu (AtoN, MSI, VTS, hoa tiêu, SAR) trên cơ sở nội luật hóa và thực thi thống nhất. Đặc trưng của BDATHH: dịch vụ công thiết yếu, liên ngành, đa chủ thể, dựa trên nền tảng dữ liệu số, công nghệ mới, phòng ngừa và phục hồi, góp phần duy trì liên tục chuỗi vận tải ngay cả sau sự cố.

2.1.3. Vai trò của bảo đảm an toàn hàng hải

BDATHH giữ vai trò then chốt trong phát triển bền vững ngành vận tải biển và kinh tế biển toàn cầu: bảo vệ con người, tài sản, hàng hóa, môi trường; bảo vệ thương mại quốc tế; nâng cao uy tín, năng lực cạnh tranh quốc gia; thực thi chủ quyền, phòng chống các hoạt động phi pháp trên biển.

2.2 QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI

2.2.1. Khái quát chung quản lý nhà nước về BDATHH

2.2.1.1 Khái niệm, chủ thể, phạm vi quản lý nhà nước về BDATHH

Về khái niệm: Quản lý nhà nước về BDATHH là tổng thể các hoạt động do cơ quan quản lý hàng hải quốc gia (chủ thể quản lý) thực hiện nhằm ban hành cơ chế, tổ chức thực hiện, kiểm tra, giám sát và xử lý các vấn đề liên quan đến an toàn trong lĩnh vực hàng hải, dựa trên pháp luật quốc gia và các công ước, tiêu chuẩn quốc tế. Bản chất là mô hình quản trị công hiện đại, dựa trên kết quả, dữ liệu và trách nhiệm giải trình, hướng tới an toàn, bền vững và hội nhập quốc tế.

Về chủ thể gồm: cơ quan hoạch định chính sách, cơ quan chuyên ngành, đơn vị vận hành hệ thống báo hiệu, trung tâm điều hành giao thông, dịch vụ hoa tiêu, cứu hộ cứu nạn.

Phạm vi quản lý bao gồm không gian pháp lý (vùng nước thuộc quyền tài phán quốc gia và vùng biển quốc tế liên quan) và không gian kỹ thuật (phạm vi hoạt động của hệ thống định vị, liên lạc, giám sát tàu thuyền), phối hợp khu vực và quốc tế.

2.2.1.2. Mục tiêu, đặc điểm và xu hướng QLNN về BDATHH

Mục tiêu: Bảo đảm mức độ an toàn cao cho hoạt động hàng hải, bảo vệ tính mạng, tài sản, môi trường biển, bảo đảm giao thông hàng hải thông suốt, hỗ trợ tăng trưởng thương mại và phát triển kinh tế biển bền vững.

Đặc điểm: Liên ngành, quốc tế hóa, dịch vụ công ích thiết yếu, phối hợp công–tư, dựa trên chuẩn quốc tế, chuyển đổi số, quản trị dựa trên dữ liệu, KPI, trách nhiệm giải trình.

Xu hướng quốc tế: Chuyển từ quản lý dựa trên quy phạm sang quản trị hiện đại đặt trọng tâm vào dịch vụ, dữ liệu, rủi ro và trách nhiệm giải trình; áp dụng KPI, SLA, số hóa dữ liệu, đối tác công–tư, quản lý dựa trên rủi ro, minh bạch hóa thông tin.

2.2.2. Nội dung quản lý nhà nước về BDATHH

Nội dung gồm: (1) Tổ chức, quản lý hệ thống BDATHH (thể chế, pháp luật, quy hoạch, tổ chức bộ máy, đầu tư hạ tầng, kiểm tra, bảo trì...) và (2) Quản lý cung ứng dịch vụ công BDATHH (báo hiệu, hoa tiêu, MSI, VTS, SAR...).

Mỗi nội dung được thiết kế theo 3 chức năng quản lý nhà nước gồm: Ban hành (thể chế, pháp luật, quy hoạch), tổ chức thực hiện (triển khai, vận hành, đầu tư, cung ứng dịch vụ), giám sát–đánh giá (thanh tra, kiểm tra, đo lường hiệu quả, phản hồi, cải tiến theo chu trình PDCA). Thông qua nội dung quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải, luận án đề xuất khung phân tích 2 (nội dung) x 3 (chức năng).

Hệ thống (H): Ban hành (H1), Thực hiện (H2), Giám sát (H3)

Dịch vụ (D): Ban hành (D1), Thực hiện (D2), Giám sát (D3)

Ma trận 2 (nội dung) x 3 (chức năng) trong Quản lý nhà nước về BDATHH

Chức năng QLNN	Tổ chức và quản lý hệ thống BDATHH	Quản lý cung ứng dịch vụ BDATHH
Ban hành thể chế	H1 - Ban hành văn bản pháp luật. - Quy hoạch mạng lưới luồng, đèn, đài trạm. - Quy chuẩn kỹ thuật công trình, báo hiệu... - Định mức kinh tế - kỹ thuật hạ tầng. - Cơ chế tài chính & PPP.	D1 - Tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ (KPI/SLA) và điều kiện kinh doanh. - Khung giá/phí/lệ phí dịch vụ và cơ chế tài chính. - Chuẩn năng lực nhân lực (STCW/IALA) cho dịch vụ. - Điều kiện kinh doanh & cấp phép đào tạo.
Tổ chức thực hiện	H2 - Quản lý dự án đầu tư xây dựng và hiện thực hóa quy hoạch. - Quản lý bảo trì, nạo vét duy tu luồng hàng hải. - Số hóa và quản lý dữ liệu tài sản. - Đào tạo công chức quản lý nhà nước. - Tổ chức quản trị, tuyên truyền, phổ biến, tập huấn,	D2 - Đặt hàng/đấu thầu/ giao nhiệm vụ... dịch vụ công ích. - Điều tiết giao thông và phối hợp hoạt động. - Tổ chức thi và cấp chứng chỉ (COC/COP). - Quản lý hoạt động cơ sở đào tạo. - Ứng dụng công nghệ số

