

ĐỀ XUẤT PHÁT TRIỂN CLUSTER CẢNG HẢI PHÒNG THEO MÔ HÌNH NỀN KINH TẾ XANH LAM

SUGGESTIONS TO DEVELOP HAIPHONG PORT - CENTRIC CLUSTER TOWARD BLUE ECONOMY

Bùi Thị Thùy Linh

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Tóm tắt: Trong lĩnh vực hàng hải, cluster cảng biển hay cluster hàng hải đã hình thành, phát triển và mang lại nhiều ưu điểm vượt trội, đặc biệt là về khả năng cạnh tranh của cluster so với các chủ thể riêng rẽ. Những cái tên cluster cảng biển có thể kể tới như Singapore, Thượng Hải, Hồng Kông, Rotterdam, London... là những cảng đã tận dụng được lợi thế mà cluster mang lại và trở thành các cảng hàng đầu trên thế giới. Bên cạnh đó, một xu hướng phát triển bền vững ứng dụng nền kinh tế tuần hoàn với tên gọi nền kinh tế xanh lam (Blue Economy) rất được chú ý ở nhiều quốc gia phát triển trên thế giới như Úc, Liên minh châu Âu, Mỹ... hướng tới tăng trưởng kinh tế với tác động môi trường bằng không. Bài báo này hướng tới việc nghiên cứu những yếu tố cần thiết cho cảng Hải Phòng áp dụng mô hình nền kinh tế xanh lam để phát triển cluster cảng biển, hướng tới phát triển bền vững.

Từ khóa: Clustering; cluster cảng biển; nền kinh tế xanh lam; cảng Hải Phòng.

Chỉ số phân loại: 3.2

Abstract: In the maritime field, seaport clusters or maritime clusters have formed, developed and brought many outstanding advantages, especially in terms of cluster competitiveness compared to individual entities. Such port-centric clusters as Singapore, Shanghai, Hongkong, Rotterdam, London... have utilized the advantages which clustering provides and become attractively advanced seaports worldwide. In addition, a trend of sustainable development applies a recurring economy with the name Blue Economy (Blue Economy), which is highly regarded in many developed countries in the world such as Australia and the European Union, America ... towards economic growth with zero environmental impact. This paper aims to study the necessary factors for Hai Phong port to apply a green economy model to develop seaport clusters, towards sustainable development.

Keywords: Clustering; port-centric cluster; blue economy; port of Hai Phong.

Classification number: 3.2

1. Giới thiệu

Cảng biển có vai trò quan trọng tới phát triển kinh tế xã hội của nhiều quốc gia. Có rất nhiều cluster cảng biển đã hình thành và phát triển, tạo dựng được chỗ đứng trong khu vực và trên thế giới như Thượng Hải, Singapore, Busan... Nền kinh tế xanh lam hiện là quan điểm phát triển bền vững tân tiến nhất và đã được minh chứng bởi nhiều thành tựu khác nhau trong nhiều lĩnh vực. Trong kinh tế biển, nền kinh tế xanh lam có mang lại nhiều ứng dụng thực tiễn giúp giảm tác động môi trường đồng thời khai thác hiệu quả các tài nguyên từ biển. Bởi vậy, nghiên cứu này nhằm tìm

hiểu khả năng áp dụng lối tư duy mới này trong phát triển cluster cảng biển.

Nền kinh tế xanh được hiểu là nền kinh tế không chỉ mang lại hạnh phúc và công bằng xã hội cho con người mà còn giảm đáng kể rủi ro môi trường và khủng hoảng sinh thái. Nói một cách đơn giản, nền kinh tế xanh là một nền kinh tế có lượng khí thải carbon thấp và cung cấp sự tăng trưởng sâu. Nó tiết kiệm tài nguyên thiên nhiên và thân thiện với môi trường. Nó đổi mới công nghệ, đảm bảo sự tăng trưởng bền vững và tạo ra việc làm và công bằng xã hội, nhằm cải thiện cuộc sống của con người.

2. Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển phía Bắc

Tháng 6 năm 2014, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định 1037/QĐ-TTg v/v Phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, nêu rõ quan điểm phát triển cảng biển trên cả nước và đặc biệt ở khu vực phía Bắc như sau: “a) Tận dụng tối đa lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên để phát triển toàn diện hệ thống cảng biển, ... thực hiện mục tiêu của Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020; từng bước đưa kinh tế hàng hải trở thành mũi nhọn hàng đầu trong các lĩnh vực kinh tế biển gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh; b) Phát triển hợp lý giữa các cảng tổng hợp quốc gia, cảng tổng hợp địa phương, cảng chuyên dùng đảm bảo tính thống nhất trong toàn hệ thống; c) Phát triển đồng bộ giữa cảng biển với mạng lưới kết cấu hạ tầng sau cảng, giữa kết cấu hạ tầng cảng biển với kết cấu hạ tầng công cộng kết nối với cảng biển; d) Phát triển hướng mạnh ra biển để tiếp cận nhanh chóng với biển xa, giảm thiểu khó khăn trở ngại về luồng tàu vào cảng; kết hợp tạo động lực phát triển các khu kinh tế, công nghiệp - đô thị ven biển; đ) Kết hợp chặt chẽ giữa phát triển cảng biển với quản lý bảo vệ môi trường, đảm bảo sự phát triển bền vững; gắn liền với yêu cầu bảo đảm quốc phòng, an ninh.” Đặc biệt, đối với nhóm cảng biển phía Bắc (Nhóm 1) cần “phát triển một cách đồng bộ, hiệu quả; tập trung nguồn lực phát triển cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng; phát triển và khai thác các cảng biển, bến cảng gắn với khu kinh tế, khu công nghiệp một cách bền vững, có chiều sâu và hiệu quả; giảm ùn tắc hàng hóa; làm nền tảng để tạo đà phát triển các đô thị cảng biển, các khu công nghiệp, khu kinh tế ven biển, góp phần thúc đẩy mạnh mẽ phát triển kinh tế toàn khu vực.”

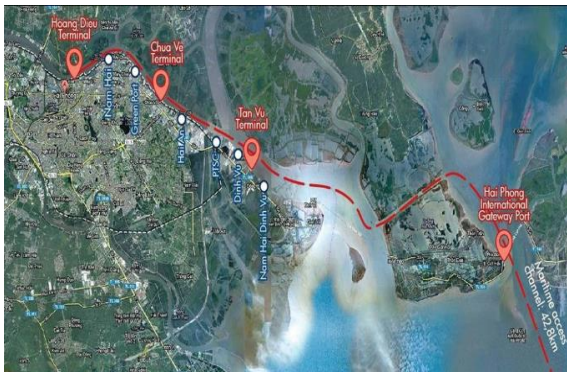
Như vậy, có thể thấy rằng quy hoạch cảng biển đang được chú trọng trên tổng thể và quy mô, hướng đến mục tiêu phát triển kinh tế biển nhưng cũng không quên hướng tới những giá trị bền vững, đặc biệt là tác động tới môi trường.

3. Thực trạng phát triển cluster cảng Hải Phòng theo nền kinh tế xanh lam

Hải Phòng là thành phố biển nơi tập trung số lượng lớn cảng biển của cả nước, phục vụ sản lượng hàng hóa có tốc độ tăng trưởng nhanh trong những năm gần đây, đặc biệt là hàng container. Cảng Hải Phòng là một trong ba cảng thuộc nhóm IA theo phân loại cảng biển của Cảng vụ Việt Nam và là cảng lớn nhất ở miền Bắc, lớn thứ hai trong cả nước đứng sau cảng Hồ Chí Minh. Với các cảng container nằm sát nhau dọc trên bờ sông Cấm cho tới khu vực Đình Vũ, Lạch Huyện, sự cạnh tranh giữa các cảng là vô cùng gay gắt. Hiện tại, cảng Hải Phòng có 17 cảng lớn nhỏ gồm cảng container, cảng hàng rời và cảng tổng hợp. Năm 2018, cảng Hải Phòng đã khánh thành hai bến tại Lạch Huyện, luồng tàu vào cảng sâu đến âm -14m, cơ hội đón những con tàu lớn rất rõ ràng. Khi đó, Cảng Hải Phòng sẽ bớt những khu chuyển tải, nhanh chóng giải phóng hàng hóa, góp phần giảm thiểu cước hàng hóa cho chủ hàng. Đồng thời, đẩy nhanh quá trình hiện đại, chuyên nghiệp, vươn xa hội nhập với khu vực và trên thế giới.

