

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Hải Phòng là thành phố cảng quan trọng của khu vực phía Bắc và cũng là thành phố quan trọng nhất của Việt Nam từ hơn 100 năm qua. Với hệ thống cảng biển được đầu tư xây dựng, phát triển từ rất sớm và được đánh giá luôn là địa phương đi đầu về phát triển các dịch vụ hàng hải và dịch vụ cảng biển tại khu vực phía Bắc, hệ thống cơ sở hạ tầng về cầu bến, kho bãi và hệ thống giao thông kết nối cảng biển ngày càng khang trang, hiện đại. Sau một thời gian dài được quan tâm đầu tư phát triển, hiện nay một số bến tại khu vực Đình Vũ đã có thể tiếp nhận được các tàu có trọng tải đến 40.000 tấn giảm tải, sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Hải Phòng đạt mức tăng trưởng hàng năm từ 10 - 12% trong nhiều năm gần đây và luôn đứng trong top đầu của cả nước về mức tăng trưởng hàng hóa thông qua cảng.

Tuy nhiên, hoạt động kinh tế biển của Hải Phòng nói chung và hoạt động khai thác cảng biển nói riêng lại đang phải đối mặt với rất nhiều khó khăn thách thức, thiếu tính bền vững, nguồn nhân lực về kinh tế biển còn thiếu về số lượng, yếu về trình độ chuyên môn, ngoại ngữ và kinh nghiệm quản lý, khoa học công nghệ, phương tiện trang bị xếp dỡ hạn chế và lạc hậu, bộ máy quản lý, điều hành khai thác công kênh, kém hiệu quả, hệ thống thủ tục hành chính rườm rà, thực sự đang là rào cản lớn cho sự phát triển bền vững của cảng biển Hải Phòng.

Tình trạng xây dựng cảng biển tràn lan, manh mún, làm lãng phí nguồn lực, giảm hiệu quả đầu tư đã và đang là thách thức lớn đối với cảng biển Hải Phòng trong thời gian tới, hiện trên toàn địa bàn thành phố dọc theo sông Cấm xuống khu Đình Vũ có đến 12 bến cảng container, tuy nhiên trong số 12 bến container cũng chỉ có duy nhất bến Tân Vũ của Công ty Cổ phần Cảng Hải Phòng là có chiều dài đạt trên 1.000 m và hệ thống miền hậu phương phù hợp, còn lại các bến đều có chiều dài nhỏ và hệ thống hậu phương rất hạn chế, gây khó khăn cho hoạt động khai thác và lưu trữ hàng hóa. Trong khi hệ thống cơ sở hạ tầng phục vụ hoạt động vận tải và lưu thông hàng hóa mặc dù đã có nhiều cải thiện nhưng vẫn còn nhiều yếu kém, lạc hậu, trang thiết bị xếp dỡ lạc hậu và thiếu đồng bộ, nên hiệu quả kinh doanh khai thác chưa đạt được chưa tương xứng với tiềm năng lợi thế.

Với mong muốn có một công trình nghiên cứu khoa học đóng góp cho sự phát triển bền vững của cảng biển Hải Phòng, thực hiện thắng lợi chiến lược phát triển kinh tế biển mà Đảng, Nhà nước đã đề ra, góp phần hoàn thành tốt nhiệm vụ chính trị trọng tâm của Hải Phòng đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 nên nghiên cứu sinh lựa chọn Đề tài “Đề xuất giải pháp phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng”.

2. Tình hình nghiên cứu thế giới và trong nước đối với lĩnh vực của đề tài

3. Mục đích nghiên cứu

- Nghiên cứu những luận điểm khoa học về cảng biển và cơ sở xây dựng các giải pháp phát triển bền vững cảng biển;
- Phân tích các nhân tố vĩ mô, vi mô tác động đến sự phát triển bền vững cảng biển; các tiêu chí để phát triển bền vững cảng biển;

- Đánh giá làm rõ thực trạng phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng; những mặt đạt được và những tồn tại hạn chế trong phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng; cơ hội và thách thức của cảng biển Hải Phòng trong tương lai.

Trên cơ sở đó đề xuất “Giải pháp phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng” trong thời gian tới.

4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu: Cơ sở lý luận chung về cảng biển và phát triển bền vững cảng biển; thực trạng phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng về mặt kinh tế, xã hội và môi trường; các nguồn lực, chiến lược, kế hoạch, quy hoạch và các vấn đề khác có liên quan đến tổ chức, khai thác và phát triển bền vững cảng biển; các giải pháp để phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng.

Phạm vi nghiên cứu: Đề tài tập trung nghiên cứu phân tích, đánh giá cơ sở lý luận chung về cảng biển và phát triển bền vững cảng biển; thực trạng phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng về mặt kinh tế, xã hội và môi trường; các nguồn lực, chiến lược, kế hoạch, quy hoạch và các vấn đề khác có liên quan đến tổ chức, khai thác và phát triển cảng biển Hải Phòng giai đoạn (2005-2015) và phương hướng, giải pháp phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng đến năm 2030. Nhưng chỉ trong phạm vi các cảng thương mại (Không bao gồm các cảng cá và cảng khác)

5. Phương pháp nghiên cứu

- Phương pháp tổng hợp, thống kê, phân tích, so sánh, đối chứng và logic: Được tác giả sử dụng để thống kê, thu thập số liệu, xử lý các số liệu đầu vào, phân tích, đánh giá thực trạng và lựa chọn các tiêu chí cơ bản.

- Phân tích hệ thống: Được tác giả sử dụng để phân tích đánh giá làm rõ mối quan hệ hữu cơ giữa phát triển bền vững cảng biển với sự phát triển của nền kinh tế, sự phát triển của hạ tầng giao thông vận tải, sự phát triển của giao lưu thương mại giữa các vùng miền đất nước và giữa Việt Nam với các nước trên thế giới.

- Phương pháp phân tích các chỉ số: Được tác giả sử dụng để phân tích, đánh giá thực trạng phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng trên các khía cạnh kinh tế, xã hội và môi trường bằng các tiêu chí định lượng cụ thể.

- Phương pháp phân tích ma trận SWOT: Được tác giả sử dụng để phân tích, đánh giá điểm mạnh, điểm yếu trong hiện tại của cảng biển Hải Phòng và cơ hội, thách thức của cảng biển Hải Phòng trong tương lai.

- Các phương pháp khác: Ngoài các phương án đã nêu trên tác giả còn sử dụng tổng hợp một số phương pháp khác như phương pháp dự báo, phương pháp tổng kết và phân tích kinh nghiệm...để đánh giá lựa chọn các phương án, giải pháp...

6. Ý nghĩa khoa học và ý nghĩa thực tiễn của đề tài

Về mặt khoa học

Kết quả nghiên cứu của luận án góp phần hoàn thiện cơ sở lý luận và hệ thống khoa học về cảng biển và phát triển bền vững cảng biển. Đưa ra các nhân tố ảnh hưởng, các tiêu chí phát triển bền vững cảng biển. Làm thay đổi định hướng phát triển cảng biển từ lấy mục tiêu tăng trưởng là chính sang mục tiêu tăng trưởng phải gắn với sự phát triển bền vững của cảng biển.

Kết quả nghiên cứu của luận án có những đóng góp nhất định cho khoa học chuyên ngành, trong công tác tổ chức, quản lý và khai thác cảng biển. Hơn nữa, đề tài luận án không chỉ là tài liệu tham khảo hữu ích cho các nhà quản lý, các chuyên gia, nhà tổ chức và hoạch định chính sách, cơ quan tham mưu xây dựng quy hoạch, kế hoạch, cơ quan nghiên cứu dự báo và phát triển,... mà còn có đóng góp tích cực trong công tác định hướng, hoàn thiện kế hoạch và chính sách phát triển cho các cá nhân, doanh nghiệp, tổ chức,... hoạt động trong lĩnh vực hàng hải và cảng biển.

Về mặt thực tiễn

Luận án đã nghiên cứu sự phát triển bền vững cảng biển của một số nước trên thế giới và của Công ty TNHH MTV Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn để rút ra bài học kinh nghiệm cho phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng.

Phân tích và đánh giá thực trạng phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng trên nhiều góc độ: Công tác quy hoạch đầu tư phát triển cảng biển; hạ tầng bến cảng, kho bãi; hạ tầng giao thông kết nối cảng biển; hệ thống luồng ra và cảng; nhân lực, phương tiện trang bị, công nghệ xếp dỡ; cơ cấu, sản lượng hàng hóa, hành khách thông qua cảng; năng suất khai thác và công suất khai thác; các ngành nghề, dịch vụ hỗ trợ cho cảng biển phát triển, hiệu quả kinh tế xã hội....

Đánh giá làm rõ thực trạng phát triển bền vững về mặt kinh tế, xã hội và môi trường, nhất là những mặt đạt được và những tồn tại hạn chế trong phát triển bền vững của cảng biển Hải Phòng. Từ đó khẳng định những mặt đạt được cần phát huy và những yếu kém, bất cập trong công tác quản lý, khai thác của cảng biển Hải Phòng cần khắc phục. Phân tích đánh giá điểm mạnh, điểm yếu trong hiện tại của cảng biển Hải Phòng và cơ hội, thách thức của cảng biển Hải Phòng trong thời gian tới; trên cơ sở đó đề xuất giải pháp phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng.

7. Kết cấu của đề tài

Kết cấu của đề tài gồm: Mở đầu, kết luận và 3 chương

Chương 1: Cơ sở lý luận chung về cảng biển và phát triển bền vững cảng biển

Chương 2: Thực trạng phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng

Chương 3: Giải pháp phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng

8. Kết quả đạt được và điểm mới của đề tài

- Đề tài đã nghiên cứu một cách hệ thống những cơ sở lý luận chung về cảng biển, góp phần xây dựng và hoàn thiện cơ sở lý luận chung về cảng biển;

- Phân tích sự cần thiết phải phát triển bền vững cảng biển, đưa ra khái niệm về phát triển bền vững cảng biển; đưa ra các tiêu chí để phát triển bền vững cảng biển theo quan điểm của nghiên cứu sinh;

- Nêu và phân tích các yếu tố vĩ mô, vi mô ảnh hưởng đến sự phát triển bền vững cảng biển; cung cấp một số kinh nghiệm phát triển bền vững cảng biển trong và ngoài nước;

- Đánh giá, phân tích làm rõ thực trạng phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng, những mặt đạt được và những tồn tại hạn chế trong phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng; những điểm mạnh, điểm yếu trong hiện tại và cơ hội, thách thức của cảng biển Hải Phòng trong tương lai.

- Đề xuất được một số giải pháp để phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng.

CHƯƠNG 1

CƠ SỞ LÝ LUẬN CHUNG VỀ CẢNG BIỂN VÀ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG CẢNG BIỂN

1.1. Tổng quan về cảng biển

1.1.1. Khái niệm về cảng biển

Khái niệm của cảng biển gắn liền với sự phát triển của ngành hàng hải, theo quan điểm trước đây cảng biển chỉ là nơi trú gió to, bão lớn cho tàu thuyền và thực hiện các tác nghiệp xếp dỡ hàng hóa từ phương thức vận tải biển sang các phương thức vận tải khác và ngược lại. Do đó các trang thiết bị, cơ sở hạ tầng của cảng rất đơn giản và thô sơ.

