

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 với quy mô trên 47 cầu bến, có tổng chiều dài trên 11.200 m, chiều dài luồng ra vào cảng là 85 km, khả năng tiếp nhận 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.

Theo quy hoạch và định hướng phát triển đến năm 2030, khu Lạch Huyện sẽ là khu cảng quốc tế có thể tiếp nhận các tàu có trọng tải từ 50.000 DWT đến 100.000 DWT vào làm hàng, tàu container có sức chở đến 8.000 TEU. Năng lực thông qua giai đoạn 2020 - 2025 từ 45 - 50 triệu tấn/năm, giai đoạn 2025 - 2030 từ 120 - 130 triệu tấn/năm.

Khu bến Đình Vũ bao gồm cả Nam Đình Vũ là khu bến tổng hợp, bến chuyên dùng có thể tiếp nhận các tàu đến 20.000 DWT vào làm hàng. Năng lực thông qua dự kiến đến năm 2020 đạt khoảng từ 35 - 40 triệu tấn/năm và đạt khoảng từ 40 - 45 triệu tấn vào năm 2030.

Khu bến trên sông Cấm sẽ hạn chế phát triển mở rộng, chỉ tập trung đầu tư chiều sâu để duy trì và khai thác các tàu có trọng tải đến 10.000 DWT vào làm hàng, các bến cảng hiện hữu nằm trong nội thành của Thành phố Hải Phòng như bến cảng Hoàng Diệu sẽ tiến hành di dời và dần từng bước chuyển đổi công năng sử dụng cho phù hợp với điều kiện phát triển kinh tế xã hội của địa phương, khu vực và phải phù hợp với tiến độ xây dựng các bến tại khu vực Lạch Huyện. Năng

lực thông qua dự kiến đạt vào khoảng 20 - 25 triệu tấn vào năm 2020 và giảm dần còn khoảng 15 - 20 triệu tấn vào năm 2030 [35]. Theo dự báo lượng hàng hóa thông qua cảng biển Hải Phòng từ mức 79,5 triệu tấn năm 2015 sẽ đạt khoảng 85 triệu tấn trong năm 2016, đến năm 2020 sẽ tăng trên 114 triệu tấn và hơn 170 triệu tấn vào năm 2030.

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 trên 1.000 m và hệ thống miền hậu phương phù hợp, còn lại các bến đều phổ biến với chiều dài khoảng từ 250 m đến 300 m 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, thiếu hệ thống đường bộ cao tốc chạy dọc theo bờ biển, nối liền các thành phố, các khu kinh tế, khu công nghiệp ven biển thành một chuỗi kinh tế biển liên hoàn, 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.

Sự phát triển thiếu không bền vững của cảng biển Hải Phòng nếu không được khắc phục kịp thời sẽ ảnh hưởng lớn đến đời sống kinh tế, xã hội và môi

trường của Thành phố Hải Phòng, nhất là ảnh hưởng đến môi trường sống, đến hệ sinh thái biển của Hải Phòng. Do đó trong thời gian qua, Đảng, Nhà nước, Chính phủ và Chính quyền Thành phố đã rất quan tâm chú trọng đầu tư cho công tác phát triển bền vững cảng biển nói chung và phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng nói riêng, nhưng kết quả đạt được lại chưa như mong muốn, tại hầu hết các cảng biển trong cả nước nói chung và cảng biển Hải Phòng nói riêng vẫn còn tồn tại các thiếu sót, hàn chế so với mục tiêu phát triển bền vững.

Với mong muốn có một công trình nghiên cứu khoa học để 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 các 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

Tình hình nghiên cứu ngoài nước

Trên thế giới, nhất là ở các nước có ngành hàng hải phát triển như Đức, Hà Lan, Úc, Nhật Bản... đã có nhiều công trình nghiên cứu về cảng biển. Tuy nhiên các công trình chủ yếu nghiên cứu thuần túy về hoạt động quản lý, khai thác cảng biển, chưa có nhiều sự gắn kết với sự phát triển bền vững của cảng biển, tiêu biểu cho các công trình nghiên cứu có thể kể đến:

Luận án tiến sĩ của tác giả Quazi Mohammed Habibus Sakalayan (2014), Trường Đại học Tasmania, Úc. *Nghiên cứu về vai trò chiến lược của các cảng địa phương Australia trong việc phát triển của địa phương, khu vực*; Luận án tiến sĩ của tác giả Sander Dekker (2005), Trường Nghiên cứu TRAIL, Hà Lan. *Nghiên cứu về đầu tư cảng theo hướng kế hoạch tổng hợp năng lực cảng*; Luận án tiến sĩ của tác giả Antony Raymond Walker (1984), Trường Đại học Durham, Anh. *Nghiên cứu về các cảng biển và sự phát triển ở Vịnh Pexich*. Nghiên cứu tập trung vào ba lĩnh vực: Khảo sát mạng lưới thương mại hiện có, đánh giá về môi

quan hệ giữa các dự án mở rộng cảng biển và mô hình chung phát triển kinh tế trong vùng Vịnh, nêu các vấn đề liên quan tới các dịch vụ vận chuyển và mật độ dày đặc cảng ở vùng Vịnh; Luận án tiến sĩ của tác giả Franklin E Gbologhah (2010), Viện Công nghệ Georgia, Mỹ. *Nghiên cứu về phát triển mô hình trung chuyển vận tải cảng nhiều nút để đánh giá lưu lượng container*; Luận án tiến sĩ của tác giả Carl J. Hatteland (2010), Trường Quản lý Na Uy. *Nghiên cứu về các cảng biển trong vai trò của mạng lưới công nghiệp*.

Bài báo của tác giả Abraham Zhang, Hui Shan LOH và Vinh Van Thai. *Nghiên cứu về các ảnh hưởng của xu hướng sản xuất toàn cầu hóa lên sự phát triển cảng biển của Hồng Kông*. Nghiên cứu phát hiện rằng việc chuyển dịch sản xuất về phía tây Quảng Đông đem lại lợi ích cho cảng biển Hồng Kông, nhưng chuyển dịch tới các vị trí khác khiến cảng Hồng Kông kém hấp dẫn. Từ các phát hiện đó, các chính sách của chính phủ được thảo luận nhằm hỗ trợ sự phát triển của cảng và mở rộng kinh tế cảng biển. Tạp chí The Asian Journal of Shipping and Logistics, tháng 3 năm 2015.

Bài báo của tác giả H. Yousefi. *Nghiên cứu về kế hoạch chiến lược cho việc phát triển cảng biển nhằm nâng cao năng lực trung chuyển container từ các cảng biển phía nam Iran*. Tạp chí The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, tháng 9 năm 2013.

Các nghiên cứu ở trong nước

Đối với Việt Nam cũng có rất nhiều công trình nghiên cứu có liên quan đến hoạt động khai thác cảng biển như công trình nghiên cứu của Tiến sĩ Trương Đình Hiền và các cộng sự về hệ thống cảng biển nước sâu và khu công nghiệp phụ trợ tại Miền Trung, bao gồm cảng nước sâu Dung Quất - Quảng Ngãi, Chân Mây - Thừa Thiên Huế và Nhơn Hội; Luận án tiến sĩ của tác giả Nguyễn Thị Ngọc Thanh (2002), Trường Đại học Kinh tế Thành phố Hồ Chí Minh. *Nghiên cứu các giải pháp chiến lược phát triển cảng biển khu vực TP. Hồ Chí Minh đến năm 2010*; Luận án tiến sĩ kinh tế của tác giả Dương Văn Bạo (2005), Trường Đại học Hàng

hải Việt Nam. *Nghiên cứu hoàn thiện phương pháp quy hoạch bến cảng container và áp dụng vào khu vực kinh tế phía Bắc Việt Nam*; Luận án tiến sĩ kinh tế của tác giả Đặng Công Xưởng (2007), Trường Đại học Hàng hải Việt Nam. *Nghiên cứu hoàn thiện mô hình quản lý Nhà nước về kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam*; Luận án tiến sĩ của tác giả Nguyễn Văn Khoảng (2011). *Nghiên cứu phát triển cảng container đầu mối khu vực phía Nam*. Đề tài cấp bộ (2009). *Giải pháp nâng cao hiệu quả đầu tư cảng biển*, do Vụ Kết cấu Hạ tầng - Bộ Kế hoạch và Đầu tư thực hiện; PGS.TS. Phạm Văn Cương (2013). *Xây dựng Bộ tiêu chí cảng sinh thái (ECOPORT) và áp dụng tại cảng Chùa Vẽ Hải Phòng*, Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam; PGS.TS. Đặng Công Xưởng (2015). *Nghiên cứu các luận cứ khoa học nhằm đề xuất các giải pháp giảm thiểu các loại tai nạn trong hoạt động khai thác cảng biển*, Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam; TS. Nguyễn Văn Sơn (2009). *Nghiên cứu phát triển bền vững vận tải biển Việt Nam trong Hội nhập WTO*, Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ; bài báo của tác giả.

GS.TS. Vương Toàn Thuyên (2008). *Cảng biển Việt Nam trong định hướng phát triển kinh tế hàng hải phù hợp với chiến lược biển đến năm 2020*. Tạp chí Kinh tế phát triển, tháng 02/2008; TS. Bùi Bá Khiêm (2015). *Hướng đi cho mô hình quản lý cảng biển Việt Nam*. Tạp chí Giao thông vận tải, tháng 10/2015.v.v...

Mặc dù trên thế giới và Việt Nam đã có rất nhiều công trình khoa học nghiên cứu về lĩnh vực quản lý, khai thác và phát triển cảng biển, tuy nhiên hầu hết các công trình nghiên cứu đều chưa có nhiều sự gắn kết với sự phát triển bền vững của cảng biển, mặt khác việc ứng dụng các đề tài nghiên cứu vào thực tiễn đối với từng quốc gia và khu vực lại rất khó khăn do điều kiện tự nhiên, kinh tế, chính trị, xã hội của mỗi nước, mỗi vùng miền có sự khác biệt lớn vì vậy cần thiết phải có một công trình nghiên cứu khoa học cụ thể đưa ra các giải pháp phát triển bền vững cho cảng biển Hải Phòng.

3. Mục đích nghiên cứu

Mục đích nghiên cứu của đề tài là đề xuất hệ thống các giải pháp có tính khả thi nhằm phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng. Để đạt mục đích này, nghiên cứu sinh thực hiện các nhiệm vụ sau:

- Nghiên cứu những luận điểm khoa học về cảng biển và phát triển bền vững cảng biển, 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 cơ sở lý luận chung về cảng biển và phát triển bền vững cảng biển; đánh giá 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 nghiên cứu của luận án, bao gồm:

5.1. 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.

5.2. 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.

5.3. 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.

5.4. 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.

5.5. 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 vào; 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

Kết quả đạt được và điểm mới của đề tài là:

- Đề tài đã nghiên cứu một cách hệ thống những cơ sở lý luận chung về cảng biển, góp phần quan trọng trong 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;

Trên cơ sở đó 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.



Hình 1.1. Hình ảnh minh họa cho cảng biển theo quan điểm truyền thống

Ngày nay, cảng biển không những chỉ là nơi bảo vệ an toàn cho các phương tiện vận tải biển trước các hiện tượng tự nhiên bất lợi, mà còn là đầu mối giao thông, một mắt xích hết sức quan trọng trong quá trình vận tải. 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 [1].



Hình 1.2. Hình ảnh mô phỏng cho cảng biển theo quan điểm mới

Theo G.N.Smirnôp “Cảng biển là một đầu mối giao thông lớn, bao gồm nhiều công trình và kiến trúc, bảo đảm cho tàu thuyền neo đậu nhanh chóng, an toàn và thuận tiện để thực hiện các tác nghiệp xếp dỡ hàng hóa, đón trả hành khách từ các phương tiện giao thông trên đất liền sang các phương tiện vận tải biển và ngược lại, bảo quản, gia công hàng hóa và phục vụ tất cả các nhu cầu cần thiết của các tàu neo đậu trong cảng” [45]

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” [2].

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 [2]

1.1.2.1. Chức năng vận tải, xếp dỡ hàng hóa

Chức năng vận tải của cảng biển có lịch sử lâu đời cùng với sự xuất hiện của cảng biển, cảng biển chính là mắt xích quan trọng của ngành vận tải, biểu hiện thông qua khối lượng hàng hóa xếp dỡ thông qua các bến cảng hàng năm. Đây là chức năng rất cơ bản, là hoạt động chính của cảng.

1.1.2.2. Chức năng thương mại

Chức năng thương mại của cảng biển cũng đồng thời gắn với sự ra đời của cảng biển và ngày càng được phát triển qua các thời kỳ. Với vị trí là đầu mối giao thông thuận tiện trong vùng, khu vực và gần các tuyến hàng hải quốc tế, các cảng biển thực sự là địa điểm lý tưởng để trao đổi buôn bán thương mại giữa các vùng miền trong cả nước và hình thành các trung tâm thương mại quốc tế, khu vực.

1.1.2.3. Chức năng công nghiệp

Các vùng cảng biển hoạt động là địa điểm thuận lợi cho việc xây dựng và hình thành các nhà máy, xí nghiệp, các khu công nghiệp, khu kinh tế tập trung, bởi nó cho phép giảm rất nhiều chi phí vận tải từ các nhà máy tới cảng cũng như việc nhập nguyên liệu từ nước ngoài về cảng chuyển đến các nhà máy chế biến. Do đó có thể nói việc đặt các nhà máy, xí nghiệp, khu công nghiệp trong khu vực cảng hoặc gần khu vực cảng là một sự tối ưu hóa chi phí trong sản xuất và vận tải nhằm

hạ giá thành sản phẩm nâng cao khả năng cạnh tranh hàng hóa của các doanh nghiệp nằm trong khu vực cảng biển hoạt động.

1.1.2.4. Chức năng phát triển thành phố, đô thị

Cảng biển trực tiếp ảnh hưởng đến sự hình thành và phát triển thành phố cảng, thông qua các hoạt động mang tính chất vận tải, thương mại và công nghiệp, khi thành phố phát triển sẽ tạo điều kiện để thu hút lượng hàng hóa thông qua cảng biển. Thành phố cảng sẽ là trung tâm hành chính cho các hãng tàu, đại lý hãng tàu, các tổ chức tài chính, bảo hiểm, trung tâm thương mại và du lịch.

1.1.2.5. Chức năng trung chuyển

Trung chuyển hàng hóa là quá trình vận chuyển hàng hóa qua cảng trung gian từ cảng xuất đến cảng nhận, do đó khi việc thực hiện chức năng bốc xếp hàng hóa xuất nhập khẩu qua cảng để phục vụ kinh tế trong nước thì quá trình trung chuyển hàng hóa là tối ưu cho nền kinh tế, tạo ra thu nhập tăng thêm và cơ hội thuận lợi để phát triển ngành logistics.

1.1.2.6. Chức năng logistics

Thực tế cho thấy ngành logistics hiện nay được phát triển chủ yếu trên cơ sở nền tảng kết cấu hạ tầng giao thông vận tải vững chắc và lĩnh vực vận tải đa phương thức, ngành giao nhận phải phát triển đến một trình độ nhất định, trong đó cảng biển và vận tải đường biển có vai trò vô cùng quan trọng. Ngày nay, rất nhiều nước trên thế giới như Đức, Pháp, Hà Lan, Singapore, Hồng Kông, Thượng Hải (Trung Quốc) đã tập trung rất nhiều nguồn lực ưu tiên đầu tư cho hoạt động logistics và coi đây là một yếu tố quan trọng để hỗ trợ cho hoạt động kinh doanh, khai thác cảng biển.

1.1.3. Phân loại cảng biển [2]

1.1.3.1. Theo chức năng của cảng

Căn cứ vào chức năng hoạt động, cảng biển được phân loại như sau:

Cảng tổng hợp: Là cảng thương mại giao nhận nhiều loại hàng hóa khác nhau, bao gồm thứ nhất là cảng tổng hợp quốc gia là các cảng có quy mô đạt công

suất từ 01 triệu tấn trở lên, vùng hấp dẫn lớn, có tính khu vực. Thứ hai là cảng tổng hợp của các địa phương, ngành là cảng có quy mô nhỏ chủ yếu phục vụ địa phương, các bộ ngành.

Cảng chuyên dùng: Là các cảng thực hiện giao nhận một loại hàng hóa hoặc chỉ phục vụ riêng cho một đối tượng. Như cảng chuyên xếp dỡ hàng container, cảng xăng dầu, cảng than, cảng xi măng, cảng phân bón, cảng sắt thép,...

1.1.3.2. Theo phạm vi phục vụ

Căn cứ vào phạm vi phục vụ, cảng biển gồm có:

Cảng nội địa: Là cảng phục vụ cho hệ thống tàu thuyền, phương tiện thủy nội địa cập cảng giao nhận hàng hóa, thường là các cảng địa phương.

Cảng quốc tế: Là cảng thường có các tàu thuyền nước ngoài ra vào làm hàng. Nó có thể là cảng tổng hợp, cảng chuyên dùng hoặc là trung chuyển.

1.1.3.3. Theo tính chất, tầm quan trọng

Theo tính chất và tầm quan trọng của cảng biển tại Điều 75 Bộ luật Hàng hải mới năm 2015, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2017, cảng biển được chia thành [2]:

“Cảng biển đặc biệt là cảng biển có quy mô lớn phục vụ cho việc phát triển kinh tế - xã hội của cả nước hoặc liên vùng và có chức năng trung chuyển quốc tế hoặc cảng cửa ngõ quốc tế;

Cảng biển loại I: Là cảng biển có quy mô lớn phục vụ cho việc phát triển kinh tế - xã hội của cả nước hoặc liên vùng;

Cảng biển loại II: Là cảng biển có quy mô vừa phục vụ cho việc phát triển kinh tế - xã hội vùng;

Cảng biển loại III: Là cảng biển có quy mô nhỏ phục vụ cho việc phát triển kinh tế - xã hội của địa phương”.

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

Theo lý thuyết kinh tế chính trị học, chu trình luân chuyển hàng hóa gồm sản xuất - phân phối - lưu thông - tiêu dùng. Do đó để thực hiện quy trình này thì

không thể thiếu khâu lưu thông hay có thể nói lưu thông đóng vai trò quan trọng trong đời sống kinh tế xã hội và quá trình này được thực hiện nhờ khâu vận tải. Trong các loại hình vận tải thì vận tải đường biển lại chiếm tỷ trọng lớn nhất, hiện nay hơn 80% lượng hàng hóa thế giới được vận chuyển bằng đường biển. Cảng biển lại gắn liền với sự ra đời của vận tải biển và cùng đóng góp vào sự phát triển kinh tế xã hội.

Cảng biển không chỉ đóng vai trò quan trọng trong dây truyền sản xuất của nền kinh tế mà hoạt động của nó còn tạo ra rất nhiều giá trị gia tăng cho nền kinh tế bởi hoạt động cảng biển liên quan đến rất nhiều lĩnh vực như hoạt động môi giới, kiểm đếm, khai thuê hải quan, buôn bán, giao dịch, bảo hiểm, tài chính, pháp luật, đầu tư, ngân hàng, tài chính, du lịch, văn hóa xã hội, thông qua những hoạt động này sẽ tạo nguồn thu lớn cho các quốc gia có biển và quan tâm đầu tư phát triển cảng biển.

Thực tế cho thấy một quốc gia dù không có lợi thế về nguồn tài nguyên thiên nhiên, nguồn nhân lực nhưng nếu quốc gia đó có biển và có hệ thống cảng biển phát triển thì quốc gia đó vẫn phát triển mạnh và có vị trí quan trọng trong khu vực và thế giới, do đó hầu hết các quốc gia ven biển trên thế giới và khu vực đều trở thành những nước có nền kinh tế phát triển nhanh và hùng mạnh. Hongkong, Singapore là điển hình của những vùng lãnh thổ, quốc gia đã đi đầu trong việc đầu tư phát triển cảng biển và đã đạt được rất nhiều thành quả trong thúc đẩy sự giao lưu buôn bán thương mại, phát triển dịch vụ và hiện đã trở thành những trung tâm hành chính, tài chính và hàng hải hàng đầu trong khu vực và trên thế giới.

Nhận thức được tầm quan trọng của cảng biển đối với sự phát triển kinh tế xã hội của đất nước, Đảng, Nhà nước, Chính phủ đã đề ra chiến lược phát triển kinh tế biển đến năm 2020 và đưa ra mục tiêu phấn đấu để trở thành quốc gia giàu lên từ biển, trong đó kinh tế biển chiếm khoảng 53 - 55% GDP và 55 - 60% kim

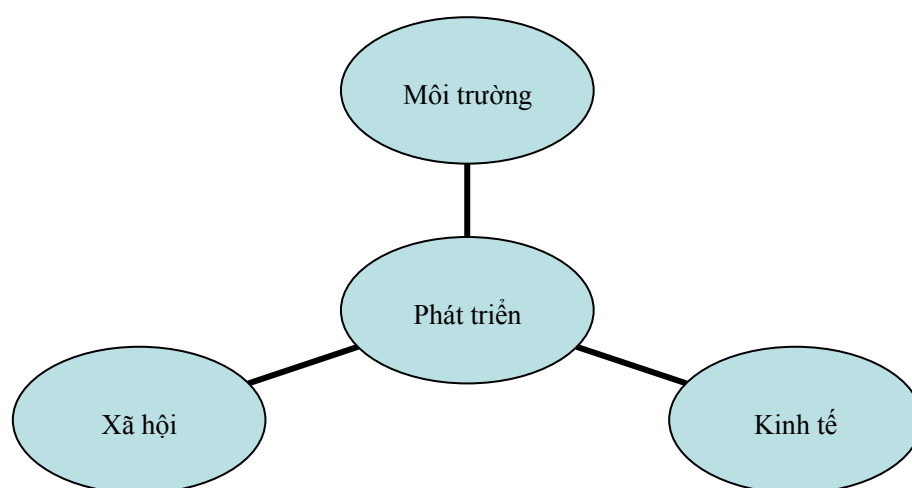
ngạch xuất khẩu của cả nước, giải quyết tốt các vấn đề xã hội, từng bước nâng cao hơn nữa đời sống vật chất tinh thần của nhân dân các vùng ven biển.

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 hoà 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 hoà 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)*”.



Hình 1.3. Mối quan hệ trong phát triển bền vững

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, phát triển ổn định, hiệu quả của các doanh nghiệp kinh doanh khai thác cảng biển; tạo việc làm và bảo đảm thu nhập, đời sống 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.*

Vì vậy để phát triển bền vững cảng biển ở Việt Nam trước hết, bản thân các cảng biển phải được đặt ở những vị trí thích hợp, có quy mô và độ sâu trước bến hợp lý, có điều kiện kinh tế xã hội phát triển, gần các tuyến hàng hải quốc tế, xa các khu bảo tồn thiên nhiên, ngoài đô thị; hệ thống hạ tầng kỹ thuật hiện đại, đồng bộ, đặc biệt là phải có các kế hoạch, phương án ứng phó sự cố tràn dầu, bão lụt, tìm kiếm cứu nạn; thuận lợi về giao thông để kết nối với các khu công nghiệp, khu kinh tế, liên kết giữa các vùng, miền, địa phương; có khu xử lý nước thải, rác thải tập trung; tình hình thu hút đầu tư khả quan, hoạt động kinh doanh khai thác có hiệu quả, đóng góp cho ngành, địa phương, tạo việc làm cho người lao động... Bên cạnh đó, việc xây dựng, hình thành các cảng biển cũng cần phải thực hiện tốt công tác bảo vệ, giữ vững môi trường sinh thái khu vực tiếp giáp với các cảng biển ngay từ trước, trong khi đầu tư và khi đưa cảng biển đi vào khai thác hoạt động.

Song song với vấn đề môi trường là sự đầu nối, kết hợp hài hòa hệ thống các công trình, dịch vụ kinh tế - xã hội trong và ngoài khu vực cảng biển hoạt động

như giao thông, bưu chính viễn thông, nhà hàng, khách sạn, nhà ở công nhân, công lạc bộ thể dục, thể thao, vui chơi giải trí cho các cán bộ, thuyền viên, thủy thủ, các nhà đầu tư và khách du lịch đến làm việc, tham quan, nghỉ mát...tìm hiểu môi trường làm việc, đầu tư, kinh doanh và sinh sống.

1.2.3. Sự cần thiết phải phát triển bền vững cảng biển

Phát triển bền vững nói chung và phát triển bền vững cảng biển nói riêng hiện nay đang là xu thế của tất cả các nước trên thế giới muốn hướng tới, đối với Việt Nam hiện cũng đã và đang được Đảng, Nhà nước, Chính phủ hết sức quan tâm chú trọng, nhất là trong thời gian gần đây một loạt các sự cố môi trường xảy ra trên các địa bàn trong cả nước mà nguyên nhân chủ yếu do chúng ta chưa thực sự trú trọng đến yếu tố phát triển bền vững trong quá trình lựa chọn các dự án đầu tư.

Thực tế phát triển cảng biển ở Việt Nam cũng như các nước trên thế giới đã chứng minh, phát triển cảng biển ngày càng đóng vai trò hết sức quan trọng trong công cuộc công nghiệp hóa - hiện đại hóa đất nước, hoạt động kinh doanh khai thác cảng biển, không chỉ tạo việc làm, tăng thu nhập cho người lao động mà còn đóng góp rất lớn cho ngân sách nhà nước và địa phương, thúc đẩy kinh tế ngành, vùng, khu vực và đất nước phát triển...Tuy nhiên, nếu không được quan tâm đúng mức thì trong quá trình phát triển các cảng biển sẽ tích tụ những nhân tố phát triển thiếu tính bền vững như tình trạng đầu tư phát triển tràn lan các cảng biển; nơi nào cũng muốn đầu tư xây dựng cảng biển; có nơi không có điều kiện tự nhiên thích hợp cho phát triển cảng biển cũng đề nghị được xây dựng cảng biển, có nơi có điều kiện tự nhiên tốt nhưng lại không có điều kiện kinh tế xã hội phù hợp, không có nguồn hàng cũng đề nghị được xây cảng biển, có nơi dư thừa cảng biển, trong khi có nơi lại luôn trong tình trạng quá tải dẫn đến thực trạng có cảng luôn khai thác dưới công suất thiết kế nhưng lại có cảng luôn khai thác vượt công suất thiết kế...; rồi quá trình thi công xây dựng cảng biển, quá trình tổ chức khai thác cảng biển các doanh nghiệp bỏ qua các khâu, các quy trình, quy định và thiếu trách nhiệm trong tìm kiếm các giải pháp công nghệ và môi trường thích hợp gây ách tắc, mất an toàn

hàng hải, an ninh cảng biển và an toàn giao thông, gây ô nhiễm môi trường sinh thái trong và ngoài khu vực cảng biển hoạt động...

Kết quả là sự hình thành các cảng biển hoạt động không hiệu quả, điển hình như một số cảng biển tại khu vực Cái Mép - Thị Vải Vũng Tàu; có nơi còn xảy ra tình trạng cạnh tranh thiếu lành mạnh về giá dẫn đến các hãng tàu nước ngoài được hưởng lợi do giá cước xếp dỡ giảm sâu trong khi nhà nước và bản thân các doanh nghiệp lại mất đi một nguồn thu lớn do giảm giá mà nguyên nhân chính lại do chính các doanh nghiệp cảng biển trong nước tạo ra.

Mặt khác, thể hiện sự phát triển thiếu bền vững của cảng biển là tình trạng mất cân đối trong cơ cấu đầu tư các cảng biển, hiện nay chúng ta có rất nhiều cảng biển trải dài từ Bắc đến Nam, thậm trí có địa phương có rất nhiều cảng biển như Hải Phòng chẳng hạn nhưng đa phần lại là các cảng có quy mô vừa và nhỏ, hiện tại chúng ta chưa có các cảng biển nước sâu, cảng đầu mối, cảng trung chuyển tầm cỡ khu vực và quốc tế, ngoại trừ cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện tại Hải Phòng đang trong giai đoạn đầu tư thi công xây dựng, dự kiến đến đầu năm 2018 mới có thể đưa vào khai thác hoạt động. Biểu hiện của sự thiếu bền vững nữa là các thủ tục quản lý, điều phối, điều tiết toàn bộ hoạt động quản lý, đầu tư kinh doanh khai thác cảng biển do rất nhiều cơ quan tham gia dẫn đến mô hình quản lý rườm rà, chồng chéo, hiệu quả không cao; trong khi trình độ công nghệ, phương tiện, trang thiết bị xếp dỡ nâng hạ tại hầu hết các cảng biển lại lạc hậu, năng suất xếp dỡ đạt thấp so với khu vực và thế giới; hệ thống hạ tầng giao thông kết nối cảng biển tại một số địa phương còn bất cập dẫn đến thường xuyên ách tắc vào các dịp cao điểm trong năm. Do đó việc phát triển bền vững cảng biển là hết sức cần thiết trong giai đoạn hiện nay.

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

Các căn cứ xây dựng tiêu chí

Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005; Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày

25 tháng 11 năm 2015 và có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2017; các văn bản pháp luật liên quan như Luật Đầu tư, Luật Xây dựng, Luật Bảo vệ môi trường, Luật Khoa học Công nghệ, Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp; các quy hoạch, kế hoạch và chiến lược về phát triển kinh tế xã hội, về giao thông vận tải, về phát triển cảng biển; các quy chuẩn hiện hành của Việt Nam như QCVN 43: 2012/BTNMT, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng trầm tích; QCVN 50: 2013/BTNMT, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về ngưỡng nguy hại đối với bùn thải từ quá trình xử lý nước; QCVN 14: 2008/BTNMT, Quy chuẩn quốc gia về nước thải sinh hoạt; QCVN 08-MT: 2015/BTNMT, Quy chuẩn quốc gia về chất lượng nước mặt; QCVN 05: 2013/BTNMT, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng không khí xung quanh, Quy chuẩn quốc gia về quy hoạch, kiến trúc...., và các văn bản, thông tư hướng dẫn hiện hành có liên quan khác, nghiên cứu sinh đề xuất các nhóm tiêu chí về phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng như sau:

1.3.1. Nhóm các tiêu chí đánh giá sự phát triển bền vững về kinh tế

1.3.1.1. Vị trí xây dựng cảng biển

Lựa chọn vị trí xây dựng cảng biển có ý nghĩa rất quan trọng không những về mặt vốn đầu tư, hiệu quả khai thác mà còn đảm bảo cho sự phát triển bền vững của cảng. Đa số các cảng biển hiện nay sau một thời gian khai thác thường bị hạn chế về không gian phát triển do nằm gần các trung tâm đô thị và công nghiệp; đồng thời việc phát triển mở rộng cảng còn có thể ảnh hưởng đến môi trường. Vì vậy để bảo đảm cho sự phát triển bền vững của cảng biển trong hiện tại và tương lai cần lựa chọn vị trí xây dựng cảng biển có đủ diện tích đất cho sự phát triển của cảng và các dịch vụ hậu cần, thỏa mãn các tiêu chí sau:

➤ Bảo đảm là đầu mối vận tải của cả vùng kinh tế, thuận lợi trong việc kết nối với các cụm khu công nghiệp, khu kinh tế để tiết kiệm được thời gian và chi phí vận chuyển;

➤ Có hệ thống giao thông tiện ích, gần các trục đường chính của hệ thống vận tải nội địa như đường sắt, đường bộ và đường sông để tạo ra sự liên kết giữa các địa phương, giữa các vùng kinh tế và khu vực;

➤ Nằm trong vị trí chiến lược của mạng nước vận tải, nhất là gần các trục vận chuyển chính của khu vực và thế giới;

➤ Có chi phí đầu tư xây dựng hợp lý: Bao gồm cả chi phí đầu tư xây dựng cảng biển, kết cấu hạ tầng cảng biển, hệ thống luồng cho tàu biển ra vào cảng biển hoạt động và các chi phí khác phục vụ cho hoạt động khai thác cảng biển. Theo tiêu chí này thì các cảng biển cần được lựa chọn xây dựng tại các vị trí có điều kiện tự nhiên thuận lợi như: Có vùng nước sâu, nằm trong vịnh kín gió, có khả năng chắn sóng, hệ thống luồng và độ sâu trước bến ít bị xa bồi để giảm được các chi phí đầu tư xây dựng và tránh các chi phí phát sinh khi đưa cảng biển vào kinh doanh, khai thác.

1.3.1.2. Hạ tầng giao thông kết nối cảng biển

Để cảng biển hoạt động hiệu quả, ổn định rất cần một hệ thống hạ tầng giao thông đồng bộ kết nối với cảng biển và kết nối giữa cảng biển với các khu công nghiệp, khu kinh tế, với các vùng miền, quốc gia. Hạ tầng giao thông kết nối cảng biển bao gồm, hạ tầng giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy và hệ thống luồng ra vào cảng.

1.3.1.3. Các chỉ tiêu về sản lượng

➤ Sản lượng hàng hóa thông qua;

Sản lượng hàng hóa thông qua bao gồm, khối lượng hàng hóa chuyển qua mặt cắt cầu tàu, khối lượng hàng hóa sang mạn qua cầu tàu, khối lượng hàng hóa thông qua khác và được tính bằng công thức sau:

$$\sum Q_{tq} = Q_{ct} + Q_{sm} + Q_{tqk} \quad (1.1)$$

Trong đó:

$\sum Q_{tq}$: Là tổng số tấn hàng hóa thông qua cảng (tấn);

Q_{ct} : Là tổng số tấn hàng chuyển qua mặt cắt cầu tàu;

Q_{sm} : Là tổng số tấn hàng sang mạn qua cầu tàu;

Q_{tqk} : Là tổng số tấn hàng thông qua khác.

Lượng hàng hóa thông qua cảng biển phản ánh chất lượng, năng lực của cảng biển, là chỉ tiêu chủ yếu để đánh giá quy mô sản xuất của cảng và căn cứ vào chỉ tiêu này để giao kế hoạch hàng năm cho cảng.

