

---

#### 4. Biện pháp hạn chế một số rủi ro

**Rủi ro giá cước:** Sử dụng hợp đồng cước tương lai

Các doanh nghiệp gặp phải các rủi ro từ các hoạt động kinh doanh thông thường. Hợp đồng tương lai là cách cho phép chuyển các rủi ro này cho người sẵn sàng chấp nhận rủi ro thông qua việc mua bán rủi ro. Mua bán rủi ro là giao dịch giữa 2 chủ thể: người bán và người mua. Người bán hi vọng hợp đồng cước tương lai như một cách để phòng ngừa việc giảm mức cước không lường trước được. Ví dụ chủ tàu muốn bảo vệ doanh thu cước là người bán vì khi mức cước giảm, việc giảm doanh thu cước sẽ được bù đắp từ hợp đồng

Ngược lại người mua rủi ro liên quan đến việc mua tương lai như là cách bảo vệ chống lại việc tăng giá. Ví dụ người thuê là người mua, điều này tạo cho họ sự bảo vệ trong trường hợp giá cước thị trường tăng.

Hợp đồng tương lai ban đầu được thực hiện chỉ nhằm mục đích quản lý rủi ro của chủ tàu và người thuê, nhưng hiện nay chúng chủ yếu cho mục đích đầu cơ cho xu hướng tương lai của thị trường cước.

**Rủi ro giá nhiên liệu:** Sử dụng hợp đồng nhiên liệu tương lai

Hợp đồng nhiên liệu tương lai là thỏa thuận giữa người mua và người bán với một số lượng và chất lượng nhất định về nhiên liệu với giá ấn định trước ở một địa điểm và quy định rõ thời gian trong tương lai. Việc thỏa thuận giá nhiên liệu thông thường được tính theo giá trung bình của thị trường trong một giai đoạn nhất định, tùy thuộc vào quy định trong hợp đồng, có thể 1 tháng, và phổ biến nhất là trong 1 tuần. Giá thị trường thường được lấy theo giá công bố của một tổ chức báo giá độc lập.

**Rủi ro về giá tàu**

Thông thường chủ tàu sử dụng biện pháp đa dạng hoá các tài sản hữu hình để quản lý rủi ro về giá tàu, nó có thể là nhiều kích cỡ, nhiều loại, nhiều độ tuổi khác nhau. Tuy nhiên phương pháp quản lý rủi ro này cũng có hạn chế vì giá các loại tàu khác nhau thường biến động cùng chiều. Một phương pháp khác người khai thác tàu sử dụng là không sở hữu tàu mà thuê tàu trần dài hạn. Nhược điểm của phương pháp này là nhà đầu tư không thu được lợi từ đầu tư vốn và từ giá tàu.

#### TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] Amir H. Alizadeh & Nikos K. Nomikos, *Shipping Derivatives and Risk Management*, Foreword © Jeremy Penn 2009

[2] Orfanidis Alex, *Shipping Finance*, ATHENS 2004

---

**Người phân biên: TS. Vũ Trụ Phi; TS. Đặng Công Xương**

---

## **ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN MẠNG LƯỚI GIAO THÔNG VẬN TẢI QUA KHU VỰC CẢNG HẢI PHÒNG ISSUES TO IMPROVE THE TRANSPORT NETWORK THROUGH HAIPHONG PORT**

**TS. NGUYỄN THANH THÙY**  
*Trung tâm Đào tạo Logistics, Trường ĐHHH*

#### **Tóm tắt**

*Hải Phòng là đầu mối giao thông quan trọng, cửa ngõ chính của cả miền Bắc Việt Nam. Mạng lưới giao thông vận tải kết nối trực tiếp với thành phố Hải Phòng bao gồm: Mạng giao thông đường biển, bộ, thủy nội địa, đường sắt và hàng không. Tuy nhiên mạng lưới đường biển còn nghèo nàn về tuyến, luồng vào cảng nông và hẹp, mạng lưới đường bộ và đường sắt chưa đáp ứng được yêu cầu khai thác của khu vực cảng, mạng lưới đường hàng không chưa hề được sử dụng trong vận chuyển hàng. Vì vậy, phát triển mạng lưới giao thông qua cảng là hết sức cần thiết.*

#### **Abstract**

*Hai Phong is an important traffic hub, the main gate of the North Vietnam. The transport network which connects to Hai Phong city includes: maritime network, road network, rail*

