



**PHÂN QUYỀN QUẢN LÝ HÀNG HẢI: KINH NGHIỆM QUỐC TẾ
 VÀ BÀI HỌC CHO VIỆT NAM**

*DECENTRALIZATION OF MARITIME ADMINISTRATION: INTERNATIONAL EXPERIENCE
 AND LESSONS FOR VIETNAM*

**Lê Trung Chánh*, Huỳnh Thị Khánh Ly,
 Trương Thị Hoàng Phương, Lê Ngọc Minh Thu**
 Trường Đại học Giao Thông Vận Tải Thành phố Hồ Chí Minh

DOI: <https://doi.org/10.65934/mkusj.2026.42.958>

*Email: trungchanhle67@gmail.com

Ngày nhận bài: 19/12/2025

Ngày phản biện: 21/01/2026

Ngày duyệt bài: 23/03/2026

TÓM TẮT

Trong chiến lược phát triển bền vững quốc gia, kinh tế biển luôn đóng vai trò là một trong những động lực tăng trưởng then chốt, đòi hỏi sự linh hoạt và đổi mới không ngừng trong công tác điều hành vĩ mô. Nhận thức rõ tầm quan trọng của việc cải cách hành chính và tối ưu hóa bộ máy quản trị, phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước về hàng hải là xu hướng tất yếu nhằm nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý, phát huy tính chủ động của chính quyền địa phương và đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế biển trong bối cảnh hội nhập quốc tế. Để cung cấp một nền tảng khoa học vững chắc cho quá trình chuyển đổi mang tính chiến lược này, bài báo này tập trung làm rõ cơ sở lý luận về phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước nói chung và lĩnh vực hàng hải nói riêng; đồng thời phân tích kinh nghiệm quốc tế tiêu biểu của một số quốc gia có ngành hàng hải phát triển như Singapore, Hà Lan, Nhật Bản và Hàn Quốc. Việc nghiên cứu và đánh giá các mô hình thành công trên thế giới không chỉ mang lại cái nhìn đa chiều mà còn giúp đối chiếu khách quan với các điều kiện thực tiễn ở trong nước. Trên cơ sở đó, bài báo rút ra các bài học có giá trị tham khảo cho Việt Nam trong quá trình hoàn thiện thể chế phân cấp, phân quyền quản lý nhà nước về hàng hải giai đoạn 2025–2030, định hướng đến năm 2045, từ đó kiến tạo một hành lang pháp lý thông thoáng, tạo tiền đề vững chắc thúc đẩy ngành hàng hải vươn tầm và khẳng định vị thế cạnh tranh trên bản đồ hàng hải toàn cầu.

Từ khóa: Hàng hải, kinh nghiệm quốc tế, phân cấp, phân quyền, quản lý nhà nước.

ABSTRACT

In the national sustainable development strategy, the marine economy consistently serves as a key growth driver, requiring continuous flexibility and innovation in macro-management. Recognizing the vital importance of administrative reform and optimizing the governance apparatus, decentralization and delegation in maritime state management are essential to enhance governance efficiency, strengthen local autonomy, and support Vietnam's maritime economic development in the era of global integration. To provide a robust scientific foundation for this strategic transformation, this study clarifies the theoretical foundations of decentralization in maritime governance and examines international experiences from Singapore, the Netherlands, Japan, and South Korea. By systematically evaluating these successful global models, researchers can extract multifaceted perspectives and objectively align them with specific domestic conditions. Building on these analyses, the paper contributes new insights by proposing financial mechanisms and a phased roadmap for decentralization from 2025 to 2045, emphasizing the role of digital transformation in port management and logistics, and offering policy recommendations to balance central oversight with local initiative. Ultimately, this comprehensive approach serves as a strategic blueprint for policymakers and regulatory bodies. These findings provide practical guidance for institutional reform, ensuring sustainable development and improved competitiveness of Vietnam's maritime sector, thereby enabling the country to establish a transparent legal corridor and firmly assert its strategic position on the global maritime map.

Keywords: Decentralization, delegation, maritime sector, international experience, state management.

1. Giới thiệu nghiên cứu

Hàng hải là lĩnh vực đặc thù, có vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế biển, hội nhập thương mại quốc tế và bảo đảm chủ quyền quốc gia. Hoạt động hàng hải chịu sự điều chỉnh của hệ thống pháp luật phức tạp, vừa mang tính quốc gia, vừa chịu sự chi phối mạnh mẽ của các điều ước, công ước quốc tế do Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) ban hành [1],[2]. Trong bối cảnh đó, yêu cầu đặt ra đối với quản lý nhà nước về hàng hải là phải bảo đảm tính thống nhất, đồng thời phát huy tính linh hoạt, chủ động và trách nhiệm của các cấp, các ngành, đặc biệt là chính quyền địa phương có cảng biển.

Trên thế giới, nhiều quốc gia đã thực hiện thành công phân cấp, phân quyền trong quản lý hàng hải, qua đó nâng cao hiệu quả khai thác cảng biển, cải thiện chất lượng dịch vụ logistics và tăng năng lực cạnh tranh quốc gia. Ở Việt Nam, mặc dù chủ trương phân cấp, phân quyền đã được Đảng và Nhà nước xác định rõ, song trong lĩnh vực hàng hải vẫn còn tồn tại những bất cập như chồng chéo thẩm quyền, thiếu rõ ràng về trách nhiệm giữa trung ương và địa phương, làm hạn chế hiệu quả quản lý và khai thác [1],[5].

Xuất phát từ thực tiễn đó, việc nghiên cứu cơ sở lý luận và kinh nghiệm quốc tế về phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước về hàng hải có ý nghĩa quan trọng, làm nền tảng khoa học cho việc hoàn thiện thể chế ở Việt Nam.

2. Cơ sở lý luận

2.1. Tổng quan về phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước về hàng hải

Đề án phân cấp, phân quyền trong lĩnh vực hàng hải được xây dựng trên cơ sở quán triệt Nghị quyết số 99/NQ-CP ngày 24/6/2020 của Chính phủ về đẩy mạnh phân cấp quản lý nhà nước theo ngành, lĩnh vực. Nghị quyết xác định yêu cầu thực hiện phân cấp hợp lý giữa Chính phủ với các bộ, cơ quan ngang bộ và giữa Trung ương với chính quyền địa phương, trên cơ sở phân định rõ chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và trách nhiệm của từng cấp, bảo đảm sự quản lý tập trung, thống nhất của Chính phủ, đồng thời phát huy tính tự chủ, tự chịu trách nhiệm của địa phương nhằm khai thác hiệu quả tiềm năng, lợi thế và nguồn lực.

