

NGHỊ QUYẾT**CỦA BAN THƯỜNG VỤ THÀNH ỦY**

về phát triển các hoạt động dịch vụ phục vụ hoạt động cảng biển, dịch vụ logistics đến năm 2025, 2030 và tầm nhìn đến năm 2045

I. TÌNH HÌNH VÀ NGUYÊN NHÂN

1. Đánh giá hoạt động dịch vụ phục vụ hoạt động cảng biển, dịch vụ logistics giai đoạn 2010 - 2020

Thành phố Hải Phòng là đô thị loại I, giao điểm của 02 hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, Nam Ninh - Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng và tuyến hành lang ven biển phía Bắc, là một trong 03 cực thuộc tam giác kinh tế Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, giữ vai trò quan trọng trong việc phát triển kinh tế - xã hội của vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ. Hải Phòng còn là thành phố cảng, đầu mối giao thông quan trọng và cửa chính ra biển của các tỉnh phía Bắc; hệ thống cảng biển, hạ tầng giao thông được đầu tư mạnh, có bước phát triển đột phá theo hướng đồng bộ, hiện đại. Tốc độ phát triển kinh tế xã hội của thành phố Hải Phòng ngày càng mạnh mẽ. Giai đoạn 2011-2020 tăng trưởng Tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP) trung bình trên 10%/năm.

Sau hơn 10 năm thực hiện Nghị quyết số 22-NQ/TU ngày 05/10/2008 của Ban Thường vụ Thành ủy về chủ trương, giải pháp đẩy mạnh các hoạt động dịch vụ, phục vụ các hoạt động của các cảng biển Hải Phòng đến năm 2010 - 2020, các ngành dịch vụ cảng biển đã đóng vai trò tích cực đến phát triển kinh tế - xã hội của thành phố, góp phần đưa Hải Phòng trở thành một trung tâm dịch vụ hàng hải và vận tải biển lớn của các nước. Sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Hải Phòng năm 2020 đạt 142,8 triệu tấn, tốc độ tăng trưởng bình quân trong giai đoạn 2011-2020 luôn duy trì ở mức cao, đạt 14,43%/năm, vượt so với các dự báo trước đây, chiếm thị phần ngày càng lớn trong hệ thống cảng biển của nhóm cảng biển phía Bắc và cả nước. Tổng doanh thu các loại dịch vụ cảng biển ước đạt khoảng trên 55.000 tỷ đồng, tăng trưởng bình quân giai đoạn 2016-2020 đạt 20,5÷23%/năm, dịch vụ logistics đạt tốc độ tăng trưởng khoảng 20% - 23%/năm, tỷ trọng đóng góp vào GRDP của thành phố từ 13% - 15%.

Hạ tầng cảng biển được nâng cấp và đầu tư xây dựng mới theo hướng đồng bộ, hiện đại, phù hợp với xu hướng phát triển vận tải biển khu vực và quốc tế. Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng hoàn thành đưa vào khai thác sử dụng các bến số 1, 2 góp phần đưa Hải Phòng trở thành trung tâm kinh tế dịch vụ biển lớn mạnh,

hiện đại, xứng đáng là một trọng điểm kinh tế của cả nước, mắt xích quan trọng trong chiến lược phát triển kinh tế và tham gia vào chuỗi các cảng biển quốc tế trong khu vực. Hệ thống cảng và luồng hàng hải cơ bản đáp ứng tiếp nhận tàu lớn ra, vào làm hàng. Dịch vụ cảng biển ngày càng phong phú, đa dạng; các doanh nghiệp khai thác ngày càng nhiều và có quy mô lớn. Hệ thống hạ tầng phục vụ các hoạt động của cảng biển Hải Phòng từng bước hoàn thiện. Hệ thống giao thông đường bộ cơ bản đáp ứng kết nối cảng biển với các khu công nghiệp, khu dịch vụ, hệ thống cảng cạn; kết nối với các tỉnh, thành phố trong tam giác kinh tế Bắc bộ bằng đường cao tốc; kết nối với Tây Nam Trung Quốc và các tỉnh phía Bắc; kết nối với khu vực và quốc tế qua Cảng hàng không quốc tế Cát Bi. Hệ thống cảng biển Hải Phòng có xu hướng tiến dần ra biển, kết nối thuận lợi với các khu vực trên thế giới: Đông Nam Á, Châu Á, Châu Âu,...