Kiểm tra giám sát	H3 - Nghiệm thu chất lượng công trình/nao vết. - Kiểm toán kỹ thuật & quan trắc môi trường. - Điều tra sự cố kết cấu hạ tầng. - Thanh tra công tác duy tu bảo trì.	D3 - Giám sát tuân thủ cam kết SLA/KPI. - Nghiệm thu & thanh quyết toán dịch vụ. - Thanh tra năng lực thực tế (PSC/FSC) và tuân thủ tại cảng biển. - Xử lý vi phạm và cưỡng chế thực thi - Xếp hạng nhà cung cấp & xử lý vi phạm.
--------------------------	---	---

Nguồn: Nghiên cứu sinh tổng hợp, 2025

2.2.3 Tiêu chí đánh giá và các yếu tố ảnh hưởng tới quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải

2.2.3.1 Tiêu chí đánh giá

Các tiêu chí đánh giá gồm: tiêu chí về hiệu lực và tính phù hợp của thể chế; tiêu chí về năng lực tổ chức thực hiện; tiêu chí về chất lượng và mức dịch vụ; tiêu chí về hiệu quả và bền vững tài chính, tiêu chí về kết quả an toàn và môi trường phản ánh, tiêu chí về minh bạch, trách nhiệm giải trình và mức độ hài lòng. Hệ tiêu chí đánh giá được gắn với bộ 30 chỉ số KPI theo ma trận 2x3 của luận án. (*phụ lục*)

2.2.3.2. Các yếu tố ảnh hưởng

Luận án tập trung nghiên cứu và phân tích 7 yếu tố ảnh hưởng tới quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải gồm: thể chế và pháp luật, tổ chức bộ máy và nhân lực quản lý nhà nước, nguồn lực tài chính và cơ sở vật chất kỹ thuật, khoa học – công nghệ và dữ liệu, bối cảnh kinh tế – xã hội và áp lực cạnh tranh logistics toàn cầu, yếu tố tự nhiên, môi trường và biến đổi khí hậu và hợp tác quốc tế và khu vực.

Các yếu tố này tương tác đa chiều, điểm mạnh của một yếu tố có thể bù đắp hạn chế của yếu tố khác, nhưng bất cập ở bất kỳ yếu tố nào cũng dễ tạo thành “điểm nghẽn” cho quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải.

2.3. KINH NGHIỆM QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI CỦA MỘT SỐ NƯỚC VÀ BÀI HỌC RÚT RA CHO VIỆT NAM

Kinh nghiệm bảo đảm an toàn hàng hải trên thế giới rất đa dạng do sự khác biệt về địa lý, quy mô đội tàu và năng lực quản lý. Luận án lựa chọn các quốc gia tiêu biểu theo hai nhóm: tổ chức, quản lý hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải và quản lý cung ứng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải.

2.3.1. Kinh nghiệm quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải của một số quốc gia trên thế giới

Kinh nghiệm của Singapore : Singapore tách bạch tuyệt đối giữa chức năng điều tiết và cung ứng dịch vụ, số hóa quản trị toàn diện; tăng mức tích hợp giữa quản lý luồng tàu, quản lý cảng và quản lý dịch vụ an toàn để tạo kiến trúc dữ liệu thống nhất; chuyển đổi số không nên chỉ dừng ở số hóa thủ tục mà cần gắn với tái thiết kế quy trình điều phối dựa trên dữ liệu; và chuẩn hóa thông tin, chia sẻ dữ liệu cần đi kèm cơ chế trách nhiệm giải trình, bảo mật và quản trị rủi ro mới phát sinh.

Kinh nghiệm của Malaysia: Malaysia tập trung điều tiết ở trung ương, các cảng tự chủ cao; VTS cần được đặt trong kiến trúc quản trị tổng thể gồm giám sát, tổ chức luồng và phối hợp ứng phó chứ không chỉ là một dự án công nghệ; cơ chế phối hợp nhà nước—cảng—doanh nghiệp dịch vụ cần được thiết kế thành quy trình chuẩn, kênh dữ liệu và trách nhiệm rõ ràng; và khi có yếu tố doanh nghiệp/PPP từng phần, càng cần tăng cường giám sát để bảo đảm lợi ích công và chất lượng dịch vụ.

Kinh nghiệm của Nhật Bản: Nhật bản nổi bật về công nghệ cao, xây dựng hệ thống hướng dẫn an toàn và thông tin hàng hải theo khu vực dựa trên phân tích rủi ro, dữ liệu tai nạn và đặc điểm địa hình—thủy văn; đồng thời chuẩn hóa nghiệp vụ vận hành VTS và nghiệp vụ cung cấp thông tin theo chuẩn quốc tế nhưng điều chỉnh phù hợp điều kiện trong nước. Điểm

nhân quan trọng là coi đào tạo và hệ thống hướng dẫn cập nhật như một cầu phần bắt buộc của chất lượng dịch vụ và là đối tượng có thể giám sát bằng KPI/SLA.

Kinh nghiệm của Liên minh châu Âu (EU): Na Uy thực hiện chuẩn hóa dịch vụ nghiêm ngặt và giám sát hệ thống SCADA trên phạm vi toàn quốc; Hà Lan yêu cầu đánh giá tác động quy định (RIA) và tiến hành tham vấn rộng rãi; Liên minh châu Âu xây dựng mô hình quản trị dựa trên chia sẻ dữ liệu xuyên biên giới, giám sát liên chính phủ, qua đó giảm thiểu tai nạn nghiêm trọng. Kinh nghiệm nổi bật là chuẩn hóa dịch vụ gắn liền với đo lường hiệu quả quản lý; phát triển nền tảng dữ liệu hàng hải quốc gia và cơ chế chia sẻ liên cơ quan, qua đó nâng cao năng lực phân tích rủi ro và chất lượng quy định thông qua RIA.

Một số quốc gia châu Phi (đối chứng âm): Các nước châu Phi đối mặt với rủi ro an ninh hàng hải hệ thống, năng lực giám sát hạn chế, phối hợp quốc tế lỏng lẻo, khung pháp lý thiếu đồng bộ, tham nhũng, thiếu đầu tư, chi phí logistics cao, nhiều cảng rơi vào “bẫy nợ”.