Trên nền tảng đó, Đề án được xây dựng dựa

vào hệ thống pháp luật hiện hành về hàng hải và tổ chức chính quyền địa phương, đồng thời xuất phát từ thực tiễn cho thấy mô hình quản lý còn mang tính tập trung, chưa đáp ứng yêu cầu phát triển năng động của các địa phương có cảng biển. Kinh nghiệm quốc tế khẳng định phân cấp, phân quyền hợp lý là giải pháp quan trọng nhằm nâng cao hiệu quả khai thác và năng lực cạnh tranh của ngành hàng hải.

2.2. Đặc thù của phân cấp, phân quyền trong lĩnh vực hàng hải

Lĩnh vực hàng hải có tính liên ngành, liên vùng và quốc tế cao. Hoạt động hàng hải không chỉ gắn với giao thông vận tải mà còn liên quan đến thương mại, hải quan, môi trường, an ninh – quốc phòng [2],[3] và phát triển đô thị ven biển. Do đó, phân cấp, phân quyền trong quản lý hàng hải cần bảo đảm các nguyên tắc cơ bản:

(i) Thống nhất quản lý nhà nước ở trung ương đối với các vấn đề mang tính chiến lược, tiêu chuẩn kỹ thuật và cam kết quốc tế;

(ii) Phát huy vai trò chủ động của địa phương trong quản lý, khai thác cảng biển và dịch vụ hàng hải;

(iii) Gắn phân cấp, phân quyền với trách nhiệm giải trình và kiểm soát quyền lực.

3. Thực trạng công tác quản lý hàng hải

3.1. Thực trạng, tình hình đầu tư, bảo trì hệ thống kết cấu hạ tầng hàng hải

Theo Đề án phân cấp, phân quyền trong lĩnh vực hàng hải của Bộ Giao thông vận tải, hệ thống kết cấu hạ tầng hàng hải (KCHTHH) của Việt Nam hiện nay có quy mô lớn, phân bố rộng khắp trên cả nước, bao gồm các tài sản kết cấu hạ tầng bên cảng, cầu cảng, luồng hàng hải, vùng nước cảng biển và các công trình hàng hải công cộng phục vụ bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải. Phần lớn các tài sản KCHTHH quan trọng hiện do Bộ Giao thông vận tải và Cục Hàng hải Việt Nam trực tiếp quản lý, tổ chức đầu tư, khai thác và bảo trì từ nguồn vốn ngân sách trung ương.

Về đầu tư phát triển KCHTHH, trong những năm qua, Nhà nước đã có nhiều nỗ lực huy động đa dạng các nguồn lực để phát triển hệ thống cảng biển và hạ tầng hàng hải, bao gồm vốn ngân sách nhà nước, vốn ODA, vốn xã hội hóa và các hình

thức hợp tác công – tư (PPP, BOT, chuyển nhượng quyền khai thác...). Đối với kết cấu hạ tầng bên cảng, cầu cảng và luồng chuyên dùng, xu hướng chủ đạo là khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư, bảo trì bằng nguồn vốn hợp pháp của doanh nghiệp; trong khi Nhà nước tập trung nguồn lực cho các công trình hàng hải công cộng mang tính định hướng và bảo đảm lợi ích chung.



Hình 1. Thực trạng hệ thống kết cấu hạ tầng hàng hải

Tuy nhiên, thực tiễn cho thấy công tác đầu tư KCHTHH từ nguồn vốn ngân sách nhà nước còn gặp nhiều khó khăn do hạn chế về nguồn lực, quy trình thủ tục đầu tư kéo dài và sự phụ thuộc lớn vào quyết định ở cấp trung ương. Điều này làm giảm tính chủ động của địa phương trong việc đầu tư, nâng cấp các công trình hàng hải phục vụ trực tiếp phát triển kinh tế – xã hội trên địa bàn.

Về công tác bảo trì KCHTHH, đặc biệt là luồng hàng hải công cộng, hiện nay phần lớn các tuyến luồng vẫn do cơ quan trung ương tổ chức đầu tư, quản lý và bảo trì. Đề án chỉ ra rằng việc tập trung quản lý bảo trì tại Trung ương giúp bảo đảm tính thống nhất, an toàn và phù hợp với các tiêu chuẩn quốc tế, nhưng đồng thời cũng làm phát sinh độ trễ trong xử lý kỹ thuật, nạo vét duy tu và bố trí nguồn vốn, nhất là đối với các tuyến luồng nằm hoàn toàn trong phạm vi một địa phương.

Bên cạnh đó, cơ chế xã hội hóa công tác nạo vét kết hợp thu hồi sản phẩm đã được triển khai theo quy định của Chính phủ, góp phần giảm gánh nặng ngân sách và tăng hiệu quả duy tu luồng hàng hải. Tuy vậy, việc triển khai còn gặp vướng mắc về thủ tục môi trường, lựa chọn nhà đầu tư và sự phối hợp giữa các cơ quan quản lý.

Nhìn chung, Đề án đánh giá rằng thực trạng

đầu tư, bảo trì KCHTHH hiện nay vẫn mang tính tập trung cao, chưa phát huy đầy đủ vai trò, nguồn lực và tính chủ động của chính quyền địa phương. Đây là một trong những cơ sở thực tiễn quan trọng đặt ra yêu cầu phải nghiên cứu, hoàn thiện cơ chế phân cấp, phân quyền trong công tác đầu tư, bảo trì KCHTHH nhằm nâng cao hiệu quả quản lý và khai thác hệ thống hàng hải trong giai đoạn tới.

3.2. Thực trạng về công tác vận tải

Theo Đề án phân cấp, phân quyền trong lĩnh vực hàng hải, công tác vận tải hàng hải giữ vai trò quan trọng trong chuỗi logistics quốc gia, trực tiếp gắn với hiệu quả khai thác hệ thống cảng biển và kết cấu hạ tầng hàng hải. Trong những năm qua, vận tải hàng hải Việt Nam đã có bước phát triển cả về quy mô đội tàu, sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển và mức độ tham gia vào thương mại quốc tế; tuy nhiên, công tác quản lý nhà nước đối với vận tải hàng hải vẫn bộc lộ nhiều hạn chế.



Hình 2. Thực trạng về công tác vận tải

Về tổ chức quản lý vận tải hàng hải, hiện nay chức năng quản lý nhà nước chủ yếu được thực hiện theo mô hình tập trung, trong đó Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan chuyên ngành ở Trung ương giữ vai trò chủ đạo trong ban hành chính sách, quy định điều tiết và tổ chức thực hiện. Chính quyền địa phương tham gia quản lý vận tải hàng hải chủ yếu dưới góc độ quản lý hành chính – lãnh thổ, chưa được phân cấp, phân quyền rõ ràng trong các nội dung liên quan trực tiếp đến tổ chức vận tải, kết nối cảng biển và dịch vụ logistics trên địa bàn.