Theo Điều 59 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005 thì cảng biển là nơi được xây dựng kết cấu hạ tầng và lắp đặt các trang thiết bị để cho tàu biển ra vào hoạt động bốc xếp hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện một số dịch vụ khác. Cảng biển gồm có vùng đất cảng và vùng nước cảng, trong đó vùng đất cảng là khu vực gồm cầu cảng, kho bãi, nhà xưởng, điện nước, thông tin liên lạc, hạ tầng giao thông kết nối cảng biển, khu hành chính, dịch vụ và các công trình phụ trợ khác. Vùng nước cảng là khu vực bao gồm vùng nước trước cầu cảng, vùng neo đậu chuyển tải, luồng ra vào cảng, vùng quay trở tàu, khu tránh bão, vùng đón trả hoa tiêu và vùng để xây dựng các công trình phụ trợ khác.

Theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XIII, kỳ họp thứ 10 thông qua ngày 25 tháng 11 năm 2015 và có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2017 thì “Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng, lắp đặt trang thiết bị cho tàu thuyền đến, rời để bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ khác. Cảng biển có một hoặc nhiều bến cảng. Bến cảng có một hoặc nhiều cầu cảng”.

Trên cơ sở kế thừa những nghiên cứu đã có về cảng biển, quan điểm của tác giả về cảng biển như sau: *Cảng biển là một khu đất và nước, được xây dựng kết cấu hạ tầng, lắp đặt các phương tiện, trang bị đồng bộ, cho phép tiếp nhận các tàu biển, các phương tiện vận tải khác ra, vào hoạt động bốc xếp hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác.*

1.1.2. Chức năng của cảng biển

Theo Bộ luật Hàng hải năm 2005 và Bộ luật Hàng hải năm 2015, cảng biển có 6 chức năng chính như sau: Chức năng vận tải, xếp dỡ hàng; chức năng thương mại; chức năng công nghiệp; chức năng phát triển thành phố, đô thị; chức năng trung chuyển và chức năng logistics.

1.1.3. Phân loại cảng biển

Hiện nay có rất nhiều cách phân loại cảng biển, tuy nhiên các cách phân loại phổ biến hiện nay, bao gồm: Phân loại theo chức năng của cảng; phân loại theo phạm vi phục vụ của cảng và cuối cùng là phân loại theo tính chất, tầm quan trọng.

1.1.4. Vai trò của cảng biển đối với nền kinh tế

Vai trò của cảng biển đối với nền kinh tế được thể hiện trên các nội dung chính sau:

Một là: Cảng biển và dịch vụ cảng biển có vai trò to lớn đối với nền kinh tế quốc dân, thực tế cho thấy hầu hết các quốc gia ven biển trên thế giới và trong khu vực đều trở thành những nước có nền kinh tế phát triển

Hai là: Tạo nguồn thu lớn cho ngân sách Nhà nước, địa phương thông qua các hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa qua cảng

Ba là: Là đầu mối của lưu thông hàng hóa, là trung gian của quá trình từ sản xuất đến tiêu dùng

Bốn là: Là một mắt xích quan trọng cho hoạt động kinh tế đối ngoại

1.2. Khái niệm về phát triển bền vững và phát triển bền vững cảng biển

1.2.1. Khái niệm về phát triển bền vững

Từ những năm đầu thập niên 70 của thế kỷ XX, quan điểm về phát triển bền vững đã ra đời, đến năm 1987, Hội đồng thế giới về môi trường và phát triển của Liên Hiệp Quốc, định nghĩa “Phát triển bền vững là sự phát triển đáp ứng được những yêu cầu của hiện tại và không gây trở ngại cho việc đáp ứng nhu cầu của các thế hệ mai sau”.

Tại Hội nghị thượng đỉnh Trái đất về môi trường và phát triển tổ chức ở Rio de Janeiro Braxin năm 1992 và Hội nghị thượng đỉnh thế giới về phát triển bền vững tổ chức ở Johannesburg Cộng hòa Nam Phi năm 2002 xác định “*Phát triển bền vững là quá trình phát triển có sự kết hợp chặt chẽ, hợp lý và hài hòa giữa 3 mặt của sự phát triển, bao gồm: Phát triển kinh tế (nhất là tăng trưởng kinh tế), phát triển xã hội (nhất là thực hiện tiến bộ, công bằng xã hội, xoá đói giảm nghèo và giải quyết việc làm) và bảo vệ môi trường (nhất là xử lý, khắc phục ô nhiễm, phục hồi và cải thiện chất lượng môi trường; phòng chống cháy và chặt phá rừng; khai thác hợp lý và sử dụng tiết kiệm tài nguyên thiên nhiên)*”.

1.2.2. Khái niệm về phát triển bền vững cảng biển

Trên cơ sở về phát triển bền vững nói chung, quan điểm của tác giả về phát triển bền vững cảng biển như sau: *Phát triển bền vững cảng biển là sự phát triển đảm bảo sự tăng trưởng ổn định, hiệu quả của các doanh nghiệp khai thác cảng biển; tạo việc làm cho người lao động, đóng góp ngày càng nhiều ngân sách cho nhà nước, địa phương, hỗ trợ, thúc đẩy các hoạt động sản xuất, kinh doanh phát triển, tăng cường và củng cố quốc phòng an ninh; đồng thời gắn liền với việc bảo vệ và giữ vững môi trường sinh thái trong khu vực cảng biển hoạt động, cũng như toàn vùng, lãnh thổ quốc gia; bảo đảm không gây ô nhiễm môi trường (nước, không khí do rò rỉ dầu mỡ, khói, bụi và rác thải...), không làm ảnh hưởng đến hệ sinh thái biển, không gây ách tắc giao thông đường thủy, đường bộ và không gây mất an toàn giao thông, cháy nổ đối với người, tài sản, hàng hóa và các phương tiện thủy, bộ ra vào khu vực cảng biển hoạt động.*

1.3. Các tiêu chí đánh giá sự phát triển bền vững cảng biển

Các nhóm tiêu chí đánh giá sự phát triển bền vững về cảng biển, nghiên cứu sinh đề xuất như sau:

1.3.1. Nhóm các tiêu chí đánh giá sự phát triển bền vững về kinh tế, bao gồm: Vị trí xây dựng cảng biển; hạ tầng giao thông kết nối cảng biển; các chỉ tiêu về sản lượng; các chỉ tiêu về hiệu suất khai thác; các chỉ tiêu đánh giá về hiệu quả tài chính.

1.3.2. Nhóm các chỉ tiêu đánh giá sự phát triển bền vững về xã hội, bao gồm: Mức độ đóng góp cho ngân sách nhà nước, địa phương; tạo việc làm và bảo đảm an sinh xã hội; mức đầu tư cho khoa học công nghệ; thúc đẩy sản xuất, giao thương hàng hóa và chuyển dịch cơ cấu kinh tế địa phương, khu vực; tăng cường và củng cố được tiềm lực quốc phòng an ninh.

1.3.3. Nhóm các tiêu chí đánh giá sự phát triển bền vững về môi trường, bao gồm: Mức đầu tư cho công tác bảo đảm môi trường; tỷ lệ đất cây xanh trong toàn bộ diện tích cảng biển; việc thực hiện các hồ sơ pháp lý về quản lý môi trường; về thực hiện các biện pháp bảo vệ môi trường; về công tác tuyên truyền, nâng cao nhận thức về môi trường.

1.4. Các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển bền vững cảng biển

1.4.1. Các yếu tố vĩ mô: Bao gồm, tăng trưởng kinh tế, tài chính tín dụng, đầu tư phát triển, hoạt động thương mại; khoa học công nghệ; chính trị và chính sách; bối cảnh quốc tế, khu vực.

1.4.2. Các yếu tố vi mô: Bao gồm, áp lực từ vận chuyển thay thế; áp lực từ người cung và áp lực từ phía khách hàng.

1.5. Kinh nghiệm của một số nước Châu Á, Châu Âu về phát triển bền vững cảng biển

Trên cơ sở tìm hiểu, nghiên cứu kinh nghiệm về phát triển bền vững cảng biển các nước trên thế giới và kinh nghiệm phát triển bền vững cảng biển của Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn, nghiên cứu sinh rút ra bài học kinh nghiệm về phát triển bền vững cảng biển có thể áp dụng cho cảng biển Hải Phòng như sau:

1.5.1. Đầu tư phát triển cảng biển trên cơ sở lợi thế về vị trí địa lý và kịp thời nắm bắt cơ hội phát triển

Thực tiễn hoạt động đầu tư phát triển cảng biển của Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn cho thấy đây thực sự là doanh nghiệp cảng biển tiêu biểu của Việt Nam về lợi dụng tối đa về điều kiện tự nhiên và vị trí địa lý để phát triển cảng biển. Trong khu vực và trên thế giới cũng có rất nhiều cảng đã phát huy tốt lợi thế này như các cảng của Singapore, Hồng Kông, Thượng Hải, Rotterdam, Hamburg... Tuy nhiên, thực tế cũng cho thấy sự thành công của một cảng biển còn rất nhiều nhân tố khác như nắm bắt kịp thời cơ hội và thời cơ cũng sẽ giúp cho các doanh nghiệp cảng biển nhanh chóng phát triển chiếm lĩnh thị trường.

1.5.2. Đầu tư phát triển cảng biển theo hướng mở rộng các chức năng hoạt động của cảng biển

Theo quan điểm truyền thống cảng biển chỉ là nơi xếp dỡ hàng hóa xuất nhập khẩu, là một mắt xích quan trọng trong dây truyền vận tải, với các chức năng cơ bản là vận tải, thương mại, công nghiệp, xây dựng thành phố, địa phương và du lịch. Ngày nay, với sự phát triển nhanh chóng và đột phá của ngành vận tải, chức năng cơ bản của cảng biển đã có sự thay đổi và được bổ sung thêm 2 chức năng mới, đó là chức năng trung chuyển và logistics. Trong các chức năng chính của cảng biển thì

chức năng logistics có vai trò vô cùng quan trọng, bởi thực tế cho thấy logistics đang đem lại nguồn lợi to lớn cho các quốc gia có biển và quan tâm đầu tư cho lĩnh vực này, trong khi tại Việt Nam nói chung và Hải Phòng nói riêng, lĩnh vực kinh doanh lợi nhuận cao và đầy tiềm năng này lại đang phần lớn do các tập đoàn nước ngoài nắm giữ, các doanh nghiệp Việt Nam chủ yếu tham gia vào các khâu nhỏ trong chuỗi cung ứng logistics và làm vệ tinh cho các doanh nghiệp nước ngoài. Ngoài các lợi ích trên, logistics còn có vai trò quan trọng để hỗ trợ và thúc đẩy cho hoạt động kinh doanh, khai thác cảng biển phát triển do vậy các doanh nghiệp cảng biển Hải Phòng phải hết sức quan tâm đến chức năng mới này.

1.5.3. Đầu tư tư có trọng tâm, trọng điểm và đầu tư đồng bộ

Trong hoạt động đầu tư kinh doanh, khai thác cảng biển thì đầu tư có trọng tâm, trọng điểm và đầu tư đồng bộ là lựa chọn của hầu hết các quốc gia có biển: Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn với hệ thống cảng biển trải dài từ Nam ra Bắc, tuy nhiên Tổng Công ty cũng chỉ tập trung đầu tư trọng tâm trọng điểm tại cảng Cát Lái, hiện đang chiếm tới trên 80% thị phần hàng hóa của khu vực phía Nam; tại Nhật Bản có đến trên 1.000 cảng các loại nhưng cũng chỉ có 30 cảng quốc tế và Chính phủ trực tiếp quản lý 11 cảng đặc biệt chiếm tới trên 35% sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của Nhật, tương tự Ý có đến trên 100 cảng thì cũng có đến 70% sản lượng tập trung vào 10 cảng lớn, Pháp có trên 300 cảng thì có đến gần 90% tập trung sản lượng vào 6 cảng lớn...Do vậy, về lâu dài Hải Phòng cũng chỉ nên tập trung đầu tư có trọng tâm trọng điểm vào 2 cảng chính đó là Lạch Huyện và cảng Kinh tế - Quốc phòng tại Nam Đồ Sơn.