Các hoạt động dịch vụ logistics đã được quan tâm, xác định vị trí chủ lực, có những bước phát triển mạnh về số lượng, chất lượng, thu hút và huy động được các doanh nghiệp trong và ngoài nước đầu tư. Hiện nay trên địa bàn thành phố Hải Phòng có khoảng 250 doanh nghiệp đăng ký cung cấp dịch vụ logistics, trong đó có khoảng 30 công ty, tập đoàn logistics đa quốc gia như DHL, UPS, FedEx,... chiếm 70-80% thị phần logistics. Lượng nhân công hoạt động trong lĩnh vực logistics chiếm xấp xỉ 20% nguồn lao động logistics trên cả nước (khoảng 175.000 người). Hoạt động logistics của các doanh nghiệp chủ yếu tập trung tại công tác vận chuyển, đưa rút hàng khỏi cảng, chủ yếu qua đường bộ với thị phần vận tải khoảng 70%.

Cơ cấu nhóm, mặt hàng xuất khẩu dần chuyển dịch tích cực, tăng tỷ trọng các nhóm, mặt hàng đã qua chế biến, một số sản phẩm đã có sức cạnh tranh trên thị trường quốc tế; đã phát triển một số ngành hàng, sản phẩm xuất khẩu mới, có triển vọng đóng góp giá trị kim ngạch xuất khẩu lớn như mặt hàng điện tử, thiết bị điện. Dịch vụ bưu chính viễn thông, công nghệ thông tin đã có bước phát triển mạnh mẽ, đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của hoạt động của cả Nhà nước, doanh nghiệp và người dân tại các cảng biển. Cải cách hành chính tại các cảng biển được đẩy mạnh, công nghệ thông tin được áp dụng mạnh mẽ, tạo thuận lợi và hiệu quả lớn cho chủ tàu, chủ hàng, doanh nghiệp cảng và các tổ chức, cá nhân liên quan khác. Công tác đảm bảo quốc phòng an ninh trong quá trình phát triển cảng biển và các dịch vụ phục vụ hoạt động của các cảng biển được thực hiện tốt, tạo môi trường thuận lợi cho ngành kinh tế dịch vụ có liên quan đến cảng biển của thành phố phát triển.

2. Tồn tại, hạn chế và nguyên nhân

Tuy đã đạt được những thành tựu đáng khích lệ, trong quá trình phát triển dịch vụ phục vụ cảng biển còn tồn tại những hạn chế:

- Tại các cảng biển vẫn còn tình trạng quá tải, năng lực vận tải, bốc xếp hạn chế, thời gian thông quan còn dài.

- Vai trò cửa chính ra biển của các tỉnh phía Bắc và hành lang kinh tế Việt Nam - Trung Quốc chưa rõ nét. Một số bến cảng trong khu vực Sông Cấm chưa đáp ứng được yêu cầu đón các tàu tải trọng lớn, năng suất còn hạn chế, diện tích kho bãi nhỏ, manh mún.

- Các loại hình giao thông phát triển không đồng đều, kết nối vận tải đa phương thức hạn chế dẫn đến chưa phát huy được hết lợi thế, tiềm năng về cảng biển. Khoảng hơn 80% lượng hàng hóa làm hàng tại cảng thông qua đường bộ trong khi mạng lưới giao thông đường bộ đã quá tải. Dịch vụ vận tải đường thủy nội địa chưa tương xứng với tiềm năng, lợi thế; kết nối cảng biển với các bến thủy nội địa nằm sâu trong đất liền còn hạn chế do cơ sở hạ tầng và luồng tuyến chưa đáp ứng yêu cầu. Hệ thống đường sắt lạc hậu, chưa kết nối tới các cảng tại Đình Vũ, Lạch Huyện, vận tải hàng hóa bằng đường sắt mới chỉ đạt khoảng 3% so với lượng hàng qua cảng.

