

# Phát triển vận tải container bằng đường thủy nội địa trên hành lang Việt Trì - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh

■ **KS. PHAN HOÀNG PHƯƠNG; ThS. NGUYỄN TIẾN THÀNH**

*Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải*

■ **ThS. NGUYỄN THỊ ANH**

*Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải*

**TÓM TẮT:** Trong điều kiện cảng biển phía Bắc phát triển mạnh, đặc biệt là hàng hóa container liên tục tăng trưởng đạt trên 14% mỗi năm, dẫn đến nhu cầu "container hóa" trong vận tải đường thủy nội địa (ĐTND). Hành lang Việt Trì - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh là một trong những tuyến có hoạt động vận tải thủy nội địa lớn nhất khu vực phía Bắc với thị phần bình quân chiếm 18,1%. Tuy nhiên, trên hành lang còn nhiều bất cập về hạ tầng, chính sách (tính không của cầu Đuống, hệ thống trang thiết bị xếp dỡ container tại các bến thủy nội địa chưa hình thành...) dẫn đến tiềm năng khai thác ĐTND trên hành lang bị hạn chế. Hiện trạng vận tải ĐTND trên hành lang đã được phân tích để xây dựng 4 nhóm giải pháp: quản lý; hỗ trợ doanh nghiệp; nguồn nhân lực; kết cấu hạ tầng, đoàn phương tiện và kết nối các phương thức vận tải.

**TỪ KHÓA:** Đường thủy nội địa, hành lang vận tải, vận tải container, Việt Trì, Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh.

**ABSTRACT:** In the context of strong development of northern seaports, especially containerized goods continuously grow over 14% per year, leading to the demand for "containerization" in IWT transportation. The corridor Viet Tri - Hanoi - Hai Phong - Quang Ninh is one of the routes with the largest IWT in the North with an average market share of 18.1%. However, in the corridor there are still many inadequacies in infrastructure and policies (the clearance of Duong bridge, the system of container handling equipment at inland waterway terminals has not been formed...) leading to the potential of exploitation. Inland waterfalls in the corridor are restricted. The current status of inland waterway transport on the corridor has been analyzed to build four groups of solutions: management; business support; human resources; infrastructure, convoy and connection modes of transport.

**KEYWORDS:** Inlandwaterway, transport corridor, container shipment, Viet Tri, Ha Noi, Hai Phong, Quang Ninh.

## 1. NHU CẦU PHÁT TRIỂN VẬN TẢI ĐTND TRÊN HÀNH LANG VẬN TẢI VIỆT TRÌ - HÀ NỘI - HẢI PHÒNG - QUẢNG NINH

Tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển khu vực phía Bắc năm 2019 đạt gần 184 triệu tấn, trong đó khối lượng tập trung chủ yếu vào cảng biển khu vực Quảng Ninh (99,3 triệu tấn) và Hải Phòng (83,3 triệu tấn), chiếm 99% khối lượng cảng biển khu vực phía Bắc, trong đó chủ yếu là hàng container, riêng tại cụm cảng do Công ty Cổ phần Cảng Hải Phòng quản lý, lượng hàng container đã đạt 1.153.734 TEUs, chiếm 75,4% thị phần hàng hóa qua cảng.

Như vậy, nhu cầu vận tải hàng hóa container từ cảng biển bằng ĐTND từ cảng Quảng Ninh và cảng Hải Phòng có xu hướng ngày càng gia tăng, thúc đẩy nhu cầu vận tải ĐTND tăng cao trong thời gian tới. Dự kiến từ nay đến 2030, nhu cầu hàng hóa container trên các tuyến ĐTND chính ở khu vực phía Bắc có xu hướng gia tăng nhanh chóng.

**Bảng 1.1. Khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển khu vực phía Bắc**  
Đơn vị: T

STT	Cảng vụ Hàng hải	2015	2016	2017	2018	2019
1	Quảng Ninh	53.450.057	58.407.090	59.471.603	81.791.812	99.306.909
2	Hải Phòng	74.138.767	79.202.000	78.602.537	82.684.679	83.326.719
3	Các cảng khác khu vực phía Bắc	467.882	958.695	1.041.294	1.110.374	1.321.559
	<b>Tổng cộng</b>	<b>128.056.706</b>	<b>138.567.785</b>	<b>139.115.434</b>	<b>165.586.865</b>	<b>183.955.187</b>

Nguồn: Khảo sát TDSI, 2020

Hành lang Việt Trì - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh là hành lang có sản lượng vận tải thủy nội địa lớn nhất khu vực miền Bắc, chiếm 37,1% khu vực phía Bắc.