Song song với đầu tư có trọng tâm, trọng điểm các cảng biển thành công như cảng Cát Lái của Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn và các cảng biển lớn tại khu vực Châu Âu, Châu Á đều là những cảng biển được đầu tư rất hiện đại và đồng bộ, từ hệ thống hạ tầng cầu bến, kho bãi đến phương tiện trang thiết bị xếp dỡ, nâng hạ đến trình độ công nghệ quản lý khai thác và hệ thống luồng, giao thông kết nối cảng biển. Kết quả là các cảng này đã tạo ra được chất lượng dịch vụ tốt nhất cho các khách hàng và có được lợi thế cạnh tranh cao trên thị trường cảng biển trong nước và khu vực.

1.5.4. Quan tâm đầu tư vùng hấp dẫn và trung tâm phân phối vận tải

Vùng hấp dẫn cảng là nơi để cảng thu hút hàng hóa qua cảng, còn trung tâm phân phối vận tải nằm trong vùng hấp dẫn của cảng chính, có nhiệm vụ thu gom, phân phối hàng hóa đi, đến cảng chính, liên kết, kết nối các khu vực hàng hóa xuất, nhập khẩu thông qua hệ thống giao thông vận tải nội địa với cảng.

Do vậy, vùng hấp dẫn cảng và trung tâm phân phối vận tải có vai trò hết sức quan trọng đối với hoạt động kinh doanh khai thác cảng vì vậy quá trình đầu tư khai thác cảng biển các doanh nghiệp cảng biển Hải Phòng không nên chỉ chú trọng đầu tư vào hệ thống cảng chính như hiện nay mà phải chú trọng đầu tư cả vào các cảng cạn ICD có nhiệm vụ thu gom hàng và phân phối hàng cho cảng.

1.5.5. Đầu tư vào loại hình mới, cảng biển di động

Do ưu thế vượt trội của vận tải đường biển nên nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường biển đã gia tăng nhanh chóng trong thời gian qua, gây áp lực lớn đối với

hầu hết các cảng biển trên thế giới. Vì vậy việc đầu tư phát triển cảng biển di động có thể di chuyển linh hoạt đến vị trí cần thiết và neo đậu tại các vùng nước sâu gần cảng chính để bốc xếp hàng hóa nên xuống tàu ngay ở trên biển mà không cần cập cảng là một giải pháp tốt, nhất là tại những nơi có địa hình bất lợi. Cảng biển di động sẽ kết nối các tàu chở hàng tại những cửa biển, cửa sông với những cảng có luồng tàu cạn mà tàu không thể ra vào được.

Điều kiện tự nhiên của Hải Phòng có rất nhiều cửa sông, cửa biển với luồng tàu cạn, dài đến 42 km. Mỗi năm Nhà nước phải bỏ ra hàng trăm tỷ đồng cho công tác nạo vét khơi thông luồng nên việc tham khảo đầu tư loại hình cảng biển di động cho cụm cảng biển Lạch Huyện và Nam Đồ Sơn là cần thiết.

1.6. Kết luận chương 1

Trong chương 1, đề tài luận án đã tập trung nghiên cứu cơ sở lý luận chung về cảng biển và phát triển bền vững cảng biển. Để đạt mục đích này, nghiên cứu sinh đã thực hiện một số nội dung sau

- Hệ thống hóa các khái niệm cơ bản về cảng biển, phân loại cảng biển, chức năng, nhiệm vụ của cảng biển và vai trò của cảng biển đối với nền kinh tế quốc dân;
- Đưa ra khái niệm về cảng biển theo quan điểm của tác giả;
- Đưa ra khái niệm về phát triển bền vững cảng biển theo quan điểm của nghiên cứu sinh;
- Đưa ra quan điểm, phân tích làm rõ sự cần thiết phải phát triển bền vững cảng biển trong giai đoạn hiện nay;
- Đưa ra các nhóm tiêu chí phát triển bền vững cảng biển về kinh tế, xã hội và môi trường theo quan điểm của nghiên cứu sinh; đánh giá làm rõ các nhân tố vĩ mô, vi mô ảnh hưởng đến sự phát triển bền vững cảng biển;
- Nêu ra một số kinh nghiệm về phát triển bền vững cảng biển của các nước trên thế giới và kinh nghiệm phát triển bền vững cảng biển của Công ty TNHH MTV Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn. Từ đó rút ra bài học kinh nghiệm về phát triển bền vững cảng biển có thể áp dụng cho cảng biển Hải Phòng.

CHƯƠNG 2

THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG CẢNG BIỂN HẢI PHÒNG

2.1. Đánh giá thực trạng phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng

2.1.1. Thực trạng phát triển bền vững về kinh tế

2.1.1.1. Về vị trí xây dựng cảng biển: Độ sâu trước bến hạn chế, hệ thống luồng ra vào cảng dài và lộng, thường xuyên bị sa bồi, một số cảng nằm sâu trong thành phố, không có khả năng bảo đảm cho việc phát triển lâu dài và bền vững.

2.1.1.2. Hạ tầng giao thông kết nối cảng biển: Hiện nay, hệ thống giao thông kết nối cảng đang là vấn đề bức xúc do cơ sở hạ tầng thiếu đồng bộ và tổ chức vận tải không hợp lý với hơn 70% lượng hàng qua cảng biển Hải Phòng thực hiện bằng đường bộ, đường sông chiếm 18% và đường sắt chỉ chiếm khoảng 3%.

2.1.1.3. Các chỉ tiêu về sản lượng: Hiện nay, hàng hóa qua các cảng khu vực phía Bắc chủ yếu tập trung ở cảng biển Hải Phòng và cảng biển Quảng Ninh. Hàng qua cảng biển Thái Bình và Nam Định là không đáng kể, cụ thể hết năm 2015: Hàng hóa thông qua cảng biển Quảng Ninh đạt 54,54 triệu tấn (chiếm 40,5%), chủ yếu là than và xi măng, chiếm 89,3%; xăng dầu 8,2%; hàng container chiếm tỷ lệ rất nhỏ (0,5%); hàng quá cảnh chiếm 2,0%. Hàng hóa thông qua cảng biển Hải Phòng đạt 79,56 triệu tấn (chiếm 59,1%), chủ yếu hàng tổng hợp - container chiếm 88,2%, riêng hàng container đạt 55% tổng lượng hàng qua cảng, xăng dầu 5%; hàng quá cảnh chiếm 6,8%. Hàng qua cảng biển Nam Định, Thái Bình là rất ít không đáng kể, khoảng 0,4%. Về tốc độ tăng trưởng bình quân hàng hóa qua cảng cảng biển phía Bắc giai đoạn từ năm 2010 đến 2015 đạt 10,4%, cụ thể cho từng cảng như sau: Cảng biển Hải Phòng là 15,2%; cảng biển Quảng Ninh là 5,0%; cảng biển Thái Bình là 42,2%; cảng biển Nam Định là 35,1%.

2.1.1.4. Các chỉ tiêu về hiệu suất khai thác: Về cơ bản các cảng trong những năm qua đều hoạt động đạt và vượt công suất thiết kế; một số cảng có cơ sở hạ tầng tốt, phương tiện trang thiết bị nâng hạ hiện đại; năng suất và chất lượng dịch vụ đáp ứng được yêu cầu khách hàng luôn đạt hiệu suất khai thác cao như cảng cổ phần Đình Vũ, cảng Nam Hải cũ và Đoạn Xá..., tuy nhiên bắt đầu từ khi cảng Tân Vũ, cảng Nam Hải Đình Vũ và cảng container xanh - Vip Greenport hoàn thiện đầy đủ cơ sở hạ tầng và đi vào khai thác hoạt động thì sự cạnh tranh giữa các cảng biển Hải Phòng đã trở lên khốc liệt hơn; các cảng phía thượng lưu nhiều năm trước khai thác luôn trong tình trạng quá tải nay luôn trong tình trạng khai thác dưới công suất, nhất là vào thời điểm cuối năm 2015, đầu năm 2015: Cảng Chùa Vẽ, Đoạn Xá, Hải An, Transvina...

2.1.1.5. Chỉ tiêu đánh giá về hiệu quả tài chính: Hầu hết các doanh nghiệp cảng biển Hải Phòng trong nhiều năm gần đây đều có kết quả kinh doanh rất tốt, kể cả đối với các doanh nghiệp nhỏ mới tham gia vào thị trường như Công ty Cổ phần Tân cảng 128, Công ty Cổ phần Tân cảng 189 đều có lãi ngay từ những năm đầu mới đi vào khai thác hoạt động và tiếp tục có triển vọng tốt trong thời gian tới, với doanh thu và hiệu quả năm sau cao hơn năm trước. Một số doanh nghiệp có các chỉ tiêu tài chính nổi bật như Công ty Cổ phần Đầu tư và phát triển cảng Đình Vũ tỷ lệ lợi nhuận sau thuế trên vốn chủ sở hữu ROE đạt tới 29,9%; tỷ lệ lợi nhuận sau thuế trên tổng tài sản

ROA đạt 25,2%; mức tăng trưởng doanh thu so với năm 2014 là 20,3% và mức tăng trưởng lợi nhuận so với năm 2014 là 23,2%.

2.1.2. Thực trạng phát triển bền vững về xã hội

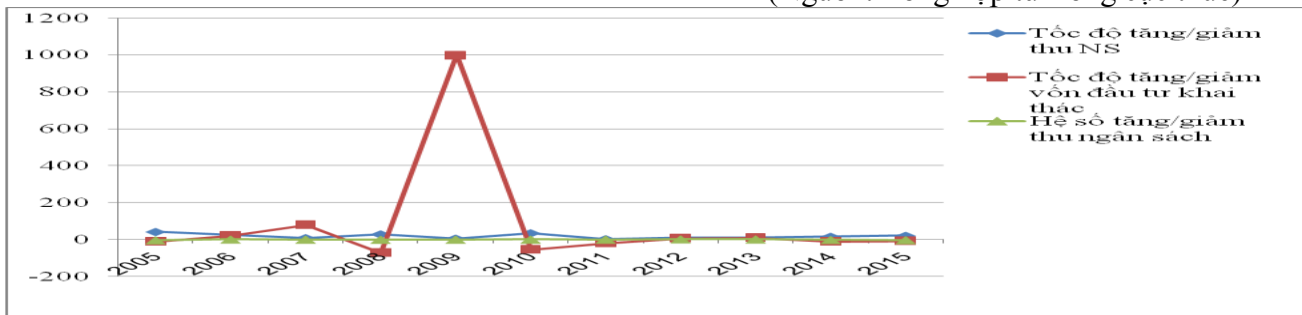
2.1.2.1. Mức độ đóng góp cho ngân sách nhà nước, địa phương

Cảng biển khi tiến hành khai thác sẽ tăng thêm các nguồn thu cho ngân sách nhà nước, địa phương thông qua các loại thuế, phí; trong đó lợi ích kinh tế mà cảng có thể mang lại cho thành phố chính là thuế thu nhập doanh nghiệp; thực tế cho thấy mức độ đóng góp của cảng biển Hải Phòng trong những năm qua đối với thành phố không ổn định và chưa tương xứng với tiềm năng, thể hiện trên bảng tổng hợp sau:

Bảng 2.1. Vốn đầu tư khai thác cảng tác động đến ngân sách

TT	Chỉ tiêu	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
01	Tốc độ tăng/giảm thu ngân sách (ΔNS - %)	42,0	25,0	8,7	29,0	6,1	35,0	2,9	10,7	12,5	16,2	21,1
02	Tốc độ tăng/giảm vốn đầu tư khai thác (ΔV - %)	-11,1	22	80	-72,1	1000	-54,5	-20	7	9,3	-10,5	-8,1
03	Hệ số tăng/ giảm thu ngân sách ($H_{ns} = \Delta NS / \Delta V$)	-3,78	1,13	0,11	-0,40	0,01	0,64	0,15	1,52	1,34	-1,54	-2,60