- Dịch vụ logistics phát triển chưa tương xứng với tiềm năng và lợi thế của thành phố. Chưa có nhiều doanh nghiệp cung cấp dịch vụ cảng biển, logistics lớn, chất lượng dịch vụ cao, đủ năng lực cạnh tranh với các doanh nghiệp nước ngoài. Các doanh nghiệp chủ yếu đóng vai trò cung ứng một số dịch vụ đơn giản, riêng lẻ cho các công ty logistics nước ngoài như làm thủ tục hải quan, vận chuyển hàng hóa, cho thuê kho bãi,... Chi phí logistics còn cao do hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông, kho bãi, hậu cần cảng, công nghệ thông tin,... còn hạn chế. Thời gian vận chuyển chưa được rút ngắn tối đa do tổ chức vận tải chưa hợp lý (chủ yếu bằng đường bộ); thủ tục hành chính, giao nhận còn rườm rà, chất lượng kho bãi thấp, mức độ ứng dụng khoa học kỹ thuật và công nghệ còn hạn chế.

- Xuất khẩu chưa tương xứng với lợi thế của thành phố cảng; chưa hình thành thương mại bán buôn của khu vực cửa khẩu cảng biển với những sản phẩm hàng hóa xuất nhập khẩu.

- Công tác phối hợp, hiệp đồng giữa các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng có lúc, có nơi còn chưa chặt chẽ, chưa thống nhất; thủ tục hành chính tại các cảng biển đã được đẩy mạnh nhưng chưa đáp ứng được yêu cầu. Một số đơn vị có thời điểm chưa hoàn thành tốt nhiệm vụ; bộ máy, con người tăng nhưng áp dụng ứng dụng công nghệ thông tin trong thực hiện nhiệm vụ còn chậm, chưa đồng bộ...

Nguyên nhân của những hạn chế trên chủ yếu do: Kết cấu hạ tầng phát triển dịch vụ phục vụ có liên quan đến cảng biển còn nhiều hạn chế, chưa đồng bộ; quy hoạch cảng biển tại Hải Phòng còn bất cập, chưa đồng bộ về phân khu chức năng của cảng, không gian kết nối giao thông sau cảng, kế hoạch thực hiện, quy mô, mục đích sử dụng... Doanh nghiệp kinh doanh các ngành dịch vụ liên quan đến cảng biển phần lớn đều ở quy mô nhỏ, công nghệ sản xuất, bốc xếp còn lạc hậu, tiềm lực hạn chế; lực lượng lao động yếu cả về chuyên môn, nghiệp vụ, khả năng ngoại ngữ và ý thức tập thể; đội ngũ quản lý còn thiếu tầm nhìn chiến lược và

khả năng hoạch định kế hoạch phát triển dài hạn. Mối liên kết giữa các ngành dịch vụ chưa chặt chẽ, thiếu sự phối kết hợp để tạo thành chuỗi dịch vụ; công tác quản lý nhà nước về dịch vụ phục vụ hoạt động cảng biển còn nhiều hạn chế, phối hợp chưa chặt chẽ. Công tác quy hoạch chậm, chất lượng xây dựng, quản lý quy hoạch chưa theo kịp yêu cầu phát triển. Sự cạnh tranh mạnh mẽ trong việc thu hút nguồn lực đầu tư hạ tầng công nghiệp và dịch vụ hậu cần sau cảng tại các địa phương lân cận. Hệ thống văn bản chính sách, pháp luật có liên quan đến phát triển các ngành dịch vụ cảng biển và phục vụ cảng biển chưa hoàn thiện, thường xuyên thay đổi, cập nhật gây khó khăn cho việc triển khai áp dụng.

3. Mục tiêu, nhiệm vụ trong giai đoạn mới

Ngày 24/01/2019, Bộ Chính trị đã ban hành Nghị quyết số 45/NQ-TW về xây dựng và phát triển thành phố Hải Phòng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, trong đó xác định *“Đến năm 2025: Thành phố Hải Phòng cơ bản hoàn thành sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa; đạt các tiêu chí đô thị loại I; trở thành thành phố công nghiệp theo hướng hiện đại; là trọng điểm kinh tế biển của cả nước, trung tâm dịch vụ logistics quốc gia, trung tâm đào tạo, nghiên cứu, ứng dụng và phát triển khoa học - công nghệ biển của cả nước,...”* và *“Đến năm 2030: Trở thành thành phố công nghiệp phát triển hiện đại, thông minh, bền vững tầm cỡ khu vực Đông Nam Á; trung tâm dịch vụ logistics quốc tế hiện đại bằng cả đường biển, đường hàng không, đường bộ cao tốc, đường sắt tốc độ cao; trung tâm quốc tế về đào tạo, nghiên cứu, ứng dụng và phát triển khoa học - công nghệ với các ngành nghề hàng hải, đại dương học, kinh tế biển,...”*.