Hiện trạng luồng tuyến ĐTND chính trên hành lang gồm 3 đoạn chính (tuyến Hà Nội - Hải Phòng qua sông Luộc hoạt động vận tải không đáng kể):

- Đoạn tuyến Việt Trì - Hà Nội: Tổng chiều dài đoạn tuyến 74 km, bắt đầu từ ngã ba Việt Trì giao với sông Lô đến ngã ba Cửa Dâu - cảng Hà Nội. Kích thước luồng 40 m, độ sâu luồng 2,0 - 2,2 m, bán kính đoạn cong nhỏ nhất

280 m. Phương tiện vận hành chủ yếu trên tuyến là sà lan tự hành ≤ 400 T.

- Đoạn tuyến Hà Nội - Hải Phòng qua sông Đuống: Tổng chiều dài đoạn tuyến 154,5 km, bắt đầu từ ngã ba Cửa Dầu - cảng Hà Nội qua sông Đuống, sông Thái Bình, sông Kinh Thầy, sông Hàn, sông Cấm - cảng Hải Phòng đến. Kích thước luồng 40 m, riêng đoạn sông Hàn bề rộng 50 m, độ sâu luồng 2,0 - 2,5 m, bán kính đoạn cong nhỏ nhất 100 m ở đoạn sông Thái Bình. Phương tiện vận hành chủ yếu trên tuyến là sà lan tự hành 200 - 1.000 T.

- Đoạn tuyến Hải Phòng - Quảng Ninh: Tổng chiều dài đoạn tuyến 83,5 km, bắt đầu từ sông Lạch Tray qua sông Đào nội thành, sông Đuống, kênh Đình Vũ, sông Bạch Đằng, kênh Cái Tráp, sông Ba Mom đến cảng Hòn Gai (cửa Lục). Kích thước luồng 25 - 80 m, riêng đoạn sông Cấm bề rộng 150 m, độ sâu luồng 1,6 - 4,5 m, bán kính đoạn cong nhỏ nhất 150 m ở đoạn sông Lạch Tray. Phương tiện vận hành chủ yếu trên tuyến là tàu tự hành 400 - 1.000 T.

## 2. HIỆN TRẠNG VÀ DỰ BÁO VẬN TẢI ĐTND TRÊN HÀNH LANG VẬN TẢI VIỆT TRÌ - HÀ NỘI - HẢI PHÒNG - QUẢNG NINH

**Bảng 2.1. Đánh giá khối lượng vận tải trên các hành lang ĐTND chính khu vực phía Bắc năm 2019**

STT	Hành lang ĐTND khu vực phía Bắc	Khối lượng vận tải (triệu tấn/năm)	Thị phần (%)
1	Việt Trì - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh	41,5	37,1%
2	Hà Nội - Nam Định - Ninh Bình	11,2	10,0%
3	Quảng Ninh - Hải Phòng - Ninh Bình	25,3	22,7%
4	Các tuyến kết nối với các hành lang, tuyến địa phương	33,65	30,1%
	<b>Khu vực phía Bắc</b>	<b>111,7</b>	

Nguồn: Tính toán TDSI, 2020

Thị phần vận tải thủy nội địa trên hành lang là tương đối ổn định trên các đoạn tuyến, bình quân chiếm 18,1%.

**Bảng 2.2. Mật độ vận tải hàng hóa trung bình trên hành lang theo đoạn tuyến năm 2019**

Đơn vị: 1.000 tấn/năm

STT	Đoạn tuyến	Tổng	ĐTND		Đường bộ		Đường sắt	
			Mật độ	Thị phần	Mật độ	Thị phần	Mật độ	Thị phần
1	Việt Trì - Hà Nội	81.575	14.824	18,2%	64.883	79,5%	1.868	2,3%
2	Hà Nội - Hải Phòng	151.042	27.020	18,0%	122.644	81,2%	1.196	0,8%
3	Hải Phòng - Quảng Ninh	22.251	4.057	18,3%	18.176	81,7%	-	-

Nguồn: Tính toán TDSI, 2020

Dự báo đến năm 2030, trên hành lang Việt Trì - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, khối lượng vận chuyển hàng hóa bằng ĐTND trên hành lang Việt Trì - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh đạt 69,1 triệu tấn, tăng trưởng bình quân 3,82%/năm giai đoạn 2025 - 2030.

