

KHAI THÁC VÀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG CẢNG BIỂN

NGÔ ĐỨC HÀNH



Theo Quy hoạch Việt Nam sẽ có 6 nhóm cảng biển.

Việt Nam đã đạt được những kết quả nhất định trong việc xây dựng và phát triển hệ thống cảng biển, đã hình thành được các cảng biển cửa ngõ, cảng biển chuyên dùng tại các vùng kinh tế trọng điểm, đáp ứng cơ bản nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, phục vụ phát triển kinh tế xã hội của đất nước và nhu cầu xuất khẩu hàng hóa tới các nước trên thế giới. Tuy nhiên, nhiệm vụ bảo vệ môi trường luôn đặt ra quan trọng.

HÀNG HÓA NGÀY CÀNG TĂNG TRƯỞNG

Hệ thống cảng biển Việt Nam hiện nay gồm 45 cảng biển, trong đó có 02 cảng biển loại IA, 12 cảng biển

loại I, 18 cảng biển loại II và 13 cảng biển loại III, có 251 bến cảng biển với tổng chiều dài khoảng 88.000m cầu cảng. Khối lượng hàng hóa thông qua cảng năm 2018 đạt 530.145.000 tấn.

Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 gồm 6 nhóm cảng, bao gồm: Nhóm 1 (nhóm cảng biển phía Bắc), nhóm 2 (nhóm cảng biển Bắc Trung bộ), nhóm 3 (nhóm cảng biển Trung Trung bộ), nhóm 4 (nhóm cảng biển Nam Trung bộ), nhóm 5 (nhóm cảng biển Đông Nam Bộ), nhóm 6 (nhóm cảng biển đồng bằng sông Cửu Long). Theo quy hoạch, hệ thống cảng biển Việt Nam đáp ứng lưu lượng hàng hóa thông qua từ

666 đến 745 triệu tấn/năm vào năm 2020, 1.187,7 đến 1.444,5 triệu tấn/năm vào năm 2030.

Thực tế cho thấy, hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam ngày càng tăng trưởng. Ngày 20/5, Cục Hàng hải Việt Nam cho biết khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển trong tháng 4/2021 đạt 236.504.000 tấn (không bao gồm hàng quá cảnh không xếp dỡ tại cảng) tăng 8% so với cùng kỳ năm 2020.

Đây là mức tăng trưởng tương đối cao so với những tháng gần đây. Cụ thể, hàng xuất khẩu đạt 60.970.000 tấn, tăng 7% với cùng kỳ năm 2020; hàng nhập khẩu đạt 73.797.000 tấn, tăng 9% so với cùng kỳ năm 2020; hàng nội địa

đạt 100.996.000 tấn, tăng 9% so với cùng kỳ năm 2020 và hàng quá cảnh bốc dỡ 741.000 tấn.

Cũng theo số liệu của Cục Hàng hải Việt Nam cho thấy một số khu vực cảng biển có khối lượng hàng hóa thông qua tăng cao, gồm: khu vực Thái Bình tăng 105%; khu vực Đồng Tháp tăng 58%; khu vực Kiên Giang tăng 40% so với cùng kỳ năm trước; khu vực Quảng Ngãi tăng 30,8% và khu vực Thừa Thiên Huế tăng 29%. Khối lượng hàng hóa thông qua cảng một số khu vực lớn nhất là: TP. Hồ Chí Minh đạt 56,8 triệu tấn; Vũng Tàu đạt 38 triệu tấn, Quảng Ninh đạt 30,84 triệu tấn và Hải Phòng đạt 31,05 triệu tấn.

Hàng hóa tăng trưởng trong điều kiện dịch bệnh Covid-19 là điều đáng mừng. Tuy nhiên, muôn thuở trong hoạt động khai thác cảng biển vẫn là nguy cơ ô nhiễm môi trường.

BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG CẢNG BIỂN

Hiện nay, hoạt động khai thác hệ thống cảng biển tác động không nhỏ đến môi trường. Việc cung cấp dầu mỡ, nhiên liệu, sửa chữa nhỏ cho tàu và vứt bừa bãi các loại chất thải dính dầu mỡ... là nguyên nhân chính gây nên ô nhiễm vùng nước cảng biển. Đặc biệt, đổ thải hoặc rò rỉ các hóa chất ra biển cũng gây ảnh hưởng nghiêm trọng và lâu dài cho môi trường biển và khó có thể khắc phục được hậu quả.

Để công tác bảo vệ môi trường biển được chú trọng trong quy hoạch phát triển, khai thác hệ thống cảng biển, theo các chuyên gia, ngay từ giai đoạn lập dự án cần chọn địa điểm xây dựng cảng hợp lý về địa lý và điều kiện tự nhiên thuận lợi, tránh chi phí đầu tư cao và gây khó khăn trong công tác quản lý, bảo vệ môi trường; quan tâm đến công

tác nạo vét, duy tu luồng lạch; chú ý đến khả năng tù đọng nước; thực hiện nghiêm túc đánh giá tác động môi trường.

Trong giai đoạn xây dựng cảng biển nên thực thi đánh giá tác động môi trường, kế hoạch quản lý và các biện pháp giảm thiểu môi trường; có chương trình giám sát và quản lý thi công cảng. Khi bước vào giai đoạn vận hành, phải thu gom và xử lý chất thải rắn, lỏng và chất thải công nghiệp; xây dựng và thực hiện kế hoạch phòng chống sự cố (tràn dầu, tràn hóa chất, cháy nổ, an toàn lao động); sẵn sàng phối hợp ứng phó sự cố tràn dầu; định kỳ lập báo cáo môi trường khu vực cảng.

Tất cả các cảng biển cần phải có hệ thống tiếp nhận và xử lý các chất thải từ tàu. Bên cạnh đó, cần quan tâm tới vấn đề phát triển đồng bộ giữa cảng biển với mạng cơ sở hạ tầng sau cảng, giữa kết cấu hạ tầng cảng biển với hạ tầng công cộng kết nối với cảng biển, đảm bảo sự kết nối liên hoàn giữa cảng

biển với mạng giao thông quốc gia và đầu mối logistic ở khu vực để tránh đầu tư quá nhiều cảng biển với mật độ dày như hiện nay.

Việc phát triển hệ thống cảng biển là cần thiết đối với một nước có vị trí địa lý và ưu thế về kinh tế biển như Việt Nam, nhưng phải theo một quy hoạch tổng thể và thống nhất trên quy mô cả nước. Phát triển hợp lý giữa các cảng tổng hợp quốc gia, cảng chuyên dùng, cảng địa phương, đảm bảo tính thống nhất trong toàn hệ thống. Chú trọng phát triển các cảng nước sâu có vị trí địa lý thuận lợi, tạo những cửa mở lớn vươn ra biển, có sức hấp dẫn ảnh hưởng tới địa bàn các nước lân cận trong khu vực.

Tuy nhiên, việc phát triển hệ thống cảng biển phải quan tâm đến công tác bảo vệ môi trường. Các công việc từ chọn địa điểm, thực hiện đầu tư xây dựng, nạo vét, duy tu bảo dưỡng và khai thác cảng cần phải được thực hiện đúng qui hoạch, qui trình và phải kiểm soát được ô nhiễm môi trường. ■