Như vậy, để giải quyết được những vấn đề về dịch vụ phục vụ hoạt động cảng biển và dịch vụ logistics, góp phần đảm bảo đạt được những mục tiêu phát triển kinh tế xã hội, cần thiết phải xây dựng và triển khai đồng bộ các giải pháp phát triển dịch vụ cảng biển và dịch vụ logistics đến năm 2025, 2030 và tầm nhìn đến năm 2045.

II. QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU

1. Quan điểm

- Phát triển dịch vụ phục vụ hoạt động cảng biển, dịch vụ logistics tương xứng với tiềm năng, lợi thế, theo chiều sâu là chủ đạo, để trở thành đầu mối trung chuyển quốc tế và trung tâm dịch vụ logistics hiện đại tầm cỡ khu vực Đông Nam Á.

- Xây dựng và thực hiện các cơ chế, chính sách có tính đột phá, khả thi cao, tạo môi trường đầu tư, kinh doanh hấp dẫn, thuận lợi có khả năng cạnh tranh cao, huy động và sử dụng hiệu quả các nguồn lực đầu tư trong và ngoài nước; đồng thời chú trọng ứng dụng khoa học - công nghệ và đào tạo, sử dụng nguồn nhân lực chất lượng cao để phát triển dịch vụ phục vụ hoạt động cảng biển, dịch vụ logistics.

- Phát triển dịch vụ phục vụ hoạt động cảng biển, dịch vụ logistics phải gắn liền với mục tiêu đảm bảo an sinh xã hội, bảo vệ môi trường, sinh thái; bảo đảm

quốc phòng - an ninh, trật tự xã hội và xây dựng thương hiệu “Thành phố cảng xanh và bền vững”.

2. Mục tiêu

2.1. Mục tiêu tổng quát

Xây dựng và phát triển thành phố Hải Phòng trở thành một trong những trọng điểm của cả nước về phát triển các hoạt động dịch vụ phục vụ hoạt động cảng biển, dịch vụ logistics, đáp ứng tốt nhu cầu trong nước và quốc tế; tập trung phát triển các dịch vụ mũi nhọn như dịch vụ xếp dỡ hàng hóa, dịch vụ vận tải, kho bãi, dịch vụ logistics và các dịch vụ tiềm năng khác.

2.2. Mục tiêu cụ thể

- Đến năm 2025: Thành phố Hải Phòng trở thành trọng điểm kinh tế biển của cả nước, trung tâm dịch vụ logistics quốc gia. Hàng hoá thông qua cảng Hải Phòng ước đạt 300 triệu tấn, tăng trưởng bình quân giai đoạn 2019-2025 đạt 15,1%/năm. Tốc độ tăng trưởng dịch vụ phục vụ cảng biển đạt 25% - 30%/năm, tỷ trọng đóng góp vào GRDP đạt từ 30% - 35%. Tăng trưởng dịch vụ logistics đạt khoảng 30% - 35%/năm, tỷ trọng đóng góp vào GRDP từ 20% - 25% (trong đó tỷ trọng đóng góp của dịch vụ logistics phục vụ hoạt động cảng biển đạt 15% - 20%). Tỷ lệ dịch vụ logistics thuê ngoài khoảng 60%.

- Đến năm 2030: Trở thành trung tâm dịch vụ logistics quốc tế hiện đại bằng cả đường biển, đường hàng không, đường bộ cao tốc, đường sắt tốc độ cao. Hàng hoá thông qua cảng Hải Phòng ước đạt 600 triệu tấn, tăng trưởng bình quân giai đoạn 2026 - 2030 đạt 14,1%/năm. Tốc độ tăng trưởng dịch vụ phục vụ cảng biển đạt 25% - 30%/năm, tỷ trọng đóng góp vào GRDP đạt từ 35% - 40%. Tăng trưởng dịch vụ logistics đạt khoảng 30% - 35%/năm, tỷ trọng đóng góp vào GRDP từ 25%-30% (trong đó tỷ trọng đóng góp của dịch vụ logistics phục vụ hoạt động cảng biển đạt 20% - 25%). Tỷ lệ dịch vụ logistics thuê ngoài khoảng 65%.