**Bảng 2.3. Dự báo nhu cầu vận tải hàng hóa ĐTND trên hành lang Việt Trì - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh năm 2030**

Đơn vị: 1.000 tấn/năm

STT	Đoạn tuyến	Tổng	ĐTND		Đường bộ		Đường sắt	
			Mật độ	Thị phần	Mật độ	Thị phần	Mật độ	Thị phần
1	Việt Trì - Hà Nội	115.080	27.794	24,2%	84.382	79,5%	2.904	2,5%
2	Hà Nội - Hải Phòng	243.434	35.223	14,5%	206.942	81,2%	1.269	0,5%
3	Hải Phòng - Quảng Ninh	26.983	6.053	18,3%	26.983	81,7%	-	-

Nguồn: Tính toán TDSI, 2020

Trên hành lang, phần lớn thị phần vận tải hiện nay vẫn được đường bộ đảm nhiệm, ĐTND chỉ chiếm thị phần chưa đáng kể, chưa phát huy được ưu thế và tiềm năng. Tuy vậy, hành lang Việt Trì - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh là hành lang có sản lượng vận tải thủy nội địa lớn nhất khu vực miền Bắc trong số 3 hành lang ĐTND chính (hành lang Hà Nội - Nam Định - Ninh Bình và hành lang Quảng Ninh - Hải Phòng - Ninh Bình), trong đó hiện nay cung đoạn có thị phần vận tải lớn nhất chiếm 60% tổng thị phần hành lang là đoạn Hà Nội - Hải Phòng. Nhằm phát huy hết tiềm năng của hành lang nói chung và đoạn tuyến nói riêng, cần thiết phải giải quyết các nút thắt kết cấu hạ tầng trên tuyến, đặc biệt là cầu Đuống.

## 3. ĐÁNH GIÁ NHỮNG TỐN TẠI, BẤT CẬP

- Điều kiện về luồng tuyến chưa thuận lợi cho vận chuyển: nhiều đoạn bán kính cong nhỏ, lòng sông hẹp, ảnh hưởng khá nặng nề về yếu tố mùa lũ-mùa cạn (độ rộng, độ sâu của luồng, dòng chảy...) gây ảnh hưởng về mặt thời gian vận chuyển, khối lượng hàng vận chuyển...

- Nhiều đoạn tuyến bị ảnh hưởng bởi tình không cầu vượt sông, tạo thành điểm "nghẽn" trên tuyến, gây cản trở đối với vận tải trên sông, đặc biệt là vận tải container có chiều cao xếp hàng lớn. Cầu Đuống có tình không thấp, chỉ đạt 2,8 m tại thời điểm nước cao; bề rộng khoang thông thuyền nhịp giữa chỉ khoảng 26 m, do vậy dẫn đến hạn chế tải trọng và năng lực trên tuyến (chỉ cho phép PT 600 T, với container xếp không quá 2 tầng) trong khi năng lực của tuyến đáp ứng được PT 800T.

- Kết cấu hạ tầng phục vụ hàng hóa container chưa phát triển đầy đủ: cảng Phù Đổng được quy hoạch là cảng container thủy nội địa đầu mối cho khu vực Hà Nội nhưng chưa thể được triển khai xây dựng do nhiều nguyên nhân.

- Thiếu đồng bộ trong kết nối giữa ĐTND và cảng biển: hiện chưa có đồng bộ giữa năng lực khai thác cảng thủy nội địa và cảng biển cả về trang thiết bị bốc dỡ, vấn đề kho bãi. Ngoài ra, việc bố trí các vị trí neo đậu phục vụ phương tiện tại cảng biển không phải lúc nào cũng thuận lợi, đặc biệt ở các cảng khu vực Hải Phòng, do vậy dẫn đến hiệu quả khai thác vận tải đến cảng biển bằng ĐTND giảm hiệu quả kinh tế, thiếu sức cạnh tranh với đường bộ.