Về hiệu quả hoạt động vận tải, Đề án chỉ ra rằng mặc dù sản lượng vận tải hàng hải tăng trưởng, song năng lực cạnh tranh của vận tải biển Việt Nam còn hạn chế. Thị phần vận tải quốc tế do đội tàu Việt Nam đảm nhận còn thấp; sự liên kết giữa vận tải biển với các phương thức vận tải

khác (đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt) chưa đồng bộ, làm gia tăng chi phí logistics và giảm hiệu quả khai thác hệ thống cảng biển. Một trong những nguyên nhân quan trọng là cơ chế quản lý vận tải còn phân tán, thiếu sự phối hợp hiệu quả giữa các cấp quản lý và các địa phương có cảng biển lớn.

Về công tác điều tiết và hỗ trợ vận tải, Đề án cho thấy việc ứng dụng công nghệ, chia sẻ dữ liệu và điều phối hoạt động vận tải hàng hải còn hạn chế. Hệ thống thông tin phục vụ quản lý vận tải, an toàn – an ninh hàng hải và kết nối logistics chủ yếu do cơ quan trung ương quản lý, trong khi địa phương và doanh nghiệp vận tải chưa được trao quyền tiếp cận và khai thác đầy đủ để nâng cao hiệu quả tổ chức vận tải.

Nhìn chung, Đề án đánh giá rằng công tác vận tải hàng hải hiện nay chịu tác động lớn của mô hình quản lý tập trung, chưa phát huy vai trò chủ động của địa phương trong tổ chức, điều phối và hỗ trợ vận tải gắn với phát triển kinh tế – xã hội trên địa bàn. Đây là một trong những tồn tại quan trọng đặt ra yêu cầu phải nghiên cứu, hoàn thiện cơ chế phân cấp, phân quyền hợp lý trong công tác vận tải hàng hải, bảo đảm nâng cao hiệu quả vận hành, giảm chi phí logistics và tăng năng lực cạnh tranh của ngành hàng hải Việt Nam trong giai đoạn tới.

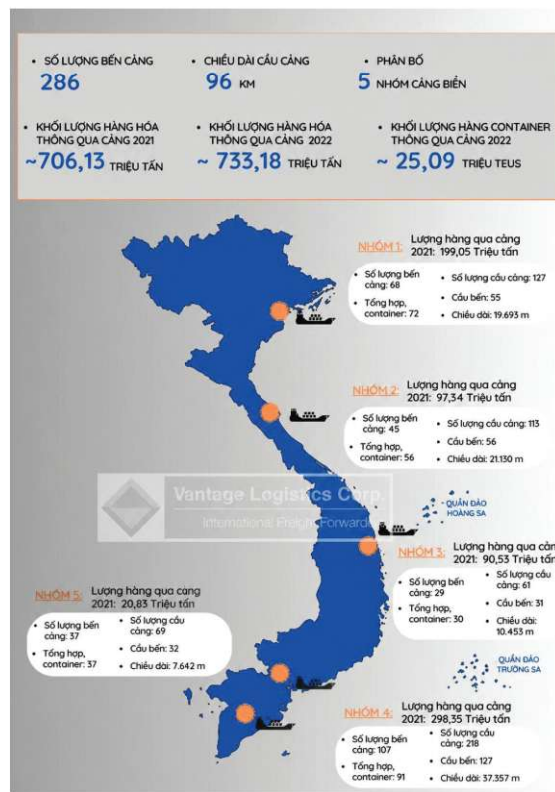
3.3. Đánh giá công tác quản lý đầu tư, bảo trì kết cấu hạ tầng hàng hải

Trên cơ sở phân tích thực trạng đầu tư và bảo trì hệ thống kết cấu hạ tầng hàng hải (KCHTHH), có thể đánh giá công tác quản lý nhà nước đối với lĩnh vực này trong thời gian qua đã đạt được một số kết quả tích cực, đồng thời bộc lộ nhiều hạn chế cần được khắc phục trong bối cảnh yêu cầu phát triển mới.

Về kết quả đạt được, mô hình quản lý tập trung đối với đầu tư và bảo trì KCHTHH đã góp phần bảo đảm tính thống nhất trong quản lý tài sản công, duy trì an toàn hàng hải và tuân thủ các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia cũng như thông lệ quốc tế. Việc tập trung thẩm quyền ở cấp Trung ương giúp kiểm soát tốt các dự án có quy mô lớn, tính chất liên vùng, liên tỉnh và các công trình hàng hải công cộng quan trọng như luồng hàng hải quốc gia, đê chắn sóng, hệ thống báo

hiệu hàng hải. Đồng thời, cơ chế xã hội hóa đầu tư bến cảng, cầu cảng và nạo vét luồng kết hợp thu hồi sản phẩm đã từng bước được triển khai, góp phần huy động nguồn lực ngoài ngân sách và giảm áp lực cho ngân sách nhà nước.

Tuy nhiên, hạn chế nổi bật trong công tác quản lý đầu tư, bảo trì KCHTHH là mức độ tập trung quản lý còn cao, trong khi vai trò, trách nhiệm và quyền hạn của chính quyền địa phương chưa được phân định rõ ràng. Phần lớn các quyết định về đầu tư, phân bổ vốn và tổ chức bảo trì vẫn phụ thuộc vào cấp Trung ương, dẫn đến tình trạng thiếu linh hoạt, kéo dài thời gian xử lý và chưa kịp thời đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế – xã hội của địa phương có cảng biển. Đối với các tuyến luồng, vùng nước cảng nằm hoàn toàn trong phạm vi một địa phương, việc vẫn áp dụng cơ chế quản lý tập trung làm giảm tính chủ động của địa phương trong công tác duy tu, nạo vét và khai thác hiệu quả hạ tầng.



Hình 3. Công tác quản lý đầu tư, bảo trì kết cấu hạ tầng hàng hải

Bên cạnh đó, cơ chế phối hợp giữa các cơ quan quản lý Trung ương và địa phương trong đầu tư, bảo trì KCHTHH còn chưa chặt chẽ, thiếu sự gắn kết giữa quy hoạch phát triển cảng biển với quy

hoạch phát triển kinh tế – xã hội và hạ tầng giao thông địa phương. Việc phân bổ nguồn lực cho bảo trì KCHTHH còn dãn trải, chưa gắn với hiệu quả khai thác và nhu cầu thực tế của từng khu vực.