(Nguồn: Tổng hợp từ Tổng cục thuế)



Hình 2.1. Biểu đồ vốn đầu tư khai thác cảng tác động đến ngân sách

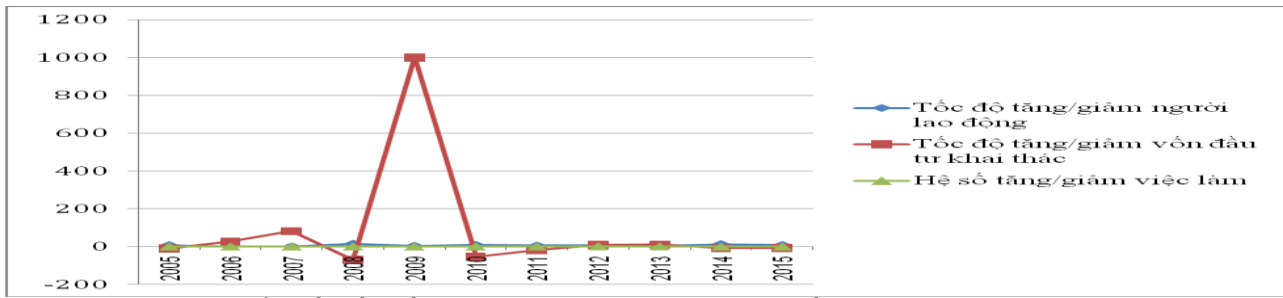
2.1.2.2. Tạo việc làm và bảo đảm an sinh xã hội

Hoạt động đầu tư khai thác cảng biển Hải Phòng đã góp phần tạo ra nhiều việc làm mới, trên cơ sở đó đã góp phần quan trọng trong công tác ổn định an sinh xã hội, cải thiện đời sống nhân dân trên địa bàn. Số việc làm mới được tạo ra luôn có sự tăng trưởng trưởng qua các năm, điều này chính tỏ hiệu quả đầu tư của cảng biển Hải Phòng. Tuy nhiên mức độ tăng trưởng qua các năm lại không ổn định và bền vững, thể hiện trên bảng sau:

Bảng 2.2. Vốn đầu tư khai thác cảng ảnh hưởng đến việc làm

TT	Chỉ tiêu	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
01	Tốc độ tăng/giảm người lao động (ΔLD - %)	6,88	0,54	0,21	13,82	3,57	8,05	4,72	6,51	3,34	12,01	7,78
02	Tốc độ tăng/giảm vốn đầu tư khai thác (ΔV - %)	-11,1	25	80	-72,1	1000	-54,5	-20	7	9,3	-10,5	-8,1
03	Hệ số tăng/ giảm việc làm ($H_{ns} = \Delta LD / \Delta V$)	-0,61	0,02	0,002	-0,19	0,003	-0,15	-0,24	0,93	0,36	-1,14	-96

(Nguồn: Bảo hiểm xã hội Việt Nam)



Hình 2.2. Biểu đồ vốn đầu tư khai thác cảng tác động đến việc làm

2.1.2.3. Mức đầu tư cho khoa học công nghệ

Theo các quy định hiện hành, hiện nay chưa quy định bắt buộc cho tất cả các doanh nghiệp nhà nước và tư nhân phải trích lập quỹ cho phát triển khoa học công nghệ mà quy định mới chỉ dừng lại ở việc khuyến khích, chung chung như là các doanh nghiệp nhà nước phải trích từ 3-10% thu nhập trước thuế lập quỹ phát triển khoa học công nghệ, doanh nghiệp ngoài nhà nước được quyền trích một tỷ lệ không quá 10%. Trong khi hiện nay hệ thống cảng biển Việt Nam và Hải Phòng từ Bắc tới Nam phần lớn là loại hình doanh nghiệp ngoài nhà nước, nên hiện tại hầu hết các doanh nghiệp đều không trích lập quỹ này, mặt khác việc quản lý sử dụng quỹ hiện nay cũng đang có những vướng mắc nhất định. Do đó các chi phí cho đầu tư nghiên cứu khoa học công nghệ gần như không có, mà chủ yếu là các khoản chi phí mua sắm hệ thống phần mềm công nghệ thông tin phục vụ cho quản lý và điều hành sản xuất. Đây chính là điểm hết sức hạn chế hiện nay của cảng biển Hải Phòng vì đầu tư cho khoa học công nghệ chính là đầu tư cho phát triển bền vững.

2.1.2.4. Thúc đẩy sản xuất và chuyển dịch cơ cấu kinh tế địa phương, khu vực

Cảng biển là nền tảng cho vận tải biển phát triển, trong khi vận tải biển lại là tiền đề để thúc đẩy sản xuất bởi vận tải biển có ưu thế hơn so với các loại hình vận tải khác (đường bộ, đường sắt) không chỉ với cước phí thấp mà còn có những chi phí khác thấp hơn như chi phí giải phòng mặt bằng khi xây dựng cảng biển và khí thải nhà kính khi vận hành các tàu biển. Ta có thể so sánh ưu điểm của vận tải biển bằng 3 phương thức vận tải đường biển, đường bộ và đường sắt với việc vận chuyển 01 container 20 feet, trọng tải 23MT từ Thành phố Hồ Chí Minh tới Hà Nội trên cơ sở vận tải từ cửa tới cửa thể hiện trong bảng sau:

Bảng 2.3. So sánh chi phí vận tải nội địa giữa các phương thức vận tải

Dịch vụ vận tải	Tuyến vận tải	Phương thức vận tải	Chi phí (USD)	Thời gian (ngày)
Vận tải đường biển kết hợp với đường bộ (Hà Nội/TP. HCM)	Cửa Hà Nội - Bãi container Hải Phòng	Đ. bộ	120	
	Bãi container HP - Bãi container TP. HCM	Đ. biển	200	
	Bãi container TP. HCM - Cửa TP. HCM	Đ. bộ	120	
	Tổng		440	06
Vận tải bằng đường bộ	Cửa Hà Nội - cửa TP. HCM	Đ. bộ	600	04
Vận tải đường bộ kết hợp với đường sắt	Cửa Hà Nội - ga Yên Viên hoặc Giáp Bát	Đ. bộ	100	
	Ga Yên Viên hoặc Giáp Bát - ga Sài Gòn	Đ. sắt	300	
	Ga Sài Gòn - cửa TP. HCM	Đ. bộ	120	
	Tổng		520	07

(Nguồn: Đoàn nghiên cứu VITRANSS 2 - Bộ GTVT/2010)

2.1.3. Thực trạng phát triển bền vững về mặt môi trường

2.1.3.1. Mức đầu tư cho công tác bảo đảm môi trường

Hiện nay, chi phí cho công tác đảm bảo môi trường thường xuyên hàng năm của cảng biển Hải Phòng bao gồm, chi phí thu gom xử lý rác thải, chi phí nước thải, chi phí xử lý chất thải rắn, chi phí dịch vụ ứng phó sự cố tràn dầu, chi phí đánh giá tác động môi trường định kỳ sáu tháng một lần, chi phí lập hồ sơ môi trường phục vụ công tác nạo vét và một số chi phí khác. Trên cơ sở báo cáo tài chính, số liệu thống kê của các cảng và tính toán của tác giả, ta có bảng tổng hợp so sánh chi phí cho công tác đảm bảo môi trường so với doanh thu như sau:

Bảng 2.4. Bảng tổng hợp chi phí hàng năm cho môi trường của cảng biển Hải Phòng so với doanh thu

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Thực hiện qua các năm					
			2010	2011	2012	2013	2014	2015
Cảng biển Hải Phòng	Tổng chi phí cho môi trường (1)	Tỷ đồng	1,25	1,21	1,94	1,67	1,79	2,28
	Tổng doanh thu (2)	Tỷ đồng	2.501	3.032	3.245	3.357	3.592	3.805
Tỷ lệ so sánh (1/2)		%	0,05	0,04	0,06	0,05	0,05	0,06

(Nguồn: Tổng hợp các cảng và tính toán của tác giả 09/2016)

Nhận xét đánh giá: Qua bảng thông kê cho thấy, tỷ lệ chi phí cho công tác đảm bảo môi trường của cảng biển Hải Phòng hiện nay, giao động khoảng từ 0,04% đến 0,06% so với doanh thu, nếu so với các nước trong khu vực như Singapore chi phí đầu tư cho đảm bảo môi trường là khoảng 0,8-1% doanh thu thì mức chi phí đảm bảo công tác đảm bảo môi trường của cảng biển Hải Phòng hiện nay còn khá khiêm tốn.

2.1.3.2. Tỷ lệ đất cây xanh trong toàn bộ diện tích cảng biển

Qua khảo sát thực tế, hiện nay hầu hết các cảng biển trong hệ thống cảng biển Hải Phòng do điều kiện bến bãi hạn hẹp nên đều không có phần diện tích đất cho cây xanh, ngay cả đối với một số cảng mới xây dựng theo hướng cảng biển xanh nhưng cũng không đáp ứng được theo quy hoạch chung của khu công nghiệp, khu kinh tế là tỷ lệ đất dành cho cây xanh tối thiểu là 10%.

2.1.3.3. Việc thực hiện các hồ sơ pháp lý về quản lý môi trường

Về cơ bản các cảng đều tuân thủ các quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường, đều đã có báo cáo đánh giá tác động môi trường hay đề án bảo vệ môi trường được cơ quan chức năng phê duyệt theo đúng quy định và lập hồ sơ đăng ký chủ nguồn thải chất thải nguy hại nộp về Sở Tài nguyên và Môi trường Hải Phòng và đã được Sở Tài nguyên Môi trường Hải Phòng cấp Sổ đăng ký chủ nguồn thải chất thải nguy hại cho các đơn vị. Tuy nhiên một số cảng triển khai công tác quản lý bảo vệ môi trường hiệu quả chưa cao, còn mang tính hình thức, đối phó với quy định và thiếu tính tự giác trong thực hiện các quy định về quản lý và bảo vệ môi trường.

2.2. Kết quả đạt được và những tồn tại hạn chế trong phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng

2.2.1. Kết quả đạt được

2.2.1.1. Về mặt kinh tế:

- Các cảng biển Hải Phòng đã được hình thành, xây dựng và phát triển theo đúng quy hoạch đã được duyệt; hệ thống kết cấu hạ tầng cảng biển và hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông kết nối cảng biển ngày càng được đầu tư đồng bộ, hiện đại, góp phần quan trọng vào việc thúc đẩy sự phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đô thị của thành phố phát triển.

- Đóng góp lớn vào cải thiện môi trường đầu tư của thành phố, nâng cao chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh (PCI) để phát triển kinh tế xã hội, đồng thời xây dựng và tạo lập được niềm tin cho các nhà đầu tư trong và ngoài nước.

- Tạo động lực đột phát trong thu hút đầu tư, đặc biệt là thu hút nguồn vốn đầu tư FDI, với con số hơn 450 dự án còn hiệu lực, giá trị đạt gần 11 tỷ USD vào Hải Phòng trong những năm qua thực sự là những con số khá ấn tượng. Theo đánh giá năm 2015 doanh số khối doanh nghiệp FDI tăng 60%, kim ngạch xuất khẩu tăng 38%, nộp ngân sách đạt 3.205 tỷ đồng, tăng 46% so với năm 2014; giải quyết việc làm cho 53.000 lao động trong nước và hơn 700 lao động nước ngoài. Trong 6 tháng đầu năm 2016, Hải Phòng vươn lên là địa phương thu hút nhiều vốn đầu tư nước ngoài nhất trong cả nước với 22 dự án cấp mới và 17 dự án điều chỉnh vốn, tổng số vốn đăng ký mới và tăng thêm là 1,742 tỷ USD; chiếm 15,4% tổng số vốn đầu tư của cả nước.