---

*network, inland-water way network and air-network. However, the maritime network does not link to many other ports in the world, the depth of the port entrance is narrow and limited, the road and rail network has been degraded and inefficient in serving the port operations, the air-transport is totally useless in cargo transport. Therefore, to develop the transport network through Hai Phong port is necessary.*

## **1. Đặt vấn đề**

Hải Phòng là đầu mối giao thông quan trọng, cửa ngõ chính của cả miền Bắc Việt Nam. Hệ thống cảng biển ở thành phố đã được người Pháp xây dựng và phát triển từ những năm cuối thế kỷ 19 với vai trò như một hệ thống cảng gắn liền với trung tâm thương mại, tài chính của khu vực Châu Á - Thái Bình Dương. Đến đầu thế kỷ 20, cảng Hải Phòng đã có nhiều mối quan hệ gắn bó với các cảng lớn khác ở Đông Nam Á, châu Á, châu Đại Dương, Bắc Mỹ, ven Ấn Độ Dương, Địa Trung Hải, Đại Tây Dương và biển Bắc Âu.

Ngày nay, cảng Hải Phòng là một cụm cảng biển tổng hợp cấp quốc gia, lớn thứ 2 ở Việt Nam và lớn nhất miền Bắc, là cửa ngõ quốc tế của Việt Nam nằm tại thành phố Hải Phòng. Cảng Hải Phòng cùng với Cảng Sài Gòn là 1 trong 2 hệ thống cảng biển lớn nhất Việt Nam, hiện đang được Chính Phủ nâng cấp. Cảng Hải Phòng nằm trên tuyến đường giao thông trên biển, kết nối Singapore với Hồng Kông và các cảng của Đông Á và Đông Bắc Á. Cảng Hải Phòng chiếm một vị trí kinh tế quan trọng, nằm trên đầu mối giao thông nối liền các khu vực kinh tế, các trung tâm công nghiệp của cả nước và các trung tâm công nghiệp của Trung Quốc. Cảng có đường giao thông nối liền với Hà Nội và các tỉnh phía Bắc. Cảng có vùng biển thuận lợi với các vũng vịnh cho tàu neo đậu.

Mạng lưới giao thông vận tải kết nối trực tiếp thành phố Hải Phòng bao gồm: Mạng giao thông đường biển, bộ, thủy nội địa, đường sắt và hàng không.

## **2. Mạng lưới giao thông vận tải qua khu vực cảng Hải Phòng**

### **2.1. Mạng giao thông đường biển**

Cụm cảng Hải Phòng bao gồm các cảng chính là cảng Hải Phòng, cụm cảng Định vĩ, cảng Vật Cách, cảng Transvina, cảng Đoàn xá, cảng Greenport, và nhiều cảng khác. Các cảng này kết nối với các tuyến đường vận tải biển trong nước và quốc tế bao gồm:

- Các tuyến vận tải nội địa qua Hải Phòng: Tuyến Hải Phòng - Hồ Chí Minh - Hải Phòng; Tuyến Hải Phòng - Quy Nhơn - Cái Mép; Tuyến Cửa Lò - Hồ Chí Minh - Hải Phòng;

- Các tuyến vận tải quốc tế qua cảng Hải Phòng: Tuyến Busan (New Port/ Gamman) - Thượng Hải - HP - Thượng Hải-Busan (New Port/ Gamman); Hải Phòng - Hồng Kông - Thâm Quyển; Tuyến Hải Phòng - Hồ Chí Minh - Bangkok - Laemchabang; Tuyến Hải Phòng - Hồ Chí Minh - Tanjung Pelepas (Malaysia); Tuyến Hải Phòng - Hồng Kông - Busan; Tuyến Singapore - Davao - Hải Phòng; Tuyến Kaohsiung - Hải Phòng; Tuyến vận tải Hải Phòng - Hồng Kông - Kaohsiung; Tuyến vận tải Thái Lan - Việt Nam - Singapore; Tuyến Tokyo- Yokohama- Nagoya- Osaka- Keelung- Kaohsiung- Shekou- Hong Kong- Hai Phong- Zhangjiang- Hong Kong- Shekou và trở lại Tokyo (Hãng tàu Evergreen); Tuyến Dịch vụ IA6: Hải Phòng, Hong Kong, Yiantan, Xiemen, Osaka, Kobe, Hakata, Pusan, Keelung, Hongkong và quay lại cảng Hải Phòng trước khi đi tiếp đến Tanjung Palapas, Singapore và Đà Nẵng. (Hãng tàu Chenglie Navigation Co., Ltd. (CNC lines) - một chi nhánh đoàn CMA CGM); Tuyến vận tải container Việt Nam - Hồng Kông, xuất phát từ TP HCM qua Hải Phòng tới Hồng Kông (Cty Vận tải biển Vinalines)[]