2.3.2 Bài học kinh nghiệm và giới hạn khi áp dụng cho Việt Nam

2.3.2.1 Bài học kinh nghiệm

Việt Nam cần tách bạch rõ ràng chức năng quản lý nhà nước và chức năng cung ứng dịch vụ trong lĩnh vực bảo đảm an toàn hàng hải; tăng minh bạch và trách nhiệm giải trình. Cần đồng bộ giữa quản trị hệ thống (H) và quản lý dịch vụ (D), bao gồm các bước ban hành, thực hiện và giám sát. Đầu tư cần ưu tiên theo rủi ro, kết hợp quy hoạch gắn với an toàn, chuẩn hóa dữ liệu và điều phối thông minh. Dịch vụ phải có tiêu chuẩn rõ ràng, đo lường bằng KPI/SLA, dựa trên quy trình, đào tạo và phối hợp hiệu quả. Minh bạch, trách nhiệm giải trình và công khai dữ liệu là điều kiện quan trọng để duy trì niềm tin xã hội; cơ chế tài chính bền vững giúp đảm bảo chất lượng dịch vụ và kiểm soát rủi ro. Cải cách thành công cần cân bằng giữa đầu tư mới với duy trì nền tảng, giữa công nghệ và năng lực tổ chức–con người, đồng thời chú trọng công tác giám sát và tuân thủ.

2.3.2.2 Lưu ý khi áp dụng cho Việt Nam

Việc vận dụng kinh nghiệm quốc tế vào Việt Nam cần cân nhắc kỹ về nguồn lực tài chính, năng lực công nghệ, nhân lực và môi trường thể chế. Việt Nam còn hạn chế về ngân sách, hạ tầng dữ liệu chưa đồng bộ, nhân lực quản lý và kỹ thuật chưa đạt chuẩn quốc tế, cơ chế phối hợp liên ngành còn chồng chéo, và văn hóa quản trị còn nặng về thủ tục. Do đó, các mô hình quốc tế khi tham khảo, cần điều chỉnh phù hợp với thực tiễn, từng bước hoàn thiện thể chế, đầu tư công nghệ, đào tạo nhân lực và đổi mới quản trị để đáp ứng yêu cầu phát triển bền vững và hội nhập quốc tế.

Chương 3. THỰC TRẠNG QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI Ở VIỆT NAM

3.1. KHÁI QUÁT CHUNG VÀ PHƯƠNG PHÁP PHÂN TÍCH THỰC TRẠNG

3.1.1. Khái quát ngành hàng hải Việt Nam

Ngành hàng hải Việt Nam đóng vai trò huyết mạch trong phát triển kinh tế biển, với chiều dài bờ biển hơn 3.260 km, 34 cảng biển lớn nhỏ phân bố dọc từ Bắc tới Nam. Sản lượng hàng hóa qua cảng năm 2024 đạt 864,4 triệu tấn, container đạt gần 30 triệu TEU, tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng 8%/năm giai đoạn 2015–2024. Đội tàu biển Việt Nam năm 2025 có hơn 1.500 tàu, tổng dung tích 11 triệu GT, đứng thứ 4 Đông Nam Á. Chỉ số kết nối hàng hải (LSCI) năm 2023 đạt 70 điểm, xếp thứ 3 ASEAN và vươn lên thứ 7 toàn cầu vào quý I/2024, tăng 30% so với năm 2019. Chuyển đổi số mạnh mẽ, với Cổng một cửa quốc gia, E-port, hệ thống VTS và AIS mở rộng tại 14 khu vực, các cảng thông minh như Lạch Huyện đã bước đầu ứng dụng dữ liệu thời gian thực trong quản trị KPI.

3.1.2. Tổ chức bộ máy quản lý nhà nước về BDATHH

Bộ máy quản lý gồm Bộ Xây dựng (từ tháng 3/2025, trước đó là Bộ Giao thông Vận tải), Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, 18 Cảng vụ. Sự tham gia của các đơn vị cung ứng dịch vụ công ích BDATHH thuộc Bộ. Sự hợp nhất Bộ GTVT và Bộ Xây dựng nhằm tái cấu trúc, tinh gọn đầu mối, nâng cao hiệu quả phối hợp nhưng cũng đặt ra thách thức về chuẩn hóa quy trình và quản trị thay đổi. Vị trí, vai trò, chức năng, tổ chức bộ máy của Bộ

Xây dựng quản lý ngành thực hiện theo Nghị định 33/2025/NĐ-CP của Chính phủ, đồng thời là chủ thể quản lý của luận án.

3.2. THỰC TRẠNG QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI Ở VIỆT NAM GIAI ĐOẠN 2015–2025

3.2.1. Thực trạng tổ chức và quản lý hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải

3.2.1.1. Công tác ban hành văn bản pháp luật, quy hoạch và tiêu chuẩn hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải

Trong giai đoạn 2015–2025, Bộ Xây dựng đã chủ động tham mưu, trình Chính phủ ban hành nhiều Nghị định, trực tiếp ban hành nhiều Thông tư và quyết định nhằm hoàn thiện khung pháp lý cho quản lý an toàn hàng hải. Hệ thống văn bản này giúp chuyển đổi từ quản lý sự vụ sang quản lý theo chương trình, đặc biệt trong duy tu, bảo trì, tiêu chuẩn hóa định mức và triển khai dịch vụ công ích. Tuy nhiên, số lượng lớn văn bản cũng gây phân tán quy định, tăng chi phí tuân thủ nếu thiếu cơ chế rà soát, hợp nhất.

Các quy định về tổ chức bộ máy, phân định thẩm quyền đã xác lập cấu trúc trách nhiệm rõ ràng từ trung ương đến địa phương, tách bạch chức năng quản lý nhà nước với cung ứng dịch vụ thương mại. Tuy nhiên, phối hợp liên ngành còn bất cập, thiếu quy định chia sẻ dữ liệu số, dẫn đến thông tin bị phân mảnh, giảm hiệu lực giám sát.