Nguyên nhân của những hạn chế trên xuất phát từ chưa hoàn thiện thể chế phân cấp, phân quyền trong quản lý KCHTHH, tâm lý e ngại phân quyền do lo ngại mất kiểm soát tài sản công, cũng như sự khác biệt về năng lực quản lý và nguồn lực giữa các địa phương. Do đó, việc đánh giá công tác quản lý đầu tư, bảo trì KCHTHH cho thấy sự cần thiết phải tiếp tục hoàn thiện cơ chế phân cấp, phân quyền theo hướng rõ thẩm quyền, gắn trách nhiệm với quyền hạn và tăng cường giám sát, nhằm nâng cao hiệu quả quản lý và khai thác hệ thống KCHTHH trong giai đoạn tới.

3.4. Đánh giá quản lý hàng hải Việt Nam

Công tác quản lý đầu tư, bảo trì hệ thống kết cấu hạ tầng hàng hải (KCHTHH) trong thời gian qua đã đạt được một số kết quả tích cực, góp phần bảo đảm an toàn hàng hải, duy trì hoạt động ổn định của hệ thống cảng biển và phục vụ phát triển kinh tế biển. Mô hình quản lý tập trung hiện nay giúp Nhà nước thống nhất quản lý tài sản công quan trọng, kiểm soát chất lượng kỹ thuật, tuân thủ các quy chuẩn, tiêu chuẩn quốc gia và cam kết quốc tế trong lĩnh vực hàng hải. Việc Trung ương trực tiếp quản lý đầu tư và bảo trì các công trình hàng hải công cộng như luồng hàng hải, vùng nước cảng, hệ thống báo hiệu đã góp phần bảo đảm tính đồng bộ, liên thông và an toàn của mạng lưới hạ tầng hàng hải trên phạm vi cả nước.

4. Kinh nghiệm quốc tế về phân cấp, phân quyền trong quản lý hàng hải

Kinh nghiệm của Singapore

Singapore áp dụng mô hình quản lý hàng hải

tập trung – linh hoạt. Chính phủ trung ương giữ vai trò hoạch định chiến lược và ban hành tiêu chuẩn, trong khi Cơ quan Hàng hải và Cảng biển Singapore (MPA) được trao quyền rất lớn trong quản lý, đầu tư và khai thác cảng. Sự phân quyền rõ ràng cho MPA giúp Singapore duy trì vị thế là trung tâm trung chuyển hàng hải hàng đầu thế giới [2],[3].

Kinh nghiệm của Hà Lan

Hà Lan thực hiện phân cấp mạnh mẽ cho chính quyền địa phương và các cơ quan quản lý cảng tự chủ. Các cảng lớn như Rotterdam hoạt động theo mô hình doanh nghiệp công, trong đó nhà nước giữ vai trò giám sát, còn quyền quyết định đầu tư, khai thác được trao cho ban quản lý cảng. Mô hình này giúp nâng cao hiệu quả khai thác và khả năng thích ứng với thị trường [1],[3].

Kinh nghiệm của Nhật Bản

Nhật Bản kết hợp hài hòa giữa quản lý tập trung và phân quyền. Bộ Đất đai, Hạ tầng, Giao thông và Du lịch giữ vai trò hoạch định chính sách, trong khi chính quyền địa phương chịu trách nhiệm quản lý và phát triển cảng biển trên địa bàn. Việc phân quyền gắn với trách nhiệm tài chính giúp địa phương chủ động hơn trong phát triển hạ tầng hàng hải [1].

Kinh nghiệm của Hàn Quốc

Hàn Quốc đẩy mạnh phân cấp quản lý cảng biển cho các chính quyền địa phương và các cơ quan cảng biển khu vực. Nhà nước trung ương tập trung vào quy hoạch tổng thể và kiểm soát tiêu chuẩn, còn địa phương chịu trách nhiệm khai thác, thu hút đầu tư và phát triển logistics. Cách tiếp cận này góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của hệ thống cảng biển quốc gia [2],[3].

Bảng 4. So sánh kinh nghiệm tại các nước, bài học cho Việt Nam

Trường hợp	Trục số hóa chủ đạo	Trục xanh chủ đạo	Mô hình quản trị (hàm ý phân cấp/ phân quyền)	Số liệu/KPI nổi bật	Ưu điểm	Nhược điểm / bài học cho VN
Singapore	Single Window, chia sẻ dữ liệu liên cơ quan	Gián tiếp (giảm giấy tờ, tối ưu điều phối)	Trung ương/MPA thiết kế nền tảng + chuẩn; doanh nghiệp dùng chung	Gộp 16 mẫu; 550+ DN; tiết kiệm 100.000 giờ công/năm	Giảm độ trễ phối hợp, minh bạch thủ tục	Cần quản trị dữ liệu & an ninh mạng rất chặt

Rotterdam	JIT arrivals, điều hành theo dõi dữ liệu	Giảm CO ₂ từ tối ưu hành trình chờ	Chuẩn chung + phối hợp đa tác nhân (cảng–hãng tàu)	Cơ cảng giảm 10% năm 2023; 20,3 Mt; giảm JIT toàn cầu ≥5% (~17 Mt/năm)	Giảm tàu chờ, tăng hiệu suất	Cần cơ chế “ai chịu trách nhiệm ETA/slot” rõ ràng
Los Angeles	Kiểm kê phát thải, quản trị theo chuẩn	Chương trình giảm phát thải dài hạn	Chuẩn/giám sát tập trung + đầu tư công nghệ	Giảm DPM 90%, SOx 98%, NOx 73% từ 2005	Có KPI đo lường → thúc đẩy chuyển đổi	Chi phí lớn, phụ thuộc hạ tầng năng lượng
Hamburg	Liên thông hậu phương (rail-first)	Giảm tắc nghẽn, thời gian tiếp	Cần phối hợp liên vùng (cảng–đô thị–hạ tầng)	Modal split: rail 53,5%	Giảm áp lực đường bộ, tăng năng lực thông qua	Đòi hỏi quy hoạch & đầu tư kết nối đồng bộ
Tổng hợp UNESCAP	Số hóa quy trình/PCS	ESG/hiệu quả hệ thống	Khuyến nghị chuẩn hóa + liên nền tảng dùng chung	Giảm thời gian xử lý ~60%; giảm chi phí logistics ~16–20%	“Con số tham chiếu” để chứng minh lợi ích	Kết quả phụ thuộc mức trưởng thành số

Bên cạnh những kết quả đạt được, công tác quản lý đầu tư, bảo trì KCHTHH vẫn còn tồn tại nhiều hạn chế. Nổi bật là mức độ tập trung quản lý còn cao, trong khi quyền hạn và trách nhiệm của chính quyền địa phương trong lĩnh vực này chưa được phân định rõ ràng. Phần lớn các quyết định liên quan đến đầu tư, phân bổ vốn và tổ chức bảo trì vẫn phụ thuộc vào cấp Trung ương, dẫn đến tình trạng thiếu linh hoạt, kéo dài thời gian xử lý và chưa đáp ứng kịp thời nhu cầu phát triển của các địa phương có cảng biển. Đối với các công trình, tuyến luồng và vùng nước cảng nằm hoàn toàn trong phạm vi một địa phương, cơ chế quản lý tập trung chưa phát huy được tính chủ động và trách nhiệm của địa phương trong khai thác và bảo trì.