- Góp phần quan trọng trong hoạt động thúc đẩy sự lưu thông hàng hóa, sự phát triển của khoa học công nghệ, ứng dụng trong quản lý, khai thác cảng biển nhằm nâng cao hơn nữa chất lượng dịch vụ và sức cạnh tranh của cảng biển Hải Phòng; thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu và đẩy nhanh quá trình hội nhập kinh tế quốc tế, nâng cao năng lực cạnh tranh của Việt Nam trong hội nhập kinh tế khu vực và thế giới.

- Tạo nguồn thu lớn đóng góp cho ngân sách nhà nước, ngân sách địa phương thông qua các loại thuế, phí dịch vụ: Thuế xuất nhập khẩu, thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế VAT..., phí cảng vụ, phí hoa tiêu....

- Góp phần tổng hợp, phân tích, đánh giá được những bất cập về cơ chế chính sách đối với sự phát triển cảng biển, nhất là hệ thống pháp luật về quản lý, khai thác cảng biển, tạo tiền đề cho những đề xuất, sửa đổi, bổ sung và hoàn thiện thể chế hệ thống pháp luật đối với cảng biển nhằm khắc phục triệt để những tồn tại hạn chế đối với sự phát triển và phát triển bền vững của cảng biển Việt Nam, góp phần thực hiện thắng lợi mục tiêu của Đảng, Nhà nước, Chính phủ đã đề ra về chiến lược phát triển kinh tế biển đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

2.2.1.2. Về mặt xã hội:

- Góp phần đẩy nhanh quá trình chuyển dịch cơ cấu kinh tế của Thành phố Hải Phòng theo hướng công nghiệp và dịch vụ; nhất là việc đẩy nhanh quá trình đô thị hóa, thúc đẩy hiện đại hóa nông nghiệp, nông thôn.

- Hỗ trợ và thúc đẩy sản xuất phát triển, đặc biệt là việc thúc đẩy việc hình thành các khu công nghiệp, khu kinh tế và các nhóm ngành hỗ trợ cho dịch vụ cảng biển phát triển. Tạo công ăn việc làm và thu nhập cho người lao động của địa phương, vùng và nguồn lực lao động thu hút ngoài địa phương.

- Huy động được nguồn lực tổng hợp tham gia xây dựng kết cấu hạ tầng đô thị và hạ tầng dân sinh bằng các nguồn đóng góp, hỗ trợ, ủng hộ của các doanh nghiệp, người lao động hoạt động sản xuất kinh doanh và công tác trên địa bàn.

2.2.1.3. Về mặt môi trường:

- Nhận thức về công tác bảo vệ môi trường của các doanh nghiệp cảng biển Hải Phòng đã từng bước được nâng lên và ngày càng được quan tâm hơn, thông qua việc phân lớn các doanh nghiệp trên địa bàn đều thực hiện và cơ bản chấp hành nghiêm các nội quy, quy định về công tác bảo vệ môi trường hiện hành ngay từ khi xem xét lựa chọn dự án đến khi thi công dự án đầu tư và quá trình vận hành khai thác dự án cảng biển.

- Một số cảng biển đã tích cực chủ động tuyên truyền quán triệt thường xuyên, định kỳ cho người lao động về nâng cao ý thức, tham gia tích cực vào thực hiện tốt pháp luật bảo vệ môi trường; chủ động đầu tư các phương tiện, trang bị xếp dỡ, vận chuyển tiên tiến, hiện

đại và thân thiện với môi trường đã thực sự là hạt nhân tạo ra sự lan tỏa sâu rộng về sản xuất sạch, kinh doanh sạch và kinh doanh xanh thân thiện với môi trường, tiêu biểu cho sự đi đầu này là cảng xanh Vip Greenport tại khu kinh tế Đình Vũ của Công ty cổ phần container Việt Nam-Viconship và các đối tác nhằm phát triển lĩnh vực dịch vụ cảng theo định hướng xây dựng mô hình cảnh xanh của Thành phố Hải Phòng.

2.2.2. Những tồn tại hạn chế

2.2.2.1. Về mặt kinh tế:

- Chất lượng quy hoạch một vài cảng biển còn hạn chế, thể hiện ở chỗ: Quy mô nhỏ, số lượng nhiều, hậu phương hẹp, chưa tính kỹ đến yếu tố hạ tầng kỹ thuật, khả năng kết nối giao thông, khả năng liên kết vùng, do đó chưa khai thác được triệt để tiềm năng, lợi thế của Hải Phòng về phát triển dịch vụ cảng biển.

- Quá trình nghiên cứu, đầu tư trang thiết bị, phương tiện nâng hạ, xếp dỡ, rồi công tác quản lý, khai thác còn nhiều bất cập, hạn chế dẫn đến thường xuyên xảy ra sự cố trong hoạt động khai thác như đứt cáp, rơi container khi đang tác nghiệp, chìm đắm sà lan, gãy cầu, rồi lật xe chở hàng nguy hiểm khi đang vận chuyển....đã làm ảnh hưởng lớn đến năng suất, chất lượng dịch vụ và hiệu quả kinh doanh khai thác của cảng biển Hải Phòng.

- Hiệu quả kinh tế xã hội tạo ra của cảng biển Hải Phòng còn chưa tương xứng với mức độ sử dụng nguồn lực và khai thác nguồn lực; chưa tương xứng với tiềm năng, lợi thế; nhất là các cảng khai thác hàng rời, các cảng chuyên dùng.

2.2.2.2. Về mặt xã hội:

- Chất lượng nguồn nhân lực trong lĩnh vực hàng hải nói chung và cảng biển nói riêng còn hạn chế; nhất là chất lượng nguồn nhân lực của địa phương về chuyên môn, về tin học và ngoại ngữ do đó rất khó khăn cho các cảng biển, các doanh nghiệp trong lĩnh vực hàng hải tuyển dụng, thu hút nguồn nhân lực của địa phương và giải quyết công ăn việc làm cho địa phương.

- Một số doanh nghiệp kinh doanh khai thác cảng biển chưa thực hiện tốt trách nhiệm xã hội trong quá trình kinh doanh, khai thác nên đã để phát sinh tranh chấp về quyền và nghĩa vụ giữa người sử dụng lao động và người lao động; thậm trí có doanh nghiệp còn thiếu trách nhiệm trong việc thực hiện các chế độ chính sách đối với người lao động như còn trốn bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế, không thực hiện thanh toán chế độ làm ca ba, làm thêm giờ và các chế độ phúc lợi xã hội khác.

- Trách nhiệm của một số cảng trong tham gia xây dựng cộng đồng, xã hội còn hạn chế, chưa mang tính chủ động, tích cực, nhất là việc tài trợ, ủng hộ các quỹ xóa đói giảm nghèo, quỹ xây dựng nông thôn mới...

2.2.2.3. Về mặt môi trường:

- Hầu hết các cảng trên địa bàn Hải Phòng đều cơ bản chấp hành và thực hiện nghiêm các quy định hiện hành về công tác bảo vệ môi trường nhưng chất lượng và hiệu quả còn rất khiêm tốn và chưa đi vào thực chất, thiếu các phương tiện trang bị phòng ngừa và xử lý ô nhiễm, nhất là thiết bị quan trắc môi trường tự động, hệ thống thu gom xử lý chất thải, rác thải...

- Đặc biệt vẫn còn một số ít cảng biển chấp hành các quy định về môi trường chưa nghiêm túc; đôi phó, né tránh sự kiểm tra, giám sát của các cơ quan chức năng tiến hành kiểm tra, giám sát các hoạt động ô nhiễm môi trường.

- Hệ thống pháp luật về bảo vệ môi trường còn hạn chế, đặc biệt là hình thức xử phạt vi phạm hành chính còn nhẹ, chưa đủ sức răn đe nên hiện tượng vi phạm pháp luật về công tác bảo vệ môi trường vẫn thường xuyên xảy ra do quan niệm thờ ơ bị xử phạt còn kinh tế hơn việc đầu tư chi phí duy trì việc chấp hành pháp luật về môi trường.

2.3. Kết luận chương 2

Trong Chương 2 của luận án, nghiên cứu sinh tập trung phân tích, đánh giá làm rõ về thực trạng phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng. Trên cơ sở đó, xác định rõ những điểm mạnh cần phát huy, điểm tồn tại cần khắc phục; đồng thời nêu ra những cơ hội và thách thức cho cảng biển Hải Phòng để từ đó có giải pháp phát triển bền vững cho cảng biển Hải Phòng trong thời gian tới. Những nội dung nghiên cứu sinh thực hiện gồm:

- Khái quát về tình hình kinh tế xã hội Thành phố Hải Phòng ảnh hưởng đến hoạt động phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng; quá trình hình thành và phát triển của cảng biển Hải Phòng;

- Phân tích đánh giá làm rõ thực trạng phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng về mặt kinh tế trên các tiêu chí: Vị trí xây dựng cảng biển, hạ tầng giao thông kết nối cảng biển, các chỉ tiêu về sản lượng, các chỉ tiêu về hiệu suất khai thác cảng, các chỉ tiêu đánh giá về hiệu quả tài chính;

- Phân tích đánh giá làm rõ thực trạng phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng về mặt xã hội trên các tiêu chí, bao gồm: Mức đóng góp cho ngân sách nhà nước, địa phương; tiêu chí về tạo việc làm và đảm bảo an sinh xã hội; mức đầu tư cho khoa học công nghệ; tiêu chí về thúc đẩy sản xuất, giao thương hàng hóa và chuyển dịch cơ cấu kinh tế địa phương, khu vực;

- Phân tích đánh giá làm rõ thực trạng phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng về mặt môi trường trên các tiêu chí, bao gồm: Tiêu chí về mức đầu tư cho công tác bảo đảm môi trường; tỷ lệ đất cây xanh trong toàn bộ diện tích cảng biển; việc thực hiện các hồ sơ pháp lý về quản lý môi trường; về thực hiện các biện pháp bảo vệ môi trường; về công tác tuyên truyền, nâng cao nhận thức về môi trường;

- Phân tích đánh giá làm rõ những mặt đạt được và những mặt còn tồn tại hạn chế trong phát triển bền vững của cảng biển Hải Phòng;

CHƯƠNG 3

PHƯƠNG HƯỚNG, GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG CẢNG BIỂN HẢI PHÒNG

3.1. Giải pháp phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng

3.1.1. Nhóm giải pháp về kinh tế

3.1.1.1. Xây dựng đồng bộ hệ thống cảng biển và kết nối giao thông sau cảng

1) Công tác đánh giá, rà soát quy hoạch

Phải xem xét, đánh giá tầm nhìn dài hạn cho phát triển cảng biển từ trên 50 năm đến 100 năm; hàng năm, cơ quan thực hiện quy hoạch khảo sát, kiểm tra, đánh giá công tác thực hiện quy hoạch, kịp thời điều chỉnh, bổ sung quy hoạch; tránh không để phá vỡ quy hoạch; cơ quan quy hoạch cảng biển phải có thống nhất với chính quyền thành phố về quỹ đất sử dụng cho bãi sau cảng, đặc biệt là giao thông đường bộ, đường sắt, đường kết nối liên thông với các tỉnh khác, quỹ đất làm ga tránh, quỹ đất làm cảng cạn (nếu có đường sắt)....có tính đến quy hoạch hệ thống giao thông mới vận chuyển hàng hóa sau cảng đến các tỉnh phía Bắc phù hợp cả về lưu lượng, trọng tải của xe và lượng hàng thông qua.