Về phạm vi không gian, Bộ đã ban hành nhiều thông tư xác lập vùng nước cảng biển, thiết lập hành lang pháp lý và an toàn cho luồng tàu, khu neo đậu. Tuy nhiên, cách tiếp cận còn “tĩnh”, chưa linh hoạt thích ứng với biến đổi khí hậu, sự thay đổi địa hình đáy biển và sự gia tăng mật độ tàu lớn.

Các văn bản về kỹ thuật, vận hành hệ thống và hạ tầng thông tin đã chuẩn hóa quy trình kiểm tra, giám sát kỹ thuật, nhưng vẫn nặng về “quản lý quy trình” thay vì “quản lý kết quả”, thiếu các chỉ số đo lường hiệu suất (KPI), cam kết mức độ dịch vụ (SLA). Cơ chế tài chính đã chuyển từ giao chỉ tiêu sang đặt hàng/dịch vụ công ích, nhưng ngân sách bảo trì hạ tầng vẫn thiếu hụt, phân bổ chưa hợp lý, gây khó khăn cho duy tu, bảo trì.

Công tác quy hoạch đã thiết lập “khung xương sống” cho hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải, tích hợp yếu tố rủi ro địa chính trị, biến đổi khí hậu.

Tuy nhiên, quy hoạch hạ tầng số còn bất cập, thiếu kết nối, đồng bộ và cơ chế chia sẻ dữ liệu liên ngành.

Việc ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và nội luật hóa các cam kết quốc tế đã tạo ra “màng lọc” kỹ thuật khắt khe, góp phần giảm rủi ro vận hành. Tuy nhiên, hệ thống định mức kinh tế – kỹ thuật còn độ trễ cập nhật, chưa linh hoạt theo biến động thực tế, gây khó khăn trong duy trì chuẩn tắc luồng lạch và tối ưu chi phí.

Tổng thể, Bộ Xây dựng đã thiết lập được “khung cứng” pháp lý khá hoàn chỉnh, nhưng các “khung mềm” như quy chuẩn kỹ thuật chi tiết, định mức kinh tế, cơ chế linh hoạt vẫn chưa đáp ứng kịp yêu cầu thực tiễn, tạo nguy cơ suy giảm hiệu lực thể chế nếu không được cập nhật đồng bộ.

3.2.1.2. Công tác tổ chức quản lý và vận hành hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải

Từ 2015–2025, quản lý hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải chuyển từ hành chính sang mô hình hiện đại, nhấn mạnh hiệu quả đầu tư, trách nhiệm giải trình và ứng dụng công nghệ số. Hạ tầng được đầu tư tập trung, vận hành ổn định, tỷ lệ tin cậy trên 99%. Công tác bảo trì, duy tu hạ tầng được thực hiện nghiêm ngặt, nhưng nguồn vốn bảo trì vẫn phụ thuộc ngân sách nhà nước, chưa thu hút được nguồn lực xã hội hóa, và còn thiếu công cụ phân tích dữ liệu lớn để dự báo, phòng ngừa rủi ro. Số hóa quản lý tài sản đã đạt nhiều tiến bộ: 100% dữ liệu đăng ký tàu và kiểm định kỹ thuật được số hóa, hệ thống GIS, AIS, VTS được triển khai giúp giám sát, điều tiết giao thông hiệu quả. Tuy nhiên, dữ liệu vẫn còn phân tán, thiếu liên thông giữa các hệ thống và ngành liên quan. Đào tạo nhân lực quản lý được chú trọng, nhưng vẫn còn hạn chế về chuyên gia công nghệ số, kỹ năng phân tích dữ liệu lớn và chính sách thu hút nhân tài. Công tác tuyên truyền, nâng cao văn hóa an toàn hàng hải được đẩy mạnh, góp phần xây dựng môi trường làm việc chuyên nghiệp, phòng ngừa rủi ro hiệu quả.

3.2.1.3. Công tác giám sát và đánh giá hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải

Công tác giám sát và đánh giá hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải đã có nhiều tiến bộ về số lượng các cuộc thanh tra, kiểm tra và ứng dụng công nghệ trong giám sát nạo vét, bảo trì. Tuy nhiên, hiệu quả thực tế còn hạn chế

do hoạt động kiểm tra vẫn nặng về thủ tục hành chính, thiếu các chỉ số kỹ thuật và dữ liệu số hóa đồng bộ. Việc đánh giá chất lượng tài sản chủ yếu dựa vào báo cáo giấy tờ, chưa chú trọng quản lý vòng đời tài sản và dự báo rủi ro. Công tác điều tra sự cố chủ yếu mang tính phản ứng, chưa tạo ra cơ chế phản hồi để điều chỉnh quy hoạch hoặc quy trình vận hành. Ngoài ra, giám sát môi trường và xử lý vi phạm còn nhiều bất cập, chưa đủ sức răn đe và thiếu cơ chế công khai hóa chỉ số an toàn. Nhìn chung, chức năng giám sát và đánh giá vẫn chưa phát huy hết vai trò trong nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước về an toàn hàng hải.

3.2.2. Thực trạng quản lý cung ứng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải

3.2.2.1. Công tác ban hành cơ chế, chính sách dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải

Bộ Xây dựng đã hoàn thiện thể chế, tiêu chuẩn dịch vụ và cơ chế giá cho các dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải, chuyển từ cơ chế chỉ định hành chính sang quản lý ngành nghề kinh doanh có điều kiện. Tuy nhiên, tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ còn thiên về quy trình kỹ thuật, thiếu các chỉ số đầu ra, KPI, SLA và cơ chế phản hồi khách hàng. Cơ chế giá dịch vụ công ích đã chuyển từ phí sang giá, nhưng vẫn còn bất cập về định mức, phân bổ nguồn lực và thiếu cạnh tranh trong lựa chọn nhà cung cấp. Chuẩn hóa nhân lực được chú trọng, nhưng vẫn còn thiếu quy định cho các vị trí mới như chuyên gia an ninh mạng, kỹ thuật viên công nghệ số. Nhìn chung, thể chế quản lý dịch vụ công đã tạo trật tự cho thị trường, nhưng cần tiếp tục hoàn thiện về tiêu chuẩn đầu ra, cơ chế giá linh hoạt và phát triển nguồn nhân lực số.