Ngoài ra, cơ chế phối hợp giữa các cơ quan Trung ương và địa phương trong quản lý đầu tư, bảo trì KCHTHH còn chưa chặt chẽ, thiếu sự gắn kết giữa kế hoạch bảo trì hạ tầng hàng hải với quy hoạch phát triển kinh tế – xã hội và hạ tầng giao thông của địa phương. Việc huy động nguồn lực xã hội cho bảo trì, nạo vét luồng hàng hải tuy đã được triển khai nhưng còn gặp nhiều vướng mắc về thủ tục, môi trường và cơ chế chia sẻ lợi ích.

Nhìn chung, công tác quản lý đầu tư, bảo trì KCHTHH hiện nay vẫn chịu ảnh hưởng mạnh của

mô hình quản lý tập trung, chưa phù hợp với yêu cầu phân cấp, phân quyền gắn với trách nhiệm giải trình. Đây là cơ sở thực tiễn quan trọng đặt ra yêu cầu phải tiếp tục hoàn thiện cơ chế phân cấp, phân quyền trong quản lý đầu tư, bảo trì KCHTHH nhằm nâng cao hiệu quả quản lý, khai thác và phát triển bền vững hệ thống hàng hải trong giai đoạn tới.

5. Định hướng phân cấp, phân quyền trong lĩnh vực hàng hải

5.1. Căn cứ chính trị - pháp lý

Định hướng phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước về hàng hải được xây dựng dựa trên các chủ trương và cơ sở pháp lý hiện hành. Nghị quyết 99/NQ-CP (24/6/2020) của Chính phủ yêu cầu phân cấp hợp lý giữa Trung ương và địa phương, xác định rõ chức năng – nhiệm vụ – trách nhiệm từng cấp, bảo đảm quản lý thống nhất nhưng tăng tính tự chủ của địa phương, phù hợp cải cách hành chính, Chính phủ điện tử và hội nhập quốc tế. Về pháp luật, Luật Tổ chức chính quyền địa phương (2015, sửa đổi 2019) quy định nguyên tắc phân quyền phải được ghi nhận trong luật, địa phương tự chủ và tự chịu trách nhiệm; còn phân cấp phải đi kèm bảo đảm nguồn lực, hướng dẫn, kiểm tra và trung ương vẫn chịu trách nhiệm về kết quả. Đồng thời, Bộ luật Hàng hải Việt Nam (2015) xác

định UBND các cấp thực hiện quản lý nhà nước về hàng hải tại địa phương theo thẩm quyền. Ngoài ra, các định hướng của Đảng như Nghị quyết Đại hội XIII (2021) và Chỉ thị 01-CT/TW (9/3/2021) tiếp tục nhấn mạnh phân cấp, phân quyền hợp lý, thể hiện quyết tâm đổi mới mô hình quản trị ngành, tăng chủ động cho địa phương trong khuôn khổ thống nhất.

5.2. Quan điểm và nguyên tắc phân cấp, phân quyền

Trên cơ sở các định hướng chính trị và pháp lý hiện hành, Đề án của Bộ Giao thông vận tải xác lập hệ thống quan điểm và nguyên tắc chỉ đạo nhằm bảo đảm việc phân cấp, phân quyền trong lĩnh vực hàng hải được triển khai thống nhất, hiệu quả và bền vững. Quan điểm xuyên suốt là phân định rõ thẩm quyền và trách nhiệm giữa các cấp quản lý, bảo đảm sự phù hợp giữa chức năng, nhiệm vụ với năng lực và điều kiện thực tế của từng cấp, qua đó nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước. Đồng thời, phân cấp phải gắn với yêu cầu duy trì sự thống nhất trong quản lý nhà nước về thể chế, chính sách, chiến lược và quy hoạch trên phạm vi toàn quốc, nhưng vẫn tạo điều kiện để chính quyền địa phương chủ động quyết định các vấn đề thuộc phạm vi quản lý theo quy định pháp luật.

Các nguyên tắc triển khai phân cấp, phân quyền được xác định rõ ràng. Thứ nhất, mô hình phân cấp phải bảo đảm tính khả thi, phát huy hiệu quả nguồn lực địa phương và vốn đầu tư công, đồng thời giữ vững vai trò điều phối chung của cơ quan trung ương. Thứ hai, việc phân cấp phải kết hợp chặt chẽ quản lý theo ngành với quản lý theo địa bàn, tránh chồng chéo, trùng lặp thẩm quyền và bảo đảm mỗi nhiệm vụ chỉ có một cơ quan chủ trì chịu trách nhiệm. Thứ ba, tăng cường cơ chế giám sát, thanh tra của cấp trên đối với các nhiệm vụ đã phân cấp, nhằm bảo đảm quyền lực nhà nước được thực thi thống nhất và liên tục. Cuối cùng, phân cấp phải phù hợp với năng lực của địa phương, gắn quyền hạn với trách nhiệm giải trình, phát huy tính tự chủ, sáng tạo và trách nhiệm của chính quyền địa phương trong quản lý lĩnh vực hàng hải.

5.3. Phân cấp trong đầu tư, bảo trì kết cấu hạ tầng hàng hải.

Đầu tư và bảo trì kết cấu hạ tầng hàng hải (KCHTHH) được xác định là lĩnh vực trọng tâm trong định hướng phân cấp, phân quyền do gắn trực tiếp với huy động nguồn lực địa phương và

yêu cầu linh hoạt trong quản lý, khai thác. Trên cơ sở rà soát toàn bộ hệ thống tài sản KCHTHH, Đề án phân chia thành hai nhóm để xác định phạm vi phân cấp phù hợp.

Nhóm thứ nhất là các tài sản không phân cấp cho địa phương, bao gồm những hạng mục có ý nghĩa chiến lược, phạm vi liên tỉnh hoặc đòi hỏi quản lý tập trung cao như hệ thống đèn biển, tiêu biển độc lập; hệ thống điều phối, giám sát giao thông hàng hải (VTS); hạ tầng viễn thông hàng hải; các khu neo đậu, tránh trú bão; và các bến cảng do Nhà nước đầu tư rồi cho thuê khai thác. Đây là các tài sản liên quan trực tiếp đến an toàn hàng hải, quốc phòng – an ninh và chủ quyền biển đảo, do đó tiếp tục do Trung ương thống nhất quản lý nhằm bảo đảm tính đồng bộ và liên tục.