### **2.2. Mạng giao thông đường bộ**

Hệ thống giao thông đường bộ kết nối khu vực cảng Hải Phòng với các tỉnh và thành phố khác phải kể đến là: Quốc lộ 5A, Quốc lộ 10, Quốc lộ 37, Đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, Đường cao tốc Quảng Ninh - Hải Phòng - Ninh Bình, Đường xuyên đảo Hải Phòng - Cát Bà. Ngoài ra còn có các đường nội tỉnh khác.

- Quốc lộ 5A : Quốc lộ 5A (khi chưa tiến hành xây dựng quốc lộ 5B thì quốc lộ 5A được gọi là quốc lộ 5) là đường giao thông huyết mạch nối cụm cảng Hải Phòng với thủ đô Hà Nội, miền Bắc Việt Nam, ngoài ra nó còn là một phần của đường Xuyên Á AH14 với chiều dài nội thành là 29,0 km, chiều dài toàn tuyến (Hà Nội - Hải Dương - Hải Phòng) là 106km. Điểm đầu từ km 166 quốc lộ 1A (Cầu Chui - Long Biên - Hà Nội), điểm cuối là Cảng Chùa Vẽ thành phố Hải Phòng.



**Hình 1. Mạng lưới giao thông đường bộ miền Bắc Việt Nam.**

- Quốc lộ 37: Quốc lộ 37 là tuyến đường vành đai thứ 3 của khu vực phía Bắc, kéo dài từ Chí Linh (Hải Dương) đến cảng Diêm Điền (Thái Bình). Trong đó đoạn từ Vĩnh Bảo (Hải Phòng) tới Gia Lộc (Hải Dương) kết nối với Quốc lộ 5, 10, 18 và tuyến đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, Nội Bài - Hạ Long trong tương lai là một trong những đoạn có nhu cầu sử dụng lớn trong mạng lưới giao thông giữa Hải Dương, Hải Phòng và các tỉnh khác trong vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc.
- Quốc lộ 10: Quốc lộ 10 là tuyến đường liên tỉnh chạy dọc theo vùng duyên hải Bắc Bộ qua 6 tỉnh và thành phố: Quảng Ninh, Hải Phòng, Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình và Thanh Hóa với tổng chiều dài 228 km.
- Đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng: Đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng (còn gọi là Quốc lộ 5B) là một trong 6 tuyến cao tốc đang được xây dựng theo quy hoạch tại miền Bắc Việt Nam. Đây là dự án đường ô-tô cao tốc loại A dài 105,5 km từ Thủ đô Hà Nội qua Hưng Yên, Hải Dương tới thành phố cảng Hải Phòng. Dự kiến hoàn thành vào năm 2012-2013.



**Hình 2. Đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng.**

- Đường xuyên đảo Hải Phòng - Cát Bà: Đường xuyên đảo Hải Phòng - Cát Bà là một tuyến giao thông đường bộ và đường thủy kết hợp nối đảo Cát Bà và đảo Cát Hải với đất liền ở Hải Phòng với chiều dài toàn tuyến là 35 km, điểm đầu là đảo Đình Vũ, điểm cuối là trụ sở Ủy ban Nhân dân huyện Cát Hải tại đường 1/4 thị trấn Cát Bà.