Cảng Hải Phòng đang có những đặc điểm rất thuận lợi để phát triển cluster cảng biển như khả năng kết nối các phương thức vận tải: Hệ thống vận tải thủy nội địa từ sông Cấm dẫn vào sâu trong nội địa, kết nối cảng Hải Phòng với Hải Dương và giữa các huyện trong thành phố với nhau – An Dương, Thủy Nguyên, Hồng Bàng, Ngô Quyền, Hải An; hệ thống đường sắt kết nối giữa cảng và hệ thống đường sắt quốc gia; cơ sở hạ tầng đường bộ

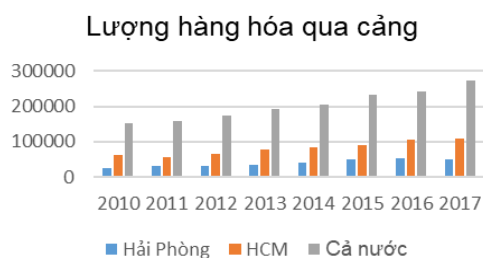
đang được chú trọng phát triển – hệ thống đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng, Hải Phòng – Quảng Ninh, cầu Tân Vũ – Lạch Huyện...; cảng hàng không quốc tế Cát Bi đã có thêm nhiều đường bay thẳng ra quốc tế ... Tuy nhiên, việc hình thành và phát triển cluster cảng biển còn chưa được chú trọng vì chưa có đường lối chỉ đạo từ Chính phủ và thành phố, chưa xác định phương hướng phát triển cluster cho Hải Phòng khi các nước xung quanh đang rất chú trọng về phát triển và cạnh tranh theo mô hình cluster với nhiều thành công vang dội.



Hình 1. Sơ đồ cảng Hải Phòng.

Nguồn. <http://haiphongport.com.vn>

Toàn cảng hiện có 19 cầu tàu với tổng chiều dài là 3.567m, bảo đảm an toàn với độ sâu trước bến thiết kế từ -7,5 m đến -9,4m.



(Đơn vị: nghìn tấn)

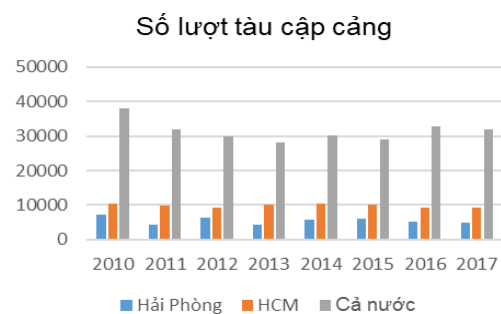
Hình 2. Lượng hàng hóa qua cảng Hải Phòng giai đoạn 2010-2017

Nguồn. Tổng hợp từ Báo cáo thường niên của Hiệp hội Cảng biển Việt Nam

Tổng lượng hàng hóa qua cảng Hải Phòng tăng bình quân 15,5%/năm. Nhưng dù nhanh, tốc độ đó vẫn chưa thuyết phục. Bởi, là cảng của cả vùng, song tốc độ tăng trưởng

hàng hóa qua cảng Hải Phòng chỉ tương đương tốc độ tăng trưởng công nghiệp của riêng Hải Phòng. Dường như cảng quốc gia chưa được quan tâm (ưu tiên) phát triển đúng tầm vùng – quốc gia.

Thuế xuất nhập khẩu hàng hóa qua cảng Hải Phòng là một đóng góp lớn cho ngân sách thành phố Hải Phòng nói riêng và nền kinh tế quốc dân Việt Nam nói chung, từ 6.145 tỷ đồng Việt Nam lên 47.775 tỷ đồng Việt Nam từ năm 2005 đến 2016.



Hình 3. Số lượt tàu cập cảng Hải Phòng từ 2010 đến 2017

Nguồn. Tổng hợp từ Báo cáo thường niên của Hiệp hội Cảng biển Việt Nam

Với số lượng tàu đến cảng Hải Phòng theo xu hướng giảm, trong năm 2017 chỉ có 4902 tàu (hình 3) nhưng trọng tải của tàu lại tăng lên. Do vậy, thành phố có thể thu ngày càng nhiều phí hoặc lệ phí pháp lý đối với tàu như phí hàng hải, phí hoa tiêu và các khoản phí khác (hình 4).