Nhóm thứ hai là các tài sản KCHTHH công cộng nằm trọn trong phạm vi một tỉnh, chủ yếu là các tuyến luồng hàng hải địa phương và các công trình phụ trợ phục vụ trực tiếp phát triển kinh tế – xã hội trên địa bàn. Việc phân cấp quản lý nhóm tài sản này cho địa phương sẽ tăng tính chủ động trong huy động nguồn lực, rút ngắn thời gian duy tu, nạo vét và nâng cao hiệu quả khai thác, đồng thời giảm áp lực cho ngân sách Trung ương. Tuy nhiên, các tuyến luồng liên tỉnh hoặc đặc biệt quan trọng vẫn do Trung ương quản lý để bảo đảm tính liên vùng và vai trò huyết mạch quốc gia.

Về cơ chế thực hiện, Trung ương ban hành danh mục hạ tầng phân cấp, quy chuẩn và tiêu chuẩn kỹ thuật; địa phương đủ năng lực được giao quyền đầu tư, bảo trì theo lộ trình phù hợp. Định hướng này góp phần khai thác hiệu quả nguồn lực địa phương, nâng cao hiệu quả quản lý và phát triển bền vững hệ thống hạ tầng hàng hải.

5.4. Phân cấp trong quản lý vận tải biển

Định hướng phân cấp trong quản lý vận tải biển tập trung vào các hoạt động mang tính địa phương nhằm tạo thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp, đặc biệt là vận tải ven biển và du lịch đường biển. Theo đó, một nội dung trọng tâm là phân cấp thẩm quyền công bố mở và đóng các tuyến vận tải từ bờ ra đảo cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương. Việc giao quyền này giúp rút ngắn quy trình hành chính, nâng cao tính chủ động của địa phương trong phát triển các tuyến vận tải hành khách, du lịch biển, đáp ứng kịp thời nhu cầu đi lại và phát triển kinh tế – xã hội. Đối với các tuyến đi qua địa bàn từ hai địa phương trở lên, việc công bố tuyến được thực hiện trên cơ sở

có sự thống nhất giữa các địa phương liên quan, bảo đảm tính phối hợp và đồng bộ.

Để bảo đảm an toàn hàng hải, việc phân cấp này vẫn gắn với cơ chế phối hợp chuyên môn, trong đó Sở Giao thông vận tải địa phương khi thực hiện thẩm quyền phải tham vấn ý kiến của Cảng vụ hàng hải khu vực – cơ quan đại diện quản lý chuyên ngành của Trung ương. Cách tiếp cận này cho phép phân quyền về tổ chức khai thác nhưng vẫn duy trì sự kiểm soát chặt chẽ về tiêu chuẩn an toàn.

Bên cạnh đó, Đề án định hướng phân cấp quản lý các hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước trong vùng nước cảng biển cho địa phương, phù hợp với đặc thù quản lý theo lãnh thổ và giảm tải cho cơ quan trung ương. Tổng thể, phân cấp trong vận tải biển được thực hiện theo hướng phát huy vai trò chủ động của địa phương trong khai thác và điều phối vận tải, trong khi Trung ương tiếp tục thống nhất quản lý các nội dung mang tính vĩ mô như tiêu chuẩn an toàn, đăng kiểm và quản lý thuyền viên, bảo đảm tính thống nhất và an toàn của hệ thống hàng hải quốc gia.

5.5. Tổ chức bộ máy quản lý

Việc đẩy mạnh phân cấp, phân quyền trong lĩnh vực hàng hải đặt ra yêu cầu phải điều chỉnh tương ứng về tổ chức bộ máy và nhân lực quản lý nhằm bảo đảm hiệu quả thực thi. Định hướng tổ chức bộ máy được xây dựng trên nguyên tắc tinh gọn, rõ thẩm quyền, xóa bỏ trùng lặp và chồng chéo chức năng, bảo đảm mỗi nhiệm vụ quản lý nhà nước chỉ do một đầu mối chủ trì chịu trách nhiệm.

Theo đó, cơ cấu tổ chức của Cục Hàng hải Việt Nam và các đơn vị trực thuộc được rà soát, sắp xếp lại toàn diện theo tinh thần Nghị quyết số 39-NQ/TW về tinh giản biên chế. Việc sắp xếp tập trung vào việc cập nhật chức năng, nhiệm vụ, mô tả vị trí việc làm và điều chỉnh nhân sự phù hợp với phạm vi nhiệm vụ sau phân cấp. Khi một số nhiệm vụ đầu tư, bảo trì hoặc quản lý tác nghiệp được giao cho địa phương, cơ quan trung ương sẽ giảm khối lượng công việc tương ứng, đồng thời tập trung hơn vào các chức năng quản lý vĩ mô như hoạch định chính sách, xây dựng thể chế, thanh tra, kiểm tra và giám sát ngành.

Đối với địa phương, việc tiếp nhận nhiệm vụ phân cấp đòi hỏi phải bảo đảm có tổ chức bộ máy và đội ngũ nhân lực đủ năng lực thực hiện. Đề án định hướng địa phương thành lập hoặc giao cho một đơn vị chuyên trách thuộc Sở Giao thông vận

tải hoặc tổ chức phù hợp để trực tiếp thực hiện nhiệm vụ, trên cơ sở tự chủ và tự chịu trách nhiệm. Cơ quan trung ương vẫn giữ vai trò hướng dẫn, kiểm tra và chịu trách nhiệm cuối cùng về kết quả thực hiện nhiệm vụ đã phân cấp.

Tổng thể, tổ chức bộ máy quản lý hàng hải sau phân cấp được định hướng kiện toàn theo hướng hiệu quả, ổn định và liên thông, không tạo thêm tầng nấc trung gian, đồng thời bảo đảm nguyên tắc “quyền hạn đi đôi với trách nhiệm và năng lực thực thi”.

5.6. Ứng dụng chuyển đổi số và phát triển cảng xanh

Định hướng phân cấp, phân quyền trong lĩnh vực hàng hải cần được đặt trên “trục” chuyển đổi số, vì số hóa đang làm thay đổi bản chất phương thức quản trị: từ quản lý theo hồ sơ – thủ tục sang quản trị theo dữ liệu thời gian thực. Nguyên nhân cốt lõi là (i) lưu lượng tàu thuyền và áp lực điều phối tăng, (ii) chuỗi logistics ngày càng đa tác nhân, đòi hỏi phối hợp nhanh giữa cảng – hãng tàu – vận tải – kho bãi – cơ quan quản lý, (iii) yêu cầu an toàn, an ninh và môi trường khắt khe hơn, và (iv) dữ liệu vận hành phát sinh trực tiếp tại hiện trường (cầu bến, luồng tàu, bãi container, thời tiết...). Khi quyết định phải dựa trên dữ liệu theo phút/giờ, mô hình ra quyết định theo tầng nấc để tạo độ trễ, phát sinh chi phí phối hợp và làm giảm khả năng phản ứng trước tình huống thực tiễn. Hệ quả tất yếu là cần phân định rõ thẩm quyền và trao quyền chủ động nhiều hơn cho cấp vận hành (địa phương, cảng, doanh nghiệp) trong khuôn khổ chuẩn chung; Trung ương chuyển trọng tâm sang vai trò “kiến trúc sư hệ thống” thông qua ban hành tiêu chuẩn, thiết kế kiến trúc dữ liệu, nền tảng dùng chung và cơ chế giám sát, liên thông toàn quốc.