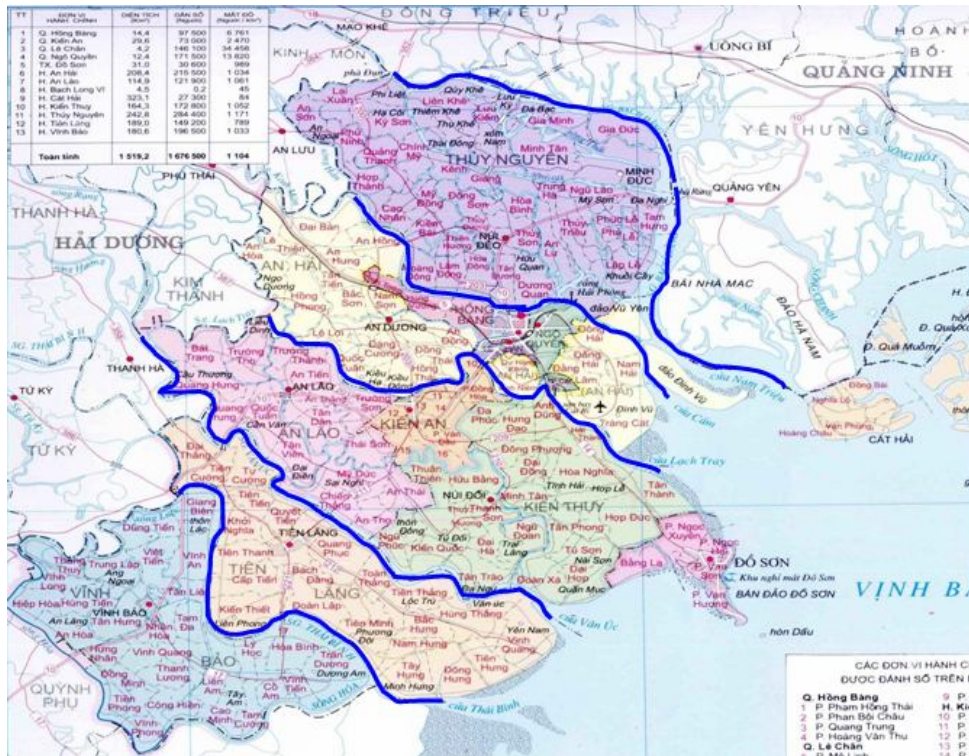
- Đường cao tốc Quảng Ninh - Hải Phòng - Ninh Bình (Đường cao tốc ven biển: Dự án đường cao tốc Quảng Ninh - Hải Phòng - Ninh Bình (hay đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh) là một dự án phát triển mạng lưới cao tốc để nối liền các trung tâm kinh tế thuộc vùng duyên hải Bắc Bộ của miền Bắc Việt Nam từ Ninh Bình đến Hạ Long, có chiều dài 160 km, nằm trong chương trình phát triển mạng lưới đường cao tốc Việt Nam. Đây là tuyến cao tốc nằm ở cạnh đáy của tam giác đồng bằng sông Hồng, dự án cũng nằm trong chương trình "hai hành lang, một vành đai kinh tế".

### 2.3 Mạng lưới giao thông đường thủy nội địa

Hải Phòng có hệ thống sông ngòi dày đặc, với 19 tuyến sông lớn trên địa bàn đặc biệt là 16 tuyến thủy nội địa quốc gia đi qua với tổng chiều dài 326km và 9 tuyến đường thủy địa phương, chiều dài là hơn 141 km. Cùng với mật độ phương tiện thủy nội địa hoạt động cao, ta có thể thấy rõ qua hình ảnh này. Do vậy Hải Phòng có ưu thế rất lớn về sự đa dạng của hệ thống đường thủy phía bắc, góp phần quan trọng trong giao lưu, vận chuyển hàng hóa, phát triển kinh tế xã hội của thành phố và các tỉnh duyên hải bắc bộ.

Về hệ thống giao thông vận tải thủy nội địa của Hải Phòng bao gồm hệ thống cảng sông và tuyến đường sông. Hệ thống cảng sông bao gồm: cảng sông Vật cách, cảng sông Sở Dầu, bến tàu khách Cửa Cấm, đồng thời khai thác 2 tuyến đường sông chính là tuyến phía bắc và tuyến phía nam.

Hệ thống đường sông gồm 9 tuyến đường sông trên các con sông: Sông Cấm, Sông Bạch Đằng, Sông Đá Bạc, Sông Đào Hạ Lý, Sông Lạch Tray, Sông Văn Úc và Sông Thái Bình. Các tuyến vận tải thủy nội địa chính đi từ Hải Phòng là: Tuyến – Hà Nội qua sông Luộc, sông Hồng; Tuyến Hải Phòng – Quảng Ninh qua sông Chanh, sông Bạch Đằng; Tuyến Hải Phòng - Hải Dương qua sông Cấm, sông Kinh Môn; Tuyến Hải Phòng - Hưng Yên - Thái Bình – Hà Nam - Nam Định - Ninh Bình qua sông Luộc, sông Đáy, sông Nam Định; Tuyến Tuyến Hải Phòng – Hà Nội – Việt Trì - Sơn La.