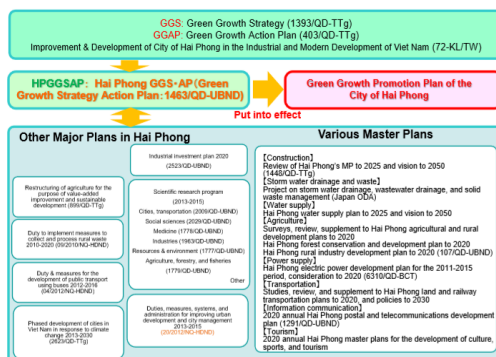
(Đơn vị: tỷ đồng)

Hình 4. Các phí, lệ phí hàng hải đối với tàu

Nguồn. Cảng vụ Hải Phòng

Hải Phòng đã xây dựng Kế hoạch hành động chiến lược tăng trưởng xanh của thành

phố Hải Phòng (1463 / QĐ-PPC) (sau đây gọi là HPGGSAP) vào tháng 7 năm 2014 dựa trên các chiến lược và kế hoạch sau: Chiến lược tăng trưởng xanh quốc gia (1393 / QĐ-TOT) (sau đây gọi là GGS) được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt vào tháng 9 năm 2012, Kế hoạch hành động tăng trưởng xanh (403 / QĐ-TOT) (sau đây gọi là GGAP) được Thủ tướng phê duyệt vào tháng 3 năm 2014 và Chiến lược Thành phố cảng xanh (72-KL / TW) của Bộ Chính trị Đảng Cộng sản vì sự phát triển và cải tiến của Hải Phòng trong thời kỳ công nghiệp hóa và hiện đại hóa quốc gia. Kế hoạch hành động này, như được minh họa trong hình 5, đã được phát triển dựa trên các kế hoạch tổng thể cho từng lĩnh vực và nội dung của các kế hoạch lớn khác của Hải Phòng. Kế hoạch thúc đẩy tăng trưởng xanh của thành phố Hải Phòng được định vị hợp pháp trong mục 8 của kế hoạch hành động này (1463/QĐ-Cảnh) (Ban Sở Tài nguyên và Môi trường sẽ giám sát sau đây hợp tác với các sở và tổ chức địa phương). Kế hoạch được xác định rõ ràng là một phương pháp để đưa Chiến lược tăng trưởng xanh có hiệu lực thông qua đề xuất kế hoạch phát triển và mở rộng các chương trình hợp tác và thực hiện các dự án cụ thể với Bộ Môi trường Nhật Bản và thành phố Kitakyushu, hợp tác với Sở Ngoại vụ và Sở Kế hoạch và Đầu tư.



Hình 5. Định vị pháp lý của HPGGSAP và Kế hoạch thúc đẩy tăng trưởng Xanh.

Nguồn. Kế hoạch Phát triển xanh của thành phố Hải Phòng

4. Đánh giá tiềm năng phát triển cluster cảng Hải Phòng theo mô hình nền kinh tế xanh lam

4.1. Điểm mạnh

- Chính sách phát triển cluster cảng Hải Phòng đã được phê duyệt và thực hiện với mục tiêu dài hạn.

Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc vừa ký Quyết định số 821/QĐ-TTg, ngày 06/7/2018 phê duyệt điều chỉnh, bổ sung Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội thành phố Hải Phòng đến năm 2025, định hướng đến năm 2030. Trong đó, nhấn mạnh mục tiêu xây dựng Hải Phòng thành trung tâm kinh tế mạnh của vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, xây dựng Hải Phòng thành thành phố cảng xanh, văn minh, hiện đại, thông minh, trung tâm kinh tế mạnh của vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ.

- Cluster cảng Hải Phòng được chú trọng đầu tư cơ sở hạ tầng, đưa Hải Phòng trở thành cảng đầu ngõ quốc tế đầu tiên ở miền Bắc.

Cảng Hải Phòng cũng được chú trọng đầu tư thêm cảng Lạch Huyện với vai trò là cảng cửa ngõ quốc tế. Nối tiếp theo đó, Hải Phòng sẽ có thêm nhiều dự án khác tiếp tục phát triển bến và cầu cảng, thay đổi toàn bộ quy hoạch và cảnh quan đô thị cũng như cảnh quan công nghiệp của thành phố.

- Điều kiện tự nhiên và khí hậu ở vùng biển Đông Bắc Bộ khá ổn định, ít mưa bão cũng như tranh chấp.

So với các vùng miền khác trên quốc gia, Hải Phòng có vị trí thuận lợi, tránh được nhiều rủi ro hơn so với miền trung. Đây là điều kiện thuận lợi để khai thác cũng như bảo tồn tài nguyên biển.