➤ Sản lượng xếp dỡ;

Số tấn xếp dỡ của cảng nhiều hay ít phụ thuộc vào nhiều yếu tố như phương thức giao nhận của cảng là chuyển thẳng hay qua kho, năng lực xếp dỡ của tuyến tiền phương và tuyến hậu phương, năng lực về hệ thống kho bãi của cảng...và được xác định bằng công thức sau:

$$\sum Q_{xd} = Q_{xd1} + Q_{xd2} + \dots + Q_{xdi} \quad (1.2)$$

Trong đó:

$\sum Q_{xd}$: Là tổng khối lượng hàng hóa xếp dỡ trong kỳ (tấn);

Q_{xd1} : Là khối lượng hàng hóa xếp dỡ trong kỳ theo phương án 1;

Q_{xd2} : Là khối lượng hàng hóa xếp dỡ trong kỳ theo phương án 2;

Q_{xdi} : Là khối lượng hàng hóa xếp dỡ trong kỳ theo phương án I,

Chỉ tiêu tấn xếp dỡ phản ánh khối lượng công tác của cảng, đây chính là khối lượng công việc thực tế mà cảng phải sử dụng thiết bị và nhân lực của mình để thực hiện. Việc xác định sản lượng xếp dỡ theo các phương án sẽ là một trong những cơ sở để lập kế hoạch sản xuất hàng năm, để định mức cũng như trả lương sản phẩm cho công nhân của cảng.

➤ Hệ số xếp dỡ;

Để so sánh sản lượng thông qua và sản lượng xếp dỡ, ta sử dụng chỉ tiêu:

Hệ số xếp dỡ:

$$K_{xd} = \frac{\sum Q_{xd}}{\sum Q_{tq}} \quad (1.3)$$

Trong đó:

K_{xd} : Là hệ số xếp dỡ;

$\sum Q_{xd}$: Là tổng khối lượng hàng hóa xếp dỡ trong kỳ;

ΣQ_{tq} : Là tổng số tấn hàng hóa thông qua cảng trong kỳ.

Chỉ tiêu K_{xd} cho biết một tấn hàng hóa thông qua cảng phải thực hiện bao nhiêu tấn xếp dỡ, hệ số xếp dỡ càng lớn thể hiện việc hao phí nguồn lực càng nhiều và làm tăng chi phí, giá thành xếp dỡ. Khi $K_{xd} = 1$, có nghĩa là toàn bộ hàng hóa thông qua cảng đều được xếp dỡ theo phương án chuyển thẳng hoặc sang mạn và xét về mục tiêu của vận tải thì đó là phương án tối ưu. Tuy nhiên trên thực tế sản lượng xếp dỡ thường lớn hơn sản lượng thông qua, vì một lượng hàng phải tập kết vào kho bãi (lưu kho), tức là để thông qua cảng số hàng này phải dịch chuyển qua ít nhất 2 phương án xếp dỡ.

1.3.1.4. Các chỉ tiêu về hiệu suất khai thác

➤ Hiệu suất khai thác cảng (H_{kt});

Chỉ tiêu này được đánh giá trên cơ sở tỷ số giữa sản lượng hàng hóa qua cảng thực tế với sản lượng hàng hóa có thể tiếp nhận theo công suất thiết kế.

$$H_{kt} = \frac{Q_{tt}}{Q_{tk}} \quad (1.4)$$

Trong đó:

H_{kt} : Là hiệu suất khai thác cảng;

Q_{tt} : Là khối lượng hàng hóa thực tế thông qua cảng (tấn);

Q_{tk} : Là khối lượng hàng hóa theo thiết kế (tấn).

Đây là chỉ tiêu đánh giá hiệu quả sau đầu tư của cảng biển, khi một dự án đầu tư cảng biển xong đi vào hoạt động mà không có hàng, chứng tỏ đầu tư không hiệu quả và không đúng hướng, gây lãng phí nguồn lực.

➤ Hiệu suất khai thác kho, bãi [30];

Một là: Hệ số sử dụng diện tích bãi

$$f = \frac{F_b}{F_c} \quad (1.5)$$

Trong đó:

£ : Là hệ số sử dụng diện tích bãi

F_b : Là diện tích bãi chứa container (ha hoặc m^2)

F_c : Là diện tích toàn cảng (ha hoặc m^2)

Chỉ tiêu này phản ánh tỷ lệ giữa diện tích được sử dụng lưu giữ hàng hóa container (bao gồm cả diện tích giao thông) và tổng diện tích toàn cảng. Theo kinh nghiệm thực tế hiện nay £ giao động trong khoảng từ 0,5 - 0,7 đối với cảng có bố trí kho CFS và £ nằm trong khoảng từ 0,6-0,8 đối với cảng không bố trí kho CFS.

Hai là: Số ô nền trên một đơn vị diện tích bãi chứa

$$L_o = \frac{G_o}{F_b} \quad (1.6)$$

Trong đó:

L_o : Là số ô nền trên một đơn vị diện tích bãi

G_o : Là tổng ô nền trên toàn bộ diện tích bãi (TEU)

F_b : Là tổng diện tích bãi

Ba là: Hệ số lưu kho

Hệ số lưu kho được tính bằng công thức sau:

$$\alpha = \frac{Q_k}{Q_{tq}} \quad (1.7)$$

Trong đó:

α : Là hệ số lưu kho

Q_k : Là tổng số lượng hàng hóa qua kho (Tấn)

Q_{tq} : Là tổng số lượng hàng hóa qua cảng (Tấn)

Chỉ tiêu này phản ánh tỷ lệ giữa tổng số lượng hàng hóa được lưu kho và tổng số lượng hàng hóa thông qua trong toàn cảng, chỉ tiêu này càng cao chính tỏ giá trị gia tăng cảng thu được càng lớn.

➤ Năng suất xếp dỡ thiết bị [30];

Một là: Năng suất thiết bị xếp dỡ theo giờ:

$$P_{\text{tbg}} = \frac{3.600}{t_{\text{tg}}} \quad (\text{cont/giờ}) \quad (1.8)$$

$$P_{\text{tbg}} = \frac{3.600}{t_{\text{tg}}} * \alpha \quad (\text{TEU/giờ}) \quad (1.9)$$

$$\alpha = \frac{100 + k}{100} \quad (\text{TEU/cont}) \quad (1.10)$$

Hai là: Năng suất thiết bị xếp dỡ theo năm:

$$P_{\text{tbn}} = P_{\text{tbg}} * T_{\text{tbn}} \quad (\text{cont/máy-năm}) \quad (1.11)$$

Trong đó:

P_{tbg} : Là năng suất giờ của thiết bị

t_{tg} : Là thời gian chu kỳ một lần nâng container (giây)

α : Là hệ số quy đổi container (Hệ số quy đổi sản lượng từ Teu sang container)

k : Là tỷ lệ số lượng container 40' trong tổng số container qua cảng

T_{tbn} : Là thời gian làm việc của thiết bị trong năm

1.3.1.5. Chỉ tiêu đánh giá về hiệu quả tài chính

➤ Chỉ tiêu lợi nhuận;

Lợi nhuận là hiệu số giữa tổng doanh thu trừ đi tổng chi phí trong một thời kỳ nhất định, nó là một chỉ tiêu quan trọng nhất để đánh giá quá trình tồn tại và phát triển của doanh nghiệp cảng biển, lợi nhuận càng cao thì điều đó chứng tỏ

càng biến hoạt động càng hiệu quả và ngược lại. Chỉ tiêu này được thể hiện qua công thức sau:

$$LN = \sum DT - \sum CP \quad (1.12)$$

Trong đó:

- LN : Lợi nhuận
- $\sum DT$: Là tổng doanh thu
- $\sum CP$: Là tổng chi phí

➤ Chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận trên tài sản;

$$ROA = \frac{\sum P_{st}}{\sum A} \quad (1.13)$$

Trong đó:

- ROA : Là tỷ suất sinh lời trên tổng tài sản
- $\sum P_{st}$: Là tổng lợi nhuận sau thuế
- $\sum A$: Là tổng tài sản

Đây là chỉ tiêu phản ánh một đồng tài sản doanh nghiệp bỏ ra sẽ thu được bao nhiêu đồng lợi nhuận

➤ Chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu;

$$ROE = \frac{\sum P_{st}}{\sum V} \quad (1.14)$$

Trong đó:

- ROE : Là tỷ suất sinh lời trên vốn chủ sở hữu
- $\sum P_{st}$: Là tổng lợi nhuận sau thuế
- $\sum V$: Là tổng vốn chủ sở hữu

Chỉ tiêu này cho biết cứ một đồng vốn chủ sở hữu sẽ tạo ra được bao nhiêu đồng lợi nhuận.

1.3.2. Nhóm các tiêu chí đánh giá phát triển bền vững về xã hội

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

Mức độ đóng góp cho ngân sách nhà nước, địa phương (Bao gồm toàn bộ các khoản thuế, phí và lệ phí) và tổng giá trị gia tăng tạo ra cho nền kinh tế. Chỉ tiêu này càng lớn chứng tỏ hiệu quả hoạt động của cảng biển càng cao và ngược lại

Để xem xét đánh giá tác động giữa vốn đầu tư phát triển cảng biển đến tác động tăng ngân sách, ta có thể sử dụng công thức sau [24]:

$$H_{ns} = \frac{\Delta NS}{\Delta V} \quad (1.15)$$

Trong đó:

H_{ns} : Là tỷ lệ tương quan giữa tăng vốn đầu tư và tăng thu ngân sách

ΔNS : Là tốc độ tăng lượng thu ngân sách (%)

ΔV : Là tốc độ lượng vốn đầu tư tăng thêm (%)

1.3.2.2. Tiêu chí tạo việc làm, bảo đảm an sinh xã hội

Hoạt động đầu tư phát triển cảng biển có thể tạo thêm nhiều việc làm mới và góp phần quan trọng vào ổn định xã hội. Khi hoạt động đầu tư phát triển cảng biển càng tạo ra được nhiều việc làm chứng tỏ hoạt động đầu tư có hiệu quả [24].

$$H_{vl} = \frac{\Delta LD}{\Delta V} \quad (1.16)$$

Trong đó:

H_{vl} : Là tỷ lệ tương quan giữa tăng vốn đầu tư và tăng số việc làm mới

ΔLD : Tốc độ tăng thêm việc làm mới (%)

ΔV : Tốc độ lượng vốn đầu tư tăng thêm (%)

Chỉ tiêu này phản ánh cứ mỗi đơn vị % vốn đầu tư cho cảng biển tăng thêm sẽ tăng thêm được bao nhiêu đơn vị % việc làm, do vậy sẽ góp phần vào việc nâng cao đời sống nhân dân và bảo đảm an sinh xã hội.

1.3.2.3. Mức đầu tư cho khoa học công nghệ

Nghiên cứu và ứng dụng khoa học công nghệ vào quản lý, sản xuất nhằm tạo ra năng suất lao động cao, giảm chi phí là nhân tố quyết định tới sự tồn tại và phát triển của doanh nghiệp, đặc biệt trong bối cảnh cạnh tranh trong cơ chế thị trường như hiện nay. Tùy thuộc vào từng lĩnh vực sản xuất, kinh doanh mà mức đầu tư cho nghiên cứu và ứng dụng khoa học công nghệ có sự khác nhau và mức đầu tư cho lĩnh vực này được xác định trên cơ sở doanh thu của mỗi doanh nghiệp, và được xác định theo công thức sau:

$$r_{KH-CN} = \frac{\sum C_{KH-CN}}{\sum DT_N} \cdot 100 \quad (1.17)$$

Trong đó:

r_{KH-CN} : Là tỷ lệ đầu tư cho nghiên cứu và ứng dụng khoa học công nghệ vào sản xuất, kinh doanh (%)

$\sum C_{KH-CN}$: Là chi phí đầu tư cho nghiên cứu và ứng dụng khoa học công nghệ vào sản xuất, kinh doanh trong 1 năm của doanh nghiệp (đồng)

$\sum DT_N$: Là tổng doanh thu của doanh nghiệp trong 1 năm (đồng)

1.3.2.4. Tiêu chí đo lường mức độ đóng góp cho sản xuất và chuyển dịch cơ cấu kinh tế địa phương, khu vực

- Giảm thiểu chi phí vận chuyển;
- Giảm thiểu thời gian vận chuyển;
- Thúc đẩy kinh tế xã hội phát triển, làm chuyển dịch cơ cấu kinh tế địa phương và khu vực,

1.3.2.5. Tăng cường và củng cố được tiềm lực quốc phòng an ninh

Khi triển khai các dự án đầu tư xây dựng cảng biển ngoài việc xem xét khía cạnh thuần túy về chức năng nhiệm vụ của cảng là bốc xếp hàng hóa, đón trả hành khách, sửa chữa phương tiện vận tải biển, bảo quản hàng hóa và thực hiện các công việc khác phục vụ cho quá trình vận tải..., đồng thời chúng ta cũng phải hết sức quan tâm đến yêu cầu nhiệm vụ bảo đảm quốc phòng an ninh khi cần. Do đó các

cảng biển cần phải tính toán đầu tư xây dựng sao cho khi cần chuyển sang nhiệm vụ quốc phòng sẽ là căn cứ hậu cần, kỹ thuật thuận lợi để phục vụ cho các tàu quân sự cập cảng tiếp nhận dầu mỡ, nước ngọt, lương thực, thực phẩm và vật tư trang bị hậu cần, kỹ thuật; hệ thống kho bãi liên kề của cảng biển cũng sẵn sàng đáp ứng tốt yêu cầu nhiệm vụ là nơi tập kết, lưu giữ vũ khí trang bị phục vụ cho nhiệm vụ sẵn sàng chiến đấu bảo vệ Tổ quốc.

1.3.3. Nhóm các tiêu chí đánh giá phát triển bền vững về môi trường

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

Đầu tư cho công tác bảo đảm môi trường là quy định bắt buộc không chỉ ở Việt Nam, mà còn là quy định chung cho cả thế giới. Các khoản chi phí này doanh nghiệp phải tự bỏ ra và được tính vào chi phí hợp lý, hợp lệ của doanh nghiệp. Tùy thuộc vào từng lĩnh vực sản xuất, kinh doanh mà khoản đầu tư cho công tác bảo đảm môi trường tương ứng cho mỗi loại hình doanh nghiệp là khác nhau. Thông thường khoản đầu tư này được tính trên cơ sở doanh thu của doanh nghiệp và được xác định theo công thức sau:

$$r_{XL} = \frac{\sum C_{XL}}{\sum DT_N} \cdot 100 \quad (1.18)$$

Trong đó:

r_{XL} : Là tỷ lệ đầu tư cho xử lý chất thải (%)

$\sum C_{XL}$: Là chi phí đầu tư cho xử lý chất thải của doanh nghiệp trong 1 năm

$\sum DT_N$: Là tổng doanh thu của doanh nghiệp trong 1 năm

Chỉ tiêu này phản ánh một đơn vị doanh thu được tạo ra thì doanh nghiệp kinh doanh, khai thác cảng biển bỏ ra bao nhiêu đồng chi phí cho công tác bảo đảm môi trường, chỉ tiêu này càng lớn chứng tỏ sự quan tâm của doanh nghiệp đến công tác bảo vệ môi trường càng nhiều.

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

$$r_{CX} = \frac{\sum S_{CX}}{\sum S} \cdot 100 \quad (1.19)$$

Trong đó: r_{cx} : Tỷ lệ diện tích dành cho trồng cây xanh (%)

$\sum S_{cx}$: Diện tích đất dành cho trồng cây xanh, công viên (m^2)

$\sum S$: Tổng diện tích của cảng (m^2)

Chỉ tiêu này phản ánh trong một đơn vị diện tích của toàn cảng biển có bao nhiêu % diện tích cây xanh. Đây là chỉ tiêu thể hiện sự quan tâm của doanh nghiệp đối với công tác bảo đảm môi trường và cải tạo cảnh quan môi trường.

1.3.3.3. Bảo đảm các hồ sơ pháp lý về quản lý môi trường

Các cảng biển phải hoàn thiện đầy đủ các hồ sơ pháp lý về quản lý môi trường và năng lượng theo quy định hiện hành của pháp luật, quy định của địa phương, ngành. Cụ thể như sau [8]:

- Có báo cáo đánh giá tác động môi trường được phê duyệt hoặc các hồ sơ tương đương: Đề án BVMT, cam kết bảo vệ môi trường...
- Đầy đủ hồ sơ chứng nhận hoàn thành các công trình bảo vệ môi trường và xử lý chất thải theo yêu cầu của Báo cáo ĐTM hay Đề án BVMT;
- Có các kế hoạch phòng ngừa, ứng phó sự cố tràn dầu; kế hoạch phòng chống cháy nổ, tìm kiếm cứu nạn được các cơ quan chức năng có thẩm quyền phê duyệt;
- Có giấy phép xả nước thải vào nguồn do cơ quan có thẩm quyền cấp và đầy đủ hồ sơ về quản lý chất thải nguy hại;
- Có báo cáo giám sát môi trường định kỳ theo quy định và báo cáo hàng năm về tình hình sử dụng năng lượng của cảng biển nếu tổng mức sử dụng năng lượng hàng năm trên 1000 TOE;
- Đầy đủ các báo cáo kê khai và nộp phí bảo vệ môi trường đối với nước thải theo quy định.

1.3.3.4. Có các giải pháp, biện pháp bảo vệ môi trường hiệu quả [8]

- Có các giải pháp bảo vệ môi trường nước và bảo vệ môi trường không khí, tiếng ồn tại khu vực cảng biển hoạt động;

- Có các giải pháp bảo vệ môi trường đất và bảo vệ các hệ sinh thái xung quanh khu vực cảng biển hoạt động;
- Có các giải pháp hạn chế và ngăn ngừa sự phát sinh các chất thải, ngăn ngừa phát sinh các sự cố môi trường do tràn dầu, tràn hóa chất và cháy nổ...
- Có các giải pháp cải tiến quy trình sản xuất để nâng cao năng suất, chất lượng các dịch vụ và giảm thiểu ô nhiễm môi trường;
- Có các giải pháp thay thế các trang thiết bị cũ, tiêu hao nhiều nhiên liệu, gây ô nhiễm môi trường bằng các thiết bị tiên tiến, tiêu hao ít nhiên liệu và ít gây ô nhiễm môi trường;
- Có các giải pháp bảo đảm cung cấp nguồn điện bờ cho tất cả các tàu, phương tiện thủy cập cảng sử dụng để giảm lượng khí thải phát sinh trong quá trình sử dụng của các phương tiện neo đậu tại bến cảng và các giải pháp thay thế các nguồn năng lượng đang sử dụng bằng các nguồn năng lượng khác ít gây ô nhiễm;
- Có các quy định về bảo vệ môi trường đối với các tàu, các phương tiện thủy trong thời gian neo đậu tại cảng biển và các giải pháp cải tạo, khắc phục những khu vực đã bị ô nhiễm do hoạt động kinh doanh, khai thác của cảng biển tạo ra v.v...

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

1.4.1. Các yếu tố vĩ mô

1.4.1.1. Kinh tế

Một là: Tăng trưởng kinh tế

Tăng trưởng kinh tế tác động trực tiếp đến sức mua của xã hội, tạo điều kiện để sản xuất kinh doanh mở rộng, sự ra đời và phát triển của cảng biển ở một nước có biển luôn gắn với sự phát triển kinh tế.

Hai là: Tài chính tín dụng

Hệ thống tài chính quan trọng đối với tăng trưởng kinh tế và thương mại, tăng trưởng nhanh phụ thuộc vào khả năng của khu vực tài chính trong việc huy

động và phân bổ có hiệu quả tín dụng vào phát triển thương mại xuất nhập khẩu. Lãi suất tín dụng ảnh hưởng đến khả năng vay mượn của hoạt động thương mại xuất nhập khẩu do đó ảnh hưởng trực tiếp đến phát triển cảng biển.

Ba là: Đầu tư phát triển

Đầu tư mang lại động lực chủ yếu cho tăng trưởng kinh tế, phát triển ngành, duy trì mức đầu tư cao là nhiệm vụ cấp thiết để hiện thực hóa các mục tiêu tăng trưởng, phấn đấu tốc độ đầu tư cao hơn tốc độ tăng trưởng kinh tế, thông thường tốc độ tăng đầu tư gấp khoảng hai lần tốc độ tăng trưởng kinh tế là hợp lý.

Đầu tư là yếu tố rất quan trọng có tính quyết định đến việc đẩy nhanh tốc độ tăng của các ngành trong đó có ngành vận tải biển.

Bốn là: Hoạt động thương mại

Nhiều công trình khoa học cho thấy việc mở cửa thương mại nhiều hơn sẽ đẩy mạnh xuất nhập khẩu và dẫn đến tốc độ tăng trưởng dài hạn cao hơn, nhờ đó mà phát triển các ngành. Mở cửa thương mại đòi hỏi tăng xuất khẩu và tiến hành dỡ bỏ hàng rào nhập khẩu. Nơi nào có nền kinh tế hàng hóa phát triển thì càng cần thiết thị trường và giao lưu với bên ngoài, nếu có cảng biển thì cảng biển đóng vai trò to lớn trong việc giao lưu này.

1.4.1.2. Khoa học-công nghệ

Khoa học công nghệ ngày càng nổi lên là một trong những yếu tố có tính chất quan trọng nhất ảnh hưởng đến khả năng cạnh tranh của ngành, đến giảm chi phí và nâng cao chất lượng dịch vụ cảng biển, tác động đến triển vọng tăng trưởng. Việc tham gia cạnh tranh quốc tế là một nhân tố thúc đẩy việc nâng cấp các công nghệ cảng biển. Tốc độ thay đổi công nghệ là kết quả của quá trình cạnh tranh, đổi mới trong tất cả các ngành.

1.4.1.3. Chính trị và chính sách

Những thành tựu và tồn tại của phát triển kinh tế chủ yếu phụ thuộc vào vai trò quản lý nhà nước, thể hiện bằng những chính sách của nhà nước; có thể nói nếu

thiếu vai trò lãnh đạo toàn diện và sự hỗ trợ của nhà nước thì không thể bàn đến sự phát triển kinh tế, phát triển ngành, phát triển cảng biển.

1.4.1.4. Bối cảnh quốc tế

Xu thế toàn cầu hóa và khu vực đang gia tăng trở thành đặc điểm mới nổi bật của nền kinh tế thế giới. Quá trình nhất thể hóa kinh tế thế giới và khu vực đang diễn ra sâu rộng, biểu hiện:

Thứ nhất: Chế độ mậu dịch đa phương, tự do hóa thương mại, mở cửa thị trường được khai thông, tốc độ xuất nhập khẩu, đầu tư ra nước ngoài tăng nhanh nhằm khai thác lợi thế của các quốc gia khác đồng thời nhanh chóng xâm nhập thị trường mới.

Thứ hai: Chuyển giao, mua bán công nghệ, thông tin khoa học kỹ thuật ngày càng phát triển làm cho nền kinh tế mỗi nước ngày càng gắn với sự phát triển chung của thế giới.

Thứ ba: Mở rộng liên kết, liên doanh, hợp tác sản xuất và tiêu thụ sản phẩm, cùng sử dụng công nghệ và kỹ thuật mới làm cho giao lưu buôn bán, quy mô và mạng lưới kinh doanh ngày càng được mở rộng không ngừng.

Trong xu thế ngày càng quốc tế hóa, khu vực hóa và toàn cầu hóa nền kinh tế thế giới, các trạng thái vừa hợp tác, vừa cạnh tranh đan xen phức tạp sẽ đưa đến các mặt thuận lợi, những cơ hội cũng như những thách thức và nhiều khó khăn mới.

1.4.2. Các yếu tố vi mô

1.4.2.1. Áp lực từ vận chuyển thay thế

Vận chuyển thay thế là những vận chuyển có cùng công năng, áp lực từ vận chuyển thay thế phụ thuộc vào mức giá, chất lượng vận chuyển, thời gian vận chuyển. Nếu giá cả vận chuyển cao khách hàng sẽ chuyển sang sử dụng vận chuyển thay thế, chẳng hạn như: Khách hàng có thể sử dụng vận chuyển đường sắt xuyên quốc gia thay thế vận tải biển, hay nếu khách hàng cần thời gian vận chuyển nhanh thì chuyển sang máy bay.

1.4.2.2. Áp lực từ người cung

Cảng biển nào tìm được nhiều nguồn cung mới, sử dụng nhiều nguồn cung mới và khác nhau sẽ làm tăng chất lượng, giảm giá thành bốc xếp trên mỗi tấn hàng sẽ giành được ưu thế cạnh tranh. Nếu cảng biển bốc xếp chi phí cao, mất nhiều thời gian, hao hụt lớn thì các doanh nghiệp sẽ tìm đến các cảng khác có chi phí thấp, nhanh chóng, ít hao hụt.

1.4.2.3. Áp lực từ phía khách hàng

Cần nâng cao khả năng tiếp thị, nhiều doanh nghiệp hoàn toàn thụ động trong việc tiếp cận với thị trường và định hướng khách hàng, tham gia hoạt động tiếp thị trong nước và quốc tế, do vậy nhiều cảng biển không có khả năng cạnh tranh. Thực tế, nhiều cảng biển thành công nhờ vào việc đẩy mạnh hoạt động tiếp thị, bám sát nhu cầu thị trường, tập trung thỏa mãn khách hàng với chất lượng dịch vụ tốt nhất, mới lạ và hoàn hảo.

1.5. Kinh nghiệm phát triển bền vững cảng biển

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

Lịch sử phát triển các cảng biển trên thế giới đã có từ rất lâu và có những đóng góp to lớn vào tăng trưởng kinh tế ở các nước. Một số quốc gia thành công trong phát triển các cảng biển đã đem lại những tác động tích cực cho nền kinh tế và những biến đổi sâu sắc về mặt xã hội, cũng như những tác động về môi trường. Kinh nghiệm mà các quốc gia đó để lại từ quá trình xây dựng và phát triển các cảng biển của mình đã trở thành những bài học quý báu cho những nước đi sau như Việt Nam chúng ta.

1.5.1.1. Kinh nghiệm của các nước Châu Á

Trong các quốc gia trên thế giới thì những quốc gia có biển là những quốc gia luôn có lợi thế rất lớn trong cuộc cạnh tranh để phát triển kinh tế và hội nhập quốc tế. Cũng như các quốc gia ở các châu lục khác, các quốc gia có biển ở Châu Á đều rất chú trọng khai thác và phát triển một cách tối đa lợi thế về vị trí địa lý

này của mình nhằm thu được những nguồn lợi nhuận to lớn từ biển. Trong phát triển kinh tế biển thì lĩnh vực vận tải hàng hải và cảng biển luôn được coi trọng và có sự phát triển song song. Dưới đây là một số kinh nghiệm của các nước Châu Á mà điển hình là các nước trong khu vực ASEAN.

Vận tải biển là một lĩnh vực quan trọng mang tính sống còn đối với sự phát triển của Hồng Kông, trung tâm thương mại lớn thứ 10 trên thế giới, với hơn 80% khối lượng hàng hoá trung chuyển qua Hồng Kông là vận chuyển qua cảng biển. Trong năm 2001, các cảng ở Hồng Kông đã xếp dỡ 178 triệu tấn hàng hoá, 73% khối lượng hàng hóa này được vận chuyển bằng tàu viễn dương. Trong số hàng được xếp dỡ ở cảng Hồng Kông thì có 48 triệu tấn (chiếm 27%) là hàng trung chuyển mà địa điểm đến chính là khu vực thị trường Trung Quốc. Là cảng nước sâu nên nhìn chung hàng vận chuyển ở cảng Hồng Kông đều bằng container, chiếm 72%. Năm 2001, Hồng Kông đã thông qua 17,8 triệu TEU, trở thành cảng container nhộn nhịp nhất của thế giới.

Khu vực Đông Nam Á với vị trí địa lý thuận lợi trong giao thông vận tải biển, là nơi giao nhau của các tuyến đường biển quốc gia xuyên Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương, đã trở thành một trong những vùng sôi động nhất của hoạt động hàng hải thế giới. Các nước ASEAN có mạng lưới cảng biển khá phát triển, chỉ riêng Indonesia đã có tới 1.544 cảng do nhà nước quản lý và 1.233 cảng do tư nhân quản lý. Cảng Singapore là cảng lớn nhất nhì thế giới, liên kết với 700 cảng và 400 tuyến đường biển quốc tế, hầu hết hệ thống cảng biển của các nước trong khu vực đã phát triển tốt cơ sở hạ tầng cảng biển, xây dựng các cảng nước sâu, các cảng container chuyên dụng. Để thu hút dịch vụ vận tải container, Malaysia và Thái Lan đã mở rộng các tuyến vận tải trực tiếp với các cảng bên ngoài thông qua cảng Port Klang và Laem Chabang với khả năng tiếp nhận tàu Post Panamax có trọng tải từ 80.000 - 100.000 DWT, sức chở 6000 TEU. Brunei và Philippines cũng tiến hành triển khai kế hoạch tương tự về phát triển cảng biển nước sâu và container. Tuy Campuchia và Myanmar chưa có cảng nước sâu và cảng container hiện đại nhưng

hiện nay đang tích cực nghiên cứu và quy hoạch phát triển hệ thống cảng này.

Tận dụng phát triển nhằm thúc đẩy tính hiệu quả của cảng biển. Có thể nói lĩnh vực vận tải biển trong khối ASEAN đóng vai trò chủ đạo trong quá trình nhất thể hoá nền kinh tế của khu vực trước nhu cầu phụ thuộc lẫn nhau ngày càng tăng giữa ASEAN và thị trường thế giới cũng như trong quá trình thực thi AFTA.

Trung Quốc do nhận thức đúng về vai trò kinh tế biển, trong những năm gần đây, Trung Quốc đã quan tâm nhiều đến phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải ven biển. Trong kế hoạch 5 năm lần thứ 9, kế hoạch phát triển giao thông vận tải ven biển được đánh giá là tiến bộ vượt bậc trên các bình diện về quy mô, tốc độ và chất lượng xây dựng. Trung Quốc đã chi 42,1 tỷ nhân dân tệ cho việc xây dựng cảng biển, 133 cầu tàu trung bình và lớn đã được xây dựng, trong đó có 96 cầu tàu nước sâu, qua đó đã tăng khối lượng hàng hóa qua cảng 210 triệu tấn và khả năng xếp dỡ container 9,48 triệu TEU. Ngoài việc đầu tư xây dựng, Trung Quốc còn liên doanh khai thác cảng biển với nước ngoài. Song song với việc xây dựng cảng biển và các trang thiết bị, Trung Quốc còn tăng cường đầu tư phát triển đội tàu biển. Trong chiến lược phát triển của Trung Quốc, tập trung phát triển hạ tầng cho các tỉnh cửa ngõ nằm dọc theo bờ biển phía Đông.

Xu hướng phát triển giao thông hàng hải chủ yếu hiện nay ở Châu Á nói riêng và trên thế giới nói chung là phát triển vận tải container và vận tải đa phương thức. Vận tải hàng hoá bằng container là một cuộc cách mạng đã gần 60 năm qua làm thay đổi bộ mặt vận tải toàn cầu. Thông qua vận tải container, hoạt động vận tải đa phương thức đã phát triển mạnh trong vòng gần 30 năm trở lại đây, đặc biệt ở khu vực Đông Nam Á. Hầu hết các cảng lớn và trung bình trên thế giới đều có mặt container trong quá trình vận tải đa phương thức. Trên thế giới cũng như ở Châu Á, cảng nước sâu được chú trọng phát triển khắp nơi để thực hiện vận tải container và vận tải đa phương thức. Vận tải đa phương thức là loại hình vận tải ưu việt hiện nay, đang là vấn đề thời sự sôi động trong toàn cầu hoá về giao thông vận tải. Không phải ngẫu nhiên mà suốt hai thập kỷ qua các nước Châu Á như Hồng

Kông, Đài Loan, Hàn Quốc, Malaysia, Thái Lan, Philippine... đã và đang ra sức đầu tư xây dựng cảng trung tâm, cải tiến thủ tục tiếp nhận, quảng bá thông tin ra toàn thế giới để thu hút hàng trung chuyển.

1.5.1.2. Kinh nghiệm của các nước Châu Âu

Từ những năm 90, xu hướng vận tải hàng hoá bằng đường biển ở các nước Châu Âu ngày càng gia tăng đã làm cho cảng biển ở Châu Âu trở nên nhộn nhịp, sầm uất. Việc tăng cường liên kết kinh tế giữa các nước Châu Âu thông qua việc tiếp tục giảm thuế hải quan, xoá bỏ các hàng rào thương mại... để tiến tới một Châu Âu thống nhất đã thúc đẩy sự gia tăng khối lượng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển với quốc tế và trong nội bộ khu vực Châu Âu. Trong những năm 2001, chỉ tính ở liên minh Châu Âu và các nước Trung Âu đã có 362 cảng biển (chỉ tính những cảng có khối lượng xếp dỡ hàng hoá lớn hơn 1 triệu tấn/năm hoặc vận chuyển hơn 200.000 hành khách/năm). Trong đó, với số lượng 320 cảng biển, các cảng biển của Liên minh Châu Âu luôn là những cảng biển có khối lượng xếp dỡ hàng hoá lớn nhất của châu lục. Cảng biển ở Châu Âu là những cảng biển rất phát triển về mọi mặt như cơ sở hạ tầng, phương tiện thiết bị.... nhờ những ưu thế về vị trí địa lý cũng như chất lượng dịch vụ của những cảng biển này nên nhìn chung vị trí của các cảng biển hàng đầu của Châu Âu trong suốt những năm qua hầu như không thay đổi.

Với chính sách tăng cường liên kết kinh tế, trao đổi thương mại trong nội khối Liên minh Châu Âu và trong khu vực Châu Âu nên việc vận tải bằng đường biển giữa các cảng nội địa và trong nội bộ khu vực Châu Âu đóng vai trò quan trọng nhất, tạo điều kiện cho các cảng biển Châu Âu phát triển, 60% khối lượng hàng hóa được vận chuyển trong nội bộ Châu Âu mà điểm xuất phát và đến đều là các cảng biển nội địa của các nước Liên minh Châu Âu hoặc đến các cảng biển Châu Âu không thuộc Liên minh Châu Âu. Chỉ có khoảng 47% khối lượng hàng hoá được vận chuyển đi các nước khác ngoài Châu Âu.