Hình 3. Bản đồ các con sông chính qua Hải Phòng.

---

## **2.4 Mạng lưới giao thông đường sắt**

Tuyến đường sắt Hà Nội- Hải Phòng và Ga Hải Phòng: Hải Phòng có tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng, hiện được sử dụng để vận chuyển hành khách và hàng hóa, tuyến đường sắt này đang có kế hoạch được nâng cấp và điện khí hóa. Tuyến đường sắt này dài 102 km, gần như song song với quốc lộ 5A, đi qua địa phận các tỉnh thành: Hải Phòng, Hải Dương, Hưng Yên, Hà Nội. Đường sắt đóng vai trò kết nối Hải Phòng như một "cạnh" của tam giác phát triển kinh tế (Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh) của vùng kinh tế trọng điểm phía bắc. Đường sắt kết nối với Cảng Hải Phòng chuyên chở một phần khối lượng hàng tuy nhiên hiệu quả khai thác thấp.

Đặc điểm tuyến đường sắt qua Hải Phòng: Tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng khoảng 110 km, song song với quốc lộ 5A. Chiều tàu chở hành khách Hà Nội - Hải Phòng: Tàu đi dừng lại ở các ga: Hà nội, Long biên, Gia Lâm, Cẩm Giàng, Hải Dương, Phú Thái, Hải Phòng.

Ga Hải Phòng khai thác hệ thống đường sắt tại nhà ga và hệ thống đường sắt trong cảng Hải Phòng, cảng Chùa Vẽ, cảng Viconsip. Ga có khả năng đáp ứng thường xuyên khối lượng hàng hóa từ 3000 đến 4000 tấn xếp, 2000 đến 3000 tấn dỡ/ngày với hệ thống hóa trường diện tích 6000 m<sup>2</sup>, kho kín diện tích 500 m<sup>2</sup> khá cũ nhưng có trang thiết bị phục vụ xếp dỡ phù hợp.

## **2.5 Hệ thống vận tải đường hàng không**

Mặc dù có Sân bay quốc tế Cát Bi và Sân bay Kiến An, nhưng các tuyến hàng không qua Hải Phòng chỉ vận tải hành khách chứ chưa có tuyến vận tải hàng hóa nào. Vì vậy có thể nói đường hàng không chưa hề tham gia vào hệ thống mạng lưới vận tải của khu vực cảng Hải Phòng.

## **3. Thực trạng mạng lưới giao thông qua khu vực cảng Hải Phòng**

- Hiện trạng mạng giao thông đường biển: Hiện tại khu vực cảng Hải Phòng đang được các chủ đầu tư phát triển nhiều bến cảng nhỏ tại khu vực Đình Vũ cho phù hợp hơn với Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, theo đó các cảng nằm sâu trong khu đô thị sẽ được di dời ra hướng cửa sông và cửa biển. Tuy nhiên, các tuyến đường biển bị hạn chế cỡ tàu cập cảng do luồng tàu vào khu vực cảng biển Hải Phòng bị bồi lắng nghiêm trọng. Độ sâu trước bến của các cảng thuộc khu vực Đình Vũ là khu vực có độ sâu trước bến tốt nhất của Hải Phòng hiện nay cũng chỉ đạt tối đa khoảng trên 10 m. Độ sâu tuyến luồng thấp khiến Nhà nước phải bỏ ra một khoản chi phí nạo vét duy tu luồng lạch hàng năm rất lớn để đảm bảo khu vực cảng có thể tiếp nhận lượng hàng qua cảng ngày một tăng. Thực tế này không chỉ ảnh hưởng đến khả năng thông qua của tuyến đường biển mà còn lãng phí năng lực cảng. Các tuyến vận chuyển ít, các tàu container ghé cảng là các tàu gom hàng cỡ nhỏ (feeder), số lượt tàu ghé tuyến hàng tuần thấp.