Trên nền tảng đó, phát triển cảng thông minh (Smart Port) là hạt nhân nâng cấp năng lực quản lý theo hướng dữ liệu hóa và tự động hóa. Smart Port tích hợp giám sát luồng tàu, quản lý container và bãi, tối ưu xếp dỡ – lưu bãi, điều phối logistics đa phương thức, ra quyết định dựa trên dashboard và cảnh báo sớm. Đồng thời, triển khai VTS (Vessel Traffic Services) kết hợp IoT cảm biến (mực nước, dòng chảy, thời tiết, camera AI, cảm biến va chạm...) tạo “lớp giám sát chủ động” nhằm điều tiết giao thông, giảm rủi ro tai nạn, nâng năng lực ứng phó sự cố theo thời gian thực. Về quản trị, điều này cho phép chuyển từ “hậu kiểm theo báo cáo” sang “giám sát – điều hành theo dữ liệu”, tăng minh bạch và hiệu quả phối hợp đa bên.

Một yêu cầu then chốt của quản trị số là chia sẻ dữ liệu logistics giữa Trung ương – địa phương – doanh nghiệp theo chuẩn dữ liệu thống nhất, phân quyền truy cập rõ ràng và bảo đảm an toàn thông tin. Khi dữ liệu tàu thuyền, lịch cầu bến, thông quan, kho bãi, vận tải kết nối được cập nhật liên tục và dùng chung, hệ thống có thể giảm chi phí giao dịch, hạn chế trùng lặp thủ tục, tối ưu năng lực khai thác và nâng hiệu quả điều phối chuỗi cung ứng. Đặc biệt, các nền tảng số hàng hải cần kết nối với Chính phủ điện tử và cơ sở dữ liệu quốc gia về giao thông – logistics để hình thành hệ sinh thái quản lý thống nhất, hỗ trợ điều hành vĩ mô, giám sát tuân thủ và cung cấp dịch vụ công trực tuyến đồng bộ.

Tuy nhiên, yêu cầu phân cấp gắn chuyên đổi số cũng có khác biệt vùng miền, kéo theo cách thiết kế giải pháp và mức độ trao quyền khác nhau. Ở miền Bắc, hệ thống cảng gắn với khu công nghiệp và vận tải container khiến nhu cầu tối ưu công cảng – bãi – ICD và phối hợp thủ tục số rất lớn; do đó cần trao quyền vận hành cho cảng/địa phương trong điều phối bến bãi, luồng xe và chia sẻ dữ liệu logistics hậu phương. Ở miền Trung, mạng cảng phân tán và rủi ro thời tiết cao đặt trọng tâm vào an toàn: VTS và IoT hải văn – thời tiết cần được ưu tiên, đồng thời địa phương cần thẩm quyền linh hoạt trong điều tiết luồng tàu, phương án neo đậu, ứng phó sự cố. Ở miền Nam (bao gồm cụm cảng cửa ngõ quốc tế và ĐBSCL), quy mô chuỗi logistics lớn và tính liên vùng cao đòi hỏi cơ chế dữ liệu dùng chung liên tỉnh, phân quyền rõ “ai điều phối – ai chịu trách nhiệm”, ưu tiên tích hợp dữ liệu hãng tàu, depot, kho bãi, đường bộ – đường thủy để tối ưu đa phương thức.

Gắn với chuyển đổi số, mục tiêu cảng xanh và kinh tế hàng hải bền vững đến năm 2045 cũng đòi hỏi quản trị dựa trên dữ liệu và tiêu chuẩn: muốn giảm phát thải phải đo được phát thải và tối ưu được vận hành. Trung ương tập trung xây dựng thể chế và tiêu chuẩn môi trường – dữ liệu, thiết kế nền tảng số liên thông; địa phương và doanh nghiệp triển khai các giải pháp xanh phù hợp điều kiện thực tế (quản lý năng lượng, tối ưu thiết bị, giám sát môi trường bằng IoT, số hóa quy trình để giảm tiêu hao). Cách tiếp cận đa cấp này vừa bảo đảm thống nhất quản lý, vừa khuyến khích sáng kiến từ cơ sở, qua đó hài hòa mục tiêu tăng trưởng với bảo vệ môi trường và nâng năng lực cạnh tranh của cảng biển Việt Nam.

5.7. Điều kiện thực hiện và kiểm soát phân cấp (kèm cơ chế tài chính, lộ trình triển khai)

Để phân cấp, phân quyền trong hàng hải hiệu quả mà không làm giảm hiệu lực quản lý nhà nước, cần bảo đảm ba nhóm điều kiện và một lộ trình triển khai rõ ràng.

Thứ nhất, cơ sở pháp lý phải được “luật hóa” đầy đủ: mọi nội dung phân cấp cần quy định rõ phạm vi nhiệm vụ, thẩm quyền, quy trình phối hợp và trách nhiệm, tránh chồng chéo, đùn đẩy hoặc khoảng trống quản lý.

Thứ hai, nguồn lực là điều kiện then chốt. Trung ương khi giao nhiệm vụ phải đi kèm giao quyền và bảo đảm nguồn lực (tài chính, nhân lực, kỹ thuật). Cơ chế tài chính nên kết hợp phân bổ theo nhiệm vụ và theo kết quả; đồng thời cho phép địa phương chủ động sử dụng ngân sách và nguồn thu hợp pháp, có khoản mục/quỹ riêng cho an toàn hàng hải, ứng phó sự cố, chuyển đổi số và bảo vệ môi trường. Khuyến khích huy động xã hội hóa (PPP, đặt hàng–đấu thầu dịch vụ công, phí/lệ phí theo mức độ sử dụng) nhưng phải công khai minh bạch và kiểm toán. Với các nhiệm vụ công nghệ, trung ương cần chuẩn kỹ thuật, nền tảng dùng chung và vốn môi để tránh “mỗi nơi một hệ thống”.