Hà Lan là quốc gia hàng đầu thế giới về phát triển cảng và dịch vụ logistics đi kèm. Năm 2007, cảng Rotterdam thông quan lượng hàng hoá lên tới 406,2 triệu tấn. Tỷ lệ container phải qua kiểm tra là 1% và tỷ lệ từ chối thông quan chỉ có 0,01%. Là một trong những cảng biển có hạ tầng đứng đầu thế giới, mô hình quản lý của cảng Rotterdam rất đáng để nghiên cứu. Phần xây dựng hạ tầng, thiết bị cảng và các dịch vụ công được nhà nước đảm nhận, còn các dịch vụ ở cảng như bốc xếp, lao động, chức năng khác...do các công ty tư nhân cung cấp. Vai trò của công ty tư nhân trong cảng Rotterdam rất lớn, trong phát triển cảng và dịch vụ, các công ty tư nhân chiếm tới 60% tổng giá trị đầu tư từ 5-6 tỷ EURO.

Xu hướng phát triển cảng biển ở Châu Âu trong những năm tới là tiếp tục thực hiện chuyên môn hóa để xử lý những hàng hoá nhất định, các cảng tăng cường trang bị những thiết bị kỹ thuật. Các công ty quản lý cảng mở rộng các loại hình dịch vụ dựa vào sự tăng cường các hoạt động trong lĩnh vực hậu cần và vận tải trên bộ. Đầu tư nâng cấp hệ thống cơ sở hạ tầng cảng biển để đảm bảo chuyển hàng vận tải biển đến các thị trường ở Đông và Trung Âu, đến các nước Baltic và các khu vực thị trường quốc tế khác. Các hệ thống vận tải ở Châu Âu khác nhau tuy phát triển chậm nhưng bền vững và đã phối hợp hoạt động dẫn đến sự cạnh tranh ngày càng gay gắt giữa các cảng ở Châu Âu. Để nhằm tăng tính hiệu quả trong hoạt động của cảng biển, các công ty cảng biển Châu Âu ngoài việc áp dụng các biện pháp tập trung hóa mạng lưới vận tải còn tăng cường thu hút các công ty vận tải biển có kèm theo việc áp dụng rộng rãi trong lĩnh vực này những hệ thống điện tử xử lý thông tin, hệ thống đặt trước số hàng vận chuyển theo chế độ trực tuyến, việc theo dõi hàng vận chuyển đến đâu theo giờ thực tế qua hệ thống dịch vụ định vị vệ tinh toàn cầu, tự động hóa việc kiểm soát hải quan và ứng dụng rộng rãi các hệ thống quản lý các hoạt động kho tàng và phân phối các luồng hàng hóa, công suất vận tải...nhờ đó đã cho phép tăng tần suất các chuyến đi, giảm chi phí cho thời gian quá cảnh và đảm bảo được những hành trình trực tiếp.

1.5.2. Kinh nghiệm phát triển bền vững cảng biển của Công ty TNHH MTV Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn (Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn)

Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn được đánh giá là nhà khai thác cảng biển lớn nhất của Việt Nam hiện nay, với thị phần khoảng 50% của cả nước và khoảng 80% thị phần tại khu vực phía Nam; nằm trong top 30 cảng biển lớn nhất thế giới, có hệ thống cảng biển cùng cơ sở hạ tầng kho bãi hiện đại ở hầu hết các địa phương trọng điểm của cả nước; để có được kết quả như ngày hôm nay, nhờ cảng đã có những chủ trương, chính sách và chiến lược đúng đắn cả trong ngắn và dài hạn như sau [48]:

1.5.2.1. Đầu tư đúng hướng: Ngay từ những năm 1990-1991, Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn đã nhận ra xu hướng phát triển mạnh mẽ của vận tải hàng hóa container thế giới cũng như Việt Nam nên đã đầu tư phương tiện trang bị, nguồn lực và tận dụng năng lực cầu bến kho bãi phát triển dịch vụ bốc xếp, lưu kho, bãi hàng hóa container và phát triển cảng container. Nhờ đầu tư đúng hướng đến nay Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn đã không ngừng phát triển, trưởng thành và liên tục nhiều năm gần đây luôn ở vị trí là nhà khai thác cảng số 1 Việt Nam.

1.5.2.2. Xác định vị trí đầu tư cảng biển tối ưu: Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn luôn chọn vị trí xây dựng cảng tối ưu, có điều kiện tự nhiên thuận lợi, nằm trong vùng kinh tế trọng điểm, có hệ thống khu công nghiệp, khu chế xuất phát triển với hệ thống giao thông kết nối cảng biển, điển hình là cảng Cát Lái, Thành phố Hồ Chí Minh.

1.5.2.3. Tích cực đầu tư công nghệ, phương tiện trang bị xếp dỡ hiện đại:

Xác định công nghệ quản lý, khai thác sẽ nâng cao năng suất và hiệu quả kinh tế, trong những năm qua Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn đã tích cực chủ động đổi mới, thay thế hệ thống phương tiện trang bị xếp dỡ cũ, năng suất thấp và độ an toàn hạn chế bằng nhiều thiết bị xếp dỡ tiên tiến hiện đại nhất hiện nay của thế giới. Nhất là hệ thống các thiết bị tuyến tiền phương, song song với phương tiện trang bị Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn cũng rất quan tâm đến việc áp dụng,

ứng dụng hệ thống công nghệ thông tin trong quản lý, điều hành sản xuất, đầu năm 2007, Công ty đã chọn các đối tác và Công ty Realtime Business Solutions của Úc để triển khai phần mềm ứng dụng quản lý điều hành và khai thác cảng container TOPX, trị giá 3 triệu USD tại cảng Tân cảng - Cát Lái. Do đó có sự quan tâm, chủ động tích cực đầu tư nên trong nhiều năm nay Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn luôn là đơn vị tiên phong về sử dụng các phương tiện trang bị xếp dỡ và ứng dụng hệ thống công nghệ thông tin tiên tiến hiện đại.

1.5.2.4. Coi trọng đầu tư phát triển thị trường: Hiện Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn có mối quan hệ chặt chẽ với trên 600 khách hàng xuất nhập khẩu, 60 hãng tàu và 110 Công ty Logistics và là thương hiệu số 1 cho các hãng tàu trong và ngoài nước vào làm hàng tại cảng của Tổng Công ty TCSG.

1.5.2.5. Đầu tư phát triển nguồn nhân lực: Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn đã cử nhiều cán bộ đi học tập về quản lý, khai thác cảng biển và kỹ thuật cảng tại Hà Lan, Đài Loan, Hàn Quốc và liên doanh với Hà Lan thành lập Công ty TNHH Phát triển nguồn nhân lực Tân cảng - STC..., phối hợp với các trường đại học, các trung tâm đào tạo lớn trong nước mở nhiều khóa đào tạo về nghiệp vụ cảng, tin học, ngoại ngữ... cũng như có nhiều chính sách khuyến khích hỗ trợ toàn thể cán bộ, công nhân viên chủ động tích cực nghiên cứu, học tập trình độ chuyên môn về mọi mặt. Riêng trong năm 2015 Tân cảng - STC đã tổ chức 40 khóa đào tạo và cấp bằng cho gần 1.900 học viên trong toàn hệ thống TCT Tân cảng, nhất là các khóa học về tiếng Anh văn chuyên ngành và logistics, luyện thi TOEIC.

1.5.2.6. Đầu tư đồng bộ: Triển khai đầu tư đồng bộ các ngành nghề, dịch vụ hỗ trợ cảng biển phát triển, mở các ICD, phát triển ngành nghề vận tải biển, phát triển dịch vụ logistics nhằm cung cấp các dịch vụ trọn gói cho các khách hàng. Sau một thời gian ngắn chú trọng đầu tư phát triển, hiện nay Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn cũng đã trở thành đơn vị logistics có thị phần lớn nhất tại Việt Nam.

1.5.2.7. Đa dạng hóa hình thức sở hữu và huy động nguồn vốn: Để khai thác tối đa, tiềm năng lợi thế, đồng thời gắn chặt khách hàng với cảng, cũng như giảm áp lực

về nguồn vốn trong sản xuất; Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn đã liên doanh với nhiều hãng tàu lớn trong phát triển một số dự án cảng biển của SNP, như dự án cảng biển tại Vũng Tàu, dự án cảng quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện... và thành lập nhiều công ty con, công ty liên doanh liên kết, tính đến thời điểm hiện tại số lượng công ty thành viên là 25 công ty, công ty cháu là 28 công ty.

1.5.3. Bài học kinh nghiệm về phát triển bền vững cảng biển trên thế giới và Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn rút ra có thể áp dụng cho cảng biển Hải Phòng

1.5.3.1. 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.

1.5.3.2. 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.

1.5.3.3. Đầu 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.

1.5.3.4. 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.

1.5.3.5. 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 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;

- 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. Tổng quan về tình hình kinh tế xã hội và quá trình hình thành phát triển cảng biển Hải Phòng

2.1.1. Khái quát về Thành phố Hải Phòng

2.1.1.1. Điều kiện tự nhiên:

1) Vị trí địa lý: Hải Phòng phía Đông giáp Vịnh Bắc Bộ, phía Bắc giáp tỉnh Quảng Ninh, phía Tây giáp tỉnh Hải Dương, phía Nam giáp tỉnh Thái Bình. Hải Phòng cách thủ đô Hà Nội 102 km và có bờ biển dài trên 125 km, thấp và khá bằng phẳng. Địa hình chung của Hải Phòng là kiểu địa hình đồng bằng với bề mặt tương đối bằng phẳng, nghiêng nhẹ về phía biển với độ dốc thay đổi từ 1 - 3m đến 5 - 9m. Đoạn từ Cát Hải đến Kiến Thụy là đoạn bờ biển thấp, lầy bùn tạo ra những bãi triều phủ thảm thực vật. Phía Đồ Sơn, bị ảnh hưởng của phù sa sông Hồng đổ ra nên cửa sông hình thành nhiều bãi bồi cồn cát nổi cao.

2) Khí hậu thủy văn: Mạng lưới sông ngòi trên địa bàn khá dày, hầu hết các sông đều đổ ra biển, chia cắt bờ biển thành từng đoạn với chiều dài 15 - 20 km. Chế độ thủy triều là nhật triều đều, một ngày có 1 lần thủy triều lên xuống. Mùa hạ, thủy triều lên cao nhất vào buổi chiều, mùa đông thủy triều lên cao nhất vào buổi sáng. Vào mùa Thu và Đông, các ngày lặng sóng chiếm khoảng 10%, sóng lừng và sóng cấp độ V (độ cao sóng 2 - 3,5m) chiếm khoảng 20 - 30%. Trong các mùa xuân - hè, số ngày lặng sóng tăng gấp đôi (khoảng 20%), sóng lớn hơn cấp V giảm còn 10 - 20%, nhưng khi có dông bão, sóng biển mạnh lên gấp nhiều lần; nhiệt độ trung bình năm dao động trong khoảng 22,3⁰C - 24⁰C. Nhiệt độ mùa hè cao: 27⁰C - 29⁰C; về mùa Đông, do ảnh hưởng mạnh mẽ của hoàn lưu gió mùa Đông Bắc, nên nhiệt ở đây hạ xuống rất thấp trung bình chỉ dưới 20⁰C.

2.1.1.2. Tình hình kinh tế xã hội

Hải Phòng là thành phố trực thuộc trung ương, một trong các thành phố lớn nhất của Việt Nam, tổng thu ngân sách của Hải Phòng trong nhiều năm luôn đứng ở vị trí thứ tư trong cả nước, sau Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh và Bà Rịa - Vũng Tàu. Năm 2014, chỉ riêng thu Hải quan của Thành phố Hải Phòng đã đạt 40.246 tỷ đồng, năm 2015, đạt 45.712 tỷ đồng, tăng 13,6% so với năm 2014. Dự kiến năm 2016, tổng thu hải quan sẽ đạt trên 50.000 tỷ đồng. Trong bảng xếp hạng về chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh của Việt Nam năm 2013, Thành phố Hải Phòng xếp ở vị trí thứ 15/63 tỉnh thành của cả nước [60].

Sau một thời gian dài xây dựng phát triển, nhất là sự quan tâm của Đảng, Nhà nước, Chính phủ trong những năm gần đây về đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ (Đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng), giao thông hàng không (Dự án mở rộng sân bay quốc tế Cát Bi) và hạ tầng cảng biển (Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện), hiện nay Hải Phòng đã là một điểm đến thực sự hấp dẫn đối với các nhà đầu tư trong và ngoài nước, một loạt các tập đoàn lớn trong nước và thế giới đã tin tưởng và bỏ vốn đầu tư các dự án tại Hải Phòng như Tập đoàn Vingroup, Tập đoàn Him Lam, Tập đoàn LG, Tập đoàn GE, Tập đoàn DOJI, v.v..., liên tục trong những năm gần đây đều đứng trong top đầu các tỉnh thành trong cả nước về thu hút đầu tư, nhất là thu hút dòng vốn FDI. Đặc biệt trong sáu tháng đầu năm 2016 Hải Phòng đã vươn lên vị trí đứng đầu các địa phương trong cả nước về thu hút nguồn vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài và đang thực sự là động lực cho sự phát triển kinh tế xã hội khu vực phía Bắc.

2.1.2. Quá trình hình thành và phát triển cảng biển Hải Phòng

Cảng Hải Phòng là cảng có lưu lượng hàng hóa thông qua lớn nhất miền Bắc; thông qua cảng Hải Phòng, hàng hoá xuất nhập khẩu của 17 tỉnh phía Bắc và hàng quá cảnh của Bắc Lào và Nam Trung Quốc...đã đến với thị trường các nước và ngược lại. Cảng Hải Phòng được hình thành từ năm 1876 do thực dân Pháp xây dựng. Quy mô của cảng vào thời kỳ đầu rất đơn giản, cơ sở vật chất chỉ bao gồm hệ thống 6 kho, hệ thống 6 cầu tàu có kết cấu trụ sắt mặt gỗ với tổng chiều dài

1.640 m, và chiều rộng bến tàu bằng gỗ rộng 10m. Việc vận chuyển hàng hóa trong thời kì này chủ yếu bằng ô tô, máy kéo, xe ba gác, các loại hàng được xếp lên bằng cần cẩu. Ngày 13/5/1955 Hải Phòng được hoàn toàn giải phóng, cảng Hải Phòng được ta tiếp quản và được tiến hành khôi phục, sửa chữa mở rộng cảng. Tại thời điểm đó, cảng Hải Phòng đã có 7 bến tàu với chiều dài 1.742 m, 8 kho, 29.000m² diện tích bãi và khả năng thông qua là 2 triệu tấn/năm. Trước yêu cầu phát triển kinh tế thời kỳ mới, cảng đã dần được chú trọng đầu tư nâng cấp; với sự giúp đỡ của Liên Xô, từ cuối thập niên 60, hệ thống cầu cảng đã được xây dựng để đón nhận những loại tàu có trọng tải tới 10.000 DWT cập cảng, các hệ thống cần trục chân đế có sức nâng từ 5-16 tấn, cần trục nổi có sức nâng 90 tấn, hàng trăm xe vận chuyển các loại cùng với các xưởng tương đối hiện đại.

Sau một thời gian dài phát triển đến ngày 01/7/2014, cảng Hải Phòng chuyển sang hoạt động theo mô hình Công ty Cổ phần với tên gọi là Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng.

Hiện nay, ngoài Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng còn một số cảng có quy mô nhỏ khác. Một số trong số đó trước đây thuộc Cảng Hải Phòng, nay tách ra cổ phần hóa như cảng Vật Cách, cảng Đoạn Xá và cảng cổ phần Đình Vũ. Một số cảng mới được xây dựng như cảng PTSC, cảng Hải An, cảng Nam Hải, cảng Tân cảng 128, cảng Tân cảng 189, Vip Green Port,...

Tính đến tháng 12/2015 số lượng các doanh nghiệp khai thác kinh doanh cảng đã lên đến 39 doanh nghiệp, tổng chiều dài cầu bến là 11.200 m; tổng sản lượng bốc xếp năm 2013 đạt 58,9 triệu tấn, năm 2014 là 70,1 triệu tấn và lên đến 79,5 triệu tấn trong năm 2015.

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

2.2.1. Đánh giá thực trạng phát triển bền vững về kinh tế

2.2.1.1. Về vị trí xây dựng cảng biển

Nhìn chung, các cảng biển Hải Phòng đều được quy hoạch với những vị trí khá hợp lý, là cửa ngõ chính thông ra biển của các tỉnh phía Bắc, đóng vai trò “cầu

nối” quan trọng để giao lưu kinh tế, hội nhập và hợp tác giữa các tỉnh phía Bắc với các nước trên thế giới, đặc biệt là các nước trong khu vực Châu Á-Thái Bình Dương, các cảng đều chạy dọc theo sông Cẩm về phía cửa biển, đây là khu vực chủ yếu đất bỏ hoang và nuôi trồng thủy sản của dân trước khi xây dựng phát triển các bến cảng nên chi phí đền bù giải phóng mặt bằng thấp; thuận tiện về đường giao thông, dọc theo tuyến đường Quốc lộ 5 kéo dài, nối với hệ thống đường cao tốc Hà nội - Hải Phòng, trung tâm của các khu công nghiệp lớn Đông Hải, Đình Vũ, có điều kiện kinh tế xã hội phát triển, mật bằng dân số đông, nguồn lao động dồi dào.

Nhận xét đánh giá: 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.

2.2.1.2. Hạ tầng giao thông kết nối cảng biển

1) Hệ thống giao thông đường bộ

Hệ thống đường bộ liên tỉnh: Chủ yếu là quốc lộ, gồm có 3 tuyến đang khai thác (QL5, QL10 và QL37) và 01 tuyến cao tốc Hà Nội - Hải Phòng: Quốc lộ 5 (Hà Nội - Hải Phòng); đoạn qua địa phận Hải Phòng dài 35,5 km; tiêu chuẩn đường cấp II đồng bằng (mặt cắt ngang 23m, đoạn qua đô thị 34m, 4 làn xe cơ giới). Quốc lộ 10 (Quảng Ninh - Ninh Bình); đoạn qua địa phận Hải Phòng dài 52,5 km; tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng (mặt cắt ngang 12m, 2 làn xe cơ giới). Quốc lộ 37 (Thái Bình - Sơn La); đoạn qua địa phận Hải Phòng dài 20,1 km; tiêu chuẩn đường cấp V đồng bằng (mặt cắt ngang 7,5m, 2 làn xe cơ giới); đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng; đoạn qua địa phận Hải Phòng dài 33 km, tiêu chuẩn đường cao tốc loại A (mặt cắt ngang 70 - 100m, 6 làn xe cơ giới).

Đường tỉnh: Gồm 12 tuyến (351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 359, 360, 361, 362, 363), với tổng chiều dài 249,9 km.

Ngoài 6 tuyến đường đã được đầu tư khá hoàn chỉnh đạt tiêu chuẩn đường cấp III trở lên như đường: 351, 353, 355, 357, 359, 360 còn lại phần lớn là đường cấp VI tới cấp IV, kết cấu mặt đường chủ yếu là đá dăm TNN.

Đường đô thị: Trên địa bàn thành phố Hải Phòng hiện có trên 500 tuyến đường đô thị với tổng chiều dài 324,5 km, diện tích 3.268.500 m². Trong đó gồm 33 tuyến trục chính với 01 trục xuyên tâm duy nhất: Trục Bạch Đằng - Điện Biên Phủ - Đà Nẵng; 03 trục hướng tâm: Hoàng Văn Thụ - Cầu Đất - Lạch Tray - Cầu Rào (đi Đồ Sơn); Trần Nguyên Hãn - Cầu Niệm (đi QL10); Lê Hồng Phong (đi sân bay Cát Bi); 03 tuyến vành đai: Vành đai 1: Ven sông Cấm (Bạch Đằng - Nguyễn Tri Phương - Hoàng Diệu - Lê Thánh Tông); Vành đai 1: Tôn Đức Thắng - Tô Hiệu - Lê Lợi; Vành đai 2: Nguyễn Văn Linh - Nguyễn Bình Khiêm (QL5).

Nhận xét đánh giá: Hiện nay nhu cầu vận chuyển hàng hóa qua cảng biển Hải Phòng bằng đường bộ chủ yếu trên các tuyến QL5 và QL10, riêng QL5 (chiếm gần 75% lượng hàng qua cảng biển Hải Phòng). QL5 đoạn qua thành phố Hải Phòng có dạng đường đô thị, giao cắt hầu hết là cùng mức, mật độ giao thông lớn, vì vậy rất hạn chế về điều kiện khai thác và tiềm ẩn về mất an toàn giao thông. Đặc biệt là đường và các nút giao thông tại các khu vực cảng rất chật hẹp, thiếu nhiều vị trí đỗ cho xe chờ giao nhận hàng và bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện dẫn đến hiệu quả khai thác kém và tiềm ẩn ùn tắc giao thông và tác động xấu đến môi trường. Lưu lượng phương tiện trên QL 5 đoạn Hải Phòng đã ở mức quá tải.

Ngoài các tuyến QL5, QL10, các tuyến đường tỉnh cũng đóng vai trò quan trọng đáp ứng nhu cầu giao thông vận tải giữa các địa phương trong thành phố và với các tỉnh lân cận, đồng thời, góp phần phát huy hiệu quả khai thác các tuyến Quốc lộ. Tuy nhiên, nhiều tuyến đường tỉnh hiện nay cũng quá tải về lưu lượng, tải trọng, thường xuyên ùn tắc giao thông do hạn chế bề rộng, công trình hạ tầng thiếu hoặc đầu tư chưa đồng bộ. Một số tuyến đường xuống cấp nghiêm trọng, kinh phí duy tu bảo dưỡng hàng năm không đủ. Rối tình trạng lấn chiếm hàng lang an toàn đường bộ diễn ra phổ biến. Công tác quản lý quy hoạch, giao đất, cấp đất ở các địa

phương còn yếu và do thiếu kinh phí GPMB, dẫn đến đất hành lang an toàn giao thông không được đảm bảo, việc đầu nối trái phép vẫn thường xuyên xảy ra. Bên cạnh đó, phần lớn các tuyến đường tỉnh, liên tỉnh, liên huyện lại vượt sông bằng phà, cầu vì vậy hạn chế rất nhiều khả năng khai thác vận chuyển.

Hiện nay, hệ thống đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng đã hoàn thành đưa vào khai thác sử dụng, tuy nhiên do mức phí cao và một số nguyên nhân khách quan khác nên chưa thu hút được các phương tiện vận tải đường bộ sử dụng tuyến đường này.

2) Hệ thống giao thông đường sắt

Đường sắt Hà Nội - Hải Phòng hiện có đường đơn, khổ 1m, tổng chiều dài 106 km. Đoạn đường sắt qua địa phận Hải Phòng có chiều dài 24,4 km với 5 ga (trong đó có 4 ga đầu mối); có 211 đường ngang giao cắt với đường sắt (trong đó 12 đường có gác chắn, 4 đường cảnh báo tự động, 17 đường ngang có cảnh báo và 178 đường ngang dân sinh). Tuyến đường sắt chạy qua đô thị giao cắt cùng mức tại 7 tuyến phố và kết nối với cảng Hoàng Diệu của Hải Phòng.

Nhận xét đánh giá: Hiện nay, tuyến đường sắt hiện hữu của Hải Phòng là đường đơn, khổ hẹp, đã quá cũ, chưa được nâng cấp, thiếu các công trình phụ trợ hiện đại (hệ thống thông tin, cảnh giới, gác chắn...), tốc độ chạy tàu chậm, hầu hết giao cắt đồng mức với các trục đô thị, đường ngang nên hạn chế rất nhiều khả năng khai thác và thường gây ùn tắc giao thông vào các giờ chạy tàu. Hành lang an toàn đường sắt nhiều đoạn chưa đảm bảo, tình trạng lấn chiếm sử dụng trái phép hành lang đường sắt vẫn diễn ra; tồn tại nhiều đường ngang, đầu nối không gác chắn với đường sắt dẫn đến nguy cơ tiềm ẩn tai nạn và hạn chế tốc độ chạy tàu, giảm năng lực khai thác. Thực tiễn trên thế giới cho thấy đường sắt có vai trò vô cùng quan trọng trong tham gia vận tải hàng hóa kết nối cảng biển, tuy nhiên ở nước ta hiện nay hầu hết các cảng đều không có đường sắt kết nối với cảng biển, trừ cảng Hải Phòng là có nhưng lại chưa phát huy được hiệu quả khai thác sử dụng do mới chỉ đầu nối đến cảng Hoàng Diệu làm hàng rời.

3) Hệ thống giao thông đường thủy nội địa

Khu vực Hải Phòng hiện có 19 tuyến sông với tổng chiều dài gần 400 km và trên 50 bến cảng thủy nội địa; trong đó địa phương quản lý 9 tuyến với tổng chiều dài 141,8 km, 8 bến tàu khách, 46 đò ngang.

Các tuyến đường thủy nội địa khu vực Hải Phòng có 5 tuyến chính: Tuyến Quảng Ninh - Hải Phòng - các tỉnh Tây Bắc; tuyến Hải Phòng - Hà Nội - Việt Trì (tỉnh Phú Thọ); tuyến Hải Phòng - Hà Nội qua sông Luộc; tuyến Hải Phòng - Nam Định - Ninh Bình - Thái Bình; tuyến Hải Phòng - cảng Điền Công (Quảng Ninh).

Ngoài ra, còn một số tuyến sông phục vụ vận tải đường thủy nội địa cho khu vực thành phố như: Hạ lưu sông Lạch Tray (từ ngã 3 sông đào Hạ Lý đến cửa Lạch Tray); hạ lưu sông Văn Úc (từ ngã 3 kênh Khê đến cửa Văn Úc); hạ lưu sông Thái Bình từ Quý Cao đến cửa, sông Hóa, sông Tam Bạc, sông Thái. Một số tuyến vận tải hành khách Hải Phòng - Cát Bà, Hải Phòng - Hạ Long - Móng Cái.

Nhận xét đánh giá: Hiện tại đường thủy nội địa Hải Phòng chưa phát huy tốt vai trò và tiềm năng khai thác để chia sẻ lượng hàng qua cảng biển Hải Phòng. Nguyên nhân chính là do kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa chưa được đầu tư đúng mức, công nghệ xếp dỡ ở trình độ thấp, luồng lạch thường xuyên bị sa bồi; hệ thống cảng, bến thủy nội địa chưa đồng bộ, tính kết nối giữa loại hình vận tải này với vận tải đường biển, đường bộ chưa liên hoàn. Vì vậy trong những năm qua, lượng hàng hóa vận tải qua cảng bằng đường thủy nội địa chỉ chiếm ở mức khiêm tốn khoảng từ 16 - 20% tổng lượng hàng hóa qua các cảng biển Hải Phòng.

4) Hệ thống luồng ra vào cảng

Một trong những vấn đề khó khăn của hệ thống cảng biển Việt Nam nói chung và cảng biển Hải Phòng nói riêng là luồng vào cảng có độ sâu không lớn. Ta có thể nhận thấy điều này thông qua việc xem xét luồng vào hệ thống cảng biển Hải Phòng thông qua bảng sau:

Bảng 2.1. Hệ thống luồng vào cảng biển Hải Phòng

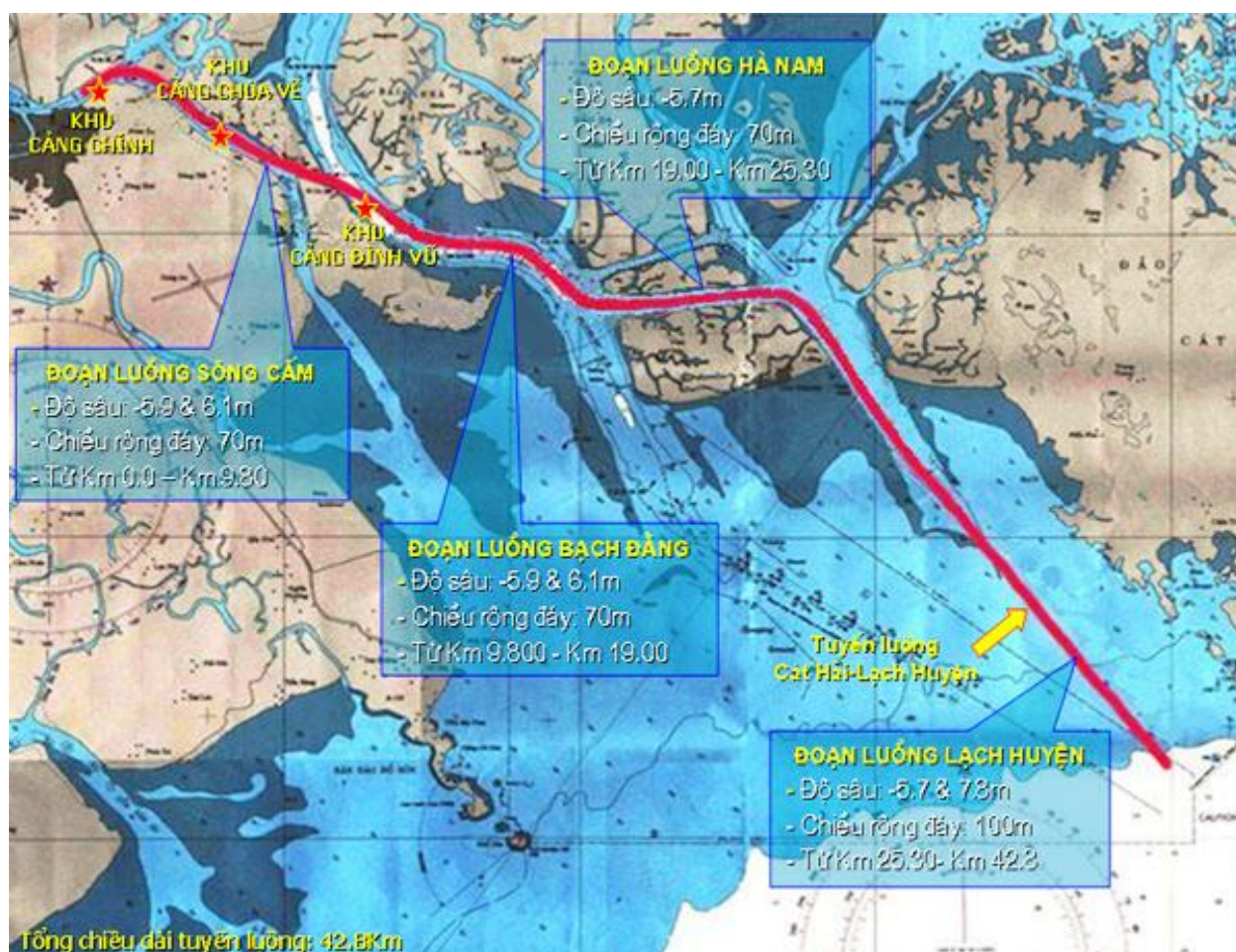
Tên luồng	Chiều dài (km)	Chiều rộng (m)	Độ sâu (m)
Lạch Huyện	17,5	100	-7,8
Hà Nam	6,3	70	-5,7
Bạch Đằng	9,2	70	-6,1
Sông Cấm	9,8	70	-6,1
Tổng chiều dài	42,8		

(Nguồn: Cảng vụ Hải Phòng năm 2015)

Qua việc xem xét thực tế về luồng tàu nêu tại bảng như trên, có thể nhận thấy một trong những khó khăn hiện nay của hệ thống cảng biển Hải Phòng đó là độ sâu luồng cao nhất mới chỉ đạt đến -7,8m, chưa có đoạn luồng nào đạt được -10m, do đó hệ thống cảng biển Hải Phòng không thể tiếp nhận được các tàu có trọng tải từ 40.000 DWT trở lên đầy tải cập cảng làm hàng. Điều này cũng một phần do yếu tố khách quan khi mà cảng biển Hải Phòng được xây dựng trên sông Cấm, do đó hàng năm đều bị sa bồi luồng tàu mặc dù hàng năm vẫn phải thường xuyên bỏ ra những khoản tiền lớn để tiến hành nạo vét thông luồng. Chính vì lẽ đó, xu hướng phát triển tất yếu của cảng biển Hải Phòng trong thời gian tới là phải chuyển dịch ra biển theo hướng bán đảo Đình Vũ, Lạch Huyện để có thể giải quyết được tình trạng sa bồi luồng tàu do hoạt động trên lưu vực sông, từ đó mới có thể tiếp nhận được các tàu có trọng tải lớn cập cảng.

Để khắc phục các khó khăn cho cảng biển Hải Phòng, năm 2013 Thủ tướng Chính phủ đã thông qua cơ chế nạo vét luồng cho cảng biển Hải Phòng, Cục Hàng hải đã cho lập phương án thí điểm lựa chọn nhà thầu thực hiện nạo vét duy tu tuyến luồng Hải Phòng năm 2015-2016 theo cơ chế đấu thầu rộng rãi với hợp đồng trọng gói và chỉ đạo thực hiện trong giai đoạn 2015- 2016. Khi đó luồng tàu vào

cảng biển Hải Phòng sẽ được nạo vét 24 tháng liên tục để đảm bảo bất kỳ lúc nào luồng tàu cũng phải đạt chuẩn tắc, do đó điều kiện tiếp nhận tàu trở nên tốt hơn.



Hình 2.1. Mô tả hệ thống luồng cảng biển Hải Phòng

Nhận xét đánh giá: Về cơ bản hiện trạng tuyến luồng cảng biển Hải Phòng đạt chuẩn tắc thiết kế, tuy nhiên mức độ sa bồi hàng năm của luồng khá lớn. Mặt khác do hạn chế nguồn kinh phí nạo vét duy tu hàng năm nên công tác nạo vét chưa được thường xuyên, nên một số thời điểm độ sâu không đạt yêu cầu theo chuẩn tắc thiết kế. Luồng Hải Phòng được thiết kế hàng hải 1 chiều, trong khi lượng tàu vào cảng liên tục tăng, năm 2013 đạt 16.650 lượt tàu, đến năm 2015 tăng lên 19.614 lượt tàu ra vào cảng, bên cạnh đó luồng lại hẹp (bề rộng luồng chỉ đạt 100m), độ sâu không bảo đảm nên Cảng vụ hàng hải Hải Phòng và Công ty Hoa tiêu khu vực 2 thường xuyên phải túc trực điều động, dẫn dắt tàu vào cảng biển trong điều kiện khó khăn về luồng.