2) Phát triển hệ thống cảng cạn

Xây dựng hoàn thiện hệ thống cảng cạn tại các đầu mối giao thông, tại các địa phương nằm trong vùng ảnh hưởng của khu vực cảng biển Hải Phòng để tiếp nhận hàng đến cảng và trả hàng đi các địa phương nhằm tạo ra mối quan hệ chặt chẽ giữa các nguồn hàng với cảng. Việc xây dựng các cảng nội địa còn góp phần phát triển mạnh phương thức vận tải container, đảm bảo an toàn cho hàng hóa với thời gian xếp dỡ ngắn nhất, đồng thời cũng tạo điều kiện cho các cảng biển triển khai các hoạt động dịch vụ khác ngoài xếp dỡ.

3) Quy hoạch phát triển hệ thống đường sắt

Cụm cảng biển Hải Phòng hiện tại và trong tương lai là cụm cảng biển lớn nhất miền Bắc, nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt là rất lớn. Việc phát triển hệ thống đường sắt phải phù hợp với quy hoạch xây dựng hệ thống đường bộ và cảng biển Hải Phòng, bao gồm cả cảng quốc tế tại Lạch Huyện. Phải kết hợp chặt chẽ giữa kinh tế xây dựng với kinh tế khai thác vận tải sao cho vận tải đường sắt có hiệu quả và kinh tế, tiết kiệm trong vận chuyển, tăng thị phần thu hút cho vận tải đường sắt. Cụ thể; quy hoạch hệ thống đường sắt vào các cảng khu Đình Vũ, Lạch Huyện với khẩu độ phù hợp với việc chở hàng container; xây dựng, nâng cấp điện khí hóa tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng; cải tạo nâng cấp hệ thống đường sắt hiện có tại cảng Hoàng Diệu và cảng Chùa Vẽ để phù hợp với các loại hàng container.

4) Xây mới và nâng cấp các tuyến đường bộ hiện hữu

Hàng hóa thông qua khu vực cảng biển Hải Phòng được vận chuyển bằng đường bộ chiếm tỷ trọng lớn đến 80%. Vì vậy cơ sở hạ tầng giao thông kết nối đường bộ sau cảng phải được quan tâm một cách thích đáng phù hợp với quy hoạch phát triển cảng trong khu vực. Cụ thể là: Căn cứ vào dự báo hàng thông qua cảng biển Hải Phòng từ 2020-2030 là 97,8 đến 205 triệu tấn/năm, để có quy hoạch hệ thống giao thông mới vận chuyển hàng hóa sau cảng đến các tỉnh miền Bắc phù hợp cả về lưu lượng, trọng tải của xe và lượng hàng thông qua cần xem xét tính toán: Xây dựng mới và mở rộng các quốc lộ và cao tốc nối giữa Hải Phòng với các trung tâm kinh tế trọng điểm Bắc Bộ; xây dựng hoàn thiện các tuyến vành đai ven biển; xây dựng mới và mở rộng, nâng cấp các tuyến đường liên tỉnh, liên huyện và đô thị; song song với quy hoạch phát triển các tuyến đường mới trước mắt cần phải nâng cấp mở rộng các tuyến giao thông cũ xuống cấp nghiêm trọng, đặc biệt đoạn từ ngã 3 Chùa Vẽ đến khu vực Đình Vũ. Cần quy hoạch tổng thể các bãi container khu vực

Đình Vũ, có biện pháp giảm bớt các nút giao thông vận tải xe container từ bãi nhỏ lẻ để tránh gây tắc nghẽn giao thông khu vực Đình Vũ.

Tăng cường kiểm tra, kiểm soát trọng tải của xe chở hàng qua cảng để phù hợp cấp đường, khắc phục tình trạng xe quá tải trọng vượt cấp đường gây phá huỷ hệ thống đường bộ. Phát triển các xe vận tải chuyên dùng, dần thay thế và loại bỏ các xe vận tải cũ nát, không đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật.

5) Phát triển hệ thống đường thủy nội địa

Các tuyến đường thủy nội địa khu vực Hải Phòng đi các địa phương chủ yếu là các mặt hàng bách hóa, hàng nhập khẩu qua cảng Hải Phòng, hàng hóa xuất khẩu của các tỉnh đồng bằng sông Hồng, các tỉnh Đông Bắc và Tây Bắc Bộ đến cảng Hải Phòng như lương thực, thực phẩm, vật liệu xây dựng, than, khoáng sản. Vì vậy cần phát triển dịch vụ vận tải liên hoàn, vận tải biển - thủy nội địa phù hợp với các tuyến, luồng đã quy hoạch. Ngoài việc tăng số lượng và sức chở cho phương tiện thủy nội địa, điều rất quan trọng là phải cải thiện hệ thống giao thông đường thủy như: Bố trí báo hiệu đường thủy phù hợp để các phương tiện thủy hành trình an toàn cả ngày và đêm; nạo vét hạ độ sâu một số đoạn, tuyến đường thủy nội địa trong khu vực Thành phố Hải Phòng và các tỉnh lân cận, trước mắt cần có kế hoạch nạo vét hạ độ sâu kênh Cái Tráp, đoạn luồng vào ngã 3 xi măng...

6) Đẩy nhanh tiến độ xây dựng cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng

Có thể nói việc xây dựng cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng là ưu tiên hàng đầu trong chiến lược phát triển hệ thống cảng biển của Hải Phòng. Sở dĩ như vậy vì mặc dù trên thực tế Hải Phòng hiện có đến 11 bến cảng container nhưng vẫn chưa có cảng nào cho tàu có trọng tải trên 50.000 tấn vào cập cảng làm hàng. Hiện nay, các tàu có trọng tải lớn nếu muốn vận chuyển hàng hóa xuất khẩu của khu vực phía Bắc đều phải neo đậu ở các cảng Hồng Kông, Singapore để chờ các tàu nhỏ chở hàng từ cảng của Hải Phòng, Quảng Ninh ra làm cho chi phí vận chuyển tăng cao, do đó làm giảm sức cạnh tranh của hàng xuất khẩu Việt Nam trên thị trường khu vực và quốc tế.

3.1.1.2. Về công nghệ khai thác cảng biển

Các cảng cần xây dựng một cách đồng bộ và lựa chọn các công nghệ xếp dỡ tiên tiến phù hợp với từng loại bến cảng. Việc đầu tư thiết bị, công nghệ phải được tính toán kỹ lưỡng ngay từ khâu quy hoạch, lập dự án. Đồng thời phải được trang bị đồng bộ theo từng giai đoạn thực hiện dự án; công nghệ xếp dỡ được lựa chọn phải đảm bảo kết nối hợp lý giữa các phương thức vận tải (đường biển với đường sắt, đường bộ, đường sông, đường hàng không...); ứng dụng các công nghệ tiên tiến, nâng cao năng suất, tạo điều kiện hạ giá thành sản phẩm; đổi mới, áp dụng công nghệ tiên tiến nhưng phải rút ngắn thời gian để đảm bảo được tốc độ tăng trưởng chung và đáp ứng được lượng hàng hóa thông qua cảng tăng nhanh trong những năm tới.

3.1.1.3. Cải cách thủ tục hành chính cảng biển

Việc thí điểm cải cách thủ tục hành chính tại một số cảng biển trọng điểm của Việt Nam như các cảng ở Thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa-Vũng Tàu, Đà Nẵng... và đang tiếp tục được thực hiện tại tất cả các cảng biển còn lại của cả nước, đã tạo nên những tiến bộ cơ bản trong thủ tục hành chính, nhưng về bản chất mới chỉ là những cải cách mang tính “cơ học”, đó là tập trung các bộ phận làm thủ tục mà chưa có sự cải cách nào về nội dung thủ tục.

3.1.1.4. Phối hợp tốt giữa các cơ quan quản lý nhà nước

Để giải quyết công việc hiệu quả tại cảng biển Hải Phòng cần xác định rõ chức trách nhiệm vụ của mỗi cơ quan và sự phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng, cụ thể như sau:

1) Cảng vụ hàng hải Hải Phòng

Là cơ quan chủ trì trong hoạt động quản lý cảng biển phải thường xuyên triển khai chủ trì họp các cơ quan liên ngành trong hoạt động quản lý nhà nước, kịp thời tháo gỡ các khó khăn vướng mắc cho các doanh nghiệp kinh doanh khai thác cảng biển, cũng như định hướng, hướng dẫn các nội dung mới, quy định mới trong quản lý nhà nước về cảng biển; xem xét tổng hợp kiến nghị đề xuất bổ sung, chỉnh sửa các nội quy, quy định về hoạt động cảng biển cho phù hợp với thực tiễn phát triển.

Hiện đại hóa công nghệ thông tin điện tử, khai báo trên mạng, kết nối mạng giữa các cơ quan quản lý nhà nước tại cảng với các doanh nghiệp hoạt động kinh doanh hàng hải; tăng cường công tác đào tạo và nâng cao nghiệp vụ chuyên môn của cán bộ công chức trong đơn vị, đặc biệt là ngoại ngữ và tin học để đáp ứng được yêu cầu trong tình hình mới.

2) Hải quan cửa khẩu tại cảng biển

Quy trình thủ tục hải quan cần được thực hiện đơn giản, thống nhất theo chuẩn mực và thông lệ quốc tế tiên tiến. Thực hiện thủ tục hải quan tự động đối với hàng hóa nhập khẩu, phương tiện, hành khách nhập cảnh qua cảng trên cơ sở áp dụng công nghệ thông tin, viễn thông và các trang thiết bị kỹ thuật khác.

Thiết lập kết nối trao đổi dữ liệu điện tử với các hãng vận tải, doanh nghiệp, đại lý, và các cơ quan quản lý nhà nước khác để tiếp nhận thông tin về hàng hóa, hành khách trước khi phương tiện nhập cảnh.

3) Biên phòng cửa khẩu tại cảng biển

Tiếp tục thực hiện chủ trương cải cách thủ tục hành chính của Chính phủ theo tinh thần Nghị định 71/2006/NĐ-CP. Thực hiện cơ chế “Một cửa” liên thông các cơ quan quản lý nhà nước, xây dựng mối quan hệ phối hợp chặt chẽ giữa các ngành, tránh gây khó khăn phiền hà cho các doanh nghiệp.

Đổi mới công tác kiểm soát xuất nhập khẩu theo hướng tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin thực hiện khai báo thủ tục xuất nhập cảnh cho tàu thuyền qua mạng. Duy trì nghiêm các quy định của pháp luật, quy chế an ninh cửa khẩu cảng, đẩy mạnh công tác tuyên truyền phổ biến pháp luật, nâng cao ý thức chấp hành các quy định của các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh, dịch vụ hàng hải, xử lý nghiêm các vi phạm pháp luật.

3.1.1.5. Chính sách hỗ trợ của nhà nước đối với hoạt động cảng biển

Nhà nước có vai trò quan trọng trong các hoạt động kinh tế nói chung, và các hoạt động cảng biển nói riêng. Ngoài việc xây dựng hệ thống pháp luật tạo cơ sở pháp lý cho các hoạt động cảng biển, để tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động của cảng biển Hải Phòng, Nhà nước cần có những chính sách hướng dẫn, hỗ trợ cho các doanh nghiệp cảng biển Hải Phòng phát triển

3.2.2. Nhóm giải pháp về xã hội

3.2.2.1. Nâng cao nhận thức về phát triển bền vững

Phát triển bền vững vừa là mục tiêu, vừa là yêu cầu tất yếu trong tiến trình phát triển kinh tế xã hội hiện nay của đất nước, đảm bảo phát triển hài hòa giữa ba trụ cột kinh tế, xã hội và môi trường, bảo đảm an toàn trật tự xã hội và an ninh quốc phòng. Do đó việc quán triệt và thống nhất trong nhận thức và hành động về phát triển bền vững là trách nhiệm của mọi cấp, mọi ngành, mọi tổ chức, doanh nghiệp và người dân. Phổ biến, tuyên truyền về lợi ích của phát triển bền vững đối với người dân, cộng đồng và doanh nghiệp trên địa bàn thành phố, lồng ghép việc nâng cao nhận thức về phát triển bền vững trong các chương trình, hội nghị của thành phố; phát huy tốt vai trò của hệ thống thông tin truyền thông, báo viết, báo hình và các cơ quan chuyên môn trong hoạt động tuyên truyền, quảng bá.