- Do các bến thủy nội địa chủ yếu trên hành lang nằm ngoài hành lang đê, nên có hạn chế đối với tải trọng phương tiện đường bộ lưu thông tuyến hành lang đê (dưới 10 tấn).

- Đoàn phương tiện ĐTNĐ có tuổi đời lớn, trung bình đến trên 12 năm, điều này ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác cũng như đảm bảo an toàn cho vận tải ĐTNĐ.

#### **4. GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN VẬN TẢI ĐTNĐ TRÊN HÀNH LANG VIỆT TRÌ - HÀ NỘI - HẢI PHÒNG - QUẢNG NINH**

##### **4.1. Nhóm giải pháp về phát triển kết cấu hạ tầng, đoàn phương tiện và kết nối các phương thức vận tải**

- Hoàn thành cải tạo tuyến ĐTNĐ Hải Phòng - Phả Lại - Việt Trì cơ bản đạt tiêu chuẩn kỹ thuật cấp II (không có xử lý tĩnh không cầu Đuống); nâng cấp cảng Việt Trì đạt công suất 2 triệu tấn/năm và tiếp nhận được hàng container (hiện là 1,4 triệu tấn/năm).

- Bố trí khu vực hợp lý để phương tiện thủy nội địa có thể cập mạn và xếp dỡ, giảm chi phí thời gian chuyển tiếp (kết nối).

- Phát triển đoàn phương tiện vận tải phù hợp điều kiện kỹ thuật luồng lạch (đoàn sà lan kéo đẩy 1.200 - 1.600 tấn, tàu tự hành đến 800 tấn).

- Hoàn thành đúng tiến độ các gói thầu cải tạo, nâng cấp các tuyến ĐTNĐ trên hành lang thuộc dự án WB6, trong đó xây dựng nâng cấp cảng đầu mối Việt Trì đạt công suất 2 triệu tấn/năm với trang bị thiết bị xếp dỡ và hệ thống kho bãi đảm bảo tiếp nhận hàng container.

- Tại các bến cảng khu vực cảng biển Hải Phòng, bố trí khu vực hợp lý để đảm bảo các phương tiện thủy nội địa có thể cập mạn và xếp dỡ thuận lợi, đảm bảo an toàn, rút ngắn thời gian chờ đợi và xếp dỡ.

- Thay thế cầu Đuống để giải quyết hạn chế tĩnh không đường thủy, đảm bảo có thể khai thác tốt tuyến Hải Phòng - Việt Trì và hoạt động của cảng Phù Đổng sau khi xây dựng.

- Xây dựng cảng Phù Đổng làm đầu mối tổ chức khai thác vận tải container ĐTNĐ, đồng thời có vai trò là một cảng cạn (ICD) để đảm bảo khai thác hiệu quả. Nhà nước hỗ trợ các chi phí về giải phóng mặt bằng, xây dựng đường bộ kết nối vào cảng.

- Nâng cao năng lực các cơ sở đóng mới, sửa chữa phương tiện thủy nội địa hiện có; đẩy mạnh xã hội hóa đầu tư phát triển các cơ sở đóng mới ở khu vực phía Bắc và phía Nam để đáp ứng nhu cầu phát triển đội tàu theo hướng hiện đại.

- Điều chỉnh tiêu chuẩn kỹ thuật đóng mới phương tiện theo hướng nâng cao chất lượng của đội tàu, không khuyến khích phát triển tiến tới giảm thiểu số lượng phương tiện vận tải vỏ gỗ; tăng cường hoạt động đăng ký, đăng kiểm để kiểm soát chất lượng phương tiện xuất xưởng.