5) Khu neo đậu, chuyển tải và vùng đón trả hoa tiêu

Hiện tại khu vực Hải Phòng có 04 khu neo đậu, chuyển tải cụ thể như sau:



Hình 2.2. Vị trí neo đậu, chuyển tải tại Hải Phòng

Khu vực trên sông Bạch Đằng: Cho tàu chở hàng khô có trọng tải đến 6.000DWT tại các vị trí từ BD1 đến BD18 có tọa độ sau đây:

Điểm	Tọa độ	Điểm	Tọa độ
BD1	20 ⁰ 51'06" N, 106 ⁰ 45'48" E	BD10	20 ⁰ 51'49" N, 106 ⁰ 45'15" E
BD2	20 ⁰ 51'13" N, 106 ⁰ 45'41" E	BD11	20 ⁰ 51'59" N, 106 ⁰ 45'11" E
BD3	20 ⁰ 51'21" N, 106 ⁰ 45'36" E	BD12	20 ⁰ 52'55" N, 106 ⁰ 45'01" E
BD4	20 ⁰ 51'30" N, 106 ⁰ 45'33" E	BD13	20 ⁰ 53'05" N, 106 ⁰ 45'02" E
BD5	20 ⁰ 51'38" N, 106 ⁰ 45'29" E	BD14	20 ⁰ 53'14" N, 106 ⁰ 45'04" E
BD6	20 ⁰ 51'50" N, 106 ⁰ 45'25" E	BD15	20 ⁰ 53'23" N, 106 ⁰ 45'09" E
BD7	20 ⁰ 52'00" N, 106 ⁰ 45'19" E	BD16	20 ⁰ 53'31" N, 106 ⁰ 45'14" E
BD8	20 ⁰ 52'13" N, 106 ⁰ 45'13" E	BD17	20 ⁰ 53'39" N, 106 ⁰ 45'20" E
BD9	20 ⁰ 52'28" N, 106 ⁰ 45'10" E	BD18	20 ⁰ 53'47" N, 106 ⁰ 45'25" E

Riêng đối với các vị trí BD7, BD8, BD9, BD10 được bố trí cho tàu chở dầu, chở hàng nguy hiểm có trọng tải đến 3.000DWT neo đậu chuyển tải.

Khu bến phao chuyển tải Bạch Đằng: Cho tàu chở hàng khô có trọng tải đến 7.000DWT, tại các điểm có tọa độ sau:

Điểm	Tọa độ
PD1	20 ⁰ 51'17" N, 106 ⁰ 45'30" E
PD2	20 ⁰ 51'24" N, 106 ⁰ 45'27" E
PD3	20 ⁰ 51'32" N, 106 ⁰ 45'24" E

Khu Ninh Tiếp: Cho tàu có trọng tải đến 10.000DWT, tại các vị trí từ NT1 đến NT6 có tọa độ như sau:

Điểm	Tọa độ	Điểm	Tọa độ
NT1	20 ⁰ 47'52" N, 106 ⁰ 50'35" E	NT4	20 ⁰ 47'27" N, 106 ⁰ 50'43" E
NT2	20 ⁰ 48'07" N, 106 ⁰ 50'32" E	NT5	20 ⁰ 47'15" N, 106 ⁰ 50'48" E
NT3	20 ⁰ 47'40" N, 106 ⁰ 50'39" E	NT6	20 ⁰ 47'05" N, 106 ⁰ 50'52" E

Khu bến phao chuyển tải Ninh Tiếp: Cho tàu chở hàng khô có trọng tải đến 15.000DWT, tại các điểm có tọa độ sau:

PT1	20 ⁰ 48'40" N, 106 ⁰ 50'20" E
PT2	20 ⁰ 48'31" N, 106 ⁰ 50'23" E

Khu Bến Gót: Cho tàu trọng tải đến 50.000DWT tại các vị trí từ BG3 đến BG9 có tọa độ như sau:

Điểm	Tọa độ	Điểm	Tọa độ
BG3	20 ⁰ 49'12" N, 106 ⁰ 54'00" E	BG7	20 ⁰ 48'03" N, 106 ⁰ 54'43" E
BG4	20 ⁰ 49'01" N, 106 ⁰ 54'07" E	BG8	20 ⁰ 47'51" N, 106 ⁰ 54'50" E
BG5	20 ⁰ 48'38" N, 106 ⁰ 54'21" E	BG9	20 ⁰ 47'39" N, 106 ⁰ 54'58" E
BG6	20 ⁰ 48'16" N, 106 ⁰ 54'35" E		

Khu bến phao chuyển tải Bến Gót: Cho tàu chở hàng khô có trọng tải đến 15.000DWT tại vị trí PG1 và tàu có trọng tải 30.000DWT tại PG2 có tọa độ như sau:

PG1	20 ⁰ 49'51" N, 106 ⁰ 53'56" E
-----	---

PG2 20⁰49'28" N, 106⁰53'56" E

Vịnh Lan Hạ: Cho tàu có trọng tải đến 50.000DWT tại vị trí có tọa độ như sau:

LH1 20⁰46'21" N, 107⁰06'25" E

LH2 20⁰46'47" N, 107⁰06'26" E

LH3 20⁰46'21" N, 107⁰06'44" E

Trên vịnh Cát Bà: Cho tàu khách, tàu chở hàng thủy sản xuất nhập khẩu tại vị trí CB1 có tọa độ: 20⁰42'15" N, 107⁰03'17" E.

Vùng đón trả hoa tiêu: Đối với tàu thuyền vào cảng biển Hải Phòng: là vùng nước được giới hạn bởi các vị trí có tọa độ như sau:

A1 20⁰40'07" N, 106⁰59'58" E

A2 20⁰40'07" N, 107⁰00'11" E

A3 20⁰39'02" N, 107⁰00'11" E

A4 20⁰39'02" N, 106⁰59'58" E

Nhận xét đánh giá: Về cơ bản, khu neo đậu, chuyển tải và vùng đón trả hoa tiêu đáp ứng được các yêu cầu nhiệm vụ cho các tàu, phương tiện tùy neo đậu và ra vào hoạt động bốc xếp hàng hóa, đón trả hành khách... tại cảng biển Hải Phòng.

2.2.1.3. Các chỉ tiêu về sản lượng

1) Sản lượng hàng hóa thông qua

Một là: Sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Hải Phòng

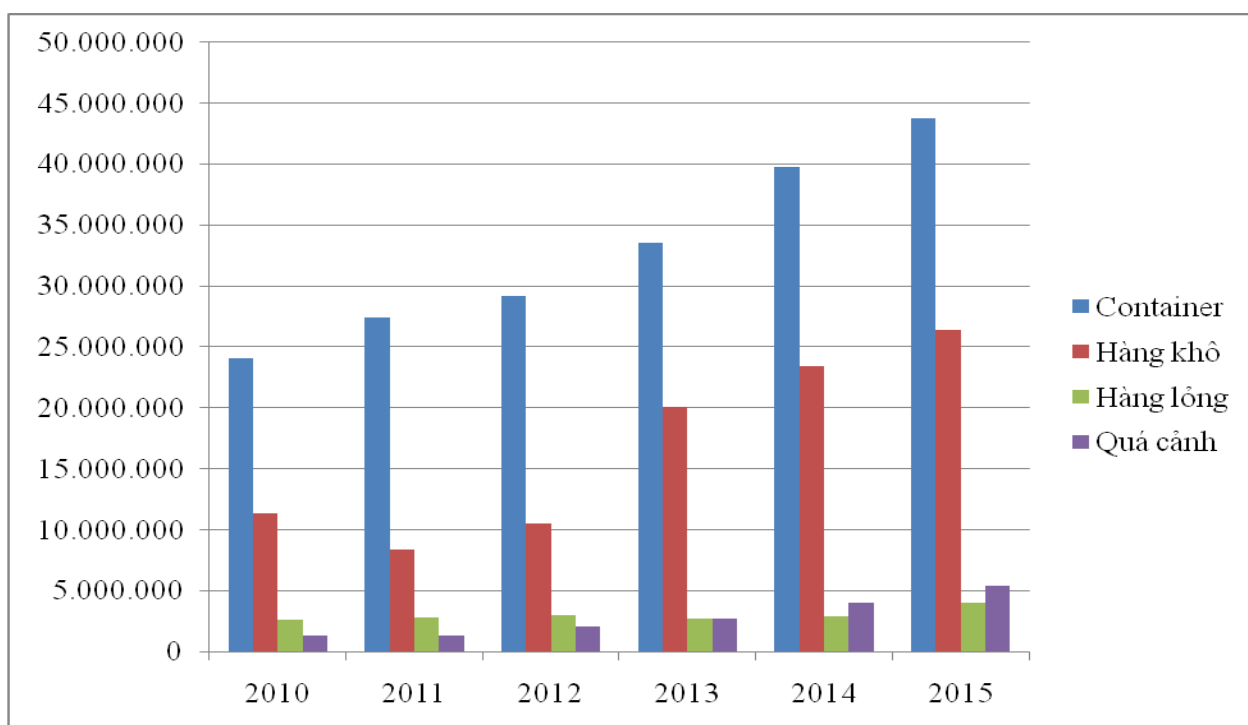
Bảng 2.2. Thống kê sản lượng hàng thông qua cảng biển Hải Phòng

Đơn vị: Tấn

TT	Thông số	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Container	24.103.435	27.417.957	29.220.298	33.518.713	39.817.562	43.774.961
	Xuất	5.699.753	7.207.893	7.790.889	9.114.236	10.943.562	11.893.011
	Nhập	11.344.120	12.281.917	13.002.465	14.596.840	17.324.000	20.348.778
	Nội địa	7.059.562	7.928.147	8.426.944	9.807.637	11.550.000	11.533.172
2	Hàng khô	11.320.337	8.356.852	10.474.534	20.036.886	23.403.899	26.365.553
	Xuất	617.770	968.673	945.296	1.102.362	1.014.000	863.459
	Nhập	4.477.477	768.953	3.606.499	4.471.632	5.187.000	7.177.325

	Nội địa	6.225.090	6.619.226	5.922.739	14.462.892	17.202.899	18.324.769
3	Hàng lỏng	2.586.320	2.817.253	2.973.506	2.712.236	2.870.428	3.998.253
	Xuất	88.940	67.090	67.920	2.003	28.000	212.100
	Nhập	1.301.121	1.401.395	1.626.731	1.250.816	1.527.000	1773.456
	Nội địa	1.196.259	1.348.768	1.278.855	1.459.417	1.315.428	2.012.697
4	Quá cảnh	1.264.560	1.277.900	2.001.791	2.726.980	3.964.095	5.421.843
	Tổng cộng	39.274.652	39.869.962	44.670.129	58.994.815	70.055.984	79.560.610

(Nguồn: Cảng vụ Hải Phòng 12/2015)



Hình 2.3. Biểu đồ sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Hải Phòng

Hai là: Sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển khu vực phía Bắc

Bảng 2.3. Thống kê sản lượng hàng thông qua các cảng biển khu vực phía Bắc

Đơn vị: Tấn

TT	Thông số	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Cảng biển Hải Phòng	39.274.652	39.869.962	44.670.129	58.994.815	70.055.984	79.560.610
-	Container	24.103.435	27.417.957	29.220.298	33.518.713	39.817.562	43.774.961
-	Hàng khô	11.320.337	8.356.852	10.474.534	20.036.886	23.403.899	26.365.553
-	Hàng lỏng	2.586.320	2.817.253	2.973.506	2.712.236	2.870.428	3.998.253

-	Quá cảnh	1.264.560	1.277.900	2.001.791	2.726.980	3.964.095	5.421.843
2	Cảng biển Quảng Ninh	42.757.163	46.312.930	48.025.147	51.102.135	55.457.137	54.538.864
-	Container	1.268.905	3.061.119	3.629.225	2.663.771	1.530.190	241.678
-	Hàng khô	33.887.929	35.459.909	37.891.448	43.097.369	48.178.349	48.721.906
-	Hàng lỏng	5.943.417	6.473.242	5.331.629	4.212.347	4.386.937	4.486.473
-	Quá cảnh	1.656.912	1.318.660	1.172.845	1.128.648	1.361.661	1.088.807
3	Cảng biển Thái Bình	53.770	86.490	95.615	58.745	222.225	312.700
-	Hàng khô	48.664	30.841	23.845	27.627	12.950	32.700
-	Hàng lỏng	5.106	55.649	71.770	31.118	209.275	280.000
4	Cảng biển Nam Định	34.500	43.372	33.791	24.415	69.500	155.182
-	Hàng khô	34.500	43.372	33.791	24.415	69.500	155.182
	Tổng	82.120.085	86.312.754	92.824.682	110.180.110	125.804.846	134.567.356
	Container	25.372.340	30.479.076	32.849.523	36.182.484	41.347.752	44.016.639
	Hàng khô	45.291.430	43.890.974	48.423.618	63.186.297	71.664.698	75.275.341
	Hàng lỏng	8.534.843	9.346.144	8.376.905	6.955.701	7.466.640	8.764.726
	Quá cảnh	2.921.472	2.596.560	3.174.636	3.855.628	5.325.756	6.510.650

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam 02/2016)

Nhận xét đánh giá: Qua bảng tổng hợp cho thấy, 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) Lượng hành khách qua cảng

Một là: Lượng hành khách qua cảng biển Hải Phòng

Theo thống kê của Cảng vụ Hải Phòng, lượng hành khách thông qua cảng biển Hải Phòng trong những năm gần đây như sau: Năm 2010 là 12.455 lượt người; năm 2011 là 20.140 lượt người; năm 2013 là 9.700 lượt người; năm 2014 là 13.639 lượt người và năm 2015 là 10.556 lượt người.

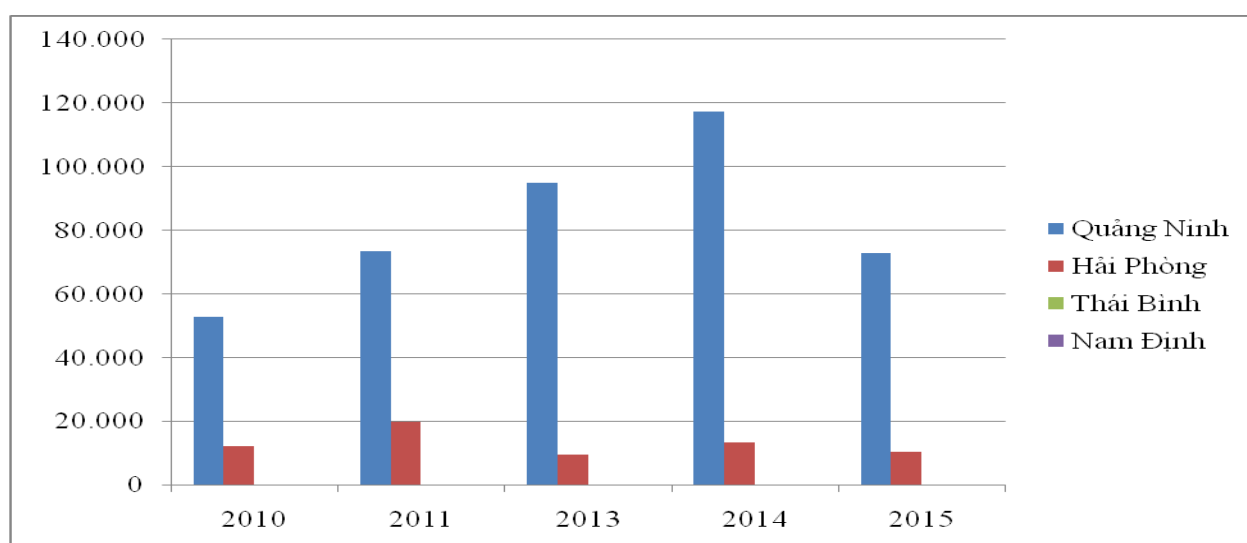
Hai là: Lượng hành khách qua cảng biển khu vực phía Bắc

Bảng 2.4. Tổng hợp hành khách qua cảng biển phía Bắc năm 2010-2015

DVT: Lượt người

STT	Danh mục	2010	2011	2013	2014	2015	Ghi chú
1	Quảng Ninh	53.059	73.582	94.900	117.254	72.830	
2	Hải Phòng	12.455	20.140	9.700	13.629	10.556	
3	Thái Bình	0	0	0	0	0	
4	Nam Định	0	0	0	0	0	

(Nguồn: Cảng vụ HP, QN 01/2016)



Hình 2.4. Biểu đồ lượng hành khách qua cảng biển khu vực phía Bắc

Nhận xét đánh giá: Khu vực Hải Phòng có đột biến về lượng khách năm 2011(20.140 lượt người) nhưng sau đó giảm trở về trung bình trên 10.000÷13.000 lượt người/năm. Lượng hành khách chủ yếu tập trung tại khu vực Quảng Ninh với tốc độ tăng trưởng trung bình (từ năm 2010-2014) đạt 30,4%. Năm 2014 số lượt khách lớn nhất đạt 117.254 lượt khách. Khu vực Thái Bình, Nam Định không có hành khách qua cảng biển.

3) Số lượt tàu, phương tiện thủy nội địa ra vào cảng

Theo số liệu thống kê của Cảng vụ Hải Phòng. Số lượt tàu ra vào cảng biển Hải Phòng trong các năm gần đây được tổng hợp cho bảng dưới đây:

Bảng 2.5. Tổng hợp lượt tàu qua cảng biển Hải Phòng trong các năm gần đây

Năm	Tổng lượt tàu						Phương tiện sông (T.pt)
	Lượt tàu	GT	Tàu nội		Tàu ngoại		
			Lượt tàu	GT	Lượt tàu	GT	
2010	14.945	69.044.287	8.280	22.074.134	6.665	46.970.152	
2011	16.702	76.114.027	8.563	20.907.502	8.138	55.206.526	
2012	16.558	77.210.115	8.680	21.201.152	7.878	56.008.963	
2013	16.650	85.724.211	9.575	22.756.550	7.075	22.756.550	7.430.000
2014	17.691	93.611.708	9.852	26.697.404	7.839	66.914.304	10.518.497
2015	19.614	126.150.831	10.430	29.572.000	9.184	96.578.831	11.517.379

(Nguồn: Cảng vụ Hải Phòng 12/2015)

Nhận xét đánh giá: Qua bảng thông kê cho thấy tại Hải Phòng xu thế tàu có trọng tải lớn ra vào cảng tăng, cụ thể từ năm 2013 đến nay cỡ tàu ra vào cảng như sau: 2010÷ 2011 trung bình 2.000 GT/lượt; 2013÷2015 khoảng 6.500÷9.000 GT/lượt.

Phương tiện vận tải sông cũng tăng mạnh trong những năm gần đây, điều này cho thấy việc kết nối với vận tải thủy nội địa đã được cải thiện đáng kể tại khu vực cảng biển Hải Phòng.

4) Tổng hợp sản lượng thông qua, sản lượng xếp dỡ và hệ số xếp dỡ

Theo thông kê của Cảng vụ Hải Phòng và số liệu thực tế xếp dỡ của các cảng và tính toán hệ số xếp dỡ của tác giả, ta có bảng tổng hợp sau:

Bảng 2.6. Tổng hợp sản lượng thông qua, sản lượng xếp dỡ và hệ số xếp dỡ của cảng biển Hải Phòng giai đoạn năm 2010-2015

ĐVT: Tấn

TT	Chỉ tiêu	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Sản lượng thông qua	39.274.652	39.869.962	44.670.129	58.994.845	70.055.984	79.560.610
2	Sản lượng xếp dỡ	98.186.630	93.295.711	109.888.517	134.508.246	153.422.604	167.077.281
3	Hệ số xếp dỡ	2,50	2,34	2,46	2,28	2,19	2,10

(Nguồn: Cảng vụ HP, các cảng và tổng hợp của tác giả 09/2016)

Nhận xét đánh giá: Trong thời gian qua, cảng biển Hải Phòng đã luôn chú trọng đầu tư trang thiết bị hiện đại, mở rộng hệ thống cảng, không ngừng nâng cao chất lượng dịch vụ tối ưu hóa bến bãi nhằm đáp ứng tốt nhất các yêu cầu của khách hàng, hãng tàu và giúp giảm thiểu các chi phí, rút ngắn thời gian giao nhận hàng hóa và thời gian tàu nằm tại cảng. Tổng sản lượng thông qua cảng và sản lượng xếp dỡ liên tục tăng qua các năm, cụ thể trong năm 2010 sản lượng thông qua là 39.274.652 tấn, sản lượng xếp dỡ là 98.186.630 tấn, đến năm 2015 lần lượt là 79.560.610 tấn và 167.077.281 tấn.

Về hệ số xếp dỡ, ta thấy rằng qua các năm hệ số xếp dỡ dao động bằng 2 và giảm dần qua các năm, điều này cho thấy công nghệ xếp dỡ đã được cải thiện đáng kể.

2.2.1.4. Các chỉ tiêu về hiệu suất khai thác

1) Hiệu suất khai thác cảng

a) Thực trạng hệ thống cầu cảng

Theo thông kê của Cảng vụ Hải Phòng, số lượng bến cảng tăng thêm từ năm 2010 đến năm 2015, được tổng hợp như sau:

Bảng 2.7. Tổng hợp số lượng bến cảng tăng thêm từ năm 2010-2015

STT	Tên cảng	Năm 2010		Năm 2015		Ghi chú
		Số cầu bến	Chiều dài (m)	Số cầu bến	Chiều dài (m)	
1	Khu bến sông Cẩm	60	7609,6	60	7609,6	Không phát triển thêm bến mới, thực hiện đúng với quy hoạch
	<i>Bến cảng tổng hợp</i>	35	4132,5	35	4132,5	
	<i>Bến cảng container</i>	16	2518,5	16	2518,5	
	<i>Bến cảng chuyên dùng</i>	9	958,5	9	958,5	
2	Khu bến Đình Vũ	10	1.885,4	16	3.076	
	<i>Bến cảng tổng hợp</i>	3	626,4	5	985	Bổ sung 02 cầu bến số 6,7 cảng tổng hợp Đình Vũ (dài 358,6m)
	<i>Bến cảng container</i>	3	675	7	1507	Bổ sung 04 bến (02 bến dài 455m của Nam Hải; 02 bến dài 377m của Vip green port mới đưa vào khai thác cuối tháng 11/2015)
	<i>Bến cảng chuyên dùng</i>	4	584	4	584	Chưa xây dựng theo quy hoạch
3	Khu Phà Rừng	18	2303	18	2303	Không phát triển thêm bến mới
4	Khu bến Lạch Huyện					
	<i>Bến cảng tổng hợp</i>	-	-	-	-	Chưa xây dựng theo quy hoạch (02 bến mới dài 750m)
	<i>Bến cảng container</i>	-	-	-	-	
5	Các bến phao neo	10	-	10	-	Giữ nguyên quy mô
	Tổng cộng		11.798		12.988,6	

(Nguồn: Cảng vụ Hải Phòng 03/2016)

Thứ nhất: Khu bến trên sông Cẩm, không phát triển bổ sung thêm các bến mới, thực hiện đúng với quy hoạch.

Thứ hai: Khu bến Nam Đình Vũ, bổ sung thêm các bến mới so với quy hoạch như sau:

Cảng Nam Hải Đình Vũ: Do tập đoàn Gemadept đầu tư, nằm tại khu công nghiệp Đình Vũ, Hải Phòng, nối liền với quốc lộ 5B Hà Nội - Hải Phòng và các khu công nghiệp thuộc các tỉnh thành phía Bắc. Độ sâu trước bến, khu quay trở, luồng vào cảng thuận lợi, có thể tiếp nhận khai thác tàu container 2.000TEU, công suất tối đa đạt 500.000 Teus/năm.

Cầu tàu số 7 thuộc dự án Tân cảng Đình Vũ giai đoạn 3 chính thức được đưa vào khai thác và sử dụng vào tháng 05/2012 (trước đó đầu năm 2011, dự án Tân cảng Đình Vũ giai đoạn 2 hoàn thành, đưa vào sử dụng 4 bến số 3, 4, 5, 6), cảng tổng hợp Đình Vũ thuộc cảng Hải Phòng hiện có 5 cầu tàu (từ cầu tàu số 3 đến số 7) với tổng chiều dài bến lên đến 985m đáp ứng cho tàu từ 20.000 DWT đến 40.000 DWT giảm tải vào làm hàng, lượng hàng thông qua cảng (năm 2014) đạt ~ 6,85 triệu tấn (trong khi đó công suất thiết kế là 8.000.000 tấn/năm).

Cảng Vip Greenport: Do Công ty Cổ phần cảng Xanh VIP đầu tư, gồm 02 cầu cảng container cho tàu 3 vạn tấn, chiều dài 377 m hiện đang trong quá trình xây dựng. Cầu số 1 đã đưa vào sử dụng cuối tháng 11/2015, cầu số 2 dự kiến cuối năm 2016.

Thứ ba: Khu bến Lạch Huyện, đang triển khai thi công các gói thầu thuộc hợp phần A, gồm các gói thầu tôn tạo, xử lý nền, bến công vụ, tường chắn đất sau bến, kè ngoài, nạo vét. Về hợp phần B, Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn cùng các đối tác Nhật Bản đã chính thức động thổ thi công xây dựng 02 bến khởi động vào ngày 12/5/2016 và dự kiến sẽ đi vào hoạt động vào đầu năm 2018 hai bến đầu tiên, chậm so với quy hoạch 03 năm.

Nhận xét đánh giá: Về hệ thống cầu cảng cơ bản việc thực hiện đầu tư xây dựng các bến cảng thuộc cảng biển Hải Phòng là đảm bảo, tuân thủ đúng theo quy hoạch; tuyến bến, khu nước cảng được đầu tư khai thác theo đúng trong phạm vi quy hoạch được duyệt. Tuy nhiên hầu hết các bến đều có quy mô rất nhỏ, thông thường chỉ có thể tiếp nhận đồng thời được từ 01 đến 02 vị trí tàu vào làm hàng, thậm chí có những bến cảng không đủ chiều dài tiếp nhận một tàu container có

trọng tải lớn trung bình của thế giới (cảng Nam Hải cũ, chiều dài cầu bến là 144 m).

b) Thực trạng về hiệu suất khai thác cảng

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 2016: Cảng Chùa Vẽ, Đoạn Xá, Hải An, Transvina...

(Chi tiết tại Phụ lục 01)

2) Hiệu suất khai thác kho, bãi;

a) Thực trạng hệ thống kho hàng

Hiện nay, trong các cảng khu vực Hải Phòng có trên 140.000 m² kho các loại dùng cho hoạt động kinh doanh, khai thác (trong đó có khoảng 52.948 m² là kho CFS và 10.600 m² kho ngoại quan). Sản lượng khai thác của các kho không đồng đều, do cạnh tranh về chất lượng dịch vụ và chính sách chăm sóc khách hàng của các nhà khai thác. Các kho CFS có hiệu quả khai thác tốt, sản lượng hàng hóa thông qua khá cao, gồm có Viconship, Nam Phát, Vietfracht.

Bảng 2.8. Hệ thống kho CFS, kho ngoại quan tại Hải Phòng

TT	Tên kho	Diện tích (m ²)
01	Kho Chùa Vẽ	01 kho (3.000 m ²)
02	Kho Viconship	03 kho (4.448 m ²)
03	Kho Hải An	01 kho (4.000 m ²)
04	Kho PTSC	01 kho (3.600 m ²)
05	Kho Đình Vũ	01 kho (3.000 m ²)

TT	Tên kho	Diện tích (m²)
06	Kho Vietfracht	01 kho (5.000 m ²)
07	Kho Nam Phát	01 kho (3.000 m ²)
08	Kho Sao đỏ	02 kho (750/2.700 m ²)
09	Kho Gemadept, Vinatrans	01 kho (2.000 m ²)
10	Kho TASA Minh Thành	01 kho (1.200 m ²)
11	Kho Vinabridge	01 kho (2.000 m ²)
12	Kho Tân Tiền Phong	01 kho (1.500 m ²)
13	Kho Vinalines	01 kho (5.750 m ²)
14	Kho Northern Freight	02 kho (2.500 m ²)
15	Kho Viettrans	03 kho (3.600 m ²)
16	Kho CT CP Xây dựng số 5	01 kho (2.000 m ²)
17	Kho Tân cảng 128-Hải Phòng	01 kho(5000m ²)
Tổng cộng		60.548 m²

(Nguồn: Tổng hợp của tác giả 12/2015)

b) Thực trạng hệ thống bãi container

Tổng diện tích bãi container hiện nay trong khu vực Hải Phòng có khoảng 195,7 ha, sức chứa 189.400 TEU, cơ bản đáp ứng được nhu cầu khai thác hàng container. Do ảnh hưởng của thị trường chung nên sản lượng luân chuyển container ra, vào của các bãi đều giảm, khai thác bãi container ngoài cảng gặp nhiều khó khăn. Các doanh nghiệp khai thác cảng, kho bãi đang có xu hướng dịch chuyển về phía khu công nghiệp Đình Vũ, đảm bảo tập trung hóa cũng như thuận tiện về giao thông đường bộ do đường cao tốc 5B đã hoàn thiện đưa vào sử dụng.

(Chi tiết tại Phụ lục 02)

c) Hiệu suất khai thác kho, bãi

Trên cơ sở số liệu kinh doanh khai thác hàng năm của các cảng chính tại Hải Phòng và tính toán của tác giả, ta có bảng tổng hợp hệ số khai thác kho bãi như sau:

Bảng 2.9. Hệ số khai thác kho bãi tại Hải Phòng

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Thực hiện các năm					
			2010	2011	2012	2013	2014	2015
01	Hệ số diện tích bãi		0,75	0,75	0,75	0,72	0,72	0,72
02	Số ô nền trên một diện tích bãi	TEU/ha	620	620	620	620	620	620
03	Năng suất thông qua của một đơn vị diện tích bãi	TEU/ha/năm	12.998	11.956	12.889	11.432	10.213	11.234
04	Hệ số lưu kho		0,88	0,78	0,75	0,72	0,68	0,65

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

Nhận xét đánh giá: Về hệ thống kho bãi hiện nay, khu vực Hải Phòng có rất nhiều hệ thống kho, bến bãi container, tuy nhiên quy mô của từng kho bãi lại rất khiêm tốn, tổng số lượng bãi container lên đến 41 bãi nhưng tổng diện tích chỉ khoảng là 195,7 ha; tính bình quân mỗi bãi diện tích vào khoảng 4,7 ha; hệ thống kho CFS, kho ngoại quan là 17 kho, với tổng diện tích là 55.548 m², bình quân diện tích mỗi kho là 3.560 m², có những kho bãi rất khó trong hoạt động khai thác do diện tích nhỏ như bãi Vinabridge 1,1 ha; bãi VOSCO 1,0 ha; kho Sao Đỏ 750 m², kho TASA Minh Thành 1.200 m²; kho lớn nhất cũng chỉ đến 5000 m², gồm có kho Vietfract, kho Tân cảng 128-Hải Phòng. Trong khi đó, Công ty TNHH MTV Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn, hiện đang khai thác cảng Cát Lái có chiều dài 1.424 m nhưng có đến 105 ha bãi container liền kề kết nối với hệ thống ICD có tổng diện tích kho CFS, ngoại quan, nội địa, kho IMDG theo tiêu chuẩn quốc tế lên đến trên 600.000 m², sẵn sàng đáp ứng tại chỗ cho mọi nhu cầu của các khách hàng kinh doanh xuất nhập khẩu hàng hóa.

3) Năng suất xếp dỡ thiết bị

a) Thực trạng hệ thống phương tiện, trang bị xếp dỡ

Ngoại trừ một số bến cảng như Chùa Vẽ, cổ phần Đình Vũ, cảng Tân Vũ và một số bến cảng mới xây dựng (Nam Hải Đình Vũ, Vip Green Port) được đầu tư thiết bị tương đối hiện đại, công suất lớn, cơ bản đáp ứng nhu cầu hiện tại. Còn lại hầu hết các bến sử dụng hệ thống trang thiết bị bốc xếp thông thường; chưa áp dụng công nghệ hiện đại trong quản lý điều hành quá trình bốc xếp, bảo quản giao nhận hàng hóa,...mặc dù vậy, công suất xếp dỡ hàng container vẫn tăng vượt trội (từ 500-600 TEU năm 2010 lên 1.000-1.200 TEU trên mét dài bến năm 2015). Điều này cho thấy nhiều cảng đã chú ý đầu tư chiều sâu, đặc biệt là công nghệ thiết bị khai thác tuyến tiền phương của cảng. Tại các bến cảng chuyên dụng (nhiệt điện, xăng dầu, xi măng), trang bị thiết bị bốc dỡ tuyến bến - bãi là khá đầy đủ, hiện đại và đáp ứng yêu cầu của mỗi cơ sở sản xuất công nghiệp.

(Chi tiết về phương tiện, trang bị xếp dỡ tại Phụ lục 03)

b) Vệ thực trạng năng suất phương tiện trang bị xếp dỡ

Bảng 2.10. Năng suất cầu bờ cảng biển Hải Phòng so với cảng cổ phần Cát Lái Thành phố Hồ Chí Minh

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Thực hiện các năm					
			2010	2011	2012	2013	2014	2015
Năng suất cầu bờ	Cảng biển Hải Phòng (1)	Container/Cầu/Giờ	21,76	26,56	29,25	34,78	35,12	36,24
	Cảng cổ phần Cát Lái SG (2)	Container/Cầu/Giờ	30,12	37,45	40,89	45,67	46,34	47,98
Tỷ lệ so sánh (1/2)		%	72,2	70,9	71,5	76,1	75,7	75,5

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

Nhận xét đánh giá: Về trang thiết bị xếp dỡ xếp dỡ, song song việc đầu tư cơ sở hạ tầng cầu bến, phương tiện trang bị xếp dỡ cũng được các doanh nghiệp khai thác cảng biển hết sức quan tâm, đi đầu trong việc đầu tư phương tiện trang bị xếp dỡ tiên tiến, hiện đại có thể kể đến như cảng Chùa Vẽ, cảng Tân Vũ thuộc

Công ty Cổ phần cảng Hải Phòng, cảng Công ty Cổ phần Đầu tư và phát triển cảng Đình Vũ, cảng Nam Hải Đình Vũ, cảng Vip Greenport. Tại các bến này được trang bị một hệ thống các trang, thiết bị chuyên dùng, có sự hỗ trợ của công nghệ thông tin với những phần mềm hiện đại. Ngoài ra, các bến cảng còn được trang bị hệ thống camera giúp cho việc giám sát, điều hành hoạt động của bến được an toàn, hiệu quả.