Song song với công tác tuyên truyền, việc đưa ra các cơ chế chính sách khuyến khích các tập thể cá nhân tích cực tham gia cổ vũ và quảng bá cho hoạt động phát triển bền vững, tham gia tôn tạo, bảo vệ và giữ gìn vệ sinh môi trường sinh thái tại nơi ở và nơi làm việc cũng là giải pháp hết sức cần thiết.

3.2.2.2. Đào tạo phát triển nguồn nhân lực cho cảng biển

Xây dựng đội ngũ nhân lực chất lượng cao phục vụ phát triển kinh tế biển bền vững, đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ trong tình hình mới. Đẩy mạnh công tác đào tạo và đào tạo lại nhân lực cho ngành, khuyến khích các doanh nghiệp tổ chức đào tạo tại chỗ cho cán bộ công nhân viên; tăng cường mở rộng quan hệ hợp tác quốc tế trong lĩnh vực đào tạo nâng cao kỹ năng chuyên môn, ngoại ngữ và đào tạo nghề; phối hợp với các viện nghiên cứu, trường cao đẳng, đại học chuyên về dịch vụ hàng hải và kinh tế biển tham gia vào công tác đào tạo nhân lực. Mời các chuyên gia giỏi về chuyên môn, có kinh nghiệm thực tế tham gia các khoá đào tạo ngắn hạn cho tổ chức, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực hàng hải.

Triển khai xây dựng chiến lược phát triển nhân lực thành phố với phương châm coi trọng phát triển nguồn lực con người, coi đây là một khâu then chốt, quyết định trong phát triển bền vững; phát triển đồng bộ đội ngũ nhân lực có chất lượng, đủ mạnh ở mọi lĩnh vực.

3.2.2.3. Gắn công tác đào tạo nguồn lực với thực tiễn và hỗ trợ, khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi để các doanh nghiệp sử dụng lao động địa phương

Rà soát, tổng hợp, đánh giá lại hiệu quả các trung tâm dạy nghề, các trường trung cấp nghề theo hướng gắn chặt với định hướng phát triển kinh tế xã hội của Hải Phòng; nếu cơ sở đào tạo nghề nào kém hiệu quả xem xét cho sáp nhập hoặc hợp nhất giữa các cơ sở đào tạo nghề; đầu tư đổi mới trang thiết bị giảng dạy và đầu tư nâng cao trình độ của đội ngũ giáo viên dạy nghề, gắn chặt giữa đào tạo lý thuyết với thực hành. Hệ thống các trường đại học, cao đẳng đào tạo các ngành nghề phải gắn với yêu cầu của thị trường lao động, đặc biệt là kế hoạch tuyển dụng, sử dụng lao động của các doanh nghiệp trong lĩnh vực hàng hải, dịch vụ cảng biển. Từng bước nâng cao hơn nữa chất lượng giáo dục đào tạo đại học, cao đẳng trên địa bàn thành phố cả về cơ sở vật chất cũng như đội ngũ giáo viên; trong đó đặc biệt chú trọng đội ngũ giáo viên tin học, ngoại ngữ.

3.2.2.4. Gia tăng lợi ích kinh tế cho cộng đồng địa phương

Cần thu hút nguồn lao động tại chỗ, đào tạo các kỹ năng cơ bản và thực hiện song song với quá trình giải phóng mặt bằng, thu hồi đất phục vụ cho các dự án phát triển cảng biển; tổ chức các lớp bồi dưỡng ngăn ngừa cho những lao động thời vụ là người địa phương; cần chú ý đến việc cung cấp kiến thức về bảo vệ môi trường sinh thái như cảnh quan tự nhiên, các giá trị sinh thái, hiểm họa môi trường sinh thái với phát triển kinh tế - xã hội. Cung cấp kiến thức về nhu cầu thói quen tập quán giao tiếp ứng xử, kỹ năng vệ sinh môi trường.

3.2.2.5. Xây dựng mối quan hệ hài hòa giữa người sử dụng lao động và người lao động trong doanh nghiệp

Chính quyền thành phố cần có thêm các chủ trương chính sách cụ thể để khuyến khích, tuyên truyền phổ biến, tạo điều kiện thuận lợi cho người sử dụng lao động, người lao động thực hiện tốt mối quan hệ hài hòa, ổn định cùng phấn đấu vì mục tiêu phát triển kinh tế xã hội của thành phố và mục tiêu phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng.

3.2.2.6. Đẩy mạnh quảng bá, hợp tác quốc tế

Tăng cường hợp tác khoa học công nghệ, trao đổi thông tin về phát triển bền vững để phát triển các ngành nghề, lĩnh vực thân thiện với môi trường hoặc tạo ra các sản phẩm dịch vụ phòng chống ô nhiễm môi trường hoặc các sản phẩm sử dụng tiêu hao ít vật tư,

nhiên liệu, thân thiện với môi trường, các sản phẩm dịch vụ phục vụ cho công tác kiểm tra, giám sát môi trường.

Tích cực chủ động cùng cộng đồng quốc tế chung tay ứng phó với các sự cố môi trường chung, các chương trình kế hoạch cắt giảm khí thải, các thỏa thuận, cam kết về nâng cao chất lượng môi trường sống và cải thiện môi trường sinh thái.

Đổi mới công tác tuyên truyền, quảng bá hình ảnh thành phố theo hướng sáng tạo hơn và chuyên nghiệp hơn; đẩy mạnh các hoạt động quảng bá và xúc tiến thương mại gắn với chiến lược phát triển thị trường. Nâng cao việc ứng dụng công nghệ thông tin cho các hoạt động quảng bá xúc tiến thương mại quốc tế, mở rộng quan hệ song phương và đa phương.

3.2.2.7. Kết hợp chặt chẽ giữa phát triển kinh tế với bảo đảm quốc phòng an ninh

Phát triển cảng biển Hải Phòng một mặt cũng là đề củng cố quốc phòng, an ninh, giữ vững ổn định chính trị - xã hội và giữa vững được ổn định chính trị xã hội chính là điều kiện thuận lợi để thành phố tập trung phát triển kinh tế và thu hút các nguồn lực đầu tư. Do vậy việc tăng cường thể trận quốc phòng toàn dân và an ninh nhân dân, nhất là tại các khu vực cảng biển có vị trí chiến lược về quốc phòng an ninh là hết sức quan trọng.

Ngoài ra trong quá trình hoạt động kinh doanh khai thác, các cảng biển cũng cần phải phối hợp tốt với chính quyền địa phương, các cơ quan chức năng trên địa bàn thực hiện đồng bộ các giải pháp bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn xã hội. Đẩy mạnh phòng, chống, ngăn chặn các loại tội phạm và tệ nạn xã hội. Tăng cường an ninh, an toàn thông tin mạng; bảo đảm trật tự, an toàn và giảm thiểu các vụ việc mất an toàn hàng hải, an toàn sản xuất, an toàn lao động và an toàn trong tham gia giao thông.

3.2.2.8. Các giải pháp khác

1) Gắn kết chặt chẽ, hài hoà giữa phát triển kinh tế thành phố nói chung và phát triển cảng biển Hải Phòng nói riêng với phát triển văn hoá và thực hiện tiến bộ, công bằng xã hội, nâng cao đời sống người lao động và đời sống nhân dân trên địa bàn. Phối hợp với các cơ quan chức năng kiểm soát chặt chẽ và ngăn chặn hiệu quả tình trạng hàng giả, hàng lậu, hàng hóa không bảo đảm chất lượng về an toàn vệ sinh thực phẩm, không rõ nguồn gốc thông qua các cảng biển.

2) Tiếp tục quan tâm đầu tư cho nghiên cứu, phát triển khoa học công nghệ và xác định đầu tư cho khoa học công nghệ là đầu tư cho phát triển bền vững. Theo các quy định hiện hành, hiện nay chưa quy định bắt buộc cho tất cả các doanh nghiệp nhà nước và tư nhân phải trích lập quỹ cho phát triển khoa học công nghệ mà quy định mới chỉ dừng lại ở việc khuyến khích, chung chung như là các doanh nghiệp nhà nước phải trích từ 3-10% thu nhập trước thuế lập quỹ phát triển khoa học công nghệ, doanh nghiệp ngoài nhà nước được quyền trích một tỷ lệ không quá 10%. Trong khi hiện nay hệ thống cảng biển Việt Nam và Hải Phòng từ Bắc tới Nam phần lớn là loại hình doanh nghiệp ngoài nhà nước, nên hiện tại hầu hết các doanh nghiệp đều không trích lập quỹ này, mặt khác việc quản lý sử dụng quỹ hiện nay cũng đang có những vướng mắc nhất định cần tháo gỡ, thiết nghĩ để thúc đẩy khoa học công nghệ phát triển, nhất là khoa học công nghệ ứng dụng trong quản lý khai thác cảng biển từng bước nâng cao hơn nữa năng suất, chất lượng dịch vụ cảng biển Việt Nam nói chung và cảng biển Hải Phòng nói riêng, tiến tới có thể đạt trình độ công nghệ ngang bằng với các nước trong khu vực và trên thế giới, nghiên cứu sinh kiến nghị Chính phủ, các bộ ngành liên quan, trình Quốc hội sửa đổi Luật quy định bắt buộc các doanh nghiệp phải trích lập quỹ về khoa học công nghệ để thúc đẩy các hoạt động nghiên cứu khoa học công nghệ phát triển, đồng thời cũng cần phải đơn giản hơn các thủ tục hành chính trong việc quản lý, chi tiêu nguồn quỹ, tránh tình trạng khó khăn vướng mắc như hiện nay.

3.3.3. Nhóm giải pháp về môi trường

Cảng biển là trung tâm cho các hoạt động kinh tế nhưng cũng là nguồn chủ yếu gây ô nhiễm. Tàu đến cảng với các động cơ lớn sử dụng nhiên liệu nặng, hàng ngàn xe tải đến cảng trong ngày sử dụng động cơ diesel, tàu hỏa đến cảng sử dụng các đầu kéo chạy động cơ diesel, các hoạt động và các thiết bị ở cảng gây ra hàng loạt các tác động ô nhiễm đối với dân cư trong vùng và môi trường xung quanh. Các tác động xấu này từ việc làm tăng rủi ro bệnh tật như bệnh hô hấp hoặc ung thư, đến việc tăng khói bụi trong khu vực, ô nhiễm nước và tàn phá đất đai, hệ sinh thái biển.

Hầu hết các cảng lớn hiện nay đều được mở rộng và phát triển để đáp ứng lượng hàng hóa tăng nhanh, đáp ứng tốc độ tăng trưởng của thương mại. Mặc dù ngành hàng hải đang tăng trưởng rất nhanh, nhưng hiện nay chúng ta lại đang cố gắng tập trung vào các nguồn ô nhiễm ở các ngành nghề khác, trong khi tác động của cảng biển đến môi trường ngày càng lớn và báo động nhưng lại ít bị điều chỉnh nhất.