- Tầm nhìn đến năm 2045: Tiếp tục gia tăng tỷ trọng đóng góp của dịch vụ phục vụ hoạt động cảng biển, dịch vụ logistics vào GRDP góp phần đưa Hải Phòng trở thành thành phố có trình độ phát triển cao trong nhóm các thành phố hàng đầu của Châu Á và thế giới.

III. NHIỆM VỤ VÀ GIẢI PHÁP

1. Nâng cao hiệu quả công tác quản lý nhà nước

- Xây dựng “Chiến lược phát triển thương hiệu cảng biển Hải Phòng trở thành trung tâm dịch vụ logistics quốc tế hiện đại vào năm 2030, tầm nhìn 2045”.

- Xây dựng thị trường dịch vụ cảng biển và logistics cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng cùng phát triển.

- Tăng cường công tác quản lý quy hoạch; rà soát, nghiên cứu điều chỉnh, bổ sung Quy hoạch phát triển hệ thống dịch vụ logistics thành phố Hải Phòng đến

năm 2025, định hướng đến năm 2030 và các quy hoạch liên quan; tích cực tham gia ý kiến về việc điều chỉnh quy hoạch cảng biển trên địa bàn thành phố, nhất là khu vực cảng biển tại Lạch Huyện.

- Hoàn chỉnh quy hoạch sử dụng đất; tập trung giải phóng mặt bằng tạo đất quỹ đất sạch cho các dự án đầu tư hạ tầng dịch vụ phục vụ hoạt động cảng biển, dịch vụ logistics; công bố rộng rãi, công khai các thông tin về quy hoạch và tình hình đầu tư các dự án phát triển cảng biển, dịch vụ phục vụ cảng biển, dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố Hải Phòng.

- Phối hợp áp dụng dịch vụ công trực tuyến cấp độ 4 với tỷ lệ 100% tại Hải quan và Cảng vụ hàng hải Hải Phòng. Quy định tất cả các dịch vụ khác liên quan đến phục vụ hoạt động cảng biển và dịch vụ logistics đều phải tiến đến thực hiện trên Cổng thông tin một cửa quốc gia như: kiểm dịch, y tế,...

- Vận dụng linh hoạt các chính sách hỗ trợ, ưu đãi hiện hành về tín dụng, thuế, giá, phí, lệ phí, chuyển giao công nghệ, nhượng quyền phù hợp với điều kiện cụ thể của thành phố.

- Nghiên cứu thành lập, phát triển các Khu thương mại tự do, kho ngoại quan quy mô lớn thu hút các tập đoàn, doanh nghiệp lớn đầu tư.

- Phối hợp áp dụng hệ thống quản lý hải quan tự động tại cảng biển (VASSCM) cho 100% các kho ngoại quan, các khu bến, bến cảng có hoạt động xuất nhập khẩu trên địa bàn thành phố Hải Phòng.

2. Phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển và hạ tầng giao thông kết nối

Phối hợp chặt chẽ với Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan liên quan đẩy nhanh tiến độ đầu tư xây dựng các dự án cảng biển trọng điểm; tập trung nguồn lực đầu tư cải tạo, nâng cấp, tăng cường năng lực kết cấu hạ tầng giao thông kết nối cảng biển và các khu công nghiệp nhằm nâng cao năng lực vận tải hàng hóa phục vụ cảng biển kịp thời tháo gỡ ngay các “điểm nghẽn” ảnh hưởng hoạt động vận tải hàng hóa.

2.1. Hạ tầng cảng biển

- Về hệ thống cảng, bến: đẩy nhanh tiến độ đầu tư xây dựng các bến tiếp theo của cảng Lạch Huyện; rà soát sắp xếp lại hệ thống bến cảng tại khu vực Đình Vũ phù hợp với nhu cầu vận tải (hạn chế xây dựng mới cảng container, tăng cường khả năng tiếp nhận hàng tổng hợp của các bến cảng hiện hữu); nghiên cứu chuyển đổi cảng Nam Đồ Sơn thành cảng dân dụng; nghiên cứu quy hoạch 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; đầu tư xây dựng cảng hàng lỏng và cảng tổng hợp tại đảo Cái Tráp (Cát Hải), cảng Văn Úc tại cửa sông Văn Úc (Tiên Lãng).

- *Về luồng hàng hải:* chú trọng thực hiện nạo vét, duy tu luồng các hàng hải; nâng cấp, mở rộng kênh Hà Nam.