Tuy nhiên, hiện nay năng suất bình quân giải phóng tàu của cảng biển Hải Phòng nhìn chung đạt thấp so với yêu cầu và mặt bằng chung của khu vực, thậm trí rất thấp so với đơn vị dẫn đầu về khai thác cảng biển của Việt Nam là Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn, theo bảng tổng hợp trên cho thấy năng suất xếp dỡ tuyến tiền phương của cảng biển Hải Phòng chỉ bằng khoảng từ 25-30% so với năng suất xếp dỡ tuyến tiền phương của Công ty cổ phần cảng Cát Lái. Qua đây cho thấy trình độ công nghệ, trang thiết bị xếp dỡ của hệ thống cảng biển Hải Phòng còn rất hạn chế, nhất là hệ thống trang thiết bị xếp dỡ tuyến tiền phương, năng suất đạt được rất thấp điều này đã ảnh hưởng lớn đến chất lượng dịch vụ và hiệu quả kinh doanh khai thác cảng cũng như việc gia tăng các chi phí cho các hãng tàu, các nhà kinh doanh xuất nhập khẩu do thời gian tàu phải nằm cảng kéo dài.

2.2.1.5. Chỉ tiêu đánh giá về hiệu quả tài chính

1) Các chỉ tiêu tổng hợp phản ánh năng lực tài chính

Bảng 2.11. Các chỉ tiêu phản ánh năng lực tài chính của cảng biển Hải Phòng từ năm 2011-2015

TT	Chỉ tiêu	ĐVT	2011	2012	2013	2014	2015
1	Chỉ tiêu về khả năng thanh toán						
	Hệ số thanh toán ngắn hạn: TSLĐ/Nợ ngắn hạn	Lần	1,45	0,43	0,95	0,87	0,91
	Hệ số thanh toán nhanh: (TSLĐ-Hàng tồn kho)/Nợ ngắn hạn	Lần	1,45	0,43	0,95	0,87	0,91
2	Chỉ tiêu về cơ cấu vốn						

	Hệ số Nợ/Tổng tài sản	Lần	0,38	0,33	0,22	0,35	0,32
	Hệ số Nợ/Vốn chủ sở hữu	Lần	0,64	0,43	0,38	0,34	0,36
3	Chỉ tiêu về khả năng sinh lời						
	Hệ số LNST/Doanh thu thuần	%	31,94	32,29	29,42	27,45	26,15
	Hệ số LNST/Vốn CSH (ROE)	%	18,52	22,40	22,46	20,11	18,32
	Hệ số LNST/Tổng tài sản (ROA)	%	11,67	13,09	16,1	15,23	14,98

(Nguồn: Báo cáo tài chính các cảng và tổng hợp của tác giả 08/2016)

2) Kết quả một số chỉ tiêu cụ thể đối với một số cảng biển Hải Phòng thực hiện trong năm 2015

Bảng 2.12. Các chỉ tiêu kinh tế chính của một số doanh nghiệp cảng biển Hải Phòng trong năm 2015

Doanh nghiệp	Doanh thu (tỷ đồng)	LNST (tỷ đồng)	Mức tăng trưởng DT	Mức tăng trưởng LN	ROA	ROE
- Công ty Cổ phần container Việt Nam	927,8	279,2	4,1%	12,5%	12,6%	19,5%
- CTCP Đầu tư và phát triển cảng Đình Vũ	652	281,1	20,3%	23,2%	25,2%	29,9%
- Công ty Cổ phần Cảng Đoạn Xá	212,2	70,6	33,0%	76,9%	22,6%	25,7%
- Công ty Cổ phần Cảng Hải Phòng	1.791,89	355,76	4,2%	20%	7,0%	10,0%
- Công ty Cổ phần Tân cảng 128-Hải Phòng	165,0	14,9	79,9%	186,5%	7,0%	13,5%

(Nguồn: Báo cáo tài chính các cảng và tổng hợp của tác giả 05/2016)

Nhận xét đánh giá: 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%.

2.2.2. Đánh giá thực trạng phát triển bền vững về xã hội

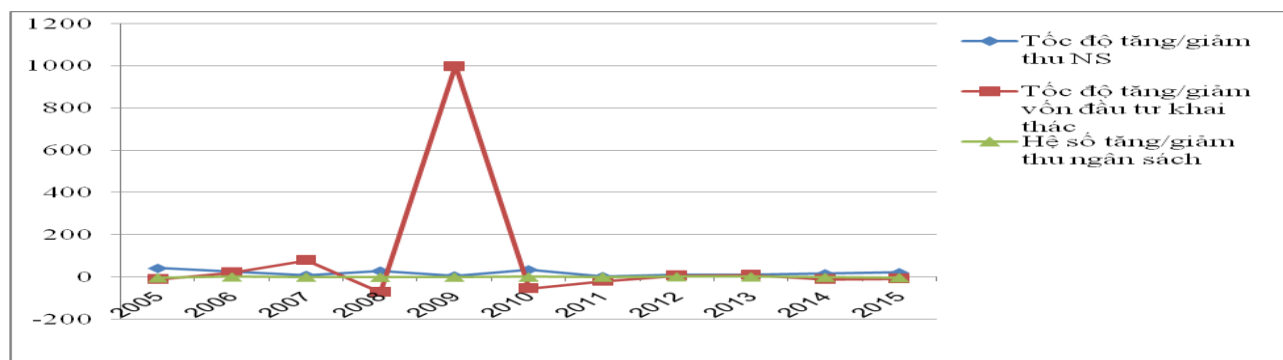
2.2.2.1. Mức độ đóng góp cho ngân sách nhà nước, địa phương

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 2.13. 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 2.5. Biểu đồ vốn đầu tư khai thác cảng tác động đến ngân sách

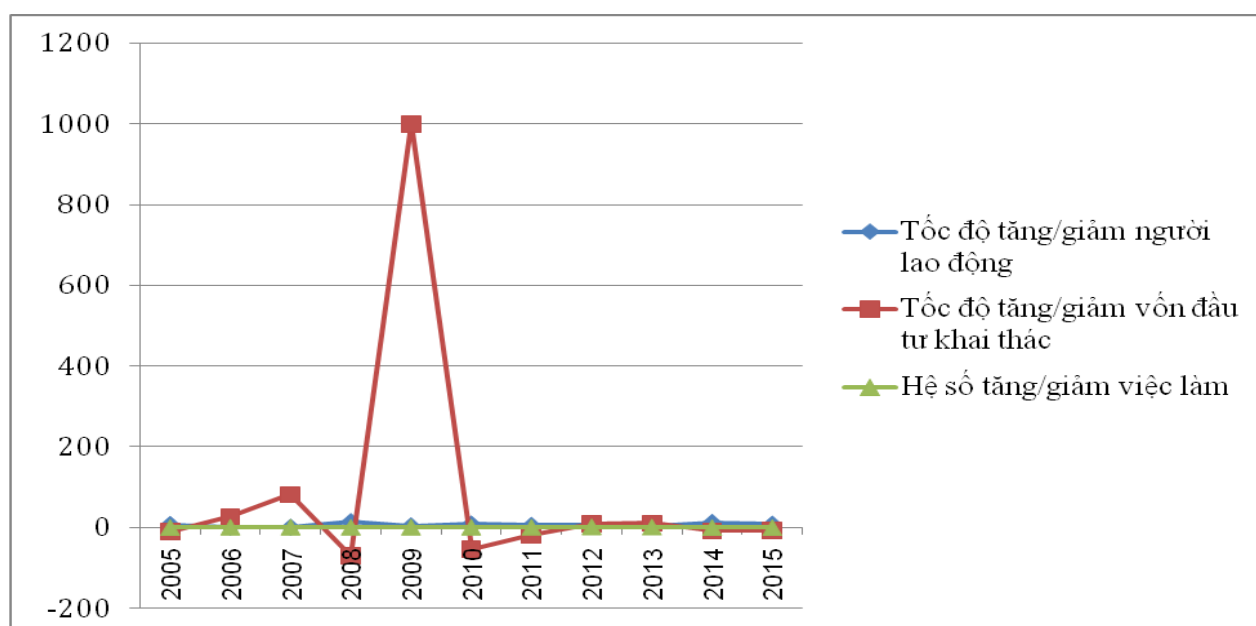
2.2.2.2. Tạo việc làm và bảo đảm an sinh xã hội

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 2.14. 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 ($\Delta LĐ$ - %)											
		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 ($H_{ns} = \Delta LĐ / \Delta V$)											
		-0,61	0,02	0,002	-0,19	0,003	-0,15	-0,24	0,93	0,36	-1,14	-0,96

(Nguồn: Bảo hiểm xã hội Việt Nam)



Hình 2.6. Biểu đồ vốn đầu tư khai thác cảng tác động đến việc làm

2.2.2.3. 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.

2.2.2.4. Thúc đẩy sản xuất, giao thương hàng hóa và chuyển dịch cơ cấu kinh tế địa phương, khu vực

Hiệu quả xã hội của hoạt động cảng biển Hải Phòng còn thể hiện ở chỗ thúc đẩy sự phát triển các ngành nghề của địa phương, tiết kiệm chi phí vận tải hàng hóa cho các doanh nghiệp, hộ kinh doanh nằm trong vùng hấp dẫn của cảng, thúc đẩy hoạt động thương mại của địa phương, vùng và cả nước. Trong xu hướng toàn cầu hóa hiện nay, các nước, vùng lãnh thổ đều cố gắng tham gia vào nền kinh tế toàn cầu thông qua hoạt động thương mại. Vì thế vai trò của cảng biển trở nên quan trọng hơn, làm tăng độ mở của nền kinh tế.

Thúc đẩy sự phát triển các ngành nghề kinh tế, các cụm, khu công nghiệp, khu đô thị của Hải Phòng cũng như các địa phương vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc như Hải Dương, Hưng Yên, Quảng Ninh, Bắc Ninh, Vĩnh Phúc..., thực tế phát triển cho thấy cảng biển Hải Phòng đã có tác động lan tỏa rất lớn đối với việc phát triển các ngành nghề trong lĩnh vực hàng hải, dịch vụ, logistics và sự hình thành

các khu công nghiệp tiếp giáp Hải An, Đình Vũ và các khu công nghiệp nhà máy nằm trên hành lang hệ thống giao thông kết nối với cảng biển Hải Phòng bởi các nhà máy, khu công nghiệp nằm gần cảng sẽ tiết kiệm được rất nhiều chi phí vận tải vì vậy việc hình thành cảng là một điều kiện thuận lợi để xây dựng, phát triển các nhà máy, xí nghiệp, các khu công nghiệp, khu chế xuất. Mặt khác, cảng biển cũng có tác động rất lớn đến việc hình thành và phát triển thành phố cảng: Tạo ra quy mô mở rộng thành phố, tạo việc làm cho người dân trong thành phố, thu hút nguồn lực từ nơi khác đến..., các hoạt động giao dịch, buôn bán, thương mại, xuất nhập khẩu, dịch vụ cũng góp phần quan trọng vào việc hình thành các khu đô thị.

Tạo động lực cho sự phát triển KTXH khu vực phía Bắc: Hải Phòng là địa phương có nhiều ưu thế về điều kiện địa lý, kinh tế, chính trị. Có thể xem Hải Phòng là vị trí then chốt trên tuyến giao thông đường biển và ven biển đi đến toàn bộ vùng đồng bằng Bắc bộ và Trung du rộng lớn. Đây còn là cửa ngõ thông ra biển của vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc nơi tập trung các khu công nghiệp, kinh tế, sản xuất hàng hoá quy mô lớn phục vụ nhu cầu trong nước và xuất khẩu. Do đó cảng biển Hải Phòng có vai trò to lớn thúc đẩy sự phát triển các cụm, khu công nghiệp, khu kinh tế tại phía Bắc và trong hợp tác phát triển hai hành lang một vành đai kinh tế Việt Nam - Trung Quốc, bao gồm hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, hành lang kinh tế Nam Định - Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng và vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ. Đây là một sáng kiến trong hợp tác có tính liên vùng và xuyên quốc gia, nhằm tận dụng và khai thác hiệu quả tiềm năng và lợi thế của các địa phương mà hai hành lang một vành đai kinh tế đi qua, đồng thời phát huy vai trò lan tỏa của nó đối với các địa phương khác thuộc Tây Bắc, Đông Bắc, đồng bằng Bắc Bộ Việt Nam và vùng Tây Nam Trung Quốc hướng tới mục tiêu chung là cùng có lợi và cùng phát triển bền vững.

Nhận xét đánh giá: 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 2.15. 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 Hải Phòng - 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)

Qua số liệu thống kê trong bảng cho thấy, vận chuyển bằng đường biển có chi phí thấp nhất và rất phù hợp khi vận chuyển hàng hóa có khối lượng lớn mà không yêu cầu tần suất cao hoặc thời gian giao nhận nhanh. Thực tế hiện nay, trên tuyến vận tải Bắc - Nam thì vận tải biển chiếm tới trên 50% thị phần nhu cầu vận tải hàng hóa. Những nhà máy sản xuất bằng nguyên vật liệu nhập khẩu, đồng thời xuất khẩu sản phẩm hàng hóa bằng đường biển nếu đặt trong cảng hay khu vực gần cảng sẽ tiết kiệm được chi phí vận chuyển rất nhiều. Do đó việc khai thác cảng tốt là điều kiện thuận lợi để hình thành các nhà máy, khu công nghiệp, khu kinh tế vì vậy có thể nói hệ thống cảng biển Việt Nam nói chung và cảng biển Hải Phòng nói

riêng đã góp phần to lớn cho giảm chi phí vận tải hàng hóa, thúc đẩy sản xuất và chuyển dịch cơ cấu kinh tế địa phương, khu vực.

2.2.2.5. Tăng cường và củng cố được tiềm lực quốc phòng an ninh

Vùng biển Bắc Bộ thuộc chủ quyền Việt Nam có diện tích mặt biển $\approx 124.500 \text{ km}^2$ trải dài trên 300 km từ Quảng Ninh đến Ninh Bình, dọc theo bờ biển có hàng chục cửa sông lớn nhỏ và nhiều đảo đá che chắn tạo nên vịnh kín sóng gió, thuận tiện cho tàu thuyền neo đậu và tạo nên hệ thống giao thông phòng thủ vững chắc cho khu vực phía Bắc nước ta. Đây cũng là những điều kiện tự nhiên rất thuận lợi cho quá trình phát triển hệ thống cảng biển xuất nhập khẩu hàng hoá, trực tiếp giao lưu với các nước khu vực và quốc tế.

Do biển Bắc Bộ có vị trí đặc biệt quan trọng và trữ lượng tài nguyên giàu có nên trong những năm gần đây việc lấn chiếm biển đảo tại khu vực này ngày càng diễn ra gay gắt, tàu thuyền nước ngoài thường xuyên xâm phạm trái phép để đánh bắt trộm hải sản, thăm dò khai thác tài nguyên. Các hiện tượng buôn lậu, cướp biển, gián điệp, biệt kích, tàn phá môi trường...vi phạm nghiêm trọng pháp luật Việt Nam, gây ảnh hưởng xấu đến tình hình an ninh, trật tự trên biển có chiều hướng gia tăng. Để đảm bảo an ninh và giữ vững chủ quyền trên biển đảo đòi hỏi các lực lượng an ninh trên biển (Hải quân, Biên phòng, Cảnh sát biển) phải thường xuyên được củng cố về sức mạnh chiến đấu và không ngừng nâng cao bản lĩnh chính trị, đề cao cảnh giác cách mạng, sẵn sàng chiến đấu giành thắng lợi trong mọi tình huống. Hơn bất cứ địa bàn nào khác, việc xây dựng và phát triển kinh tế biển của Thành phố Hải Phòng phải đặt trong điều kiện tăng cường củng cố tiềm lực an ninh quốc phòng, xây dựng thế trận an ninh nhân dân. Đảm bảo tốt an ninh quốc phòng để, an toàn xã hội để phát triển kinh tế và phát triển kinh tế tốt, có hiệu quả để có điều kiện củng cố quốc phòng an ninh. Hiện nay, tại khu vực cảng biển Hải Phòng có 07 bến cảng, cầu cảng của lực lượng an ninh, quân đội quản lý khai thác sử dụng, vừa phát huy đảm bảo nhiệm vụ làm kinh tế quân đội, vừa phát huy tính sẵn sàng chiến đấu. Hàng năm các cảng này cũng đã đóng góp một phần

không nhỏ vào sản lượng hàng hoá thông qua cảng biển Hải Phòng, đồng thời không ngừng nâng cao năng lực sẵn sàng chiến đấu, góp phần quan trọng vào việc củng cố an ninh quốc phòng, giữ vững chủ quyền quốc gia.

2.2.3. Đánh giá thực trạng phát triển bền vững về mặt môi trường

2.2.3.1. 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 2.16. 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 cho công tác đảm bảo môi trường của cảng biển Hải Phòng hiện nay còn khá khiêm tốn.

2.2.3.2. 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%.

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

Bao gồm, lập báo cáo ĐTM, đề án BVMT; thực hiện báo cáo về việc đã thực hiện yêu cầu của báo cáo ĐTM và quyết định phê duyệt báo cáo ĐTM của dự án trước khi đi vào hoạt động chính thức hay báo cáo về việc đã thực hiện yêu cầu của đề án BVMT và quyết định phê duyệt đề án BVMT; kê khai nộp phí bảo vệ môi trường đối với nước thải và xin giấy phép xả nước thải vào nguồn nước tiếp nhận; đăng ký chủ nguồn thải chất thải nguy hại; lập báo cáo giám sát môi trường.

Lập báo cáo ĐTM là yêu cầu bắt buộc đối với các dự án xây dựng cảng biển và lập đề án BVMT đối với các cảng đã đi vào hoạt động đã được quy định trong Luật Bảo vệ môi trường và các văn bản hướng dẫn. Hiện nay, việc thực hiện lập báo cáo đánh giá tác động môi trường hoặc đề án bảo vệ môi trường của các cảng biển Hải Phòng đã được thực hiện khá tốt. Các cảng biển được đầu tư xây dựng từ năm 2005 đến nay đều được lập báo cáo ĐTM trước khi xây dựng, các cảng biển xây dựng trước năm 2005 đều đã tiến hành lập đề án BVMT. Về kê khai nộp phí bảo vệ môi trường, theo quy định của Nghị định số 25/2013/NĐ-CP ngày 29 tháng 3 năm 2013 của Chính phủ về phí bảo vệ môi trường đối với nước thải, các cảng biển đều thuộc đối tượng phải kê khai và nộp phí bảo vệ môi trường đối với nước thải. Thực tế cho thấy hầu hết các cảng đều chưa kê khai và nộp phí bảo vệ môi trường đối với nước thải.

Về đăng ký chủ nguồn thải chất thải nguy hại; lập báo cáo giám sát môi trường. Theo quy định của Thông tư 12/2011/TT-BTNMT về quản lý CTNH. Thực tế thống kê cho thấy, chỉ có các cảng biển lớn phát sinh nhiều chất thải nguy hại (các cảng có xưởng sửa chữa, bảo dưỡng thiết bị máy móc) thì mới thực hiện quy định này còn các cảng biển nhỏ hầu như chưa thực hiện. Riêng đối với công tác giám sát và lập báo cáo quan trắc môi trường thì hầu hết các cảng đều triển khai thực hiện nghiêm túc. Tuy nhiên, việc tuân thủ tần suất giám sát chưa được thực hiện nghiêm túc, đặc biệt có một số cảng nhỏ chưa tiến hành việc giám sát chất lượng môi trường [8].

Về khoảng cách an toàn của các bến xăng dầu: Các bến cảng xăng dầu hiện đang khai thác an toàn, hoạt động bình thường. Khi xây dựng các cảng đã tuân thủ theo tiêu chuẩn TCVN 5307:2009. Tuy nhiên, đối chiếu với Nghị định số 13/2011/NĐ-CP nhận thấy các khoảng cách an toàn hiện có là nhỏ hơn so với quy định, do đó cần được rà soát thống nhất ở các văn bản pháp luật Nhà nước cũng như tiêu chuẩn ban hành để thuận lợi cho quản lý và khai thác.

(Chi tiết về đánh giá khoảng cách an toàn các bến xăng dầu tại Phụ lục 04)

Nhận xét đánh giá: 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.

2.2.3.4. Về thực hiện các biện pháp bảo vệ môi trường

1) Quản lý khí thải

Các nguồn phát sinh khí thải, bụi trong hoạt động cảng biển đều phân tán và khó kiểm soát như quá trình bốc xếp hàng hóa, quá trình lưu bãi, hoạt động phương tiện bốc xếp, ... Các biện pháp giảm thiểu khí thải đã được thực hiện tại các cảng: Tất cả các cảng đều có đội vệ sinh cảng, đội vệ sinh cảng có nhiệm vụ vệ sinh, quét dọn khu vực sân bãi, đường giao thông nội bộ và cầu cảng, thu gom chất thải rắn của cảng. Việc vệ sinh, quét dọn khu vực cảng đã cơ bản làm giảm thiểu lượng bụi phát sinh gây ô nhiễm bụi trong môi trường không khí khu vực cảng; các phương tiện giao thông hoạt động trong cảng đều được bảo dưỡng thường xuyên và kiểm định về kỹ thuật an toàn và bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật.

2) Quản lý nước thải

Bao gồm nước thải từ tàu, nước thải phát sinh trên cảng: Thực tế cho thấy hầu hết các cảng biển Hải Phòng đều chưa có hệ thống thiết bị tiếp nhận chất thải lỏng, nước ballast từ tàu dẫn đến công tác quản lý việc thải các chất thải lỏng, nước ballast từ tàu gặp nhiều khó khăn. Mặc dù việc xây dựng các trang thiết bị tiếp nhận chất thải tại các cảng biển để tiếp nhận các loại chất thải từ tàu một cách thích hợp đã được quy định trong Công ước MARPOL 73/78 và Thông tư 50/2012/TT-BGTVT quy định về quản lý tiếp nhận và xử lý chất thải lỏng có dầu từ tàu biển tại cảng biển Việt Nam. Nguyên nhân của sự tồn tại này là do chưa có sự quan tâm đúng mức, chưa có một cơ chế tài chính thích hợp. Nước thải phát sinh trên cảng, chủ yếu là nước thải công nghiệp phát sinh từ quá trình sửa chữa, bảo dưỡng các thiết bị máy móc của cảng, sửa chữa vệ sinh container thành phần của nước thải này chủ yếu là dầu và các chất lơ lửng. Cơ bản các cảng lớn đều có hệ thống thu gom và xử lý loại nước thải này, trừ một số ít cảng nhỏ nước thải công nghiệp không được xử lý mà thải chung với các loại nước thải khác trong sản xuất và sinh hoạt.

3) Quản lý chất thải rắn và CTNH

Theo quy định, việc quản lý chất thải từ tàu không phải là nhiệm vụ của cơ quan quản lý cảng. Trong thời gian các tàu neo đậu và cập cảng, chủ tàu sẽ phải thuê đơn vị dịch vụ môi trường đến thu gom chất thải sinh hoạt tại từng tàu định kỳ 1-2 lần/ngày. Tuy nhiên, thực tế tại các cảng biển năng lực thu gom của đơn vị dịch vụ chưa đáp ứng được nhu cầu của các tàu, đặc biệt là các tàu neo đậu tại vùng nước. Đối với các loại chất thải rắn thông thường: Tại tất cả các cảng biển đều có đội vệ sinh công nghiệp có nhiệm vụ vệ sinh khu vực sân bãi và cầu cảng. Chất thải phát sinh từ quá trình bốc xếp hàng hóa sẽ được đội vệ sinh công nghiệp thu gom về điểm tập kết của cảng sau đó phân loại thành 2 loại là chất thải có thể tái chế được và chất thải không tái chế. Chất thải tái chế được sẽ bán lại cho đơn vị thu mua phế liệu còn chất thải không tái chế sẽ được đơn vị dịch vụ môi trường tại địa phương đến thu gom đem đi xử lý chung với rác thải đô thị của địa phương đó, các cảng biển đều đã ký hợp đồng với đơn vị thu gom chất thải rắn thông thường tại địa phương. Chất thải nguy hại, chất thải là hàng hóa tồn đọng: Chất thải nguy hại phát sinh trên cảng chủ yếu là từ quá trình bảo dưỡng sửa chữa máy móc, thiết bị bốc xếp, vận chuyển. Tại các cảng biển có xưởng cơ khí thì chất thải nguy hại được phân loại riêng và quản lý theo đúng quy định về quản lý chất thải nguy hại như có thiết bị lưu chứa, kho lưu giữ, sổ đăng ký chủ nguồn thải, ký hợp đồng với đơn vị dịch vụ thu gom đủ điều kiện. Chất thải là hàng hóa tồn đọng, hầu hết các hàng hóa này là phế liệu có chứa thành phần nguy hại như ắc quy chì, cao su, nhựa, kim loại, quặng kém chất lượng, sinh vật quý hiếm...Việc xử lý các hàng hóa này không thuộc trách nhiệm của chính quyền cảng mà do các cơ quan quản lý; các chất thải này đã và đang gây ô nhiễm nghiêm trọng cho môi trường khu vực cảng. Do hầu hết các cảng đều không có hệ thống bảo quản các loại hàng hóa này, các chất thải này chỉ được quản lý như hàng hóa thông thường nên chúng có thể gây ô nhiễm môi trường không khí (do bốc mùi), môi trường nước (bị nước mưa cuốn trôi, rò rỉ).

4) Về công tác ứng phó sự cố môi trường

Một là: Ứng phó sự cố cháy nổ

Tất cả các cảng biển đều đã xây dựng phương án phòng cháy chữa cháy và đầu tư hệ thống hạ tầng ứng phó sự cố cháy nổ được cơ quan quản lý phê duyệt như nguồn cấp nước chữa cháy, bình chữa cháy công nghiệp, nội quy phòng cháy chữa cháy, thành lập đội phòng cháy chữa cháy tại cơ sở. Tuy nhiên, tại một số cảng nhỏ việc thường xuyên luyện tập phương án phòng cháy chữa cháy cho cán bộ công nhân viên chưa được chú trọng và các phương tiện chữa cháy tại chỗ chưa được kiểm tra bảo dưỡng định kỳ theo đúng quy định.

Hai là: Ứng phó sự cố tràn dầu

Qua thông kê cho thấy hầu hết các cơ sở đều chưa quan tâm đúng mức tới công tác phòng ngừa và ứng phó với sự cố môi trường. Theo quy định tại Quyết định số 02/2013/QĐ-TTg, ngày 14/01/2013 của Thủ tướng Chính phủ ban hành quy chế hoạt động ứng phó sự cố tràn dầu thì các cảng biển là đơn vị có nguy cơ gây sự cố tràn dầu do vậy phải xây dựng kế hoạch ứng phó sự cố và đầu tư các trang thiết bị ứng phó sự cố tràn dầu ở mức cơ sở. Theo thống kê và khảo sát thực tế thì hầu hết các cảng lớn tại Hải Phòng đều đã có kế hoạch ứng phó sự cố tràn dầu được cấp có thẩm quyền phê duyệt và đều ký hợp đồng ứng phó sự cố tràn dầu với Trung tâm Quốc gia ứng phó sự cố Tràn dầu khu vực Miền Bắc - Công ty TNHH MTV 128-Quân chủng Hải quân.

Nhận xét đánh giá: Theo khảo sát thực tế, hiện nay các cảng biển Hải Phòng đã và đang triển khai các biện pháp bảo vệ môi trường gồm: Biện pháp thu gom và quản lý chất thải rắn; quản lý chất thải nguy hại; thu gom và xử lý nước thải; trong đó có một số doanh nghiệp cảng biển đã áp dụng và vận hành có hiệu quả hệ thống quản lý môi trường TCVN ISO 1400: 2010/ISO 14001- 2004 cho hoạt động quản lý và điều hành sản xuất của cảng như cảng Chùa Vẽ thuộc Công ty Cổ phần cảng Hải Phòng. Ngoài ra do nhận thức rõ tầm quan trọng của vấn đề tiết kiệm năng lượng, đặc biệt là tiết kiệm điện, Công ty Cổ phần cảng Hải Phòng cũng đã tiên

phong triển khai các giải pháp sử dụng năng lượng tiết kiệm, hiệu quả như: Thành lập ban chỉ đạo tiết kiệm của doanh nghiệp để đôn đốc việc thực hiện các giải pháp tiết kiệm trong sản xuất trong đó trọng tâm là tiết kiệm năng lượng; tiến hành triển khai phân giao định mức tiết kiệm nhiên liệu, vật liệu trên cơ sở định mức kỹ thuật, kinh tế; tổ chức đấu thầu cung cấp nhiên liệu và dầu mỡ bôi trơn; hoán cải một số phương tiện RTG từ chạy diezen sang chạy điện; thanh xử lý các phương tiện thiết bị cũ hoặc không có nhu cầu sử dụng; tổ chức hội nghị tổng kết công tác tiết kiệm, phong trào sáng kiến, hội thi, hội thảo; rà soát các dự án đầu tư, xây dựng lại định mức sửa chữa, bảo dưỡng thiết bị, hoàn thiện quy trình công nghệ xếp dỡ, ứng dụng tin học góp phần tăng năng lực sản xuất; cử cán bộ tham gia khóa tập huấn về sử dụng năng lượng tiết kiệm, hiệu quả...

Song bên cạnh đó cảng biển Hải Phòng cũng còn rất nhiều việc phải làm trong công tác bảo vệ môi trường. Theo Cục Hải quan Hải Phòng, hiện nay tại khu vực cảng biển Hải Phòng số lượng hàng hóa quá thời hạn làm thủ tục hải quan lên tới hơn 4.000 container, chủ yếu là lớp ô tô đã qua sử dụng. Cục Hải quan Hải Phòng đã kiểm tra 397 container và quyết định tạm giữ 161 container có dấu hiệu vi phạm. Trong đó, phát hiện ra nhiều container là hàng phế thải độc hại: Rác thải công nghiệp nguy hại gồm ắc quy chì, cao su, nhựa phế thải, thiết bị điện tử; các container hàng đông lạnh hầu hết là nội tạng động vật...

Thực tế cho thấy từ nhiều năm nay, các bến cảng của Hải Phòng đã biến thành “bãi rác” của các loại rác, phế thải công nghiệp từ nhiều nước. Trong tháng 4/2013 tại cảng Chùa Vẽ phát hiện ra 2 container là nội tạng động vật tồn tại cảng. Những container này bốc mùi, nội tạng phân hủy chảy ra gây ô nhiễm môi trường, ruồi bọ kéo đến. Đây cũng là nguy cơ không bảo đảm cho an toàn môi trường cảng biển Hải Phòng, điều này khiến cho vấn đề môi trường cảng biển mất an toàn và khó kiểm soát. Mới đây, theo kết quả của Dự án “Nghiên cứu đánh giá môi trường chiến lược cảng Hải Phòng” do Viện Tài nguyên - Môi trường biển VN phối hợp cùng Khoa Sinh thái nhân văn thuộc Trường Đại học Brussels Bỉ thực hiện cho

thấy: Chất lượng môi trường không khí tại khu vực cảng biển Hải Phòng đang xấu đi bởi việc gia tăng nồng độ bụi, độ ồn và khí CO, SO₂, các chất hữu cơ bay hơi. Khu vực các trục đường giao thông quanh các cảng, nồng độ bụi trong không khí càng cao, đặc biệt là vào những ngày hanh khô như hiện nay. Cũng theo kết quả của dự án thì nguồn nước khu vực quanh cảng tồn tại nhiều chất gây ô nhiễm với nồng độ cao như: Nitrat có hàm lượng vượt từ 1,02 đến 4,6 lần so với tiêu chuẩn cho phép. Nồng độ dầu trong nước dao động trong khoảng 0,21 đến 0,41 mg/l ở khu vực cảng. Càng gần cảng sự tập trung của dầu càng cao hơn mức cho phép tới 1,4 lần, nồng độ các kim loại như đồng, chì, kẽm vượt tiêu chuẩn cho phép bình quân từ 1,7 đến 2,5 lần (so với tiêu chuẩn của Canada), Clo vượt ngưỡng tới 2,3 lần...

5) Về các biện pháp giám sát chất lượng môi trường

Hàng năm, theo định kỳ cứ 06 tháng/lần các doanh nghiệp cảng biển Hải Phòng cơ bản đều tiến hành mời các đơn vị, tổ chức có chức năng xuống khảo sát và lập báo cáo quan trắc môi trường; các nội dung giám sát bao gồm: Giám sát chất lượng môi trường không khí trong khu vực cảng và không khí xung quanh của cảng biển; giám sát chất lượng môi trường nước khu vực cảng biển; giám sát chất lượng nước thải của cảng; giám sát tiếng ồn trong khu vực cảng.

Tuy nhiên, việc khắc phục các tồn tại theo kết quả báo cáo quan trắc môi trường của các doanh nghiệp lại rất hạn chế.

2.2.3.5. Về công tác tuyên truyền, nâng cao nhận thức về môi trường

Thực hiện các quy định hiện hành hàng năm, các doanh nghiệp đều cử các cán bộ quản lý môi trường, quản lý chất lượng, quản lý an toàn và các cán bộ phòng ban liên quan đến sử dụng năng lượng theo gia các lớp đào tạo và tập huấn các kiến thức về quản lý chất lượng, quản lý môi trường và tiết kiệm năng lượng do các đơn vị chức năng tổ chức và về tập huấn phổ biến lại cho CB, CNV và người lao động của các cảng biển. Tuy nhiên, việc phổ biến các kiến thức về môi trường và tiết kiệm năng lượng còn hạn chế, đa phần mới chỉ phổ biến đến cấp cán

bộ tổ, đội và ngành còn lại phần lớn là phổ biến quán triệt thông qua gửi văn bản, tài liệu tự học tập nghiên cứu do đó hiệu quả chưa cao.

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

2.3.1. Kết quả đạt được

2.3.1.1. 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 phá 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.

2.3.1.2. 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.

2.3.1.3. 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 phần 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.