- Hiện trạng mạng giao thông đường bộ: Mặc dù trên địa bàn thành phố, nhiều tuyến đường bộ đã hoàn thành việc cải tạo, xây mới và đưa vào khai thác, như: đường Phạm Văn Đồng (từ Cầu Rào đi Đồ Sơn); đường xuyên đảo Đình Vũ- Cát Bà, góp phần thu hút đầu tư vào các khu công nghiệp, trọng điểm du lịch Đồ Sơn, Cát Bà. Một số tuyến đường khác đã và đang được triển khai xây dựng, như: đường liên phường; đường bao đồng - nam quận Hải An, đường Thủy Nguyên đi Kinh Môn (Hải Dương), các tuyến đường nội huyện, nội thị từng bước được nâng cấp, cải tạo, mở rộng, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội... Tuy nhiên, do hiện nay hàng hóa chủ yếu được vận chuyển đến cảng bằng đường bộ mà các tuyến đường bộ giải phóng hàng qua cảng gồm đường 5 và đường 10 có chất lượng kém, làn đường hẹp chỉ cho phép 2 làn xe 1 lượt cộng thêm lượng xe container lớn trên 6000 đầu xe nên thường xuyên gây ách tắc khu vực tuyến đường vào cảng, đường chóng bị xuống cấp nghiêm trọng. Đặc biệt là các đường chung quanh khu vực cảng Hải Phòng (ngã ba Chùa Vẽ, đường 5 nối với đường vào khu kinh tế Đình Vũ) xuống cấp nghiêm trọng, gây ách tắc giao thông thường xuyên, ảnh hưởng xấu tới việc tập kết và rút hàng tại các cảng thuộc khu vực. Do chỉ có duy nhất một tuyến đường nên các lái xe cũng không có sự lựa chọn nào khác ngoài việc chờ đợi cho đến khi thông xe, gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến công tác phục vụ hàng cho tàu của cảng.

Hải Phòng hiện đang triển khai nhiều dự án, công trình giao thông trọng điểm mang tầm quốc gia và quốc tế như: Dự án đường ô- tô cao tốc Hà Nội - Hải Phòng; Dự án xây dựng Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện, Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường trục qua KCN Đình Vũ, Dự án cầu Khuê, Dự án phát triển giao thông đô thị Hải Phòng, Dự án đầu tư xây dựng sân bay cát Bi thành cảng hàng không quốc tế... Mục đích, ý nghĩa và nội dung các dự án giao thông trên địa bàn Hải Phòng đều phù hợp và gắn kết chặt chẽ với nội dung Quy hoạch xây dựng

---

vùng duyên hải Bắc Bộ. Khi các dự án này hoàn thành, đưa vào khai thác không chỉ tạo mạng lưới giao thông hoàn chỉnh hoà với hệ thống giao thông quốc gia, mà còn tạo huyết mạch quan trọng cho cả vùng phát triển trong giai đoạn CNH,HDH đất nước và hội nhập quốc tế.

- Hiện trạng mạng giao thông đường thủy nội địa: Đường sông đến các tỉnh phía bắc như Hà Nội, Hà Bắc, Thái Bình, Việt -Tri do sông nông, nhỏ thường chờ bằng xà lan mớn nước thấp gây nguy hiểm, và chỉ chuyên chở các mặt hàng thường giá trị thấp như gạo, phân bón, than, quặng... Công tác quản lý vận tải đường sông kém nên việc điều phối vận tải trên sông chưa tuân thủ các quy tắc an toàn vận chuyển khiến giao thông thủy nội địa chưa đạt được vị thế cao, lượng hàng vận chuyển nhỏ.

- Hiện trạng mạng giao thông đường sắt: Đường sắt đến cảng HP có tuyến HN-HP tuy nhiên không đáp ứng được nhu cầu giải toả hàng hoá từ cảng theo ước tính mỗi năm chỉ dưới 1 triệu tấn hàng vận chuyển bằng đường sắt. Do chủ yếu để phục vụ hành khách nên mức phục vụ hàng thấp, không quá 6% lượng hàng hóa được vận chuyển bằng đường sắt mỗi năm. Cơ sở hạ tầng và trang thiết bị đã lạc hậu.

- Hiện trạng mạng giao thông đường hàng không: chưa có tuyến vận tải hàng hóa nên không tham gia vào mạng lưới giao thông qua khu vực cảng hải Phòng.