3.2.2.2. Bộ Công tác tổ chức thực hiện – quản lý cung ứng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải

Việc tổ chức thực hiện cung ứng dịch vụ công ích đã chuyển từ giao nhiệm vụ sang đặt hàng, đấu thầu, thúc đẩy cạnh tranh và minh bạch ngân sách. Tuy nhiên, quy trình phê duyệt, định mức, đấu thầu còn chậm, chưa

phù hợp với đặc thù dịch vụ liên tục 24/7. Dịch vụ thương mại như lai dắt phát triển mạnh nhờ xã hội hóa, trong khi hoa tiêu vẫn độc quyền, thiếu cạnh tranh và giám sát. Ứng dụng công nghệ số chủ yếu ở khâu hành chính, còn quy trình tác nghiệp thực tế chưa đồng bộ, dữ liệu vận hành chưa liên thông giữa các hệ thống. Những điểm nghẽn này làm giảm hiệu suất, động lực đổi mới và hiệu quả quản lý dịch vụ công ích.

3.2.2.3. Công tác tổ chức giám sát, đánh giá dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải

Công tác kiểm tra, giám sát dịch vụ công ích chủ yếu dựa vào hồ sơ giấy tờ, thiếu ứng dụng công nghệ số và các chỉ số KPI, SLA. Vi phạm hành chính chiếm đa số, trong khi các vi phạm kỹ thuật, chất lượng thực tế ít được phát hiện và xử lý triệt để. Cơ chế phản hồi khách hàng, xếp hạng nhà cung cấp và chế tài xử lý vi phạm còn yếu, chưa tạo động lực cạnh tranh và nâng cao chất lượng dịch vụ. Việc thiếu hệ thống đánh giá tín nhiệm doanh nghiệp và dữ liệu phản hồi thị trường là điểm nghẽn lớn, ngăn cản tối ưu hóa hiệu quả quản lý nhà nước và nâng cao chất lượng dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải.

3.3. ĐÁNH GIÁ ĐỊNH LƯỢNG CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG TỚI HIỆU QUẢ QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI Ở VIỆT NAM

3.3.1. Thiết kế mô hình nghiên cứu

Nghiên cứu sử dụng mô hình cấu trúc tuyến tính (SEM) để kiểm định tác động của 6 nhóm yếu tố quản lý (ban hành, thực hiện, giám sát và hệ thống, dịch vụ: H1, H2, H3 và D1, D2, D3) tới hiệu quả quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải. Các giả thuyết được xây dựng dựa trên khung phân tích 2x3, tập trung vào mối quan hệ giữa từng nhóm yếu tố và hiệu quả tổng thể của hệ thống quản lý.

3.3.2. Dữ liệu nghiên cứu

Dữ liệu định lượng được thu thập từ khảo sát 250 mẫu đại diện cho các nhóm chủ thể liên quan (cơ quan quản lý nhà nước, doanh nghiệp, thuyền viên, hoa tiêu, giảng viên/nghiên cứu) trên phạm vi cả nước. Bảng hỏi được thiết kế dựa trên lý thuyết quản trị công, khung 2x3 và kết quả phỏng vấn chuyên gia, đảm bảo độ tin cậy và giá trị thực chứng.

3.3.3. Kết quả phân tích mô hình

Kết quả kiểm định cho thấy các thang đo đạt độ tin cậy tốt (Cronbach's Alpha $\geq 0,6$), các nhân tố độc lập (H1–H2-H3, D1–D2-D3) có độ phân biệt rõ ràng. Mô hình SEM giải thích được 77,6% biến thiên của hiệu quả quản lý nhà nước. Các yếu tố “thực hiện hệ thống” (H2), “ban hành hệ thống” (H1) và “thực hiện dịch vụ” (D2) có tác động mạnh, ý nghĩa thống kê cao tới hiệu quả quản lý. Ngược lại, “giám sát hệ thống” (H3) và “ban hành dịch vụ” (D1) chưa có ý nghĩa thống kê rõ rệt, phản ánh thực trạng các hoạt động này còn hình thức hoặc chưa phát huy vai trò độc lập. Kết quả này cho thấy hiệu quả quản lý phụ thuộc chủ yếu vào năng lực tổ chức thực hiện và chất lượng thể chế, trong khi giám sát và chính sách dịch vụ cần được tăng cường.

3.3.4. Thảo luận về kết quả nghiên cứu

Kết quả định lượng khẳng định vai trò nổi bật của các yếu tố thực hiện và ban hành trong quản lý hệ thống, đồng thời chỉ ra điểm yếu về giám sát và chính sách dịch vụ. Điều này phản ánh thực tiễn quản lý nhà nước ở Việt Nam còn thiên về vận hành và xây dựng thể chế, trong khi giám sát, đánh giá và đổi mới dịch vụ chưa được chú trọng đúng mức. Kết quả là cơ sở thực tiễn quan trọng để đề xuất các giải pháp hoàn thiện ở chương 4.

3.4. ĐÁNH GIÁ CHUNG THỰC TRẠNG QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI Ở VIỆT NAM, GIAI ĐOẠN 2015 – 2025

3.4.1. Thành tựu đạt được

Hệ thống pháp lý và tiêu chuẩn kỹ thuật từng bước được hoàn thiện, tiệm cận thông lệ quốc tế. Bộ máy tổ chức thực thi được kiện toàn, vận hành đồng bộ hệ thống báo hiệu, luồng tuyến, hạ tầng và dịch vụ. Hiệu quả vận hành hệ thống được nâng cao, thể hiện qua các chỉ số kỹ thuật (SLA, KPI) và giảm số vụ tai nạn hàng hải. Công tác thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm được tăng cường, góp phần nâng cao ý thức tuân thủ và chất lượng dịch vụ.