2.3.2. Những tồn tại hạn chế

2.3.2.1. 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.

2.3.2.2. 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...

2.3.2.3. 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 [40]...

- Đặc biệt vẫn còn một số ít cảng biển chấp hành các quy định về môi trường chưa nghiêm túc; đối 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

thà bị xử phạt còn kinh tế hơn việc đầu tư chi phí duy trì việc chấp hành pháp luật về môi trường.

2.4. 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. Chiến lược phát triển kinh tế xã hội khu vực phía Bắc đến năm 2030

3.1.1. Đặc điểm tình hình kinh tế xã hội

Khu vực phía Bắc Việt Nam gồm 25 tỉnh - thành phố, phía Bắc giáp Trung Quốc, phía Tây giáp Lào, phía Đông giáp Biển Đông. Trong khu vực phía Bắc có Thủ đô Hà Nội, có tam giác kinh tế Quảng Ninh - Hải Phòng - Hà Nội là vùng chiến lược quan trọng của cả nước. Diện tích toàn vùng là 116.402 km², dân số năm 2014 là 32,369 triệu người, chiếm 35% dân số cả nước.

Bên cạnh Thủ đô Hà Nội, các tỉnh, thành phố quan trọng như Hải Phòng, Quảng Ninh đã hình thành trung tâm đầu não chính trị của nhà nước, cơ quan điều hành của các tổ chức kinh tế lớn và các cơ sở đào tạo, nghiên cứu và triển khai của quốc gia. Theo địa lý tự nhiên, khu vực phía Bắc được chia thành các vùng lãnh thổ: Vùng Trung du miền núi phía Bắc; vùng Tây Bắc Bộ, bao gồm 6 tỉnh: Lào Cai, Yên Bái, Điện Biên, Hoà Bình, Lai Châu, Sơn La; vùng này chủ yếu nằm ở hữu ngạn sông Hồng. Vùng Đông Bắc Bộ, bao gồm 8 tỉnh: Hà Giang, Cao Bằng, Bắc Kạn, Lạng Sơn, Tuyên Quang, Thái Nguyên, Phú Thọ, Bắc Giang. Vùng Đồng bằng sông Hồng, bao gồm 11 tỉnh: Bắc Ninh, Hà Nam, Hà Nội, Hải Dương, Hải Phòng, Hưng Yên, Nam Định, Ninh Bình, Thái Bình, Vĩnh Phúc, Quảng Ninh. Khu vực phía Bắc là vùng chiến lược đặc biệt quan trọng về kinh tế xã hội, chính trị, an ninh quốc phòng của cả nước với tổng sản phẩm xã hội chiếm gần 30%, giá trị kim ngạch xuất khẩu chiếm 29% của cả nước, tốc độ tăng trưởng kinh tế bình quân giai đoạn 2006-2010 đạt 7,1% và giai đoạn 2011-2014 đạt 5,9%, tương đương tốc độ tăng trưởng bình quân của cả nước trong cùng thời kỳ [60].

Các tỉnh trong vùng kinh tế trọng điểm miền Bắc có tốc độ tăng trưởng kinh tế bình quân từ (9,5- 13)%/năm. Khu vực miền Bắc tập trung nhiều tài nguyên khoáng quan trọng có trữ lượng lớn như than, apatit, sắt, các kim loại quý hiếm,

tiềm năng thủy điện, nhiệt điện lớn cung cấp trên 50% sản lượng điện cho cả nước, có nhiều nhà máy thép, nhà máy xi măng có công suất lớn, chất lượng cao.

Khu vực phía Bắc có 3 cửa khẩu thông thương với Trung Quốc, có các cảng biển lớn tại Hải Phòng, Cái Lân và cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện đang được xây dựng và có nhiều tiềm năng, tài nguyên khác...

3.1.2. Phương hướng phát triển các khu công nghiệp

Danh mục các KCN dự kiến ưu tiên thành lập và mở rộng giai đoạn đến năm 2015 và định hướng đến năm 2020: Theo Quyết định số 1107/QĐ-TTg ngày 21 tháng 8 năm 2006 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch phát triển các KCN ở Việt Nam đến năm 2015 và định hướng đến năm 2020 dự kiến ưu tiên thành lập mới và mở rộng 14 KCN ở vùng TDMN Bắc Bộ, với tổng diện tích 1.809 ha. Trong quy hoạch phát triển kinh tế xã hội của các địa phương, có khuyến nghị bố trí quỹ đất dự trữ cho phát triển KCN sau năm 2015, đối với các tỉnh có điều kiện thuận lợi cho thu hút đầu tư phát triển KCN, khi tổng diện tích đất công nghiệp của các KCN hiện có đã được cho thuê ít nhất là 60% thì sẽ được thành lập tiếp các KCN mới để đáp ứng nhu cầu phát triển KCN, góp phần đẩy nhanh quá trình CNH, HĐH, tăng cường chuyển dịch cơ cấu kinh tế và phát triển kinh tế - xã hội của địa phương. Ngoài danh mục các KCN được phê duyệt theo Quyết định số 1107/QĐ-TTg, sẽ quy hoạch thêm 26 KCN với diện tích 10.623 ha bao gồm Bắc Giang thêm 6 KCN: Việt Hàn, Yên Lư, Hợp Thịnh, Châu Minh - Mai Đình, Bắc Lũng; Thái Nguyên thêm 5 KCN: Nam Phổ Yên, khu công nghệ cao Tây Phổ Yên, Diềm Thụy, Quyết Thắng, Yên Bình; Hòa Bình thêm 5 KCN: Bờ trái Sông Đà, Yên Quang, Nam Lương Sơn, Nhuận Trạch, Mông Hóa (Hòa Bình); Lào Cai thêm KCN Tăng Loỏng; Phú Thọ thêm 5 KCN: Phú Hà, Tam Nông, Hạ Hòa, Cẩm Khê, Lâm Thao (Phú Thọ); KCN Chu Trinh; Lai Châu 2 KCN: Mường So, Tam Đường; Lạng Sơn 2 KCN: Đồng Bành, Na Dương; Yên Bái thêm KCN Minh Quân (TP Yên Bái, Yên Thế *(Chi tiết các khu công nghiệp ưu tiên thành lập mới đến năm 2015 tại Phụ lục 05)*).

3.1.3. Dự báo tốc độ tăng trưởng GDP khu vực phía Bắc

Khu vực phía Bắc hiện nay đóng góp trong tổng sản phẩm xã hội (GDP) chiếm 31% so với cả nước. Tốc độ tăng trưởng kinh tế bình quân giai đoạn 1991 - 2000 đạt 7,5%/ năm, giai đoạn năm 2006 - 2010 đạt 7,1%/ năm, giai đoạn năm 2011 - 2014 đạt 5,9%/ năm tương đương tốc độ tăng trưởng bình quân của cả nước trong cùng thời kỳ.

Căn cứ vào quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội Vùng đồng bằng sông Hồng và Trung du miền núi Bắc Bộ đến năm 2020, dự báo: Tổng sản phẩm xã hội khu vực phía Bắc chiếm 35% trong cả nước; tốc độ tăng trưởng kinh tế bình quân bằng 1,1 lần tốc độ tăng trưởng bình quân của cả nước trong cùng thời kỳ quy hoạch.

Bảng 3.1. Dự kiến các phương án tăng trưởng GDP khu vực phía Bắc

Đơn vị: %/năm

TT	Phương án	2011-2020	2020-2030
1	Kịch bản cơ sở	7,2	6,6
2	Kịch bản thấp	6,6	6

(Nguồn: Viện Chiến lược phát triển - Bộ Kế hoạch và Đầu tư)

Bảng 3.2. Dự báo tăng trưởng GDP của khu vực phía Bắc so với cả nước

Đơn vị: %/năm

TT	Phương án	2011-2020	2020-2030
I	Dự báo GDP cả nước		
1	Kịch bản cơ sở	6,5	6
2	Kịch bản thấp	6	5,5
II	Dự báo GDP khu vực phía Bắc		
1	Kịch bản cơ sở	7,2	6,6
2	Kịch bản thấp	6,6	6

(Nguồn: Viện Chiến lược phát triển - Bộ Kế hoạch và Đầu tư)

Khu vực Bắc Bộ là một trong những đầu mối phát triển kinh tế quan trọng, tổng tỷ trọng GDP mà khu vực này đóng góp vào tổng GDP cả nước chiếm khoảng 30% và dự báo đến năm 2020 có thể đạt tới 35%. Định hướng phát triển KTXH

đến năm 2020 phấn đấu đưa tỷ lệ tăng trưởng GDP đạt từ 6,6 - 7,2% cho toàn khu vực. Như vậy có thể thấy rằng đây là những tiền đề quan trọng cho việc hoạch định các kế hoạch phát triển cơ sở hạ tầng trong khu vực.

3.2. Dự báo lượng hàng hóa thông qua khu vực phía Bắc đến năm 2030

3.2.1. Dự báo lượng hàng qua cảng biển phía Bắc

Bảng 3.3. Tổng hợp dự báo hàng hóa thông qua cảng biển khu vực phía Bắc

Đơn vị: Triệu tấn

Loại hàng	TH 2015	2020		2030	
		PA1	PA2	PA1	PA2
Tổng hàng qua cảng phía Bắc	132,57	180	200	315	370
1. Hàng tổng hợp	85,63	114	129	224	277
- Hàng Việt Nam	81,13	108	122	212	264
- Hàng quá cảnh của TQ	4,5	6	7	12	13
2. Than, Quặng	27,18	41	46	58	60
3. Xi măng	11	15	15	18	18
4. Hàng lỏng	8,76	10	10	15	15

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)

3.2.2. Dự báo lượng hàng qua cảng biển Hải Phòng

Việc phân bổ lượng hàng container, tổng hợp qua các cảng dựa trên chức năng và vai trò của các cảng theo Quyết định 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014 về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, các khu cảng đã được quy hoạch. Từ kết quả dự báo tổng khối lượng hàng hoá thông qua cảng khu vực phía Bắc trình bày ở trên, tiến hành phân bổ hàng hoá giữa các cảng và nội bộ từng cảng.

Quan điểm phát triển và quy mô từng cảng trong nhóm cụ thể như sau: Là cảng tổng hợp quốc gia, cửa ngõ quốc tế (loại IA), gồm các khu bến cảng chính: Khu bến trên sông Cấm; khu bến Đình Vũ (bao gồm cả Nam Đình Vũ); khu bến Lạch Huyện; các bến cảng Nam Đồ Sơn, Bạch Long Vĩ; các bến phao và khu neo đậu chuyển tải với chức năng cụ thể của từng khu bến như sau: Khu bến trên sông

Cấm là bến cảng tổng hợp địa phương, cho tàu trọng tải từ 5.000 đến 10.000 DWT và các tàu trọng tải lớn hơn giảm tải phù hợp với điều kiện hành hải. Không phát triển mở rộng, từng bước di dời, chuyển đổi công năng các bến cảng Hoàng Diệu; lộ trình di dời cần phù hợp với kế hoạch xây dựng cầu Nguyễn Trãi (dự kiến từ năm 2017-2022); việc chuyển đổi công năng cần phù hợp với tiến độ xây dựng các bến cảng tại khu bến Lạch Huyện, chỉ thực hiện chuyển đổi khi đã hoàn thành các khu bến tại cảng Lạch Huyện; khu bến Đình Vũ (bao gồm cả Nam Đình Vũ) là khu bến tổng hợp, container trên tuyến biển gần, có bến chuyên dùng, tiếp nhận tàu trọng tải đến 20.000 DWT và các tàu có trọng tải lớn hơn giảm tải phù hợp với điều kiện hành hải; khu bến Lạch Huyện là khu bến chính của cảng, chủ yếu làm hàng tổng hợp, container xuất nhập khẩu trên tuyến biển xa; tiếp nhận tàu trọng tải 100.000 DWT, tàu container sức chở 8.000 TEU; có kết hợp làm hàng trung chuyển quốc tế; trong tương lai có tính đến bến cảng khách cho tàu khách quốc tế từ 10 ÷ 22 vạn GT (5.000÷6.000 khách); bến cảng Nam Đồ Sơn là bến cảng tiềm năng, chuyên phục vụ quốc phòng - an ninh; bến cảng huyện đảo Bạch Long Vĩ là bến cảng vệ tinh, đầu mối giao lưu với đất liền, kết hợp phục vụ phát triển kinh tế - xã hội và quốc phòng, an ninh; các bến phao và khu neo đậu chuyển tải, gồm bến phao Bạch Đằng cho tàu đến 7.000 DWT, Bến Gót cho tàu đến 50.000 DWT; khu neo Bạch Đằng cho tàu đến 7.000 DWT, Bến Gót cho tàu đến 50.000 DWT. Các điểm chuyển tải hàng hóa vào cảng biển Hải Phòng tại các vị trí trên, thời gian thực hiện cho đến khi khu bến Lạch Huyện được đưa vào sử dụng đủ điều kiện thay thế.

Bảng 3.4. Dự báo lượng hàng qua cảng biển HP đến năm 2020 (Phương án 1)

STT	Tên cảng	Tổng hàng	Container		Bách hóa, tổng hợp	Rời (than/rời khác...)	Lỏng
		(Triệu tấn)	(Triệu tấn)	(1000 Teu)	(Triệu tấn)	(Triệu tấn)	(Triệu tấn)

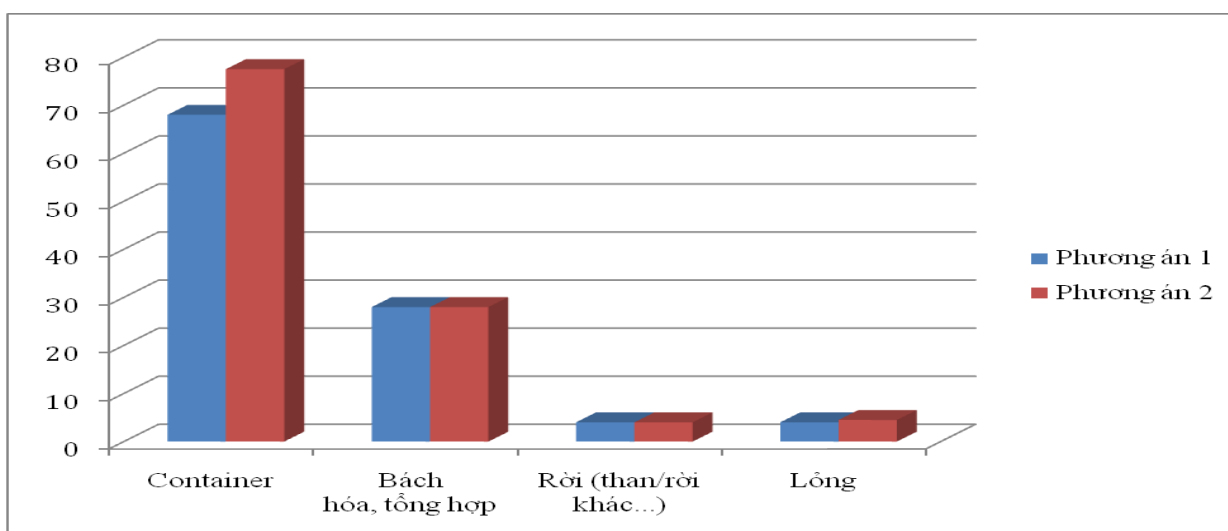
1	<i>Khu bến Lạch Huyện (2020-2025)</i>	42	36	2880	6		
2	<i>Khu bến Đình Vũ (gồm cả Nam Đình Vũ)</i>	39	21	1680	13	2	3
3	<i>Khu bến Sông Cấm</i>	23	11	880	9	2	1
	Tổng cộng	104	68	5440	28	4	4

(Nguồn: Công ty CP Tư vấn XDCT Hàng hải 5/2016)

Bảng 3.5. Dự báo lượng hàng qua cảng biển HP đến năm 2020 (Phương án 2)

STT	Tên cảng	Tổng hàng	Container		Bách hóa, tổng hợp	Rời (than/rời khác...)	Lông
		(Triệu tấn)	(Triệu tấn)	(1000 Teu)	(Triệu tấn)	(Triệu tấn)	(Triệu tấn)
1	<i>Khu bến Lạch Huyện (2020-2025)</i>	51	45	3600	6		
2	<i>Khu bến Đình Vũ (gồm cả Nam Đình Vũ)</i>	40	21,5	1720	13	2	3,5
3	<i>Khu bến Sông Cấm</i>	23	11	880	9	2	1
	Tổng cộng	114	77,5	6200	28	4	4,5

(Nguồn: Công ty CP Tư vấn XDCT Hàng hải 5/2016)

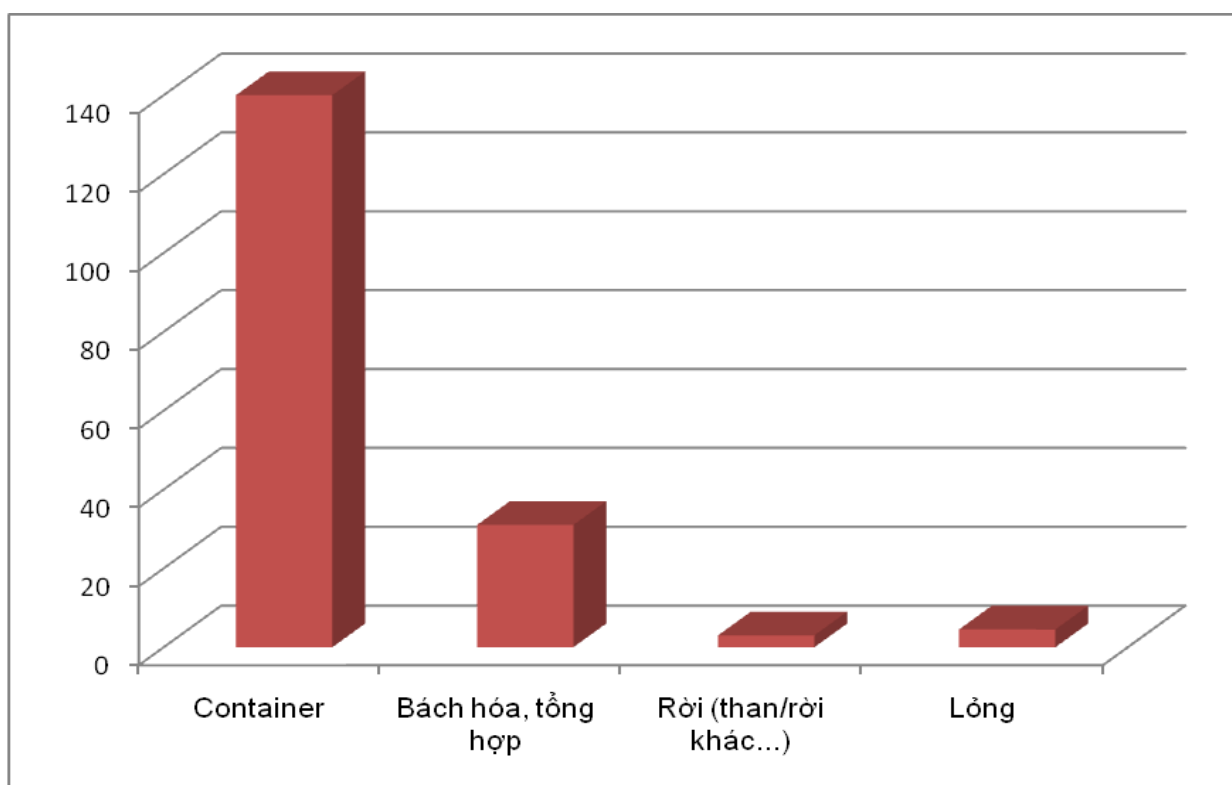


Hình 3.1. Biểu đồ dự báo lượng hàng qua cảng biển HP đến năm 2020

Bảng 3.6. Dự báo lượng hàng qua cảng biển Hải Phòng đến năm 2030

STT	Tên cảng	Tổng hàng	Container		Bách hóa, tổng hợp	Rời (than/rời khác...)	Lở
		(Triệu tấn)	(Triệu tấn)	(1000 Teu)	(Triệu tấn)	(Triệu tấn)	(Triệu tấn)
1	Khu bến Lạch Huyện	118	106	8480	12		
2	Khu bến Đình Vũ (gồm cả Nam Đình Vũ)	42,5	23	1840	14	2	3,5
3	Khu bến Sông Cấm	18	11	880	5	1	1
	Tổng cộng	178,5	140	11200	31	3	4,5

(Nguồn: Công ty CP Tư vấn XDCT Hàng hải 5/2016)



Hình 3.2. Biểu đồ dự báo lượng hàng qua cảng biển Hải Phòng đến năm 2030

3.3. Dự báo xu thế phát triển cảng biển và đội tàu

3.3.1. Xu thế phát triển cảng biển

3.3.1.1. Xu thế phát triển cảng biển thế giới và khu vực

Trong thời gian tới, vận tải biển sẽ vẫn tiếp tục giữ vai trò chủ đạo trong các loại hình vận tải hiện nay và tiếp tục chiếm khoảng từ 80% đến 85% khối lượng hàng hóa trao đổi thương mại giữa các quốc gia, với mức tăng trưởng bình quân hàng năm đạt khoảng từ 7 % đến 8%/năm. Các cảng biển có sản lượng thông qua lớn sẽ tập trung chính tại khu vực Châu Á. Dự báo trong vòng từ 10-20 năm tới do sự phát triển của khoa học công nghệ, nhất là công nghệ ngành đóng tàu nên sẽ xuất hiện các tàu container cực lớn (Super post panamax) với chiều dài lên đến 400m, mớn nước sâu 15m và sức chở đạt đến 15.000 TEUs và sức chở đạt đến 15.000 TEUs do đó các cảng lớn trên thế giới sẽ tiếp tục đầu tư mở rộng và hiện đại hóa để thích nghi với xu hướng phát triển các tàu container cỡ lớn.

Các cảng sẽ phát triển theo hướng gắn chặt với trung tâm logistics, với trình độ công nghệ quản lý tiên tiến, hiện đại và mang tính tự động cao, được nối kết bằng tàu hỏa với các ICD nằm sâu trong đất liền để thúc đẩy kinh tế xã hội các vùng miền, quốc gia không có điều kiện phát triển cảng biển, đồng thời cũng nhằm tạo nguồn hàng vững chắc cho các cảng biển trung tâm. Tổng mức đầu tư cho cảng biển và vận tải biển tại khu vực Châu Á-Thái Bình Dương đến năm 2030 dự kiến khoảng trên 250 tỷ USD.

3.3.1.2. Xu thế phát triển cảng biển Việt Nam

1) Về quan điểm phát triển

Quan tâm đầu tư phát triển cảng biển, đột phá đi thẳng vào hiện đại, sớm phân đầu phát triển lĩnh vực hàng hải ngang bằng với các nước trong khu vực, góp phần thực hiện thắng lợi chiến lược biển của Đảng và Nhà nước đã đề ra, đưa nước ta trở thành quốc gia thực sự mạnh về biển và giàu lên từ biển.

Tính toán phát triển hợp lý và đồng bộ giữa các cảng tổng hợp quốc gia, cảng địa phương, cảng chuyên dùng, trong đó chú trọng phát triển các cảng nước

sâu ở cả ba khu vực Bắc, Trung, Nam và bảo đảm tính thống nhất trong toàn hệ thống. Bảo đảm hạ tầng cảng biển và hạ tầng giao thông kết nối cảng biển thuận tiện và đồng bộ, gắn sự phát triển cảng biển với sự hình thành và phát triển các khu công nghiệp, khu kinh tế và yêu cầu tăng cường tiềm lực an ninh quốc phòng, tập trung huy động mọi nguồn lực cho đầu tư phát triển cảng biển và kết cấu hạ tầng cảng biển.

Thực hiện tốt công tác bảo vệ môi trường trong hoạt động đầu tư xây dựng và khai thác cảng biển, đảm bảo cho sự phát triển bền vững của cảng biển.

2) Về mục tiêu, định hướng phát triển

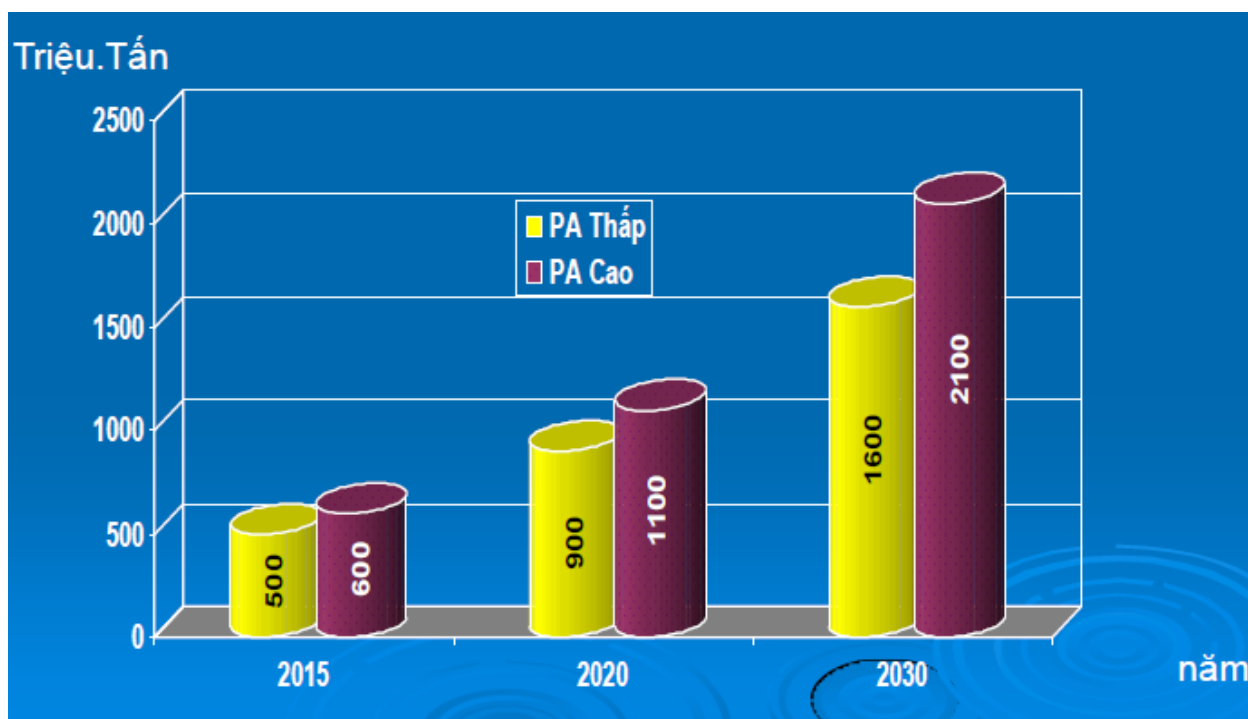
Thứ nhất: Mục tiêu chung

Phát triển tổng thể và thống nhất hệ thống cảng biển Việt Nam trong phạm vi cả nước, nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế xã hội của đất nước trong điều kiện mới, nhất là tới đây một loạt các hiệp định thương mại thế hệ mới mà Việt Nam tham gia có hiệu lực. Tận dụng tối đa tiềm năng lợi thế phát triển cảng biển, kinh tế biển, từng bước nâng cao khả năng cạnh tranh với các nước trong khu vực và thế giới.

Thứ hai: Các mục tiêu cụ thể

Đáp ứng tốt yêu cầu tăng trưởng sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển hàng năm, thúc đẩy sự phát triển kinh tế xã hội và giao lưu giữa các vùng miền của cả nước.

Theo dự báo lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển theo quy hoạch như sau: Từ 500 đến 600 triệu tấn/năm vào năm 2015; từ 900 đến 1.100 triệu tấn/năm vào năm 2020 và từ 1.600 đến 2.100 triệu tấn/năm vào năm 2030 [31].



Hình 3.3. Biểu đồ dự kiến lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2030

3.3.2. Xu thế phát triển đội tàu

3.3.2.1. Xu thế phát triển đội tàu biển thế giới

Trọng tải của đội tàu trên thế giới đã tăng gấp đôi kể từ năm 2001. Năm 2013 tổng tải trọng tàu đã đạt 1,63 tỷ DWT; tăng 27,7% so với năm 2010; trong đó đội tàu hàng rời có sự gia tăng mạnh nhất, tăng khoảng 49,9%, tiếp đến là tàu container tăng khoảng 22,5%; đội tàu dầu tăng 9,1%, ba loại tàu này hiện tại chiếm khoảng 85% tổng trọng tải của đội tàu thế giới. Đội tàu bách hóa giảm 25,9% trọng tải so với năm 2010, điều này cho thấy xu hướng tăng tính chuyên dụng của đội tàu. Đội tàu container năm 2013 đạt 207 triệu DWT, chiếm 12,7% tổng trọng tải đội tàu thế giới.

Trên cơ sở thực trạng hoạt động đội tàu biển thế giới hiện nay, sự phát triển của công nghệ ngành đóng tàu thế giới và quy hoạch, định hướng phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2030.

Dự kiến xu thế đội tàu biển thế giới phổ biến ra vào cảng biển Việt Nam trong thời gian tới như sau:

Thứ nhất: Cảng trung chuyển quốc tế sẽ có cỡ tàu tương đương từ 6.000 TEU - 15.000 TEU ra vào làm hàng;

Thứ hai: Cảng cửa ngõ quốc tế sẽ có cỡ tàu từ 30.000 DWT - 100.000 DWT - tàu container từ 4.000 TEU - 6.000 TEU ra vào làm hàng;

Thứ ba: Cảng đầu mối khu vực sẽ có cỡ tàu từ 30.000 DWT - 50.000 DWT - tàu container đến 3.000 TEU ra vào làm hàng.

3.3.2.2. Xu thế phát triển đội tàu biển Việt Nam

Hiện nay đội tàu biển Việt Nam đứng thứ tư trong mười nước ASEAN, với 1.840 tàu các loại, với tổng trọng tải khoảng 7,35 triệu DWT, dung tích là 4,65 triệu GT và khoảng 80 mang cờ quốc tịch nước ngoài, có tổng trọng tải trên 1,1 triệu DWT, chiếm 15% tổng trọng tải của đội tàu.

Tuy nhiên trọng tải của tàu Việt Nam lại đứng thứ chín trên mười nước ASEAN, bình quân khoảng 3.997 DWT/tàu và chủ yếu là cỡ tàu dưới 50.000 DWT, chiếm khoảng 80%, cỡ tàu từ 50.000 DWT đến 150.000 DWT chỉ chiếm khoảng 17% và trên 150.000 DWT là khoảng 3%.

Về cơ cấu chủng loại tàu, chúng ta đang thiếu tàu chuyên dùng, tàu có trọng tải lớn hoạt động ở biển xa nhưng lại thừa rất nhiều tàu nhỏ chở hàng rời, hàng khô. Trong khi tàu bách hóa chiếm đến trên 41% tổng trọng tải của đội tàu thì tàu container chỉ chiếm mức khiêm tốn là 3,8% tổng trọng tải của đội tàu.

Về độ tuổi bình quân của đội tàu Việt Nam hiện đang đứng thứ 2 trong khu vực Đông Nam Á, với độ tuổi bình quân là 14 tuổi

Căn cứ quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1517/QĐ-TTg ngày 26/8/2014 thì cỡ tàu vận hành trên các tuyến trong nước và quốc tế của đội tàu biển Việt Nam dự kiến: “Tuyến quốc tế: Tàu hàng rời, sử dụng tàu trọng tải từ 100.000 - 200.000 DWT để nhập khẩu than cho các nhà máy nhiệt điện, than, quặng cho nhà máy liên hợp luyện gang thép; sử dụng tàu trọng tải 30.000 đến 50.000 DWT để xuất khẩu than, quặng, alumin, nhập phân bón và

clinker. Đối với hàng bách hóa, hàng tổng hợp sử dụng tàu trọng tải từ 5.000 đến 50.000 DWT, trong đó đi/đến các nước khu vực Châu Á sử dụng cỡ tàu từ 10.000 đến 20.000 DWT, đi/đến các nước khu vực Châu Âu, Châu Mỹ, Châu Phi sử dụng cỡ tàu 30.000 đến 50.000 DWT. Đối với hàng container, đi/đến các nước khu vực Châu Á sử dụng cỡ tàu từ 500 đến 3.000 TEU, đi/đến các nước khu vực Châu Âu, Châu Mỹ, Châu Phi sử dụng cỡ tàu từ 4.000 đến 9.000 TEU và tàu có sức chở lớn hơn khi có điều kiện. Đối với hàng lỏng, sử dụng tàu có trọng tải từ 100.000 đến 400.000 DWT chở dầu thô nhập khẩu; tàu có trọng tải từ 10.000 đến 50.000 DWT chở dầu sản phẩm nhập khẩu; tàu mẹ có trọng tải từ 150.000 đến 300.000 DWT vận chuyển xăng dầu nhập khẩu trung chuyển; tuyến nội địa: Tàu hàng rời, hàng bách hóa sử dụng tàu có trọng tải từ 1.000 đến 10.000 DWT; sà lan biển chuyên dùng có trọng tải từ 5.000 đến 10.000 DWT để vận tải than nhập khẩu từ đầu mối trung chuyển về các bến của nhà máy trong nước từ Quảng Ninh đi ven biển đến TTND miền Trung và Nam. Đối với hàng container, sử dụng tàu có sức chở từ 200 đến 1.000 TEU. Đối với hàng lỏng, sử dụng tàu dầu có trọng tải từ 100.000 đến 150.000 DWT chở dầu thô từ các mỏ vào nhà máy lọc dầu; tàu dầu có trọng tải từ 1.000 đến 30.000 DWT chở sản phẩm dầu chuyên dùng” [35].

3.4. Phương hướng phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng

3.4.1. Quy hoạch phát triển cảng biển Hải Phòng

Căn cứ vào Quyết định số 1741/QĐ-BGTVT, ngày 03 tháng 08 năm 2011: Cảng biển Hải Phòng là cảng tổng hợp quốc gia, cửa ngõ quốc tế (loại IA), gồm các khu bến:

Khu bến Lạch Huyện: Có quy mô lớn có thể tiếp nhận tàu có tải trọng đến 100.000 DWT. Năng lực thông qua dự kiến như sau:

Đạt khoảng từ 12,1 tấn đến 13,8 triệu tấn/năm vào năm 2015;

Khoảng từ 28,2 tấn đến 34,8 triệu tấn/năm vào năm 2020 và dự kiến đạt khoảng 120 triệu tấn vào năm 2030.