2.2. Trung tâm logistics

Tập trung nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng phục vụ logistics theo Nghị quyết số 38/NQ-HĐND, ngày 10/12/2018 của Hội đồng nhân dân thành phố về *thông qua Quy hoạch phát triển hệ thống dịch vụ logistics thành phố Hải Phòng đến năm 2025, định hướng đến năm 2030* trên cơ sở rà soát, cập nhật, bổ sung, điều chỉnh phù hợp với mục tiêu, nhiệm vụ, vai trò và vị trí về phát triển dịch vụ logistics của Hải Phòng.

2.3. Hạ tầng giao thông kết nối cảng biển

Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông theo Nghị quyết số 21/NQ-HĐND, ngày 22/7/2020 của Hội đồng nhân dân thành phố về *nhiệm vụ, giải pháp phát triển hệ thống hạ tầng giao thông và chống ùn tắc giao thông trên địa bàn thành phố đến năm 2030, định hướng sau năm 2030*; trong đó tập trung nguồn vốn đầu tư hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đối ngoại kết nối Quảng Ninh, Hải Dương, Thái Bình, các tuyến kết nối khu công nghiệp, cảng biển, các tuyến vành đai và các tuyến trục chính đô thị.

3. Phát triển dịch vụ phục vụ cảng biển và dịch vụ logistics

3.1. Dịch vụ cảng biển

- *Dịch vụ xếp dỡ hàng hóa:* Khuyến khích nâng cao năng lực của các doanh nghiệp xếp dỡ hàng hóa thành phố Hải Phòng trong đó tập trung nâng cao năng lực xếp dỡ hàng container.

- *Dịch vụ kinh doanh kho, bãi container:* Khuyến khích nâng cao năng lực của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ kho, bãi container tại khu vực Đình Vũ, Lạch Huyện, VSIP, Tràng Duệ, Tiên Lãng.

- *Dịch vụ vận tải biển:* Tăng cường thu hút các hãng tàu biển quốc tế tham gia khai thác tuyến vận tải đi và đến cảng biển Hải Phòng, tập trung ưu tiên phát triển các tuyến vận tải biển kết nối với Hoa Kỳ, Châu Âu, Hồng Kông, Singapore, phía Nam Trung Quốc.

- *Dịch vụ vận tải đa phương thức:*

+ Phát triển các doanh nghiệp vận tải tham gia hoạt động trên địa bàn thành phố để kết nối giữa các phương thức vận tải (đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển, đường bộ và hàng không) gắn kết chủ tàu, chủ hàng và chủ phương tiện vận chuyển hàng hóa khi lựa chọn khu vực cảng biển Hải Phòng để làm hàng.

+ Tăng cường kết nối vận chuyển đưa, rút hàng khỏi cảng bằng đường thủy nội địa và đầu tư xây dựng đường sắt để giải tỏa hàng hóa, rút ngắn thời gian vận chuyển, tăng cường khả năng cạnh tranh, giảm chi phí vận tải.

- Dịch vụ khác:

+ Khuyến khích nâng cao chất lượng các dịch vụ hỗ trợ hàng hải như dịch vụ cung ứng tàu biển, dịch vụ lai dắt và hỗ trợ kéo tàu biển, dịch vụ hoa tiêu hàng hải.

+ Khuyến khích nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ đại lý hàng hải hiện có trên địa bàn thành phố nhằm đáp ứng được yêu cầu của các hãng tàu trong nước và quốc tế, đồng thời thu hút thêm các doanh nghiệp lớn đầu tư kinh doanh dịch vụ này.

+ Phát triển các dịch vụ liên quan đến y tế biển như cấp cứu và khắc phục thảm họa trên biển, chăm sóc và bảo vệ sức khỏe thuyền viên,...

3.2. Dịch vụ phục vụ hoạt động cảng biển

- *Thương mại:* Tiếp tục đẩy mạnh hoạt động xuất nhập khẩu, trong đó tập trung hợp tác với Trung Quốc (khu vực Quảng Đông, Quảng Tây), các nước ASEAN nhằm tăng lượng hàng hóa xuất nhập khẩu thông qua cảng biển Hải Phòng; ưu tiên phát triển hoạt động xuất nhập khẩu thông qua thương mại điện tử xuyên biên giới (CBE).