3.4.2. Hạn chế

Hệ thống văn bản pháp luật còn chồng chéo, thiếu đồng bộ, nhiều quy định chưa cập nhật kịp thời với thực tiễn và tiêu chuẩn quốc tế. Hạ tầng kỹ thuật, công nghệ, nguồn lực tài chính và nhân lực còn hạn chế, chưa đáp ứng yêu cầu hiện đại hóa. Công tác giám sát, đánh giá chủ yếu dựa vào thủ tục hành chính, thiếu dữ liệu số, chưa chuyển sang quản trị rủi ro. Thị trường dịch vụ công ích còn thiếu cạnh tranh, cơ chế giá và hợp đồng chưa gắn với chất lượng đầu ra.

3.4.3. Nguyên nhân của hạn chế

Nguyên nhân khách quan gồm: tính chất liên ngành, đa chủ thể, sức ép thay đổi công nghệ, thiếu hụt nguồn lực và dữ liệu, phối hợp liên ngành chưa hiệu quả. Nguyên nhân chủ quan là quán tính thể chế, phân mảnh lợi ích, năng lực xây dựng chính sách, quản trị hợp đồng, văn hóa tổ chức còn nặng về thủ tục, thiếu đổi mới và ứng dụng công nghệ số trong giám sát, đánh giá.

Chương 4. GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI Ở VIỆT NAM

4.1. BỐI CẢNH MỚI, QUAN ĐIỂM VÀ MỤC TIÊU HOÀN THIỆN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI

4.1.1. Bối cảnh mới và yêu cầu đổi mới QLNN về BDATHH ở Việt Nam

Trong bối cảnh toàn cầu hóa, ngành hàng hải Việt Nam đối diện nhiều thách thức mới: cạnh tranh quốc tế gay gắt, biến động địa chính trị, áp lực

chuyển đổi số, công nghệ A.I, yêu cầu phát triển bền vững, các rủi ro phi truyền thống như an ninh mạng, biến đổi khí hậu, đứt gãy chuỗi cung ứng. Các tiêu chuẩn quốc tế về an toàn, môi trường, dịch vụ ngày càng khắt khe, trong khi nội lực ngành còn hạn chế về thể chế, công nghệ, nguồn lực. Điều này đòi hỏi quản lý nhà nước phải chuyển từ mô hình hành chính truyền thống sang mô hình quản trị hiện đại, linh hoạt, dựa trên dữ liệu, tiêu chuẩn quốc tế và quản trị rủi ro, đồng thời tăng cường xã hội hóa, hội nhập quốc tế và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao.

4.1.2. Quan điểm hoàn thiện QLNN về BDATHH ở Việt Nam

Quản lý nhà nước cần giữ vai trò kiến tạo, tập trung vào hoạch định chính sách, xây dựng thể chế, tăng cường xã hội hóa, ưu tiên an toàn sinh mạng và bảo vệ môi trường. Chuyển trọng tâm từ kiểm soát đầu vào sang quản trị kết quả, lấy dữ liệu làm nền tảng, chủ động hội nhập quốc tế, phân cấp gắn với trách nhiệm giải trình rõ ràng. Mọi quyết định quản lý phải dựa trên bằng chứng, minh bạch, công khai, tạo động lực đổi mới và nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực.

4.1.3. Mục tiêu và định hướng hoàn thiện QLNN về BDATHH ở Việt Nam

Mục tiêu đến 2030 là xây dựng hệ thống quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải hiện đại, hiệu quả, hội nhập quốc tế, đáp ứng các tiêu chuẩn về an toàn, môi trường, chất lượng dịch vụ và phát triển bền vững. Định hướng tập trung vào hoàn thiện thể chế, hiện đại hóa hạ tầng, phát triển nguồn nhân lực và tăng cường giám sát, đánh giá dựa trên dữ liệu. Các chỉ tiêu cụ thể gồm: giảm tai nạn hàng hải, nâng cao độ sẵn sàng hệ thống kỹ thuật, chất lượng dịch vụ công, hoàn thiện chuyển đổi số và tăng cường hợp tác quốc tế.

4.2. GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI Ở VIỆT NAM

4.2.1. Nhóm giải pháp đối với tổ chức và quản lý hệ thống BÐATHH

4.2.1.1. Hoàn thiện cơ chế, pháp lý về quản lý hệ thống BÐATHH

Cần rà soát, chuẩn hóa và hệ thống hóa toàn diện các văn bản quy phạm pháp luật, quy trình kỹ thuật, định mức kinh tế – kỹ thuật, tiêu chuẩn/quy chuẩn liên quan đến hệ thống bảo đảm an toàn hàng hải (BÐATHH). Ưu tiên xử lý các điểm chồng chéo, mâu thuẫn hoặc thiếu nhất quán giữa các văn bản hiện hành, đặc biệt là giữa các quy định của Bộ Xây dựng và các bộ ngành liên quan. Việc xây dựng một khung quản trị hệ thống BÐATHH thống nhất sẽ giúp phân định rõ ràng chức năng quản lý nhà nước, cung cấp dịch vụ công và hoạt động sản xuất – kinh doanh, tránh tình trạng “vừa đá bóng vừa thổi còi” trong quản lý. Ngoài ra, cần chuẩn hóa quản trị dữ liệu, quy định danh mục dữ liệu tối thiểu, mã hóa, kiểm soát chất lượng và liên thông dữ liệu giữa các đơn vị, đảm bảo dữ liệu vận hành, bảo trì, sự cố được cập nhật, chia sẻ và sử dụng hiệu quả trong toàn hệ thống. Việc này không chỉ nâng cao minh bạch, trách nhiệm giải trình mà còn tạo nền tảng cho chuyển đổi số và quản trị dựa trên bằng chứng trong lĩnh vực hàng hải.