4.2. Điểm yếu

- Tầm nhìn – định hướng phát triển Hải Phòng chưa được nhận thức và xác định rõ ràng.

Mặc dù được xác định là nút hội nhập quốc tế lớn nhất của quốc gia – vùng, nhưng định hình các mục tiêu cụ thể chưa thật rõ, chưa đúng tầm, chưa được thiết kế thành các chiến lược – chương trình hành động cụ thể, kịp thời. Đặc biệt, chức năng của Hải Phòng trong phát triển mở cửa – hội nhập (chức năng quốc tế, đẳng cấp cạnh tranh gần với chức năng quốc gia - vùng) chưa được hình dung rõ.

- *Chiến lược ưu tiên đầu tư và phát triển thể chế cho Hải Phòng trên quan điểm toàn cục chưa được thực hiện.*

Cũng do chưa xác định được tầm nhìn và định hướng phát triển nên Hải Phòng chưa có cơ sở để xây dựng chiến lược đầu tư cũng như xây dựng thể chế.

- *Công tác liên kết với các cơ sở nghiên cứu còn hạn chế.*

Trên địa bàn thành phố có bốn trường Đại học và 16 trường Cao đẳng dạy nghề. Cluster cảng Hải Phòng cần tận dụng nguồn chất xám từ các cơ sở giáo dục này để tiến hành các nghiên cứu, tìm ra phương pháp phát triển kinh tế xanh lam nhanh chóng, hiệu quả, bền vững. Cụ thể, các chủ đề nghiên cứu rất được quan tâm như nhiên liệu sạch, năng lượng xanh, tái chế nguyên vật liệu, ứng dụng công nghệ thông tin...

- *Chưa có mục tiêu và kế hoạch cụ thể để phát triển cluster cảng Hải Phòng theo mô hình nền kinh tế xanh lam.*

Hiện tại chưa có văn bản hướng dẫn quy định cụ thể về phương hướng và cách thức phát triển nền kinh tế xanh lam cho cluster cảng biển. Do vậy, công tác quản lý, lên kế hoạch và thực hiện kế hoạch cũng không thể được thực hiện.

- *Nhận thức và trách nhiệm của các thành viên trong cluster cảng Hải Phòng về*

phát triển nền kinh tế xanh còn yếu và chưa được chú trọng.

Trên thực tế, không có buổi tọa đàm chia sẻ thông tin, kiến thức về kinh tế xanh lam trong phát triển cluster cảng biển được thực hiện. Do vậy, nhận thức về chủ đề này còn rất hạn chế.

4.3. Cơ hội

- *Tăng trưởng xanh và nền kinh tế xanh đang trở thành mối quan tâm toàn cầu, được coi là động lực để phục hồi và thúc đẩy nền kinh tế toàn cầu, là công cụ để phát triển bền vững.*

- *Định hướng của Đảng và Nhà nước Việt Nam rất nhạy bén, đúng đắn và theo kịp xu hướng phát triển của thế giới.*

Tại Việt Nam, chuyển dịch cơ cấu kinh tế gắn liền với đổi mới mô hình để tăng trưởng theo hướng phát triển bền vững và hiệu quả hơn là một trong những nhiệm vụ tối quan trọng. Vào ngày 25 tháng 9 năm 2012, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 393/QĐ-TOT phê chuẩn Chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh, và sau đó, trong Quyết định số 403/QĐ-TOT ngày 20 tháng 3 năm 2014, đã phê duyệt Kế hoạch hành động quốc gia về tăng trưởng xanh trong giai đoạn 2014 - 2020. Chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh đã xác định: Tăng trưởng xanh dựa trên đầu tư tăng cường bảo tồn, phát triển và sử dụng hiệu quả nguồn vốn tự nhiên để giảm phát thải khí nhà kính, cải thiện chất lượng môi trường nhằm kích thích tăng trưởng kinh tế.

Chiến lược khai thác và sử dụng bền vững tài nguyên thiên nhiên và bảo vệ môi trường biển đến năm 2020, Tầm nhìn đến năm 2030 cũng được xây dựng trong Quyết định Số 1570/QĐ-TOT ngày 6 tháng 9 năm 2013, các cam kết quốc tế đối với môi trường và phát triển bền vững khác.