- *Du lịch:* Đẩy mạnh phát triển dịch vụ du lịch thông qua các loại hình, sản phẩm du lịch mới (du lịch trên biển, du thuyền trên vịnh, khu nghỉ dưỡng, khu thương mại cao cấp, khu miễn thuế,...) trong đó tập trung phát triển du lịch biển, đảo gần khu vực Cát Bà, Đồ Sơn.

- *Tài chính:* Đẩy mạnh dịch vụ hỗ trợ tài chính đối với các doanh nghiệp kinh doanh khai thác cảng biển, dịch vụ cảng biển, dịch vụ logistics để nâng cao khả năng cạnh tranh trong nước và quốc tế.

- *Bưu chính viễn thông:* Tiếp tục cung cấp các loại hình dịch vụ đa dạng, chất lượng cao, phù hợp với xu hướng hội tụ công nghệ và dịch vụ như chính phủ điện tử, thương mại điện tử, truyền thông đa phương tiện; đẩy mạnh phát triển mạng thông tin di động hàng hải của thành phố tập trung vào các hoạt động thông tin và truyền thông công ích trên biển, công tác phòng chống lụt bão, tìm kiếm cứu nạn, thông tin liên lạc trên biển.

3.3. Dịch vụ logistics

- Xây dựng hạ tầng thông tin hiện đại để làm nền tảng cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics áp dụng mạnh mẽ tự động hóa, quản lý thông minh trong tổ chức cung cấp các dịch vụ logistics thương mại điện tử 5PL nhằm nâng cao khả năng cạnh tranh, giảm giá thành dịch vụ logistics.

- Xây dựng cơ chế, chính sách đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động logistics; cổng thông tin điện tử liên ngành; cổng thông tin E-logistics kết nối với hệ thống Một cửa quốc gia và Một cửa ASEAN.

- Khuyến khích tiếp tục hình thành, hoàn thiện các chuỗi dịch vụ logistics chuyên sâu, có giá trị gia tăng cao gắn liền với các chuỗi sản phẩm xuất nhập khẩu

thể mạnh trên địa bàn thành phố và khu vực (ô tô, điện tử, dệt may, da giày,...), tiến tới xuất khẩu dịch vụ logistics ra nước ngoài.

- Khuyến khích các doanh nghiệp áp dụng các công nghệ bốc xếp dỡ hiện đại, thông minh và tạo điều kiện liên kết thành chuỗi dịch vụ logistics, giảm giá thành dịch vụ logistics.

4. Tạo lập nguồn vốn đầu tư, nâng cao năng lực cạnh tranh của cảng biển Hải Phòng

- Chủ động nguồn vốn, ưu tiên nguồn ngân sách thành phố kết hợp tăng cường huy động nguồn vốn ngoài ngân sách nhà nước để đầu tư phát triển hạ tầng các khu công nghiệp, khu logistics gắn liền với các khu bến, bến cảng như trung tâm logistics Lạch Huyện, Nam Đình Vũ, VSIP, Trảng Duệ, Tiên Lãng và đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông quan trọng giải quyết các điểm nghẽn trong lưu thông hàng hóa kết nối cảng biển Hải Phòng.

- Kiến nghị Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải ưu tiên bố trí nguồn vốn ngân sách Trung ương hoàn thiện, nâng cấp, cải tạo các dự án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông kết nối quan trọng như: tuyến đường bộ ven biển, tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng có kết nối đến cảng Lạch Huyện, tuyến đường thủy nội địa hành lang số 1 (Quảng Ninh - Hải Phòng - Việt Trì), nâng cấp cầu Đuống,...; kết hợp nguồn vốn ngân sách nhà nước và ngoài ngân sách phục vụ công tác nạo vét luồng hàng hải, vùng nước cảng biển Hải Phòng.

- Tăng cường tiếp cận với nguồn vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI), các tổ chức tín dụng quốc tế (Ngân hàng thế giới, Ngân hàng phát triển Châu Á,...) và nguồn vốn vay đầu tư khác.

- Nghiên cứu ban hành các chính sách thu hút các hãng tàu, nhà cung cấp dịch vụ logistics, doanh nghiệp lớn đầu tư vào lĩnh vực cảng biển, dịch vụ phục vụ hoạt động cảng biển, dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố.