4.2.1.2. Tổ chức thực hiện quản lý và vận hành hệ thống BÐATHH

Tổ chức thực hiện quản lý và vận hành hệ thống BÐATHH cần được chuẩn hóa theo chuỗi giá trị vòng đời tài sản: từ quy hoạch, đầu tư, vận hành, bảo trì đến thanh lý. Việc này đòi hỏi xây dựng các quy trình, hướng dẫn kỹ thuật và tiêu chuẩn vận hành đồng bộ, phù hợp với thực tiễn và thông lệ quốc tế. Đặc biệt, cần tăng cường điều hành hợp nhất, phối hợp liên ngành giữa các cơ quan trung ương, địa phương và doanh nghiệp, nhất là tại các khu vực giao thoa giữa hàng hải và đường thủy nội địa. Ứng dụng công nghệ số là yếu tố then chốt: xây dựng trung tâm giám sát hệ thống số hóa, tích hợp dữ liệu vận hành, bảo trì, cảnh báo sự cố, giúp phát hiện sớm rủi ro và nâng cao hiệu quả điều hành. Ưu tiên nguồn lực cho các khu vực rủi ro cao, áp dụng mô hình bảo trì dự báo dựa trên dữ liệu thực tế, đồng thời huy động

nguồn lực xã hội (PPP, vốn tư nhân) cho các hạng mục công nghệ, giảm áp lực lên ngân sách nhà nước và tăng hiệu quả đầu tư.

4.2.1.3. Hoàn thiện và nâng cao công tác giám sát hệ thống BÐATHH

Công tác giám sát cần được đổi mới toàn diện, chuyển từ kiểm tra thủ công sang giám sát số hóa, dựa trên dữ liệu thực và các chỉ số hiệu suất (KPI, SLA). Thiết lập khung KPI giám sát hệ thống với các chỉ số như: tỷ lệ sẵn sàng báo hiệu, thời gian khôi phục sự cố, mức độ tuân thủ bảo trì, chất lượng dữ liệu luồng. Áp dụng các công cụ như nhật ký điện tử, dashboard giám sát, cảnh báo tự động, đối soát dữ liệu giữa các bên để phát hiện bất thường, nâng cao minh bạch và trách nhiệm giải trình. Tăng cường thanh tra, kiểm tra theo rủi ro, tập trung vào các khu vực, tuyến luồng trọng điểm hoặc có lịch sử sự cố. Tích hợp dữ liệu điều tra sự cố vào hệ thống giám sát, công khai một phần chỉ số để tạo áp lực cải thiện chất lượng và củng cố niềm tin của doanh nghiệp, người dân vào hệ thống quản lý nhà nước về BÐATHH.

4.2.2. Nhóm giải pháp đối với quản lý cung cấp dịch vụ BÐATHH

4.2.2.1. Hoàn thiện khung thể chế quản lý cung cấp dịch vụ BÐATHH

Giải pháp này tập trung vào việc chuẩn hóa danh mục dịch vụ BÐATHH (báo hiệu, hoa tiêu, thông tin hàng hải...), xây dựng tiêu chuẩn kỹ thuật, chất lượng đầu ra và bộ chỉ tiêu KPI/SLA cho từng loại dịch vụ. Cần hoàn thiện cơ chế giá, đơn giá, ngân sách theo hướng “đặt hàng theo đầu ra”, đảm bảo công khai, minh bạch cấu phần giá và tiêu chí chất lượng, tạo động lực nâng cao hiệu quả và trách nhiệm giải trình của đơn vị cung ứng. Ban hành chuẩn quản trị dữ liệu dịch vụ, quy định ngưỡng dữ liệu tối thiểu, chuẩn kết nối, lưu trữ và sử dụng dữ liệu làm căn cứ hậu kiểm, giám sát và thanh toán, đồng thời tạo điều kiện thuận lợi cho việc kiểm tra, đánh giá chất lượng dịch vụ một cách khách quan, minh bạch.

4.2.2.2. Hoàn thiện tổ chức thực thi quản lý cung ứng dịch vụ BÐATHH

Việc thiết kế mô hình chuỗi cung ứng dịch vụ thống nhất là giải pháp đột phá, giúp tách bạch chức năng quản lý nhà nước và cung ứng dịch vụ, phòng ngừa xung đột lợi ích và nâng cao hiệu quả vận hành. Cần kiện toàn chủ thể cung ứng theo chuỗi giá trị, chuẩn hóa quy trình phối hợp, dữ liệu, KPI/SLA, đổi mới hợp đồng/đặt hàng theo đầu ra, tích hợp giá/đơn giá với KPI/SLA và cơ chế thưởng – phạt rõ ràng. Thiết lập cơ chế “một cửa dữ liệu” tại khu vực cảng, chuẩn hóa phối hợp các bên (Cảng vụ, hoa tiêu, báo hiệu, thông tin duyên hải), giúp giảm chồng chéo, rút ngắn thời gian xử lý, tăng hiệu quả điều phối hiện trường và đáp ứng sự cố nhanh chóng, đồng thời nâng cao chất lượng dịch vụ công ích.

4.2.2.3. Xây dựng hệ thống giám sát chất lượng dịch vụ BÐATHH liên tục, dựa trên dữ liệu thực và rủi ro

Cần ban hành khung KPI/SLA tối thiểu cho ba nhóm dịch vụ, công khai một phần kết quả đánh giá theo vùng nước/cụm cảng để tạo động lực cạnh tranh và cải thiện chất lượng. Chuyển từ “tiền kiểm nặng” sang “hậu kiểm thông minh” dựa trên dữ liệu số, tiếp nhận phản ánh người sử dụng dịch vụ, hoàn thiện chế tài tài chính và hành chính gắn với KPI/SLA, phát triển giám sát dự báo rủi ro và tích hợp dữ liệu toàn diện phục vụ điều hành nhà nước. Việc này giúp phát hiện sớm các vấn đề, xử lý kịp thời, đồng thời tạo nền tảng cho quản trị dịch vụ công hiện đại, minh bạch, hướng tới sự hài lòng của doanh nghiệp và người dân.