#### **4. Các giải pháp phát triển mạng lưới giao thông vận tải qua khu vực cảng Hải Phòng**

Quy hoạch xây dựng vùng duyên hải Bắc Bộ được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2050 nhằm phát huy mọi tiềm năng, lợi thế để phát triển vùng duyên hải Bắc Bộ thành vùng kinh tế tổng hợp có vai trò quan trọng trong sự nghiệp phát triển kinh tế xã hội của cả nước, đặc biệt là chiến lược kinh tế biển Việt Nam, trong đó có Hải Phòng là một thuận lợi cho công tác phát triển mạng lưới giao thông vận tải qua Hải Phòng. Một số trong đó có nhiều dự án phát triển giao thông đường bộ, đường sắt qua Hải Phòng như: Đường ô- tô cao tốc Hà Nội- Hải Phòng, đường cao tốc ven biển, hoàn thiện xây dựng đường gom dọc tuyến quốc lộ 5, nhằm bảo đảm an toàn giao thông, đạt tiêu chuẩn cấp 1 đồng bằng, cải tạo nâng cấp quốc lộ 10 từ Quảng Ninh qua Hải Phòng đến Nga Sơn, Thanh Hoá cùng hệ thống đường gom dọc tuyến; Tuyến đường sắt cao tốc Hà Nội- Hải Phòng đến Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng. Chú trọng xây dựng tuyến đường sắt nội vùng trong đó có tuyến đường sắt duyên hải nối Nam Định- Thái Bình- Hải Phòng- Quảng Ninh; đồng thời nâng cấp tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng, các nhà ga hiện có, đáp ứng nhu cầu lâu dài. Đặc biệt coi trọng nâng cấp các nút giao giữa đường sắt và các tuyến quốc lộ thành nút giao khác mức. Tiếp tục xây dựng các bến còn lại của Cảng Đình Vũ, duy trì luồng vào Cảng Hải Phòng cho tàu 1-2 vạn tấn ra vào thuận lợi, di chuyển cảng Hoàng Diệu để xây dựng đô thị và cảng khách du lịch đường biển quốc tế. Đầu tư nạo vét luồng tàu Nam Triệu vào Cảng Hải Phòng hỗ trợ cho luồng chính qua cửa Lạch Huyện; Đối với giao thông thủy nội địa: Cải tạo, hoàn thiện các tuyến chính trên sông Đá Bạc, Bạch Đằng, sông Cấm, Lạch Tray, Văn Úc, Thái Bình, các sông khác trong vùng...Cải tạo, nạo vét hệ thống các cửa sông trong vùng. Nâng cấp sân bay Cát Bi thành cảng hàng không quốc tế, dự bị cho sân bay Nội Bài...

Để thực hiện được Quy hoạch này, trước hết các cơ quan chức năng thành phố Hải Phòng cần chủ động, tích cực phối hợp với các bộ, ngành Trung ương và chủ đầu tư đẩy nhanh tiến độ thực hiện các công trình giao thông trọng điểm quốc gia, như: Dự án đầu tư xây dựng 2 bến khởi động, luồng tàu, hệ thống phao tiêu báo hiệu, đê chắn sóng Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng cũng như dự án đường và cầu Tân Vũ- Đình Vũ - Cát Hải. Trước mắt, Hải Phòng tập trung triển khai các dự án đã được bố trí vốn như Dự án đầu tư tuyến trục qua KCN Đình Vũ, đường ô-tô cao tốc Hà Nội- Hải Phòng, đường ô-tô ven biển, các tuyến đường sắt, đường bộ phục vụ chiến lược "Hai hành lang, một vành đai kinh tế" giữa Hải Phòng (Việt Nam) với Trung Quốc và các nước ASEAN.

Cần thực hiện việc cải tạo, nâng cấp đồng bộ, hiện đại hệ thống giao thông nội thị, gồm cả quốc lộ 5 mở rộng, kéo dài đến Lạch Huyện gắn với xây dựng đường Tân Vũ, cầu Đình Vũ -Cát Hải, nâng cấp quốc lộ 10 đạt tiêu chuẩn đường cấp 2; xây dựng 1.435 km đường vào năm 2020, trong đó có việc nâng cấp 3 tuyến đường bao (gồm đường bao phía Bắc qua đường Thượng Lý- Bạch Đằng - Nguyễn Tri Phương-Hoàng Diệu - Lê Thánh Tông - Chùa Vẽ; đường vành đai 2 nằm theo hướng Đông-Tây-Nam-Bắc đi qua Thượng Lý - Dư Hàng Kênh - Chùa Vẽ; đường vành đai 3 qua Minh Đức, Thủy Nguyên - Vật Cách, Hồng Bàng sang Kiến An, vòng ra Đồ Sơn) phục vụ phát triển các khu công nghiệp.