- Nghiên cứu xây dựng quy chế quản lý hoạt động và tiêu chí lựa chọn doanh nghiệp tham gia cung ứng dịch vụ cảng biển và dịch vụ phục vụ cảng biển trên địa bàn thành phố theo hướng chú trọng nâng cao năng lực và ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý, vận hành, khai thác của doanh nghiệp.

5. Đào tạo, phát triển nguồn nhân lực

- Tăng cường hợp tác quốc tế trong đào tạo, nâng cao năng lực, chất lượng đội ngũ cán bộ quản lý, nhân viên hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ phục vụ hoạt động cảng biển, dịch vụ logistics, trong đó ưu tiên đào tạo về phương pháp, mô hình quản lý, về ứng dụng khoa học công nghệ.

- Tăng cường nguồn lực đầu tư cho các cơ sở đào tạo nhân lực phục vụ trong lĩnh vực dịch vụ cảng biển, dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố Hải Phòng (các trường đại học, cao đẳng, cơ sở đào tạo nghề,...), đồng thời áp dụng cơ chế đặt

hàng, giao nhiệm vụ đào tạo nghề cho các cơ sở; thu hút nhân tài, nhất là thu hút các nhà khoa học trong nước cũng như nước ngoài có trình độ, kinh nghiệm chuyên môn mang tầm quốc tế về lĩnh vực cảng biển, logistics.

6. Phát triển khoa học, công nghệ biển hiện đại

- Xây dựng cơ chế chính sách khuyến khích phát triển hạ tầng thông tin phục vụ hoạt động Thương mại điện tử xuyên biên giới (CBE).

- Xây dựng chiến lược phát triển khoa học, công nghệ biển thành phố Hải Phòng qua đó phát hiện, đánh giá, khai thác, bảo vệ, phát triển tài nguyên, bảo tồn tự nhiên, bảo vệ môi trường, ngăn ngừa và phòng tránh thiên tai, kết hợp phục vụ kinh tế với đảm bảo chủ quyền và an ninh quốc phòng.

- Đẩy mạnh áp dụng khoa học và công nghệ biển để phục vụ hoạt động cảng biển, trong đó tập trung phát triển công nghệ giám sát và dự báo biển, dự báo khí tượng - thủy văn thời hạn ngắn, tràn dầu và hóa chất, biến đổi khí hậu và dâng cao mực nước biển; phát triển công nghệ định vị và dẫn đường trên biển.

IV. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Giao Ban cán sự đảng Ủy ban nhân dân thành phố chỉ đạo các sở, ban, ngành xây dựng các chương trình, kế hoạch, đề án, dự án nhằm cụ thể hóa các mục tiêu, chỉ tiêu, nhiệm vụ, giải pháp của Nghị quyết; định kỳ hàng năm sơ kết, tổng kết rút kinh nghiệm, đề xuất báo cáo Ban Thường vụ Thành ủy bổ sung khi cần thiết.

2. Các cấp ủy đảng, ban cán sự đảng, đảng đoàn căn cứ đặc điểm, tình hình và nhiệm vụ của địa phương, đơn vị mình để xây dựng chương trình, kế hoạch cụ thể, xác định mục tiêu, nội dung, giải pháp lãnh đạo, chỉ đạo thực hiện Nghị quyết, bảo đảm đạt hiệu quả cao.

3. Giao Văn phòng Thành ủy chủ trì, phối hợp các ban, cơ quan của Thành ủy theo dõi, kiểm tra, đôn đốc thực hiện Nghị quyết này; định kỳ báo cáo tình hình, kết quả thực hiện và tham mưu đề xuất để Ban Thường vụ Thành ủy bổ khuyết, chỉ đạo kịp thời.

Nơi nhận:

- Bộ Chính trị, Ban Bí thư Trung ương “đề báo cáo”,
- Văn phòng Trung ương Đảng “đề báo cáo”,
- Các đồng chí Ủy viên Thành ủy,
- Các đảng bộ trực thuộc Thành ủy
- Các ban cán sự đảng, đảng đoàn,
- Các ban của Thành ủy,
- Các sở, ngành, Mặt trận Tổ quốc và các đoàn thể chính trị - xã hội thành phố,
- Lưu Văn phòng Thành ủy.

**T/M BAN THƯỜNG VỤ
PHÓ BÍ THƯ**



Đỗ Mạnh Hiến