4.3. KIẾN NGHỊ

4.3.1. Kiến nghị với Quốc hội

Sớm ban hành Bộ luật Hàng hải mới thay thế Bộ luật hàng hải 2015, hoàn thiện pháp lý về quản lý vòng đời hạ tầng, quản trị dữ liệu, KPI/SLA,

cơ chế tài chính bền vững; tăng cường giám sát chuyên đề về an toàn hàng hải và chất lượng dịch vụ công ích BDATHH.

4.3.2. Kiến nghị với Chính phủ

Thiết lập cơ chế điều phối liên ngành quốc gia về an toàn hàng hải, ban hành khung phối hợp–phân cấp, chương trình chuyển đổi số, an ninh mạng, cơ chế tài chính trung hạn và ngân sách theo kết quả. Ban hành các Nghị định về hàng hải, bảo đảm an toàn hàng hải kịp thời đáp ứng xu thế mới trong khi chờ ban hành Bộ luật hàng hải.

4.3.3. Kiến nghị với các cơ quan khác

Phối hợp thiết kế cơ chế tài chính bền vững, chuẩn an ninh mạng, quy trình ứng cứu sự cố, phối hợp địa phương–Cảng vụ–đơn vị vận hành, doanh nghiệp tuân thủ KPI/SLA, chia sẻ dữ liệu, đào tạo lại, bồi dưỡng chuẩn quốc tế, năng lực số.

KẾT LUẬN

Quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải là yếu tố then chốt trong phát triển kinh tế biển bền vững của Việt Nam. Nghiên cứu xây dựng khung phân tích gồm hai nội dung (tổ chức, quản lý hệ thống và quản lý cung ứng dịch vụ BDATHH) kết hợp ba chức năng (ban hành, thực hiện, giám sát); sử dụng phương pháp nghiên cứu hỗn hợp (định tính và định lượng), khảo sát 250 mẫu và phỏng vấn 25 chuyên gia. Kết quả kiểm định mô hình cho thấy, khung phân tích và bộ chỉ số đo lường hiệu quả với 30 chỉ số cốt lõi phù hợp với thực tiễn Việt Nam và tiêu chuẩn quốc tế. Nghiên cứu chỉ ra các thành tựu giai đoạn 2015-2025 như hoàn thiện khung pháp lý, nâng cao hạ tầng, giảm tỷ lệ tai nạn, góp phần phát triển kinh tế biển, hội nhập quốc tế; nhưng vẫn còn hạn chế về chồng chéo quy định, thiếu minh bạch giám sát, chưa tận dụng tối đa công nghệ số. Hệ thống giải pháp đề xuất theo 2 nội dung nghiên cứu gắn với bộ chỉ số KPI nhằm hướng tới quản trị thông minh, hiện đại, minh bạch, giải trình; triển khai theo ba giai đoạn với kế hoạch, lộ trình, điều kiện thực hiện khả thi.

Về lý luận, luận án đề xuất khung phân tích 2x3 tích hợp các lý thuyết quản trị công hiện đại để phân tích, đánh giá thực trạng, đề xuất giải pháp. Về thực tiễn, nghiên cứu cung cấp cơ sở dữ liệu đánh giá thực trạng, so sánh với mô hình quốc tế, đề xuất hệ thống giải pháp đồng bộ khả thi, góp phần hội nhập quốc tế, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia về hàng hải; làm tài liệu tham khảo cho các cơ quan quản lý Nhà nước. Về phương pháp, luận án sử dụng phương pháp định tính kết hợp định lượng bằng phần mềm Python để kiểm định mô hình, các yếu tố ảnh hưởng...

Hạn chế của luận án là: (1) chưa nghiên cứu được trên nền tảng dữ liệu thực quốc gia, các giải pháp mới cần có thời gian, nguồn lực lớn và cần có kiểm chứng thực tế; (2) chưa nghiên cứu chuyên sâu quản lý nhà nước về các dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải mới, tàu tự hành, hàng hải xanh, biến đổi khí hậu, an ninh mạng. Hướng nghiên cứu tiếp theo: (1) nghiên cứu đề tài trên hệ thống chỉ số đo lường tích hợp dữ liệu thời gian thực trên nền tảng số quốc gia; (2) đánh giá tác động kinh tế - xã hội, lợi ích – chi phí của giải pháp trong thực tiễn; (3) mở rộng nghiên cứu về hàng hải thân thiện môi trường, ứng dụng AI trong dự báo rủi ro và nâng cao an ninh mạng, dịch vụ mới.

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC ĐÃ CÔNG BỐ

1. Phạm Quang Giáp, Nguyễn Ngọc Toàn (2025), *Khung lý thuyết tích hợp "2 nội dung - 3 bình diện" trong quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải*, Tạp chí Kinh tế và Dự báo, Bộ Tài Chính (e-ISSN 2734-9365), số 9002, tháng 9/2025 (32393)
2. Phạm Quang Giáp, Nguyễn Ngọc Toàn (2025), *Kinh nghiệm quốc tế về mô hình quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải và gợi ý cho Việt Nam*, Tạp chí Kinh tế và dự báo, Bộ Tài chính(e-ISSN 2734-9365), số 1001, tháng 10/2025, (32402)
3. Phạm Quang Giáp, Nguyễn Ngọc Toàn (2025), *Giải pháp hoàn thiện quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải ở Việt Nam đến năm 2030 tầm nhìn năm 2045*, Tạp chí Kinh tế và Dự báo, Bộ Tài Chính, (e-ISSN 2734-9365), số1001, tháng 10/2025, (32410)
4. Phạm Quang Giáp, Nguyễn Ngọc Toàn (2025), *Tổ chức bảo đảm an toàn hàng hải ở Việt Nam hiện nay*, Tạp chí Kinh tế và Quản lý, Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh, (ISSN 1859 - 4565), số 86 tháng 10/2025 (tr52 -tr58).
5. Phạm Quang Giáp, Nguyễn Ngọc Toàn (2025), *Quản lý nhà nước về dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải mới ở Việt Nam trong kỷ nguyên số và hội nhập toàn cầu*, Tạp chí Kinh tế - Tài chính, Bộ Tài Chính (ISSN 3093-3390), Kỳ II tháng 10/2025 (tr121 – tr126).