Khu bến Đình Vũ bao gồm cả Nam Đình Vũ: Tiếp tục đầu tư xây dựng các bến có quy mô cho phép tiếp nhận các tàu có trọng tải đến 40.000 tấn giảm tải vào làm hàng. Năng lực thông qua dự kiến như sau:

Dự kiến khoảng 31 triệu tấn/năm vào năm 2020 và đạt khoảng 42 triệu tấn/năm vào năm 2030.

Khu bến trên sông Cấm: Không phát triển thêm các bến trên sông Cấm, chỉ tập trung đầu tư chiều sâu và duy trì hoạt động khai thác tiếp nhận các tàu đến 10.000 tấn, từng bước di chuyển và chuyển dịch công năng các bến cảng nằm trong thành phố theo lộ trình xây dựng cảng container quốc tế tại Lạch Huyện. Năng lực thông qua dự kiến vào khoảng 20 triệu tấn vào năm 2020 và giảm dần về khoảng 18 triệu tấn vào năm 2030.

Bến cảng Nam Đồ Sơn: Khu cảng tiềm năng, chuyên phục vụ quốc phòng - an ninh.

3.4.2. Phân tích điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức (SWOT) của cảng biển Hải Phòng

Trên cơ sở xem xét điểm mạnh, điểm yếu của cảng biển Hải Phòng hiện nay, cũng như cơ hội và thách thức có thể có, từ đó đưa ra định hướng phát triển trong tương lai. Phương pháp này được tổng hợp trong ma trận SWOT (Bảng 3.9). Bảng này chỉ ra những khó khăn mà cảng biển Hải Phòng cần phải khắc phục nhằm thích nghi tốt hơn các thách thức trong tương lai. Chiến lược tốt nhất là dựa vào điểm mạnh hiện có để nắm bắt được cơ hội và khắc phục được khó khăn hiện tại nhằm đưa ra các giải pháp phát triển bền vững trong tương lai.

Bảng 3.7. Phân tích SWOT của cảng biển Hải Phòng

	Hiện tại	Tương lai	
Điểm mạnh	- Có vị trí địa lý thuận lợi nhất so với các tỉnh phía Bắc để phát triển dịch vụ cảng biển. - Đầy đủ hệ thống giao thông	- Lĩnh vực hoạt động khai thác cảng biển, dịch vụ hàng hải tại Hải Phòng đang được rất nhiều nhà đầu tư trong nước, nước	Cơ hội

	kết nối cảng biển, gồm đường thủy, đường bộ, đường sắt và đường hàng không. - Nằm trong khu vực kinh tế trọng điểm của phía Bắc, có điều kiện kinh tế, xã hội phát triển, nhất là tam giác kinh tế Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh. - Được sự quan tâm lớn của Đảng, Nhà nước, Chính phủ, các bộ ngành về đầu tư cơ sở hạ tầng cảng biển và giao thông kết nối cảng biển.	ngoài quan tâm bởi tỷ suất lợi nhuận các doanh nghiệp trong ngành đạt cao. - Việc triển khai các hiệp định thương mại thế hệ mới giữa Việt Nam với các nước sẽ thúc đẩy hoạt động thương mại và hàng hóa tăng cao, nhất là trong thời gian tới khi hiệp định TPP có hiệu lực. - Hải Phòng dần trở thành địa phương có sức hút lớn đối với các nhà đầu tư trong và ngoài nước trong các lĩnh vực sản xuất, chế biến, công nghiệp và dịch vụ, nhất là dòng vốn FDI.	
Điểm yếu	- Số lượng cảng nhiều nhưng đa số là các cảng có quy mô nhỏ, lại phân tán, có hậu phương hạn chế nên thường xuyên ắc tắc giao thông và khó khăn trong công tác quản lý. - Hệ thống luồng ra, vào cảng dài, nông, hẹp và lại thường xuyên bị xa bồi. - Công nghệ, phương tiện trang bị xếp dỡ đa phần còn hạn chế, chưa có sự ứng dụng nhiều	- Sự phát triển của đội tàu thế giới và trong nước sẽ buộc các cảng biển Hải Phòng phải nâng cấp và xây dựng các cầu bến mới có quy mô phù hợp. - Việc hoàn thành và đưa vào sử dụng cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện trong thời gian tới sẽ tạo ra sự cạnh tranh gay gắt hơn đối với các cảng biển Hải Phòng. - Kinh tế trong nước và thế giới	Thách thức

CNTT trong quản lý, khai thác trừ một số cảng mới đầu tư có công nghệ, trang bị xếp dỡ hiện đại. - Các loại hình hỗ trợ cảng biển như ICD, kho bãi, logistics... chậm phát triển. - Thủ tục hành chính trong quản lý, khai thác cảng còn rườm rà, chồng chéo, gây khó khăn cho khách hàng và doanh nghiệp.	mặc dù đã có sự khởi sắc nhưng tốc độ tăng trưởng còn thấp, bấp bênh và còn tiềm ẩn rất nhiều yếu tố rủi ro. Nhất là sự bất ổn của kinh tế EU, sau khi Anh có chủ trương rời EU. - Sự phát triển mạnh mẽ của hệ thống cảng biển các nước trong khu vực cũng sẽ là thách thức không nhỏ cho cảng biển HP.
---	--

(Nguồn: Tác giả tổng hợp)

3.4.3. Phương hướng phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng thông qua ma trận chiến lược

Qua nghiên cứu xu hướng chung về phát triển đội tàu của Việt Nam và thế giới, dự báo lượng hàng hóa qua cảng biển khu vực phía Bắc và cảng biển Hải Phòng và phân tích điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội, thách thức đối với cảng biển Hải phòng, luận án đề xuất phương hướng phát triển cảng biển Hải Phòng thông qua ma trận chiến lược như sau:

Bảng 3.8. Ma trận chiến lược

	Đối phó với những thách thức	Nắm bắt các cơ hội
Khai thác điểm mạnh	- Tập trung mọi nguồn lực hoàn thiện hạ tầng giao thông kết nối cảng biển. - Tận dụng triệt để tiềm năng lợi thế, phát triển cảng biển và các dịch vụ hỗ trợ cảng biển phát	- Triển khai liên doanh, liên kết với các hãng tàu nước ngoài, các cảng biển trong khu vực để khai thác nguồn vốn và kinh nghiệm quản lý. - Đẩy mạnh xã hội hóa việc đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng cảng biển

	triển. - Tiếp tục đào tạo đội ngũ cán bộ quản lý và khai thác cảng có trình độ, năng lực, đảm bảo các yêu cầu về quản lý khai thác cảng hiện đại, tương đương các mô hình quản lý của các nước trong khu vực. - Đầu tư cải tạo nâng cấp, mở rộng đoạn luồng Hà Nam – Bạch Đằng đáp ứng khai thác luồng 2 chiều ra vào các bến khu vực sông Cấm và Đình Vũ.	bằng các hình thức PPP, BOT, BT.... Tăng cường xúc tiến đầu tư, khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho mọi thành phần kinh tế trong và ngoài nước tham gia đầu tư phát triển cảng biển bằng các hình thức theo quy định. - Xem xét tính toán cân đối nguồn lực, xây dựng lộ trình đầu tư cảng nước sâu Nam Đồ Sơn phục vụ tốt nhiệm vụ kinh tế quốc phòng.
Khắc phục điểm yếu	- Huy động sức mạnh tổng hợp của nhà nước và tư nhân cho đầu tư phát triển cảng biển. - Tăng cường sự phối hợp giữa các cơ quan quản lý nhà nước trong GPMB, xây dựng cảng, luồng vào cảng, giao thông kết nối cảng, cung cấp điện nước, phát triển dịch vụ logistics, bảo đảm sự đầu tư đồng bộ. - Tiếp tục đẩy mạnh cải cách hành chính trong quản lý đầu tư và hoạt động khai thác bến cảng theo hướng đơn giản hóa và hội nhập	- Tính toán phân kỳ đầu tư phù hợp với nguồn lực và lượng hàng hóa dự báo thông qua. - Đề nghị Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan, đơn vị liên quan sớm cho áp dụng thí điểm mô hình chính quyền cảng tại cảng Lạch Huyện-Hải Phòng. - UBND thành phố Hải Phòng phối hợp với Bộ GTVT, Bộ Tài nguyên và Môi trường quản lý chặt chẽ quỹ đất nhằm đáp ứng yêu cầu xây dựng, phát triển cảng biển Hải Phòng theo đúng quy hoạch được duyệt.

	quốc tế. - Xem xét nghiên cứu triển khai xây dựng các tuyến đường sắt khổ 1.435mm, điện khí hóa: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng dài 380 km; Hà Nội - Đồng Đăng dài 156 km.	- Các đơn vị trực tiếp quản lý, khai thác cảng có trách nhiệm không ngừng đầu tư nâng cấp, đổi mới trang thiết bị và công nghệ, đặc biệt là thiết bị bốc xếp tương xứng với quy mô và vai trò của cảng nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh
--	--	---

(Nguồn: Tác giả tổng hợp)

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

3.5.1. Nhóm giải pháp về kinh tế

3.5.1.1. 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 hoá 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.

Đẩy nhanh tiến độ xây dựng cầu Tân Vũ - Lạch Huyện kết nối với đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng để giải phóng hàng hóa khi cảng quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện hoàn thành.

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.

3.5.1.2. Về công nghệ khai thác cảng biển

Các cảng cần xây dựng một cách đồng bộ và lựa chọn các công nghệ xếp dỡ tiến 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.

3.5.1.3. 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.

Xuất phát từ thực tế hoạt động hàng hải tại cảng biển Hải Phòng, nhu cầu hội nhập kinh tế quốc tế, khuyến khích hoạt động thương mại, nội dung thủ tục hành chính tại các cảng biển cần được chính quyền Thành phố Hải Phòng, các Bộ ngành tiếp tục cải cách như sau:

1) Cải cách về các bước thủ tục

Theo quy định hiện nay, tàu thuyền nước ngoài (trừ tàu quân sự được thực hiện theo quy định khác) muốn vào cảng biển thương mại của Việt Nam phải xin thủ tục theo 2 bước đó là “thủ tục xin đến cảng” và “thủ tục vào cảng”.

Đối với “thủ tục xin đến cảng” cần nghiên cứu để có bước cải cách cho đơn giản hơn nhưng vẫn không ảnh hưởng đến dự báo tàu sẽ đến cảng. Cũng như các cảng khác trên thế giới và khu vực, Việt Nam đang phải cố gắng để thu hút tàu thuyền nước ngoài đến với cảng. Vì vậy, đối với tàu thương mại chỉ cần yêu cầu tàu thuyền phải thông báo cho cảng vụ các thông số cần thiết về tàu và thời gian tàu dự định đến cảng, còn để được vào cảng tàu phải thực hiện đầy đủ các quy định về thủ tục vào cảng.

2) Về các loại giấy tờ yêu cầu phải có khi làm thủ tục vào, rời cảng, cần áp dụng triệt để theo mẫu của công ước FAL. Ngoài ra, đối với các loại giấy tờ liên quan đến thuyền viên, cần quy định cụ thể những loại giấy chứng nhận về an toàn hàng hải, chứng chỉ chuyên môn, tránh việc quy định chung chung. Đồng thời cần tiếp tục sử dụng hệ thống EDI và theo như hướng dẫn của công ước FAL, cụ thể là chỉ cần một giấy tờ chung (mỗi loại một bản) và chỉ cần nộp cho mỗi cơ quan chuyên ngành khác 01 tờ khai theo mẫu của chuyên ngành đó.

3) Về thủ tục công bố cảng biển

Hiện nay, quy định về trình tự, thủ tục công bố mở cảng đối đầu tư xây dựng mới, nâng cấp, cải tạo (đối với những cảng đã được công bố), cảng thủy sản, nơi trung chuyển thủy sản trên biển (cho tàu thủy sản nước ngoài ra, vào) đều như nhau. Đây là một điểm không phù hợp với thực tế trong thời gian qua. Do trình tự, thủ tục công bố những cảng này không giống nhau, điều dễ dàng nhận thấy là việc cải tạo, nâng cấp cảng đã được công bố mở phải đơn giản hơn một cảng được xây dựng mới.

Vì vậy, để cải cách thủ tục hành chính trong lĩnh vực này, quy định về thủ tục mở cảng cần phân biệt theo các hình thức cụ thể. Việc quy định thủ tục mở cảng phù hợp với thực tế các loại hình cảng, tạo cơ sở pháp lý thuận lợi không chỉ

cho các doanh nghiệp cảng mà cho cả cơ quan quản lý cảng biển thực hiện tốt nhiệm vụ của mình.

3.5.1.4. 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 hợp 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.

3.5.1.5. 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 như sau:

Thứ nhất, tăng cường việc kiểm tra thực hiện các văn bản pháp quy của Chính phủ, của các Bộ chức năng, luật pháp hiện hành và các công ước, điều ước quốc tế như an toàn về hàng hải, an toàn trên biển, chính sách đối ngoại, cấm buôn lậu, thực hiện quản lý chính sách giá, cước phí, quy định về bảo vệ môi trường biển...

Thứ hai, thực hiện công tác đối ngoại, tạo điều kiện cho các hiệp hội ngành nghề về hàng hải (Hiệp hội chủ tàu, Hiệp hội cảng biển, giao nhận, vận chuyển hàng hoá bằng đường biển...) hoạt động có hiệu quả và giúp các hiệp hội này tham gia vào các hiệp hội ngành nghề khu vực, mở rộng quan hệ với các ngành nghề khác. Ngoài ra, Cục Hàng hải Việt Nam tham gia đầy đủ và hiệu quả hơn nữa vào các công ước quốc tế về biển, thực hiện các nghĩa vụ của quốc gia có biển, đồng thời tận dụng được hỗ trợ về công nghệ, đào tạo, phát triển nguồn nhân lực... từ đó

sớm hiện đại hoá được hệ thống cảng biển Việt Nam nói chung và cảng biển Hải Phòng nói riêng.

Thứ ba, hướng dẫn các doanh nghiệp trong việc đạt được các chứng chỉ cần thiết để đảm bảo chất lượng dịch vụ. Để nâng cao năng lực cạnh tranh, các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực cảng biển cần phải có các chứng chỉ ISO. Nó là công cụ nâng cao uy tín trên thương trường quốc tế, tạo thêm bạn hàng, tạo thêm công ăn, việc làm. Đối với Việt Nam đây là một vấn đề còn mới mẻ; tuy vậy, muốn hội nhập với thế giới, Việt Nam bắt buộc phải nghiên cứu và áp dụng để đáp ứng tốt các yêu cầu từ những thị trường đòi hỏi khắt khe về chất lượng dịch vụ.

Thứ tư, xây dựng và hình thành các trung tâm thông tin như các trung tâm tư vấn về lĩnh vực kinh doanh vận tải biển, tư vấn về thị trường hàng hoá xuất nhập khẩu, về pháp lý hàng hải....

Thứ năm, phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan nhà nước chuyên ngành và các cơ quan quản lý nhà nước địa phương có cảng. Xây dựng quy chế phối hợp công tác giữa Cục Hàng hải Việt Nam với các ngành ngoại giao, nội vụ, hải quan, biên phòng trình Chính phủ ban hành. Ngoài ra, Cục Hàng hải Việt Nam cần phối hợp chặt chẽ hơn với chính quyền thành phố, mối quan hệ này rất quan trọng để Cục Hàng hải làm tốt công tác quản lý nhà nước của mình.

Tăng cường phối hợp hoạt động thanh tra, kiểm tra của các cơ quan cảng vụ, thanh tra an toàn hàng hải, đăng kiểm để nâng cao chất lượng hoạt động của cảng biển Hải Phòng.

3.5.2. Nhóm giải pháp về xã hội

3.5.2.1. 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

ng 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.

3.5.2.2. 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.

3.5.2.3. 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.

3.5.2.4. 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 ngắn ngày 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.

3.5.2.5. 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.

3.5.2.6. 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.

3.5.2.7. 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 để 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 thế 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.

3.5.2.8. 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.

3.5.3. 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.

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

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

Phát triển cảng nếu nằm gần các khu dự trữ sinh quyển, vườn quốc gia, khu bảo tồn tự nhiên ven biển, hải đảo có thể làm suy giảm đa dạng sinh học, suy thoái môi trường, gia tăng ô nhiễm môi trường nước và khí, gây tác động xấu đến các ngành du lịch và thủy sản; quá trình cải tạo đất, lấn biển để làm bến bãi có thể làm mất diện tích ngập nước, thay đổi môi trường sinh thái, làm giảm khả năng kiểm soát xâm nhập mặn...; công tác giải phóng mặt bằng, chuyển đổi mục đích sử dụng đất có thể làm thay đổi ngành nghề (nuôi trồng thủy sản, rừng ngập mặn...), làm xáo trộn cuộc sống người dân.

Để phòng ngừa, giảm thiểu tác động môi trường trong giai đoạn này khi nghiên cứu lập quy hoạch và chuẩn bị đầu tư từng dự án cụ thể cần thực hiện theo nguyên tắc sau: Trên cơ sở rà soát hệ thống cảng đã có, các cảng gần với các khu bảo tồn tự nhiên, khu dự trữ sinh quyển, vườn quốc gia, khu vực an ninh quốc phòng,... cần phải có các giải pháp giảm thiểu tác động phù hợp; tận dụng tối đa sử dụng quỹ đất hiện có để phát triển cảng, chỉ mở rộng khi thật cần thiết. Khi san lấp lấn biển tạo mặt bằng xây dựng cảng cần xem xét cân trọng về chế độ thủy lực, hình thái địa hình và có các giải pháp kỹ thuật công trình phù hợp để không ảnh

hưởng xấu tới cảnh quan môi trường khu vực, cũng như độ ổn định của đường bờ, độ sâu của các sông, kênh trong vùng; quy mô cải tạo nâng cấp luồng tàu ra vào cảng cần được cân đối hợp lý giữa yêu cầu đồng bộ với quy mô cầu bến cảng đồng thời phải phù hợp với quy luật tự nhiên của dòng chảy sông biển, không gây xói lở bờ và ảnh hưởng tới tiêu lũ, nhiễm mặn đối với khu vực liên quan.

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

Một số giải pháp cần được thực hiện trong giai đoạn xây dựng các cảng biển, bao gồm:

Giảm thiểu ô nhiễm môi trường không khí

Thứ nhất: Giảm thiểu ô nhiễm do bụi

Thường xuyên phun nước trên công trường, nhất là vào mùa hanh, khô, để hạn chế bụi từ các xe chuyên chở nguyên vật liệu trong quá trình vận chuyển; các xe vận chuyển vật liệu thi công công trình phải được phủ kín tránh rơi vãi vật tư, công nhân bốc dỡ vật liệu phải được trang bị bảo hộ lao động để hạn chế sự ảnh hưởng của bụi; sử dụng vữa bê tông thương phẩm để giảm ảnh hưởng bụi trong quá trình trộn bê tông cũng như vận chuyển cát, đá đến khu vực dự án; lựa chọn các nhà cung cấp vật liệu gần khu vực cảng biển thi công để giảm quãng đường vận chuyển và giảm công tác bảo quản nguyên vật liệu nhằm giảm thiểu tối đa bụi.

Thứ hai: Giảm thiểu ô nhiễm khí thải

Khí thải sinh ra do hoạt động của các động cơ trong giai đoạn thi công, bao gồm: CO, NO_x, SO₂, khói đen, hơi hydrocacbon. Để giảm thiểu ô nhiễm khí thải trong giai đoạn thi công cần: Các nhà thầu xây dựng phải không được sử dụng các loại phương tiện không đạt tiêu chuẩn đăng kiểm đối với các phương tiện vận tải đường bộ; bảo dưỡng thường xuyên các phương tiện trang bị thi công; bố trí thời gian các phương tiện vận chuyển hợp lý để giảm thiểu lượng khí thải; thực hiện nghiêm quy định về tải trọng khi vận chuyển vật liệu thi công công trình.

Thứ ba: Biện pháp giảm thiểu tiếng ồn, rung khi thi công

Các loại máy có tiếng ồn cao như: Máy đầm, máy cắt, máy phát điện, máy nén khí, thì phải lắp đặt thiết bị giảm ồn cho máy; kiểm tra mức ồn, độ rung trong quá trình xây dựng để có lịch trình thích hợp trong thi công, đáp ứng được tiêu chuẩn cho phép; không sử dụng các máy móc có tiếng ồn lớn vào đêm khuya, các máy móc chưa có giấy phép lưu hành của cơ quan đăng kiểm; lựa chọn trang thiết bị tiên tiến, hiện đại có mức ồn thấp nhất và đảm bảo tất cả các trang thiết bị được bảo dưỡng thường xuyên.

Biện pháp giảm thiểu ô nhiễm do nước thải

Thứ nhất: Đối với nước thải sinh hoạt

Lưu lượng nước thải sinh hoạt được tính toán trên cơ sở định mức nước thải và số lượng công nhân. Toàn bộ lượng nước thải này phải được xử lý bằng hệ thống bể tự hoại, nước thải sau đó phải được dẫn vào hệ thống nước thải chung của thành phố.

Thứ hai: Đối với nước thải xây dựng

Nước thải xây dựng, bao gồm: Nước bảo dưỡng bê tông, nước tưới đường gần khu vực công trình, nước rửa nguyên vật liệu, nước vệ sinh thiết bị, nước tưới bề mặt công trình nơi phát sinh ra bụi, nước rửa xe vận chuyển v.v... Theo thực tế cho thấy, lượng nước thải thi công thuộc loại dễ lắng đọng, mức độ ảnh hưởng của nước thải thi công tới môi trường không lớn, thời gian thi công ngắn, nên hầu như không cần các biện pháp giảm thiểu. Tuy nhiên, các chủ đầu tư cũng cần phải xây dựng đường mương, hố ga để thu gom nhằm lọc cơ học và tách váng dầu trước khi thải ra môi trường.

Thứ ba: Đối với nước mưa chảy tràn

Không tập trung vật tư gần, cạnh các tuyến thoát nước để ngăn ngừa thất thoát rò rỉ vào đường thoát nước; lựa chọn thời điểm thi công các hạng mục phù hợp để hạn chế lượng chất bẩn sinh ra do nước mưa chảy tràn qua khu vực thi công xuống sông, biển; thường xuyên kiểm tra nạo vét khơi thông các tuyến thoát nước, không để phế thải gây tắc nghẽn tuyến thoát nước.

Biện pháp giảm thiểu ô nhiễm do chất thải rắn

Chất thải rắn trong quá trình xây dựng bao gồm: Chất thải rắn sinh hoạt của công nhân làm việc trên công trường (hộp caton, túi nilong, giấy, chai lọ...) và chất thải rắn xây dựng (chủ yếu là vật liệu hư hỏng như gạch vụn, xi măng chết, gỗ, cốt pha hư hỏng, các phế liệu bảo vệ bên ngoài thiết bị).

Thực hiện tốt công tác phân loại rác có khả năng tái chế, tái sử dụng nhằm hạn chế rác phát sinh. Sử dụng các thùng chứa rác riêng biệt có ghi nhãn phân biệt các loại rác thải thông thường để thuận lợi cho công tác xử lý.

Các loại rác không thể tái sử dụng, phải được thu gom rồi đem đi xử lý theo đúng quy định.

Biện pháp giảm thiểu ô nhiễm do chất thải nguy hại

Chất thải nguy hại trong giai đoạn thi công bao gồm: Cặn dầu mỡ thải, giẻ lau dính dầu mỡ...; các giải pháp giảm thiểu bao gồm:

Giảm thiểu tối đa việc sửa chữa xe, máy móc công trình tại khu vực dự án. Khu vực bảo dưỡng sẽ được bố trí hệ thống thu gom dầu mỡ thải từ quá trình bảo dưỡng, duy tu thiết bị thi công cơ giới; dầu mỡ thải phát sinh tại khu dự án sẽ không chôn lấp mà thu gom vào thùng chứa chuyên dụng. Chủ dự án phải tiến hành làm thủ tục đăng ký nguồn thải CTNH với Sở Tài nguyên và Môi trường Hải Phòng. Đồng thời hàng ngày cho công nhân vệ sinh (có trang bị các thiết bị bảo hộ an toàn) thu gom vào các thùng chứa có nắp đậy kín để ký hợp đồng với các đơn vị có chức năng định kỳ đến vận chuyển và xử lý theo quy chế CTNH.

Biện pháp giảm thiểu tác động của bùn nạo vét

Các giải pháp giảm thiểu bao gồm:

Sử dụng các lưới vây quanh khu vực nạo vét để hạn chế độ đục lan truyền khu nước xung quanh, chọn thời gian nạo vét hợp lý khi vận tốc dòng chảy nhỏ; độ đục trong khu vực nạo vét phải được đo và duy trì dưới 200mg/l.

Không để bùn cát rơi vãi trong quá trình vận chuyển đến vị trí đổ và vị trí đổ bùn nạo vét phải đúng nơi quy định.

Các biện pháp giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường xã hội

Trong giai đoạn thi công, chủ đầu tư phải phối hợp cùng các đơn vị thi công đề ra những quy định quản lý chặt chẽ công nhân để hạn chế tối đa các tệ nạn xã hội tại công trường. Đồng thời phối hợp với các đơn vị khác trong khu vực nhằm đảm bảo an ninh, trật tự và an toàn xã hội trong khu vực thi công.

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

Giảm thiểu ô nhiễm môi trường không khí

Các biện pháp giảm thiểu bao gồm:

Thứ nhất: Định kỳ đăng kiểm, bảo dưỡng phương tiện vận chuyển, đảm bảo phương tiện, trang bị luôn trong tình trạng hoạt động tốt; sử dụng các các thiết bị bốc xếp, nâng hạ, vận chuyển hàng hoá hiện đại, đạt các tiêu chuẩn quy định; tiến hành phun nước làm ẩm đường nội bộ, sân bãi vào những ngày khô nóng để giảm bụi bay từ mặt đường vào không khí; thường xuyên làm vệ sinh, quét dọn, thu gom bụi, các hàng hoá bị hư hỏng trong khu vực cảng.

Thứ hai: Quy định tất cả các tàu biển và các phương tiện thủy khác khi cập cảng đều phải sử dụng nguồn điện trên bờ

Đặc trưng của hầu hết các cảng biển Hải Phòng là đều nằm gần trung tâm thành phố. Do đó khi tàu ở cảng sẽ là nguồn gây ô nhiễm cho thành phố. Vì khi tàu ở cảng thường sử dụng máy phụ để cung cấp điện phục vụ điều khiển tàu, chiếu sáng, làm lạnh hàng, các thiết bị làm hàng trên tàu và các mục đích khác. Khí thải khi tàu đang neo đậu cũng chiếm một tỷ trọng lớn trong tổng lượng khí thải ở cảng. Những máy này hoặc sử dụng dầu nhiên liệu nặng có hàm lượng sulphur cao hoặc dầu đốt có lượng sulphur thấp dẫn đến việc xả khí thải gây ô nhiễm không khí do đó phương án tối ưu thay thế cho việc chạy động cơ khi tàu ở cảng là sử dụng nguồn điện bờ; tuy nhiên nó yêu cầu việc đầu tư và một số thay đổi của cảng cũng như của tàu. Việc sử dụng nguồn điện trên bờ hay là việc cung cấp điện cho tàu, liên quan đến việc trang bị cho tàu những thiết bị tương thích cho phép chúng nhận

được nguồn điện trên bờ, đáp ứng nhu cầu năng lượng cần thiết khi neo đậu và cho phép tắt máy phụ. Việc làm này đặc biệt hiệu quả cho cảng và những tàu có thời gian neo đậu dài ngày, những tàu thường xuyên đến cảng đỗ và những tàu đòi hỏi nhiều năng lượng từ máy phụ [43].

Giảm thiểu ô nhiễm tiếng ồn

Các giải pháp bao gồm: Tiến hành bảo dưỡng, bảo trì thường xuyên các phương tiện trang bị; bố trí hợp lý đường vận chuyển hàng hoá và khu vực làm việc, có giải pháp trồng cây xanh trên vỉa hè và bao quanh khu vực cảng biển hoạt động để hạn chế tiếng ồn sang khu vực tiếp giáp cảng biển.

Giảm thiểu và xử lý ô nhiễm nước

Thứ nhất: Nước mưa chảy tràn

Các cảng phải bảo đảm hệ thống thu gom, thoát nước bao gồm các rãnh thu nước quanh cảng, mương bê tông có tấm đan thu nước mưa trên mặt bằng và mương bê tông hộp thoát nước chính. Nước mưa sau khi được thu từ các mái nhà, mặt bằng sẽ tập trung vào hệ thống cống chính và thoát ra hệ thống thoát nước chung của cảng. Trên mỗi cống phải bố trí các hố ga vừa để thu nước mưa đồng thời lắng đất cát, có hệ thống chắn lọc cơ học, bẫy tách dầu chảy ra hệ thống thoát nước chung.

Thứ hai: Nước thải sinh hoạt

Đối với nước thải sinh hoạt từ các khu chức năng, biện pháp thích hợp nhất là phải xử lý cục bộ bằng các bể tự hoại 3 ngăn trước khi xả vào hệ thống thoát nước thải chung. Nguyên tắc hoạt động của bể này là lắng cặn và phân hủy kỵ khí cặn lắng. Hiệu quả xử lý đối với chất lơ lửng có thể đạt đến 65 - 70% và BOD₅ là 60 - 65%. Nước thải sau đó được dẫn vào hệ thống nước thải chung của thành phố.

Thứ ba: Nước thải có chứa dầu từ tàu

Đối với tàu còn thiếu thiết bị tiền xử lý, nước thải phải được thu gom và xử lý bằng thiết bị của các cơ quan chức năng như Trung tâm Ứng phó sự cố tràn dầu của Công ty TNHH MTV 128 Hải quân. Sau khi xử lý xong nước thải được dẫn vào hệ

thống nước thải chung của thành phố, còn lượng dầu thu gom được có thể tái sử dụng và cặn dầu sinh ra các cảng biển phải tiếp tục phải được chuyển cho các cơ quan có chức năng thu gom xử lý, đảm bảo vệ sinh môi trường.

Giảm thiểu và xử lý chất thải rắn

Trong hoạt động khai thác cảng, chất thải rắn phát sinh có ba loại chủ yếu và tùy vào mỗi loại được xử lý theo các cách khác nhau:

Thứ nhất: Chất thải rắn dễ phân hủy

Đối với loại chất thải rắn dễ phân hủy, thông thường số lượng không nhiều, các cảng có thể thu gom bằng các thùng chứa kín.

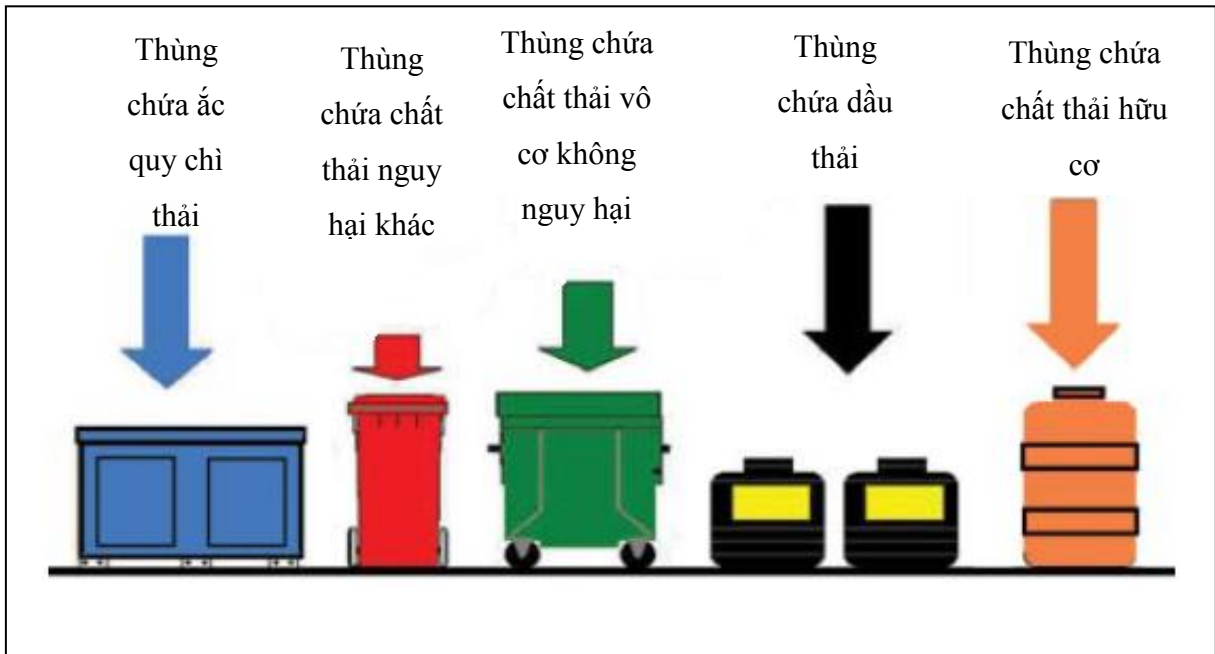
Thứ hai: Chất thải rắn khó phân hủy

Có thể thu gom và bán đối với những chất thải vô cơ không nguy hại, đối với những chất thải còn lại không thể bán, tiến hành thu gom bằng các thùng chứa kín và ký hợp đồng xử lý với các cơ quan môi trường có chức năng xử lý.

Thứ ba: Chất thải nguy hại

Phải được thu gom bằng các thùng chuyên dụng và được các đơn vị chuyên trách xử lý theo quy định quản lý chất thải nguy hại tại Thông tư số 12/2011/TT-BTNMT ngày 14/4/2011 của Bộ Tài nguyên và Môi trường.