##### **4.2. Các giải pháp về nguồn nhân lực**

- Đào tạo nguồn nhân lực đảm bảo đáp ứng nhu cầu phát triển của ngành ĐTNĐ; tăng cường đầu tư cho các cơ sở đào tạo, tạo điều kiện cho các cơ sở nắm bắt được tình hình phát triển của ngành, tiếp cận được với khoa học kỹ thuật hiện đại trong giảng dạy, đáp ứng nhu cầu phát triển và hội nhập kinh tế quốc tế; tập trung đào tạo nâng cao đối với cán bộ công chức giữ chức vụ quản lý, đào tạo thuyền trưởng, máy trưởng; điều chỉnh một cách thích hợp

thời gian, nội dung của các cấp đào tạo, nhất là đối với các loại chứng chỉ chuyên môn thuyền trưởng, máy trưởng, cán bộ kỹ thuật quản lý chuyên ngành;

- Mở rộng các hình thức đào tạo, đào tạo lại; xã hội hóa công tác đào tạo để nâng cao trình độ, năng lực cho đội ngũ cán bộ quản lý, công chức, viên chức và người lao động; tăng cường hợp tác quốc tế trong công tác đào tạo; xây dựng tiêu chuẩn công chức đối với các chức danh quản lý nhà nước của ngành;

- Cập nhật, cải tiến nội dung chương trình đào tạo về vận tải, logistics, áp dụng phương pháp đào tạo tiên tiến, theo hướng đào tạo chuyên sâu về chuyên môn, tăng thời gian đào tạo thực hành;

- Khuyến khích nâng cao chất lượng nguồn nhân lực ở các trình độ đại học, cao đẳng và trung cấp về du lịch hoạt động tại các cảng thủy nội địa trọng điểm về du lịch; khuyến khích các địa phương, doanh nghiệp, đơn vị sử dụng lao động, hiệp hội nghề nghiệp đẩy mạnh đầu tư cho đào tạo quản lý, đào tạo tại chỗ, đào tạo viên và hướng dẫn viên các ngoại ngữ thông dụng, nâng cao nhận thức du lịch cho các cấp, các ngành liên quan đến du lịch thủy nội địa;

- Ưu tiên phát triển nhân lực du lịch tại chỗ cho các cảng thủy nội địa tại các địa phương để từng bước tăng cường năng lực tham gia của cộng đồng dân cư địa phương cho phát triển du lịch.

##### **4.3. Các giải pháp về hỗ trợ doanh nghiệp**

- rà soát các văn bản quy định về phí, lệ phí, các quy định về giá cước vận tải thủy nội địa, phối hợp với Bộ Tài chính điều chỉnh các quy định không còn phù hợp với thực tiễn, cản trở phát triển vận tải thủy nội địa; nghiên cứu chính sách ưu đãi tạo điều kiện hỗ trợ các doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải thủy nội địa;

- Khuyến khích, hỗ trợ doanh nghiệp đóng mới và sửa chữa phương tiện nâng cao năng lực, tăng cường mở rộng liên kết trong và ngoài nước để huy động vốn, tiếp nhận chuyển giao công nghệ;

- Nâng cao năng lực của các doanh nghiệp vận tải thủy nội địa; tăng cường sự liên kết để hình thành các doanh nghiệp có quy mô, năng lực đảm bảo cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức và logistics chất lượng cao.

##### **4.4. Các giải pháp về quản lý**

- Cơ quan nhà nước phải chủ động trong định hướng chuyển đổi phương thức sang đường sắt và ĐTNĐ, có ngân sách để hỗ trợ việc thực thi từ các đề án nghiên cứu đến giải pháp thực hiện;

- Nhà nước nghiên cứu giảm thiểu các thủ tục để tạo điều kiện đăng kiểm, đăng ký phương tiện thủy nội địa hoán cải hoặc đóng mới chuyên chở container;

- Nghiên cứu ban hành quy định cụ thể về phân loại phương tiện vận tải thủy nội địa ven biển và phương tiện vận tải biển theo trọng tải để đảm bảo việc phân vùng hoạt động của các loại phương tiện hiệu quả, khoa học, đồng thời tạo môi trường kinh doanh cạnh tranh, bình đẳng giữa các phương thức vận tải;

- Ưu đãi phù hợp nhằm thu hút doanh nghiệp, phát triển vận tải trên các trục vận tải thủy chính: ưu đãi về phí,

lệ phí phương tiện thủy vận chuyển container, ven biển; cơ chế ưu đãi phát triển phương tiện thủy, đầu tư vận tải thủy...;

- Bổ sung khung pháp lý, tạo điều kiện thuận lợi để hợp tác chặt chẽ cùng phát triển giữa vận tải thủy nội địa và vận tải biển, đặc biệt là phân công vận chuyển và kết hợp với vận tải sông pha biển một cách hiệu quả;