- Các kế hoạch về tăng trưởng xanh lam ở tầm quản lý Nhà nước đã và đang được xây dựng và thực hiện.

Chính phủ đã ban hành các chính sách, chiến lược và phê duyệt quy hoạch và kế hoạch thực hiện các nhiệm vụ liên quan đến tăng trưởng xanh như Kế hoạch quốc gia về tăng trưởng xanh cho giai đoạn 2014 - 2020, Nghị định số 25/ND-CP của tháng 6 năm 2009 về quản lý chung tài nguyên thiên nhiên và bảo vệ môi trường biển và hải đảo.

Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch đã bắt đầu Dự án phát triển du lịch cho vùng biển, hải đảo và vùng ven biển của Việt Nam đến năm 2020, v.v...

- Điều kiện tự nhiên và kinh tế xã hội thuận lợi, cũng như tiềm năng và lợi thế để phát triển kinh tế biển theo hướng tăng trưởng xanh và phát triển bền vững.

Với đường bờ biển dài, nền kinh tế gắn liền với biển cũng như các hoạt động khai thác tài nguyên biển đa dạng (vận tải biển, đánh cá, du lịch, khai thác khoáng sản...), Việt Nam có mối gắn bó mật thiết với biển và các nguồn tài nguyên từ biển. Do đó, phát triển theo mô hình nền kinh tế xanh lam là hoàn toàn phù hợp.

- Các nguồn lực hỗ trợ cho việc hình thành nền kinh tế biển xanh ở Việt Nam rất đa dạng

Với chiến lược phát triển kinh tế biển tầm nhìn tới 2030, Chính phủ và Nhà nước đã có nhiều quyết định chiến lược về thu hút vốn đầu tư nước ngoài, đầu tư vào cơ sở hạ tầng, công nghệ, đầu tư vào giáo dục nguồn nhân lực chất lượng cao. Đây là cơ sở hạ tầng kỹ thuật và các nguồn lực để phát triển kinh tế biển, đồng thời cũng phục vụ công tác bảo vệ môi trường và bảo tồn tài nguyên biển.

4.4. Thách thức

- Nhận thức về tăng trưởng xanh lam và kinh tế xanh lam tới từng ngành, từng địa

phương ven biển và người dân vẫn chưa đầy đủ, triệt để, thậm chí rất khác nhau.

- Vẫn còn thiếu dữ liệu khoa học và thông tin về các quỹ tự nhiên của biển và hải đảo.

Việc thiếu cơ sở dữ liệu về biển và đảo và hệ sinh thái là do nhiều nguyên nhân, một phần là công nghệ và trang thiết bị còn yếu kém, chất lượng nhân lực chưa cao. Mặt khác, do tình hình chính trị, quốc phòng an ninh chưa ổn định, diễn biến xung đột trên biển Đông và tranh chấp vùng biển, đảo giữa Trung Quốc và các quốc gia quanh Biển Đông cũng gây khó khăn cho việc theo dõi và thu thập dữ liệu. Do đó, cơ sở cho các hành động cụ thể liên quan đến sự phát triển của nền kinh tế xanh lam trong nước đang bị hạn chế.

- Việc khai thác, sử dụng tài nguyên biển và đảo là không hiệu quả, không bền vững.

Tài nguyên biển chủ yếu được khai thác theo cách không thể tái tạo. Ít chú ý đến các giá trị chức năng, phi vật chất và tái sản xuất của các hệ thống tài nguyên biển, chẳng hạn như các giá trị vị trí của không gian biển gần biển và hải đảo; các giá trị dịch vụ của hệ sinh thái; thậm chí các giá trị văn hóa của biển.

- Môi trường biển đang bị ô nhiễm và hệ sinh thái biển bị suy thoái.

Gần đây có rất nhiều sự vụ liên quan đến việc các doanh nghiệp thải chất thải không được xử lý ra môi trường biển qua các lưu vực sông, vùng ven biển, cũng như từ các hòn đảo có người ở ngày càng nhiều. Điều này dấy lên hồi chuông báo động về công tác quản lý, giám sát của các Bộ ban ngành có liên quan.

- Đa dạng sinh học biển và tài nguyên của các sản phẩm biển đang bị suy giảm, và các hệ sinh thái biển quan trọng xuống cấp.