3.3.3.1. Các biện pháp phòng ngừa, giảm thiểu ô nhiễm môi trường

1) Giai đoạn chuẩn bị đầu tư xây dựng cảng biển:

2) Các biện pháp phòng ngừa, giảm thiểu ô nhiễm môi trường trong giai đoạn xây dựng cảng biển

3) Biện pháp phòng ngừa, giảm thiểu các tác động tiêu cực trong giai đoạn vận hành cảng biển:

3.3.3.2. Biện pháp phòng ngừa, ứng phó đối với các rủi ro, sự cố

1) Trong giai đoạn thi công xây dựng

2) Trong giai đoạn khai thác cảng biển

3.3.3.3. Các giải pháp về cơ chế chính sách

1) Hiện nay công tác môi trường đã và đang được Đảng, Nhà nước, Chính phủ hết sức quan tâm trú trọng, nhất là kể từ khi một loạt các dự án đầu tư nước ngoài khi đi vào khai thác hoạt động đã gây tác động lớn tới môi trường như vụ một số vụ việc điển hình gần đây của Công ty Vedan xả chất thải ra sông Thị Vải gây ô nhiễm môi trường được Cục Cảnh sát môi trường - Bộ Công an Việt Nam phối hợp với Bộ Tài nguyên và Môi trường Việt Nam phát hiện ngày 13 tháng 9 năm 2008, hay vụ việc hiện tượng cá chết hàng loạt tại vùng biển Vũng Áng (Hà Tĩnh) bắt đầu từ ngày 6 tháng 4 năm 2016 và sau đó lan ra vùng biển Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên-Huế do nguồn thải lớn từ tổ hợp nhà máy của Công ty Formosa Hà Tĩnh hoạt động xả thải gây ô nhiễm môi trường....do vậy để hạn chế các vụ việc tương tự có thể xảy ra trong tương lai, ngoài việc tuân thủ nghiêm các quy định pháp luật hiện hành về công tác môi trường, tăng cường công tác kiểm tra, giám sát môi trường của các cơ quan chức năng... Theo tác giả rất cần bổ sung thêm về quy định bắt buộc đối với tất cả các doanh nghiệp, không phân biệt doanh nghiệp nhà nước và ngoài nhà nước đều phải thành lập “Quỹ môi trường” để đầu tư cho công tác quản lý và đảm bảo môi trường, để xử lý, khắc phục các sự cố, để tuyên truyền quảng bá nâng cao nhận thức về môi trường, để phục vụ cho công tác nghiên cứu các sản phẩm, các vận liệu, các dịch vụ xanh, sạch và thân thiện với môi trường, theo tác giả đề xuất nguồn quỹ này là từ 3-5% thu nhập chịu thuế của các doanh nghiệp.

2) Nâng chuẩn quy định về tiêu chuẩn môi trường áp dụng cho hệ thống cảng biển Việt Nam và cảng biển Hải Phòng, tránh tình trạng một loạt các trang thiết bị nâng hạ, vận chuyển đã hết hạn sử dụng tại các nước nhưng vẫn được nhập về cảng biển Hải Phòng khai thác sử dụng, hệ quả vừa gây ô nhiễm môi trường, vừa làm cho guy cơ mất an toàn tăng cao trong hoạt động sản xuất do thiết bị đã quá cũ, tính năng an toàn thấp. Hiện nay đang xảy ra tình trạng các nhà đầu tư nước ngoài rất muốn đầu tư vào hệ thống cảng biển Việt Nam nói

chung và hệ thống cảng biển Hải Phòng nói riêng vì nguồn lao động dồi dào, tiền lương thấp nhưng một yếu tố hết sức quan trọng khác thu hút các nhà đầu tư nước ngoài đó là chuẩn môi trường thấp và công tác quản lý môi trường chưa chặt chẽ, giúp cho các nhà đầu tư có thể giảm được chi phí trong giá thành do không phải thực hiện các chi phí cho môi trường hoặc thực hiện nhưng rất thấp so với các nước phát triển do chuẩn môi trường của ta thấp hơn rất nhiều so với các nước trong khu vực và trên thế giới.

3) Qua xem xét các quy định hiện hành, tác giả nhận thấy quy định tỷ lệ đất dành cho cây xanh chỉ áp dụng chung đối với khu công nghiệp, khu kinh tế, không có quy định cụ thể đối với hệ thống cảng biển. Để bảo đảm tính pháp lý cao và sự tuân thủ chấp hành luật. Nghiên cứu sinh đề xuất Chính phủ, các bộ, ban ngành liên quan ban hành quy định hướng dẫn cụ thể trên cơ sở luật hiện hành và quy định bắt buộc quỹ đất dành cho cây xanh của cảng biển, kho bãi tối thiểu phải là 10% tổng quỹ đất của các dự án cảng biển.

4) Để bảo đảm hoạt động môi trường của cảng biển Hải Phòng ổn định, an toàn và bền vững, ngoài các quy định chung của Luật bảo vệ môi trường, các quy định khác có liên quan, theo nghiên cứu sinh cần phải bổ sung và chi tiết hơn một số quy định về môi trường riêng cho hệ thống cảng biển Việt Nam nói chung và cảng biển Hải Phòng nói riêng.

3.3.3.4. Các giải pháp tuyên truyền; kiểm tra, giám sát

1) Khuyến khích, hỗ trợ và tạo điều kiện thuận lợi để các cảng biển tích cực tham gia vào công tác bảo vệ môi trường theo chủ trương của thành phố, phấn đấu xây dựng thành phố xanh, cảng biển xanh. Đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến nâng cao nhận thức cho các doanh nghiệp kinh doanh khai thác cảng biển về sản xuất sạch, kinh doanh sạch và thân thiện với môi trường.

2) Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát và đánh giá thường xuyên việc chấp hành môi trường; rà soát kiến nghị điều chỉnh các chế tài xử lý vi phạm đối với hành vi vi phạm pháp luật môi trường.

3.2. Kết luận chương 3

Chương 3 của luận án, nghiên cứu sinh tập trung nghiên cứu đưa ra các giải pháp nhằm phát huy những điểm mạnh của cảng biển Hải Phòng và khắc phục những điểm tồn tại hạn chế của cảng biển Hải Phòng hiện nay; trên cơ sở đó, luận án đã thực hiện các nội dung như sau:

- Đánh giá và dự báo tình hình kinh tế xã hội khu vực phía Bắc ảnh hưởng đến sự phát triển bền vững của cảng biển Hải Phòng, nhất là về tình hình phát triển các khu công nghiệp, khu chế xuất và tình hình kinh tế xã hội;

- Tổng hợp dự báo lượng hàng hóa thông qua cảng biển Hải Phòng và lượng hàng hóa thông qua khu vực phía Bắc đến năm 2030;

- Tổng hợp phân tích, đánh giá xu thế phát triển cảng biển, đội tàu biển của thế giới và Việt Nam trong thời gian tới;

- Phân tích, đánh giá điểm mạnh, điểm yếu trong hiện tại của cảng biển Hải Phòng, cơ hội, thách thức của cảng biển Hải Phòng trong tương lai và đưa ra phương hướng phát triển cảng biển Hải Phòng thông qua ma trận chiến lược;

- Đề xuất các nhóm giải pháp nhằm phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng, bao gồm: Nhóm giải pháp phát triển bền vững về kinh tế; nhóm giải pháp phát triển bền vững về xã hội và nhóm giải pháp phát triển bền vững về môi trường;

- Nêu một số nội dung kiến nghị với Chính phủ, các bộ, ngành, UBND Thành phố Hải Phòng và các doanh nghiệp hoạt động kinh doanh khai thác cảng biển Hải Phòng, để bảo đảm cho cảng biển Hải Phòng phát triển bền vững trong thời gian tới.

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

1. KẾT LUẬN

Trên cơ sở mục đích của việc nghiên cứu, luận án đã giải quyết được những nội dung cơ bản là:

- 1.1. Hệ thống hóa các khái niệm cơ bản về cảng biển, phân loại cảng biển, chức năng, nhiệm vụ của cảng biển và vai trò của cảng biển đối với nền kinh tế quốc dân;
- 1.2. Đưa ra khái niệm về phát triển bền vững cảng biển theo quan điểm của nghiên cứu sinh;
- 1.3. Đưa ra quan điểm, phân tích làm rõ sự cần thiết phải phát triển bền vững cảng biển;
- 1.4. Đưa ra các nhóm tiêu chí phát triển bền vững cảng biển về kinh tế, xã hội và môi trường theo quan điểm của nghiên cứu sinh; đánh giá làm rõ các nhân tố vĩ mô, vi mô ảnh hưởng đến sự phát triển bền vững cảng biển;
- 1.5. Nêu ra một số kinh nghiệm về phát triển bền vững cảng biển của các nước trên thế giới và kinh nghiệm phát triển bền vững cảng biển của Công ty TNHH MTV Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn. Từ đó rút ra bài học kinh nghiệm về phát triển bền vững cảng biển có thể áp dụng cho cảng biển Hải Phòng;
- 1.6. Khái quát về tình hình kinh tế xã hội Thành phố Hải Phòng ảnh hưởng đến hoạt động phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng; quá trình hình thành và phát triển của cảng biển Hải Phòng;
- 1.7. Phân tích đánh giá làm rõ thực trạng phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng về mặt kinh tế trên các tiêu chí: Vị trí xây dựng cảng biển, hạ tầng giao thông kết nối cảng biển, các chỉ tiêu về sản lượng, các chỉ tiêu về hiệu suất khai thác cảng, các chỉ tiêu đánh giá về hiệu quả tài chính;
- 1.8. Phân tích đánh giá làm rõ thực trạng phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng về mặt xã hội trên các tiêu chí, bao gồm: Mức đóng góp cho ngân sách nhà nước, địa phương; tiêu chí về tạo việc làm và đảm bảo an sinh xã hội; mức đầu tư cho khoa học công nghệ; tiêu chí về thúc đẩy sản xuất, giao thương hàng hóa và chuyển dịch cơ cấu kinh tế địa phương, khu vực;
- 1.9. Phân tích đánh giá làm rõ thực trạng phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng về mặt môi trường trên các tiêu chí, bao gồm: Tiêu chí về mức đầu tư cho công tác bảo đảm môi trường; tỷ lệ đất cây xanh trong toàn bộ diện tích cảng biển; việc thực hiện các hồ sơ pháp lý về quản lý môi trường; về thực hiện các biện pháp bảo vệ môi trường; về công tác tuyên truyền, nâng cao nhận thức về môi trường;
- 1.10. Phân tích đánh giá làm rõ những mặt đạt được và những mặt còn tồn tại hạn chế trong phát triển bền vững của cảng biển Hải Phòng;
- 1.11. Đánh giá và dự báo tình hình kinh tế xã hội khu vực phía Bắc ảnh hưởng đến sự phát triển bền vững của cảng biển Hải Phòng, nhất là về tình hình phát triển các khu công nghiệp, khu chế xuất và tình hình kinh tế xã hội;
- 1.12. Tổng hợp dự báo lượng hàng hóa thông qua cảng biển Hải Phòng và lượng hàng hóa thông qua khu vực phía Bắc đến năm 2030;
- 1.13. Tổng hợp phân tích, đánh giá xu thế phát triển cảng biển, đội tàu biển của thế giới và Việt Nam trong thời gian tới;
- 1.14. Phân tích, đánh giá điểm mạnh, điểm yếu trong hiện tại của cảng biển Hải Phòng, cơ hội, thách thức của cảng biển Hải Phòng trong tương lai và đưa ra phương hướng phát triển cảng biển Hải Phòng thông qua ma trận chiến lược;

1.15. Đề xuất các nhóm giải pháp nhằm phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng, bao gồm: Nhóm giải pháp phát triển bền vững về kinh tế; nhóm giải pháp phát triển bền vững về xã hội và nhóm giải pháp phát triển bền vững về môi trường.

2. KIẾN NGHỊ

- 2.1. Đối với Chính phủ
- 2.2. Đối với các bộ, ngành
- 2.3. Đối với UBND Thành phố Hải Phòng
- 2.4. Đối với doanh nghiệp khai thác cảng