- Khuyến khích các cảng biển đầu mối có chính sách hỗ trợ và cam kết đảm bảo thị phần vận tải hàng hóa kết nối với cảng biển bằng ĐTNĐ;

- Nghiên cứu xây dựng Bộ tiêu chuẩn xếp hạng chất lượng dịch vụ của các cảng thủy nội địa phục vụ du lịch tương đồng với hệ thống tiêu chuẩn phân cấp xếp hạng khách sạn và các dịch vụ du lịch khác;

- Bổ sung nội dung quy hoạch hệ thống cảng hành khách ĐTNĐ (trong đó cụ thể hóa một số cảng phục vụ cho khách du lịch) vào quy hoạch các tỉnh/TP trên hành lang giai đoạn đến 2030, định hướng đến 3050 làm căn cứ kêu gọi nhà đầu tư;

- Tăng cường, nâng cao chất lượng công tác thống kê, lưu trữ, tổng hợp số liệu và chia sẻ dữ liệu giữa cơ quan quản lý nhà nước về đường thủy nội địa với các phương thức vận tải khác và các ngành, lĩnh vực liên quan (logistics, du lịch...);

- Ban hành cơ chế hỗ trợ tài chính (nguồn vốn, lãi suất...) đối với các doanh nghiệp vận tải chuyển đổi phương tiện vận tải ĐTNĐ truyền thống sang phương tiện chuyên dùng vận tải container.

## 5. KẾT LUẬN

Hoạt động vận tải ĐTNĐ hiện nay đang có xu hướng phát triển cả về số lượng lẫn chất lượng. Vì vậy, để phát huy tiềm năng, ưu thế sẵn có của vận tải chi phí thấp ĐTNĐ, cần sớm triển khai áp dụng kịp thời những giải pháp để phát triển ĐTNĐ trên hành lang Việt Trì - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh nói riêng và ĐTNĐ toàn quốc nói chung nhằm giảm tải cho hệ thống đường bộ đang bị ùn tắc, góp phần trong sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

### Tài liệu tham khảo

[1]. Quyết định số 44/QĐ-TTg ngày 10/01/2020 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Nhiệm vụ lập Quy hoạch kết cấu hạ tầng ĐTNĐ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, 2020.

[2]. Cục Đường thủy nội địa Việt Nam (2016), Nghiên cứu phát triển vận tải đa phương thức trong hệ thống ĐTNĐ phía Bắc Việt Nam.

[3]. Quyết định số 1385/QĐ-BGTVT ngày 22/4/2015 của Bộ GTVT phê duyệt Đề án tái cơ cấu vận tải ĐTNĐ đến năm 2020, 2015.

[4]. Wiegman B. (2015), *Intermodal Inland Waterway Transport: Modelling Conditions Influencing Its Cost Competitiveness (Vận tải đa phương thức ĐTNĐ: Mô hình quyết định ảnh hưởng đến chi phí cạnh tranh)*.

[5]. Cục Đường thủy nội địa Việt Nam (2015), *Đề án quy hoạch phát triển đội tàu vận tải thủy nội địa giai đoạn 2015 - 2020 và định hướng đến năm 2030*.

[6]. Quyết định số 198/QĐ-TTg ngày 25/01/2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng kinh tế trọng điểm Bắc bộ đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, 2014.

[7]. Quyết định số 2973/QĐ-BGTVT ngày 05/8/2014 của Bộ GTVT phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch chi tiết khu bến cảng Lạch Huyện thuộc cảng biển Hải Phòng đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

[8]. Quyết định số 1112/QĐ-BGTVT ngày 26/4/2013 của Bộ GTVT phê duyệt Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng ĐTNĐ khu vực phía Bắc đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, 2013.

[9]. Thông tư số 36/2012/TT-BGTVT ngày 13/9/2012 của Bộ GTVT phê duyệt Quy định cấp kỹ thuật ĐTNĐ, 2012.

[10]. Quyết định số 05/2011/QĐ-TTg ngày 24/01/2011 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm Bắc bộ đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, 2011.

**Ngày nhận bài: 09/3/2021**

**Ngày chấp nhận đăng: 02/4/2021**

**Người phản biện: TS. Lê Đỗ Mười**

**TS. Phạm Hoài Chung**