Môi trường sống tự nhiên ven biển quan trọng đã bị mất hoặc bị thu hẹp trong khu vực (khoảng 60%). Các trường cá có xu hướng di chuyển xa hơn do sự thay đổi cấu trúc của lưu thông biển ven bờ liên quan đến biến đổi khí hậu; xu hướng tương tác sông - cửa sông đã thay đổi đáng kể.

- *Hệ thống pháp luật quản lý biển, đảo và các khu vực ven biển chưa được hoàn thiện, còn tồn tại nhiều chồng chéo.*

Hiện tại, biển, đảo và khu vực ven biển của đất nước vẫn chủ yếu được quản lý bởi các ngành (quản lý ngành) thông qua luật pháp và chính sách cho các ngành. Việc thể chế hóa chế độ chung, quản lý nhà nước thống nhất liên quan đến biển và hải đảo đã chậm. Điều này đã dẫn đến việc quản lý chồng chéo trong các luật, chính sách của ngành hiện hành và hiệu quả thực thi pháp luật thấp. Quy hoạch không gian biển hay quy hoạch sử dụng biển là những công cụ tiên tiến của quản lý biển (theo không gian biển) trên thế giới, nhưng cho đến nay Việt Nam vẫn chưa áp dụng chúng.

- *Ảnh hưởng của biến đổi khí hậu và xung đột chính trị trên biển Đông.*

Bên cạnh thảm họa hàng hải, Việt Nam là một trong số ít các quốc gia chịu ảnh hưởng nặng nề nhất của biến đổi khí hậu và thay đổi đại dương. Tác động của biến đổi khí hậu (như nước biển dâng, nhiệt độ tăng và bão thường xuyên và / hoặc dữ dội hơn) gây ra các mối đe dọa nghiêm trọng đối với cơ sở hạ tầng, dịch vụ và hoạt động giao thông quan trọng. Những tác động này có thể thấy rõ nhất ở các vùng ven biển và các đảo nhỏ.

Ngoài ra, vấn đề tranh chấp chủ quyền phức tạp, kéo dài trên biển và hải đảo ở Biển Đông cũng tác động đáng kể đến sự phát triển của nền kinh tế xanh ở Việt Nam.

- *Hải Phòng chưa trở thành trung tâm khoa học công nghệ của vùng như mục tiêu Nghị Quyết 32 đề ra.*

Hoạt động nghiên cứu và phát triển chưa mạnh; chính sách hỗ trợ cho công nghệ cao còn yếu, chưa có khu công nghiệp – công nghệ cao; chưa liên kết, hợp tác đào tạo – nghiên cứu với các trường Đại học lớn của thế giới và khu vực. Chất lượng nhân lực khoa học công nghệ chưa cao, thiếu cán bộ đầu đàn, chuyên gia giỏi trong các lĩnh vực công nghệ cao. Thị trường khoa học công nghệ mới được hình thành, còn rất khiêm tốn về số lượng và chất lượng các sản phẩm khoa học công nghệ.

5. Một số đề xuất phát triển cluster cảng Hải Phòng theo mô hình nền kinh tế xanh lam

Qua các thông tin tổng hợp và so sánh ở trên, có thể kết luận rằng, hiện nay cảng Hải Phòng đã và đang có nhiều lợi thế rất phù hợp để hình thành và phát triển cluster cảng biển theo mô hình nền kinh tế xanh lam. Một số bài học được rút ra từ nội dung nghiên cứu gồm:

- Tiên đề tiên quyết và cần thiết để hình thành và phát triển cluster cảng biển là sự hỗ trợ của Chính phủ nhằm đưa ra đường lối, các chính sách phù hợp với năng lực cạnh tranh hiện nay giữa cảng Hải Phòng. Vậy, trước hết lãnh đạo thành phố cần chú trọng tới việc hình thành và phát triển cluster cảng Hải Phòng, từ đó xây dựng nên lộ trình và đưa ra các chính sách khuyến khích phù hợp;

- Cần có kế hoạch phát triển liên vùng và kế hoạch tổng thể để quản lý nguồn tài nguyên biển, đảo và các vùng nước nhằm đảm bảo tăng trưởng kinh tế biển trong giai đoạn đầu phát triển. Các thành phần kinh tế biển tại khu vực cảng nên được cấu trúc theo tầm nhìn phát triển vùng biển của Hải Phòng

đó nhằm hỗ trợ hiệu quả nhất. Đồng thời khai thác được nguồn tài nguyên hiệu quả và thực hiện được các nhiệm vụ đảm bảo chủ quyền vùng biển đảo.