Thứ ba, năng lực tổ chức của địa phương phải đáp ứng tối thiểu về bộ máy, nhân sự chuyên môn, quy trình chuẩn và hạ tầng kỹ thuật. Nếu chưa đủ, áp dụng phân cấp có điều kiện, triển khai theo lộ trình, kèm đào tạo – chuyển giao, và đánh giá năng lực định kỳ để quyết định phạm vi phân cấp.

Cuối cùng, cơ chế kiểm soát quyền lực cần đảm bảo nguyên tắc “một việc – một đầu mối chịu trách nhiệm”, gắn trách nhiệm người đứng đầu; tăng giám sát của Quốc hội/HĐND, kiểm tra định kỳ–đột xuất của cơ quan trung ương; đồng thời mở rộng giám sát nội bộ và xã hội thông qua công khai dữ liệu, chi phí và kết quả.

Lộ trình 3 giai đoạn:

2025–2030: hoàn thiện pháp lý, danh mục phân cấp, chuẩn dữ liệu–quy trình, thí điểm có điều kiện, cơ chế tài chính và KPI.

2031–2040: mở rộng theo năng lực địa phương, chuẩn hóa quản trị số, liên thông dữ liệu logistics, đẩy mạnh cảng xanh.

2041–2045: hoàn thiện mô hình quản trị hiện đại, tối ưu phân quyền gắn kiểm soát rủi ro, bảo đảm thống nhất trung ương và tự chủ địa phương.

5.8. Định hướng đến 2045: Hội nhập quốc tế và kinh tế biển bền vững

Định hướng phân cấp, phân quyền trong hàng hải gắn với tầm nhìn 2045 nhằm đưa Việt Nam trở thành quốc gia biển mạnh, phát triển kinh tế biển bền vững. Trong bối cảnh hội nhập, ngành hàng hải cần đáp ứng chuẩn mực quốc tế về an toàn, an ninh, môi trường và năng lực cạnh tranh. Phân cấp hợp lý giúp quản lý linh hoạt trước biến động thị trường, đồng thời tạo điều kiện để các địa phương có cảng lớn chủ động nâng chất lượng dịch vụ, điều chỉnh chiến lược khai thác và liên kết chuỗi logistics, qua đó tăng sức cạnh tranh của các cụm cảng trọng điểm như Cái Mép – Thị Vải và Lạch Huyện.

Bên cạnh đó, phân quyền mở rộng hợp tác quốc tế ở cấp địa phương, giúp tiếp thu mô hình quản trị tiên tiến và triển khai công nghệ xanh, giảm phát thải. Về lâu dài, đây là bước đi chiến lược để hình thành quản trị hàng hải hiện đại: Trung ương tập trung thể chế, chuẩn hóa và giám sát rủi ro; địa phương và doanh nghiệp chủ động đổi mới, nâng hiệu quả vận hành, bảo đảm tăng trưởng đi đôi với bền vững đến 2045..

6. Kết luận

Phân cấp, phân quyền trong lĩnh vực hàng hải là yêu cầu khách quan trong tiến trình cải cách thể chế, hoàn thiện quản lý nhà nước và phát triển bền vững kinh tế biển của Việt Nam. Trên cơ sở các chủ trương của Đảng, quy định của pháp luật và thực tiễn quản lý ngành hàng hải, định hướng phân cấp, phân quyền được xác lập theo nguyên tắc bảo đảm sự quản lý tập trung, thống nhất của Trung ương đối với các vấn đề chiến lược, đồng thời phát huy tính chủ động, tự chịu trách nhiệm của chính quyền địa phương trong các lĩnh vực gắn trực tiếp với khai thác, vận hành và phát triển hạ tầng hàng hải.

Việc phân cấp, phân quyền được định hướng thực hiện có trọng tâm, trọng điểm và theo lộ trình phù hợp, tập trung vào các nội dung như đầu tư, bảo trì kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng trong phạm vi địa phương; tổ chức và điều tiết hoạt động vận tải hàng hải gắn với nhu cầu phát triển kinh tế – xã hội; đồng thời kiện toàn tổ chức bộ máy quản lý theo hướng tinh gọn, rõ thẩm quyền và trách nhiệm. Quá trình này phải gắn chặt với việc bảo đảm nguồn lực thực hiện, nâng cao năng lực quản lý của địa phương, tăng cường kiểm tra, giám sát và kiểm soát quyền lực nhằm tránh bùng

lông quản lý.

Trong bối cảnh hội nhập quốc tế sâu rộng, chuyển đổi số và yêu cầu phát triển cảng xanh, kinh tế biển bền vững, phân cấp, phân quyền hợp lý sẽ tạo động lực đổi mới mô hình quản trị hàng hải, nâng cao hiệu quả khai thác hệ thống cảng biển và năng lực cạnh tranh của ngành hàng hải Việt Nam. Đây là cơ sở quan trọng để hoàn thiện thể chế quản lý nhà nước về hàng hải, góp phần thực hiện mục tiêu đưa Việt Nam trở thành quốc gia biển mạnh vào năm 2045.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Brooks, M. R., & Cullinane, K. (Eds.). (2007). *Devolution, port governance and port performance*. Elsevier Science.
- Chính phủ Việt Nam. (2018). Nghị quyết số 36-NQ/TW về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. Cổng Thông tin điện tử Chính phủ.
- International Maritime Organization. (2021). *Maritime governance and regulatory frameworks: A guide for member states*. IMO Publishing.
- Nguyễn, H. T. (2020). *Luật biển và quản lý biển tại Việt Nam*. Nhà xuất bản Chính trị quốc gia Sự thật.
- Organisation for Economic Co-operation and Development. (2019). *Decentralisation and regionalisation in maritime governance: Best practices from OECD countries*. OECD Publishing.
- Phạm, V. L. (2021). *Phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước ở Việt Nam*. Nhà xuất bản Chính trị quốc gia Sự thật.
- Quốc hội Việt Nam. (2015). *Bộ luật Hàng hải Việt Nam (Luật số 95/2015/QH13)*. Cổng Thông tin điện tử Quốc hội.
- Trần, T. T., & Lê, M. H. (2022). Hoàn thiện cơ chế phân cấp quản lý nhà nước về cảng biển tại các địa phương ven biển Việt Nam. *Tạp chí Giao thông Vận tải*, 63(10), 12–18.
- United Nations Conference on Trade and Development. (2022). *Review of maritime transport 2022*. United Nations Publications.
- Verhoeven, P. (2010). A review of port authority functions: Towards a renaissance? *Maritime Policy & Management*, 37(3), 247–270. <https://doi.org/10.1080/03088831003702647>
- World Bank. (2020). *Port reform toolkit: Effective decision support for policymakers (2nd ed.)*. World Bank Group.
- World Economic Forum. (2021). *The future of the maritime value chain: Governance and digitalization*. WEF Report Series.