Theo quy định tất cả các cảng biển khi đi vào hoạt động đều phải ký hợp đồng thu gom và xử lý chất thải rắn với một đơn vị có chức năng và vị trí tập kết các loại chất thải phải bố trí hợp lý, có tường bao, mái che để đảm bảo điều kiện vệ sinh và nước mưa không chảy tràn qua. Rác sau khi được phân loại và chứa vào các thùng rác chuyên dụng để thu gom chất thải rắn nguy hại và không nguy hại phát sinh trong quá trình hoạt động của cảng.



Hình 3.4. Hệ thống thùng thu gom chất thải rắn

Giảm thiểu tác động của hoạt động nạo vét định kỳ

Việc nạo vét và bảo trì cảng là một việc làm bắt buộc và thường xuyên đối với tất cả các cảng do vùng cảng và luồng tàu thường xuyên bị bồi lắng, cản trở hoạt động giao thông thủy, hoạt động này gây tác động đến chất lượng nước, hệ sinh thái nước.

Các giải pháp đối với công tác nạo vét để giảm thiểu tác động tới môi trường giống như trong giai đoạn xây dựng.

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

1) Trong giai đoạn thi công xây dựng

Phòng chống khả năng sụt lún, xói mòn, trượt và sạt lở...

Các giải pháp bao gồm: Tổ chức thi công, xây dựng trong điều kiện thời tiết phù hợp, tránh thi công trong điều kiện mưa bão, thủy triều dâng...; bảo đảm đúng quy trình kỹ thuật trong thi công, thời gian chất tải, thời gian chờ lún tạo mặt bằng thi công vững chắc, thời gian đông kết bê tông...

Biện pháp thích ứng hiện tượng biến đổi khí hậu

Các giải pháp bao gồm:

Thứ nhất: Cập nhật những thành tựu mới nhất về biến đổi khí hậu và nước

biển dâng trong đồ án thiết kế. Tính toán các thông số đầu vào thiết kế phải xem xét đến ảnh hưởng của biến đổi khí hậu và nước biển dâng.

Thứ hai: Phải có kế hoạch ứng phó nhằm đảm bảo an toàn và giảm thiểu thiệt hại cho công trình trước bão, lụt và thích ứng với biến đổi khí hậu. Nhất là việc tính toán sự tác động của mực nước biển dâng ảnh hưởng đến cảng biển.

Biện pháp giảm thiểu tai nạn giao thông

Các giải pháp bao gồm: Lắp đặt biển báo các điểm, khu vực nguy hiểm có nguy cơ xảy ra mất an toàn giao thông; tổ chức điều hành, điều tiết các phương tiện vận tải ra vào cảng khoa học, hợp lý; tuyên truyền cho cán bộ, công nhân viên, người lao động chấp hành tốt luật an toàn giao thông khi tham gia giao thông.

Các biện pháp phòng chống cháy nổ

Đảm bảo đầy đủ các phương tiện trang bị phòng chống cháy nổ theo quy định cho toàn bộ hệ thống cảng. Bố trí các khu vực lưu trữ các thiết bị, nhiên liệu có khả năng cháy nổ cao tại các vị trí phù hợp.

Trang bị các phương tiện ứng cứu sự cố khẩn cấp, đảm bảo các trang thiết bị luôn ở trong điều kiện sẵn sàng đáp ứng khi cần thiết.

Các biện pháp phòng chống tràn dầu

Các giải pháp bao gồm:

Thường xuyên kiểm tra hoạt động của tàu thuyền vận chuyển, đảm bảo trong quá trình thi công, vận chuyển không xảy ra sự cố. Lập kế hoạch sẵn sàng ứng phó khi sự cố xảy ra, nhất những tai nạn có thể có trong quá trình chuẩn bị, thi công như sự cố đâm va giữa tàu và tàu hoặc giữa tàu và công trình, có thể xảy ra sự cố tràn dầu.

Thi công an toàn

Tuân thủ an toàn trong xây dựng theo Thông tư số 22/2010/TT-BXD ngày 3/12/2010 của Bộ Xây dựng quy định về an toàn lao động trong thi công công trình, đặc biệt là công tác giám sát hiện trường thi công. Triển khai các biện pháp

kỹ thuật cũng như cách thức tổ chức nhằm đảm bảo tuyệt đối an toàn cho người, máy móc, thiết bị và nguyên vật liệu.

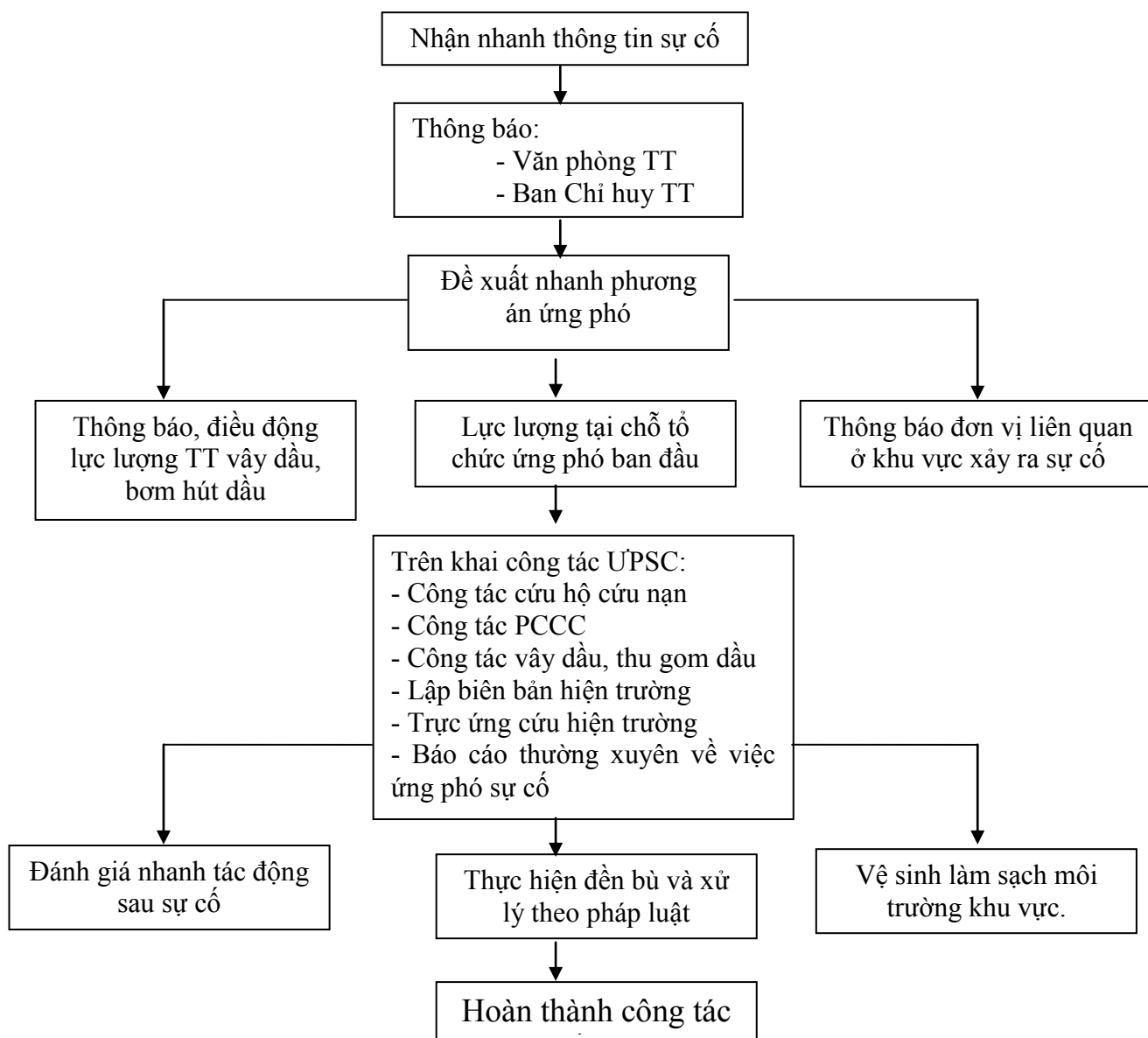
2) Trong giai đoạn khai thác cảng biển

Phòng ngừa sự cố tràn dầu:

Các cảng đều phải có kế hoạch ứng phó sự cố tràn dầu được cấp có thẩm quyền phê duyệt và hợp đồng ứng phó với đơn vị có chức năng.

Trong quá trình vận hành khai thác cảng và luồng vào cảng, các cơ quan nhà nước liên quan theo trách nhiệm và quyền hạn của mình sẽ thực hiện kiểm tra giám sát chủ dự án hoặc đơn vị doanh nghiệp quản lý khai thác cảng biển việc thực hiện biện pháp phòng ngừa, giảm thiểu ô nhiễm môi trường theo các quy định tại các báo cáo ĐTM hoặc KHBVMT đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt.

Quy trình tổ chức, triển khai ứng phó như sau:



Hình 3.5. Sơ đồ tổ chức triển khai ứng phó sự cố

Phòng ngừa sự cố cháy nổ

Thứ nhất: Phòng ngừa sự cố chảy nổ trên cảng

Các giải pháp bao gồm:

Đối với hoạt động khai thác cảng vấn đề phòng cháy chữa cháy là không thể thiếu. Công tác an toàn phòng cháy chữa cháy trong khu cảng phải tuyệt đối tuân thủ đúng quy tắc về phòng cháy chữa cháy theo đúng quy định như sau: Hệ thống

báo cháy tự động; sơ cứu tại chỗ; hệ thống cung cấp nước cho PCCC ở mỗi khu vực; hệ thống an toàn điện, thông gió; hệ thống chống sét.

Các phương tiện, trang thiết bị phòng chống cháy phải được kiểm tra, bảo trì thường xuyên, định kỳ. Hàng hóa dễ cháy phải được lưu giữ trong các kho cách ly riêng biệt, tránh xa nguồn có khả năng phát lửa, các kho này phải được trang bị các thiết bị theo dõi nhiệt độ, thiết bị báo cháy.

Các loại hàng nguy hiểm phải được bố trí ở các khu vực bố trí riêng và dùng các loại xe chuyên dụng chở chứa hàng nguy hiểm.

Quản lý chặt chẽ và sử dụng an toàn các chất cháy, chất nổ, nguồn lửa, nguồn nhiệt, thiết bị và dụng cụ sinh lửa, sinh nhiệt, chất sinh lửa, sinh nhiệt; bảo đảm các điều kiện an toàn về phòng cháy.

Thường xuyên, định kỳ kiểm tra phát hiện các sơ hở, thiếu sót về phòng cháy và có biện pháp khắc phục kịp thời.

Thứ hai: Phòng ngừa sự cố cháy nổ trên tàu thuyền

Mọi hoạt động của tàu cập bến phải thủ nội quy về an toàn cháy nổ, an toàn lao động. Trong thời gian cấp phát xăng dầu cho phương tiện tàu thuyền phải kiểm tra tất cả các hoạt động có thể gây sự cố.

Phòng ngừa tai nạn lao động

Công tác an toàn lao động trong hoạt động khai thác cảng biển phải được đưa lên hàng đầu để bảo vệ sức khỏe và đảm bảo an toàn cho công nhân.

Các giải pháp bao gồm:

Trang bị đầy đủ các phương tiện bảo hộ lao động như mũ, ủng, quần áo bảo hộ, găng tay, khẩu trang cho cán bộ, công nhân viên trong cảng; triển khai các khẩu hiệu về an toàn lao động như: “*Nghiêm chỉnh chấp hành nội quy an toàn lao động*”; “*An toàn để sản xuất, sản xuất phải an toàn*”; “*An toàn là bạn, tai nạn là thù*”. Từ những khẩu hiệu này, giúp cho cán bộ công nhân luôn luôn có ý thức tuân thủ nghiêm kỷ luật lao động.

Trang bị đầy đủ thiết bị an toàn khi công nhân làm việc trên cao, trên mặt nước hoặc tại các vị trí nguy hiểm. Xây dựng hệ thống y tế có trang thiết bị, dự trữ đủ thuốc đáp ứng cho công tác giám sát, bảo vệ sức khỏe cho công nhân, sơ cứu, cấp cứu khi có trường hợp bệnh nghề nghiệp hoặc có tai nạn xảy ra trong quá trình khai thác cảng cũng như thực hiện các chế độ điều dưỡng và nghỉ ngơi thích hợp. Kiểm tra định kỳ các thiết bị an toàn, chế độ làm việc của các thiết bị.

Sức khỏe con người

Tạo môi trường làm việc thoải mái, thân thiện cho người lao động, bảo đảm vệ sinh công nghiệp và vệ sinh sinh hoạt tốt. Bố trí khu nhà nghỉ có điều kiện thoáng mát phục vụ công nhân khi nghỉ ngơi giữa ca, ăn trưa nhằm bảo đảm phục hồi sức khỏe sau những giờ lao động mệt nhọc ngoài hiện trường.

Phòng ngừa tác hại của thiên tai và biến đổi khí hậu

Việt Nam là một trong những nước được xác định là có nước biển dâng lên khi băng tan. Ngày 09/09/2009 tại Hà Nội, Bộ Tài nguyên và Môi trường đã chính thức công bố các kịch bản biến đổi khí hậu, nước biển dâng cho Việt Nam. Theo đó, vào giữa thế kỷ 21, mực nước biển có thể dâng thêm 0,3m và đến cuối thế kỷ 21 có thể dâng thêm 0,75m so với thời kỳ 1980-1999.

Dựa vào kết quả công bố các kịch bản biến đổi khí hậu của Bộ Tài Nguyên và Môi trường ở trên, đến năm 2050, tại Việt Nam nước biển có thể dâng thêm 0,3m. Vì vậy việc thiết kế quy hoạch xây dựng các công trình cảng biển, cần đảm bảo an toàn cho người, kho hàng hóa, thiết bị, đề phòng sự cố ngập lụt do bão, lũ, nước dâng.

Đối với rủi ro do va chạm, đắm tàu

Các cảng biển phải có các kế hoạch nạo vét và khơi thông luồng lạch định kỳ, phối hợp với các cơ quan chức năng để có các kế hoạch cứu hộ, cứu nạn, trang thiết bị và đội cứu hộ thường trực, sẵn sàng xử lý và khắc phục các sự cố xảy ra trong thủy vực cầu cảng và khu vực lân cận cảng biển một cách kịp thời, hiệu quả.

Trang bị hệ thống đèn giao thông, đèn tín hiệu và thiết bị thông tin hữu tuyến trong khu vực cảng biển, hệ thống này cần được duy tu bảo dưỡng thường xuyên để đảm bảo trong buổi tối, các loại tàu vẫn có thể an toàn ra vào cảng biển.

Phòng chống sét

Các giải pháp bao gồm:

Lắp đặt hệ thống chống sét cho các kho vật tư, kho cung cấp nhiên liệu, các kho chứa hàng đặc biệt; lắp đặt hệ thống chống sét trên các nhà cao tầng, các cột đèn. Hệ thống máy móc, thiết bị hoạt động trong khu vực của các cảng biển cần được tiếp đất 100% theo đúng quy định an toàn về điện.

3.5.3.3. 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 nguy 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.

3.5.3.4. 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.

Hệ thống pháp luật bảo vệ môi trường, pháp luật xử lý vi phạm hành chính điều chỉnh trong lĩnh vực BVMT trong quản lý, kinh doanh khai thác cảng biển đã được quy định đầy đủ; song thực tế các tiết chế xử lý vi phạm đối với các hành vi vi phạm pháp luật môi trường, chưa đủ mạnh, chưa đủ sức răn đe đối với các doanh nghiệp kinh doanh khai thác cảng biển. Tại khu vực Hải Phòng vẫn còn một số cảng biển không có hệ thống thu gom xử lý rác thải, không có phương án ứng phó sự cố tràn dầu và không ký kết các hợp đồng ứng phó sự cố tràn dầu với các đơn vị có chức năng ứng phó theo quy định...Do đó, Thành phố Hải Phòng cần phối hợp với các bộ ngành liên quan tiếp tục rà soát, sửa đổi, bổ sung các tiết chế thanh tra, kiểm tra môi trường cảng biển; tăng cao mức xử phạt vi phạm hành chính về môi trường và tăng cường phân cấp quyền hạn xử lý vi phạm hành chính cho các cơ quan thực thi pháp luật môi trường tại địa phương.

3.6. 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

Để tạo điều kiện thuận lợi trong công tác quản lý, khai thác và thu hút nguồn lực đầu tư cho hàng tầu cảng biển, tạo động lực mới cho sự phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng, nghiên cứu sinh đề xuất một số nội dung sau:

2.1. Đối với Chính phủ

- Đề nghị Chính phủ có chủ trương chính sách đẩy mạnh hơn nữa việc đa

dạng hóa nguồn vốn đầu tư vào hạ tầng cảng biển và hạ tầng giao thông kết nối cảng biển, nhất là hình thức đầu tư công tư PPP, giảm bớt một phần gánh nặng cho ngân sách, đồng thời góp phần hạn chế và giảm thiểu tiêu cực trong công tác xây dựng cơ bản cũng như nâng cao hiệu quả đầu tư.

- Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải và các bộ, ngành cho phép Thành phố Hải Phòng được triển khai áp dụng cơ chế chính sách đặc biệt đảm bảo đủ nguồn kinh phí phục vụ việc duy tu, nạo vét luồng Hải Phòng theo chuẩn tắc thiết kế.

2.2. Đối với các bộ, ngành

- Sau khi độ sâu luồng Hải Phòng được duy trì theo thiết kế và có sự đầu tư nâng cấp cầu bến, phương tiện trang bị cơ sở hạ tầng của các doanh nghiệp khai thác cảng biển Hải Phòng, thì việc đảm bảo an toàn cho tàu biển có trọng tải đến 50.000 DWT ra vào cảng biển Hải Phòng là hoàn toàn có thể. Vì vậy, trong thời gian tới đề nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét cho phép cảng biển Hải Phòng được tiếp nhận tàu có trọng tải đến 50.000 DWT giảm tải vào làm hàng để tăng năng lực hiệu quả khai thác cảng và giảm các chi phí phát sinh.

- Để nâng cao năng lực cạnh tranh của cảng biển Hải Phòng, giảm thời gian chờ tàu do luồng chỉ có hành trình một chiều và hẹp, bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh cảng biển và ô nhiễm môi trường. Đề nghị Bộ Giao thông vận tải sớm triển khai mở rộng luồng nhằm đáp ứng cho tàu hành trình hai chiều an toàn vào bất cứ thời điểm nào trong ngày.

- Đề nghị Bộ Giao thông Vận tải cho rà soát, điều chỉnh quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển phía Bắc và Hải Phòng định kỳ hàng năm và 5 năm để bảo đảm quy hoạch nhóm cảng biển phía Bắc và Hải Phòng đã được phê duyệt phát huy tốt hiệu quả và có tính khả thi cao.

- Đề nghị Bộ Giao thông vận tải chủ trì cùng các bộ ngành liên quan, triển khai xây dựng Bộ quy chuẩn về xây dựng cảng biển cho toàn bộ hệ thống cảng biển Việt Nam.

2.3. Đối với UBND Thành phố Hải Phòng

- Tập trung nguồn lực xây dựng, cải tạo, nâng cấp và phát triển đồng bộ hệ thống giao thông vận tải, đặc biệt việc quy hoạch xây dựng, nâng cấp hệ thống đường sắt gắn kết với cảng biển, với trung tâm logistics và mạng lưới đường bộ nhằm kết nối các loại phương tiện vận tải để phát huy hơn nữa tiềm năng và lợi thế của Hải Phòng, nâng cao năng lực cạnh tranh của vùng và trong cả nước.

- Đề nghị UBNDTP chỉ đạo các cấp, các ngành liên quan kiểm tra nghiên cứu khảo sát đánh giá quy hoạch các khu vực có khả năng đổ đất nạo vét duy tu luồng Hải Phòng hàng năm, đảm bảo được tính ổn định về công tác môi trường, về sức chứa, cũng như tính khả thi phù hợp với điều kiện tổ chức phương án thi công của các nhà thầu.

2.4. Đối với doanh nghiệp khai thác cảng

- Tuân thủ chặt chẽ các quy định hiện hành về công tác bảo đảm an toàn vệ sinh môi trường trong quá trình triển khai thi công xây dựng cảng và trong quá trình tổ chức khai thác cảng.

- Các cảng cần xây dựng một cách đồng bộ và lựa chọn các công nghệ xếp dỡ tiên tiến phù hợp với từng loại hình bến cảng. 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 và đường hàng không...), ứng dụng các công nghệ tiên tiến, năng suất cao, tạo điều kiện hạ giá thành sản phẩm, dịch vụ.

- Nghiên cứu áp dụng phương án cho thuê khai thác một phần cơ sở hạ tầng cảng biển nhằm tạo ra những thay đổi cơ bản trong phương thức quản lý, khai thác cảng biển để tạo ra hiệu quả kinh tế, chất lượng dịch vụ cao hơn.

**DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC
LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN ĐÃ CÔNG BỐ**

1. PGS.TS Đan Đức Hiệp, ThS Ngô Đức Du (2013), “Phát triển bền vững hệ thống cảng biển Việt Nam”, Sách chuyên khảo: Xây dựng và phát triển Hệ thống logistics quốc gia theo hướng bền vững ở nước ta, Nhà xuất bản Lao động - Xã hội, trang 131 - 152.
2. Đoàn Ngọc Trường, ThS. Ngô Đức Du (2013), “Giải pháp nâng cao khả năng cạnh tranh của cảng biển Việt Nam”, Tạp chí Khoa học - Công nghệ Hàng hải, số 34 - 4/2013, trang 105 - 108.
3. PGS.TS Đan Đức Hiệp, ThS Ngô Đức Du (2013), “Các nhân tố ảnh hưởng và căn cứ điều kiện phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam”, Kỷ yếu Hội thảo quốc tế - Nhiệm vụ hợp tác quốc tế song phương về khoa học công nghệ - Viện nghiên cứu kinh tế và phát triển Trường Đại học Kinh tế Quốc dân, trang 231 - 237.
4. PGS.TS Đan Đức Hiệp, ThS Ngô Đức Du (2014), “Phát triển dịch vụ logistics ở cảng biển Hải Phòng”, Sách chuyên khảo: Kinh tế và quản lý chuỗi cung ứng những vấn đề lý luận và thực tiễn, Nhà xuất bản Lao động-Xã hội, trang 233 - 241.
5. TS Dương Văn Bạo, ThS Ngô Đức Du (2015), “Thực trạng và giải pháp phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng”, Tạp chí Giao thông vận tải, số tháng 4/2015, trang 58, 65 - 67.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

TIẾNG VIỆT

1. Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005
2. Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 25 tháng 11 năm 2015 và có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2017.
3. Dương Văn Bạo (2005), *Nghiên cứu hoàn thiện phương pháp quy hoạch bến cảng container và áp dụng vào khu vực phía Bắc Việt Nam*, Luận án tiến sĩ kinh tế.
4. TS. Dương Văn Bạo (2014). *Giao nhận vận tải quốc tế*. Nhà xuất bản Hàng hải, Hải Phòng.
5. Dương Văn Bạo (2013). *Phát triển bền vững hệ thống cảng biển Việt Nam theo hướng tạo ra giá trị gia tăng cho hàng hóa và nền kinh tế*. Tạp chí Hàng hải Việt Nam, số 1+2/2013.
6. Báo cáo nghiên cứu sơ bộ về Dự án xây dựng hạ tầng cảng Lạch Huyện, Hải Phòng, Việt Nam của JICA năm 2010.
7. PGS.TSKH. Nguyễn Văn Chương. *Khả năng cạnh tranh của cảng biển trong xu thế phát triển hiện nay*. Tạp chí GTVT 09/2010.
8. PGS.TS. Phạm Văn Cương (2013). *Xây dựng Bộ tiêu chí cảng sinh thái (Ecoport) và áp dụng tại cảng Chùa Vẽ Hải Phòng*. Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ.
9. PGS.TS. Phạm Văn Cương (2007). *Bài giảng Tổ chức kỹ thuật vận chuyển*. Trường Đại học Hàng hải.
10. TS. Đỗ Văn Cương (1998). *Khai thác kỹ thuật cảng*. Trường Đại học Hàng hải, Việt Nam.
11. GS.TS. Đặng Đình Đào, PGS.TS. Trần Chí Thiện, TS. Nguyễn Đình Hiền (2013). *Xây dựng và phát triển hệ thống logistics quốc gia theo hướng bền vững ở nước ta*. Nhà xuất bản Lao động - Xã hội.

12. Đoàn nghiên cứu JICA và TEDI (1998). *Hội thảo về quy hoạch phát triển cảng vùng trọng điểm Miền Trung Việt Nam*.
13. Phạm Văn Giáp (Chủ biên), Nguyễn Ngọc Huệ, Trần Hiếu Nhuệ, Nguyễn Hữu Đẩu, Bạch Dương, Doãn Vĩnh Lộc, Vũ Quốc Hưng, Bùi Việt Đông, Nguyễn Minh Quý (2010). *Quy hoạch cảng*. Nhà xuất bản Xây dựng, Hà Nội.
14. Nguyễn Thị Thu Hà (2013). *Đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam giai đoạn 2005 - 2020*. Luận án tiến sĩ kinh tế.
15. PGS.TS. Đan Đức Hiệp (2010). *Kinh tế Hải Phòng 25 năm đổi mới và phát triển*. Nhà xuất bản Chính trị quốc gia.
16. Nguyễn Văn Hình (2009). *Một số giải pháp chủ yếu phát triển vận tải thủy nội địa vận chuyển container ở Nam Bộ*. Luận án tiến sĩ kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam.
17. Hiệp hội cảng biển Việt Nam - VPA (2010). *Báo cáo thường niên của Ban chấp hành khóa VI tại Đại hội lần thứ 7 VPA, Hải Phòng*.
18. Nguyễn Huy Hoàng (2013). *Những khó khăn hiện tại về hợp tác nhà nước - tư nhân trong đầu tư cảng biển Việt Nam*. Tạp chí Hàng hải, số 03/2013.
19. TS. Nguyễn Hữu Hùng (2014). *Kinh tế vận chuyển đường biển*. Nhà xuất bản Hàng hải, Hải Phòng.
20. Nguyễn Ngọc Huệ (2007). *Quy hoạch cảng biển Việt Nam căn tính khoa học và đồng bộ*. Tạp chí Giao thông vận tải, số 8/2007.
21. Nguyễn Ngọc Huệ (2010). *Quy hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam- Sự kế thừa và phát triển*. Tạp chí Hàng hải Việt Nam, số 04+05/2010.
22. Bùi Bá Khiêm. *Phát triển cảng Hải Phòng trong chiến lược kinh tế biển của thành phố*. Tạp chí GTVT 07/2010.
23. Bùi Bá Khiêm. *Một số biện pháp thu hút vốn đầu tư nước ngoài để phát triển cảng biển Hải Phòng*. Tạp chí GTVT 10/2011.
24. TS. Bùi Bá Khiêm. *Tạo vốn đầu tư khai thác cảng biển Việt Nam*. Sách chuyên khảo, NXB Đại học Kinh tế quốc dân năm 2013.

25. Nguyễn Văn Khoản (2011). *Nghiên cứu phát triển cảng Container đầu mối khu vực phía Nam*. Luận án tiến sĩ kinh tế.
26. Luật Bảo vệ môi trường số 55/2014/QH13, được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 23/6/2014.
27. Nghị định 21/2012/NĐ-CP, ngày 21/03/2012 của Chính phủ về quản lý cảng biển và luồng hàng hải.
28. Nghị quyết 09/NQ-TW, ngày 09/02/2007 của BCH TW khóa X về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020.
29. Vũ Trụ Phi (2005). *Nghiên cứu các giải pháp về vốn để phát triển đội tàu vận tải biển nông cốt của Việt Nam*. Luận án tiến sĩ kinh tế.
30. TS. Nguyễn Thị Phương. *Khai thác cảng đường thủy*. NXB Giao thông vận tải Hà Nội, 2010.
31. Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.
32. Quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24/8/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.
33. Quyết định số 318/QĐ-TTg ngày 04/3/2014 của Thủ tướng Chính Phủ về việc phê duyệt chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.
34. Quyết định số 70/2013/QĐ-TTg ngày 19/11/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc công bố Danh mục phân loại cảng biển Việt Nam.
35. Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/06/2014 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030.

36. Quyết định số 1517/QĐ-TTg ngày 26/8/2014 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030.
37. Quyết định số 2223/QĐ-TTg ngày 13/12/2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.
38. Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03/7/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.
39. Quyết định số 05/2011/QĐ-TTg ngày 24/1/2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển GTVT Vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ đến năm 2020 và định hướng 2030.
40. Quyết định số 1448/QĐ-TTg ngày 16/9/2009 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chung xây dựng thành phố Hải Phòng đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2050.
41. Quyết định số 1741/QĐ-BGTVT ngày 03/8/2011 của Bộ trưởng Bộ GTVT về việc phê duyệt quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển Phía Bắc (Nhóm 1) đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.
42. Quyết định số 432/QĐ-TTg, ngày 12/4/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chiến lược Phát triển bền vững Việt Nam giai đoạn 2011 - 2020.
43. TS. Nguyễn Văn Sơn (2009). *Nghiên cứu phát triển bền vững vận tải biển Việt Nam trong Hội nhập WTO*. Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ.
44. Nguyễn Văn Sơn (2004). *Tổ chức và Kỹ thuật cảng*. Trường Đại học Hàng hải Việt Nam.
45. GN. Smirnôp (1979). *Cảng và công trình cảng*. Nhà xuất bản Moskva.
46. GS.TS. Vương Toàn Thuyên (1999). *Kinh tế cảng biển*. Trường Đại học Hàng hải, Việt Nam.

47. Phùng Văn Thành, Dương Văn Phúc (1984). *Giáo trình quy hoạch cảng*. Trường Đại học Xây dựng Hà Nội.
48. Nguyễn Thị Ngọc Thanh (2002). *Các giải pháp chiến lược phát triển cảng biển khu vực Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2010*. Luận án Tiến sỹ kinh tế.
49. Ngô Lực Tài (2007). *Bài toán quy hoạch cảng biển: Thiếu, đủ hay thừa*.
50. Trương Văn Thái. *Cảng biển Hải Phòng tiềm năng, cơ hội và thách thức*
51. Tổ đội tác Dự án Tăng cường năng lực quản lý hệ thống cảng biển Việt Nam (2008). *Chính quyền cảng, giám đốc cảng và cảng vụ. Vai trò, trách nhiệm và chức năng - so sánh quốc tế*.
52. Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn (2007). *Chiến lược phát triển cảng trong bối cảnh Việt Nam gia nhập WTO*. Báo cáo của Công ty Tân cảng Sài Gòn tại Đại hội lần thứ VI - Hiệp hội cảng biển Việt Nam, Thành phố Vũng tàu, 08/11/2007.
53. L.Kuzma - K.Misztal - A.Grzalakowski - A.Surowiec; người dịch Trương Văn Thái; hiệu đính Lý Bách Trần. *Kinh tế học cảng biển*. NXB Giao thông vận tải.
54. Vụ Quản lý Quy hoạch - Bộ Kế hoạch Đầu tư (2010). *Báo cáo Kết quả kiểm tra thực hiện Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020*.
55. Vụ Quản lý Quy hoạch - Bộ Kế hoạch Đầu tư (2010). *Báo cáo kết quả kiểm tra thực hiện quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020*.
56. Vụ Kết cấu hạ tầng và đô thị - Bộ Kế hoạch Đầu tư (2009). *Giải pháp nâng cao hiệu quả đầu tư cảng biển*. Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ, Hà Nội.
57. Đặng Công Xưởng (2007). *Hoàn thiện mô hình quản lý Nhà nước về kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam*. Luận án Tiến sỹ kinh tế.
58. TS. Đặng Công Xưởng (2014). *Kinh doanh dịch vụ vận tải biển*. Nhà xuất bản Hàng hải, Hải Phòng.
59. PGS.TS. Đặng Công Xưởng (2015). *Nghiên cứu các luận cứ khoa học nhằm đề xuất các giải pháp giảm thiểu các loại tai nạn trong hoạt động khai thác cảng biển Việt Nam*. Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ.
60. Website cổng thông tin điện tử Thành phố Hải Phòng

61. Website của Cục Hàng hải Việt Nam: <http://www.vinamarine.gov.vn>

62. Website của Hiệp hội Cảng biển Việt Nam: <http://www.vpa.org.vn>

TÀI LIỆU TIẾNG ANH

63. British Columbia (2006), Inland container terminal Analysis.

64. ESCAP (2005), Free Trade Zone and Port Hinterland Development, United Nations, New York.

65. James Jones (2006), Integrated Logistics Support Handbook, McGraw-Hill Professional, USA.

66. JICA-TEDI (1997), Port Development-Policy Experience and Technology, Seminar, Ha Noi.

67. John Langford(2006), Logistics: Principles and Applications, McGraw-Hill Professional, USA.

68. Oriental consultant Co.,LTD. Final report the Preparatory Survey on Lach Huyen Port infrastructure construction in Viet Nam.

69. Shoshanah Cohen and Joseph Roussel(2005), Strategic Supply Chain Management, McGraw-Hill, London.

70. S.Islam and T.L.Olsen-University Auckland, New Zealand (2011), “Factors affecting seaport capacity”, 19th International Congress on Modelling and Simulation, Perth, Australia.

71. UNCTAD (1985), Port Development, United Nations, New York

72. United Nation (2010), Review of maritime transport 2010.

73. Vinamarine (2008), Draft Plan for Port Administration & Management in Vietnam.

74. Mr. Wouter Siddre (2009), Port Management, STC-Group.

75. Xuepin Cen (2005). The Dynamics of the China Logistics industry, Master of Engineering in Logistics, Massachusetts Institute of Tee

PHỤ LỤC

Phụ lục 01: Sản lượng hàng thông qua cảng biển HP so với công suất thiết kế

Phụ lục 02: Hệ thống bãi container hiện hữu tại Hải Phòng

Phụ lục 03: Thống kê hiện trạng thiết bị trên các bãi, cảng biển Hải Phòng

Phụ lục 04: Đánh giá khoảng cách an toàn giữa các bến cảng, cầu cảng xăng dầu tại cảng biển Hải Phòng

Phụ lục 05: Danh mục các khu công nghiệp ưu tiên thành lập mới đến năm 2015

Phụ lục 06: Hiện trạng một số cảng thủy nội địa chính khu vực miền Bắc