- Cần xác định được doanh nghiệp lãnh đạo có tầm ảnh hưởng và có khả năng thúc đẩy phát triển trong cluster. Định hướng phát triển cluster cảng biển Hải Phòng nên đặt trọng tâm vào cảng hoặc vận tải biển, những lĩnh vực mà Hải Phòng đang có thế mạnh, hướng tới phát triển cảng xanh, cảng thông minh, nhằm thúc đẩy các doanh nghiệp, các ngành trong cluster cùng phát triển và cạnh tranh với các cảng trong khu vực và châu Á;

- Tăng cường kết nối về cơ sở hạ tầng và tương tác về các khía cạnh khác giữa các đơn vị trong cluster với nhau và với các đơn vị bên ngoài cluster;

- Cần tăng cường hoạt động nghiên cứu, sử dụng hiệu quả các nguồn tài nguyên biển cũng như các nguồn tài nguyên của cluster cảng Hải Phòng, giảm tác động đến môi trường và giảm lượng khí thải cũng như rác thải về mức không. Để làm được điều này, cần quy hoạch các thành viên tham gia vào cluster và thiết kế chuỗi cung ứng riêng cho cluster cảng Hải Phòng để quay vòng luồng lưu chuyển nguồn lực giữa các thành phần trong chuỗi;

- Lãnh đạo thành phố Hải Phòng, quản lý cluster cảng Hải Phòng cần xây dựng quy chế hoạt động cụ thể, rõ ràng, có tính khuyến khích nhưng cũng mang tính răn đe cao đối với các thành viên của cluster trong việc đầu tư, sử dụng nguồn năng lượng sạch, tài chế nhiên liệu, tuân thủ các quy định liên quan đến môi trường;

- Tổ chức các hoạt động đào tạo, phổ biến kiến thức về nền kinh tế xanh tới mọi nhân sự cấp cao, cấp quản lý trong cluster để mọi thành viên đều hiểu rõ và xác định đường

lối phát triển hoạt động kinh doanh, phát triển cluster cảng biển theo đúng định hướng□

Tài liệu tham khảo:

- [1] Xiwen B., Jasmine S. L. L. (2015), “Dynamic regional port cluster development: case of the ports across Taiwan Strait”, *GeoJournal*, 2015, Volume 80, Number 5, Page 619–636.
- [2] UNCTAD (2018), “Review on Maritime Transport 2018”, ISBN 978-92-1-112928-1.
- [3] Lee PW., Lam J. (2015) Container Port Competition and Competitiveness Analysis: Asian Major Ports. In: Lee CY., Meng Q. (eds) *Handbook of Ocean Container Transport Logistics*. International Series in Operations Research & Management Science, vol 220. Springer, Cham.
- [4] Association, V. S. (2015). “Vietnam Port System To Serve The Vietnam Port System To Serve The Blue Economy Blue Economy”, Da Nang, Da Nang, Vietnam.
- [5] Shin Otsubo (2015), “Maritime Cluster in Japan - Shipbuilding and WP6”, MLIT.
- [6] Dr. Eric R. H. et al (2018), “Ocean/Maritime Clusters: Leadership and Collaboration for Ocean Sustainable Development and Implementing the Sustainable Development Goals”, World Ocean Council White Paper.
- [7] Group, W. B. (2017). The potential of the Blue Economy-Increasing Long term Benefits of the Sustainable Use of Marine Resources for Small Island Developing States and Coastal Least Developed Countries. Washington DC: United Nations.
- [8] Kitakyushu, C. o. (2015, May). Green Growth Promotion Plan of the City of Haiphong.
- [9] Michiel H. Nijdam, Peter W. de Langen, “Leader Firms in the Dutch Maritime Cluster”, ERSA 2003 Congress.
- [10] Hoang Thi Lich, Nguyen Quynh Nga, Truong Thi Minh Hang, “Sustainable development of port: The case of Haiphong port”, AMFUF 2017.
- [11] Nguyen Chu Hoi, “Blue marine economy: Problems and Approaches for Vietnam”, *Political Theory Journal*, Issue 4-2019.

Ngày nhận bài: 10/4/2019

Ngày chuyển phản biện: 12/4/2019

Ngày hoàn thành sửa bài: 3/5/2019

Ngày chấp nhận đăng: 10/5/2019