---

Cần cải tạo, nâng cấp tuyến đường sắt Hải Phòng - Hà Nội thành đường sắt cao tốc sử dụng tuyến đường ray theo chuẩn thế giới nhằm dễ dàng kết nối với hệ thống đường sắt của Trung Quốc sau này; đề xuất thực hiện dự án xây mới tuyến đường sắt từ Cam Lộ nối đường sắt Hà Nội-cảng Vật Cánh- Đình Vũ với khu công nghiệp Minh Đức- Bến Rừng xuyên qua Thủy Nguyên, Đồ Sơn, Kiến An, Kiến Thụy; dọc bờ biển nối Hải Phòng với Quảng Ninh, Nam Định.

Thành phố cần triển khai sớm dự án cải tạo hệ thống đường thủy nội địa trên sông Cấm, Bạch Đằng cùng với việc nâng cấp các cảng đường sông nhằm tối ưu hóa công năng của hệ thống vận tải thủy nội địa. Đây là hệ thống vận tải giá rẻ, tiện dụng và chi phí đầu tư thấp.

## 5. Kết luận

Mạng lưới giao thông vận tải mang hàng đến và đi khỏi cảng là một trong các yếu tố then chốt tạo nên hiệu quả kinh doanh cảng. Phát triển mạng lưới giao thông vận tải qua khu vực cảng làm tăng lưu lượng phương tiện đến cảng, giải phóng tàu nhanh dẫn đến tăng tính hấp dẫn của cảng đó. Mạng lưới giao thông vận tải tốt còn làm giảm thiểu các rủi ro khi khai thác cảng. Vì vậy, quan tâm đến phát triển mạng lưới giao thông qua khu vực cảng là điều kiện thiết yếu trong phát triển Hải Phòng, giữ vững vai trò là khu vực cảng lớn thứ hai của cả nước và lớn nhất miền Bắc Việt Nam.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Quy hoạch phát triển Hải Phòng đến năm 2025, tầm nhìn đến 2050 (2009), Ủy ban ND Thành Phố Hải Phòng.
- [2] Quy hoạch xây dựng vùng duyên hải Bắc Bộ năm 2025, tầm nhìn đến năm đến 2050 (Thủ tướng Chính phủ phê duyệt)
- [3] Thuyết minh tổng hợp (2011), “*Quy hoạch chung xây dựng khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải Thành phố Hải Phòng đến năm 2025*”, Ban quản lý Khu Kinh tế Hải Phòng, Đơn vị tư vấn Nikken Senkei Civil Engineering Ltd.
- [4] Chiến lược “Hai hành lang, một vành đai kinh tế” giữa Hải Phòng (Việt Nam) với Trung Quốc và các nước ASEAN.
- [5] Nghiên cứu của Trung tâm Đào tạo Logistics, Trường Đại học Hàng hải.

*Người phân biện: TS. Nguyễn Văn Sơn*

---

## PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG HỆ THỐNG CẢNG BIỂN VIỆT NAM THEO HƯỚNG TẠO GIÁ TRỊ GIA TĂNG CHO HÀNG HÓA VÀ NỀN KINH TẾ

SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF VIETNAM PORT SYSTEM UNDER THE  
TENDENCY OF CREATING ADDED VALUE TOWARDS CARGO AND ECONOMY

**TS. DƯƠNG VĂN BẠO**

*Khoa Kinh tế Vận tải biển, Trường ĐHHH*

### Tóm tắt

*Hoạt động chính của các cảng biển Việt Nam hiện nay là bốc xếp và bảo quản hàng hóa và do vậy, thu nhập cũng chỉ thuần túy là từ cước phí bốc xếp hàng hóa. Sự phối hợp chặt chẽ giữa cảng biển với các đầu mối phân phối hàng mà tại đó hàng hóa sẽ được hoàn thiện làm tăng thêm giá trị trước khi đi vào các kênh phân phối sẽ làm cho việc sử dụng tài nguyên của đất nước có hiệu quả nhất. Bài viết sau giới thiệu mô hình phát triển cảng biển kết nối với đầu mối phân phối nhằm tạo giá trị gia tăng cho hàng và nền kinh tế, là tiền đề vững chắc cho sự phát triển bền vững hệ thống cảng biển Việt Nam trong tương lai.*

### Abstract

*Major operating of Vietnam sea ports are loading, discharge and storage and therefore, port companies' revenue only comes from loading and unloading charges. A closely combination between sea port and distribution centers in which cargo will be completed to increase value added before entering distribution channels shall make our country's resource using most effectively. The article hereunder will introduce model of port developing connected with distributing center to create added value to goods and economy is solid base for sustainable developing the Vietnam port system in the future.*