Báo Hải Phòng tuyên truyền công tác quy hoạch, đầu tư phát triển dịch vụ logistics, cảng biển

*Tham luận của* ***Báo Hải Phòng***

Là địa phương duy nhất trong khu vực phía Bắc hội tụ đầy đủ 5 phương thức vận tải gồm: đường bộ, đường sắt, đường hàng không, đường biển và đường thủy nội địa cùng hệ thống cảng biển lớn nhất khu vực miền Bắc được xây dựng theo hướng hiện đại, môi trường đầu tư kinh doanh thuận lợi và những chính sách ưu đãi dành cho các nhà đầu tư, Hải Phòng vươn lên trở thành trung tâm logistics cảng biển lớn nhất miền Bắc. Dịch vụ logistics đạt tốc độ tăng trưởng khoảng 20-23%/năm, đóng góp quan trọng vào sự tăng trưởng tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP) thành phố. 9 năm liên tiếp, Hải Phòng duy trì tốc độ tăng trưởng ở mức 2 con số, nằm trong top đầu các địa phương đứng đầu cả nước về thu hút dòng vốn đầu tư nước ngoài. Tính riêng năm 2023, tổng thu vốn đầu tư nước ngoài trên toàn thành phố đạt 3,62 tỷ USD, gấp 1,74 lần so với năm 2022, vượt 81,16% so với kế hoạch thu hút năm 2023, là địa phương đứng thứ hai cả nước về thu hút đầu tư.

Đóng góp vào thành tựu chung của thành phố, Báo Hải Phòng - cơ quan ngôn luận của Đảng bộ, chính quyền và nhân dân thành phố luôn không ngừng đổi mới, nâng cao chất lượng từ nội dung đến hình thức để truyền tải hiệu quả tiềm năng, lợi thế, những chính sách vượt trội của thành phố trong cải thiện môi trường đầu tư kinh doanh, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, trong đó có quy hoạch, đầu tư phát triển logistics, cảng biển.

Bám sát định hướng phát triển logistics, cảng biển của thành phố, Ban Biên tập giao các phòng chuyên môn xây dựng chuyên mục, chuyên trang tập trung phản ánh các nội dung liên quan đến lĩnh vực. Trong đó có chuyên trang: **Kinh tế biển** với tần suất 1 chuyên trang/tháng; chuyên trang **doanh nghiệp** (1 chuyên trang/tuần); chuyên trang **kinh tế - xã hội** (4 chuyên trang/tuần)… Cùng với đó, các vấn đề đối với công tác quy hoạch, phát triển logistics, cảng biển được phân tích, thể hiện qua các chuyên mục hằng ngày, hằng tuần như: **vấn đề tuần này, góc nhìn và suy ngẫm, chuyện đầu tuần, chuyện quản lý…** Ngoài ra, bám sát các vấn đề thời sự phát sinh liên quan đến lĩnh vực, Ban Biên tập chỉ đạo phòng chuyên môn xây dựng đề cương tuyên truyền riêng (theo tuyến vấn đề hoặc loạt bài), từ đó tạo hiệu ứng tích cực đối với độc giả.

Khi triển khai nhiệm vụ tuyên truyền nói chung, tuyên truyền về quy hoạch, phát triển logistics, cảng biển nói riêng, Báo Hải Phòng định hướng cho phóng viên khi viết tin, bài phải bảo đảm 3 yếu tố: đúng, trúng, hay. Theo đó, bên cạnh phản ánh những tiềm năng, lợi thế, chính sách, cơ chế thu hút đầu tư của thành phố nói chung, trong lĩnh vực logistics nói riêng, dưới sự chỉ đạo của Ban Biên tập, các phóng viên bám sát địa bàn, lĩnh vực phát hiện, nêu và phản ánh những tồn tại, hạn chế, những bất cập, từ đó đề xuất giải pháp khắc phục. Trong đó, ghi nhận, phản ánh kịp thời ý kiến của doanh nghiệp đối với cơ chế, chính sách của thành phố hoặc những khó khăn,vướng mắc của doanh nghiệp đang gặp phải trong quá trình đầu tư. Đơn cử như việc đầu tư các bến số 3,4,5,6 tại cảng Lạch Huyện. Khi đầu tư xây dựng các dự án này, một trong khó khăn của doanh nghiệp gặp phải là xây dựng đường giao thông nối các bến. Năm 2021, Bộ Giao thông - Vận tải có quyết định phê duyệt chủ trương dự án tuyến đường giao thông sau bến (từ bến số 3 đến số 6) bằng nguồn vốn ngân sách nhà nước. Sau đó, Văn phòng Chính phủ có thông báo kết luận của Thủ tướng Chính phủ tại cuộc làm việc với lãnh đạo UBND thành phố, trong đó có nội dung giao các doanh nghiệp thi công các bến cảng thực hiện xây dựng đồng bộ hệ thống đường giao thông sau các bến. Tuy nhiên, việc các doanh nghiệp là chủ đầu tư dự án gặp khó khăn, vướng mắc. Cụ thể, Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng - chủ đầu tư xây dựng các bến số 3, số 4 do Nhà nước nắm giữ cổ phần chi phối, theo Luật Doanh nghiệp, không thể sử dụng nguồn vốn đầu tư cho công trình; đối với đoạn sau bến số 5,6 do Công ty Hateco thực hiện, nếu thực hiện được, việc khớp nối 2 đoạn cũng khó khăn do 2 doanh nghiệp có cơ chế quản lý nguồn vốn khác nhau. Những khó khăn này đã được Báo Hải Phòng phản ánh kịp thời và “đeo bám”. Và trước những khó khăn, vướng mắc nêu trên, thành phố có nhiều cuộc họp, bàn, từ đó đề xuất Bộ Giao thông-Vận tải, Chính phủ xem xét giải quyết. Theo đó, đến ngày 11/10/2023, Bộ Giao thông - Vận tải có quyết định điều chỉnh các đoạn tuyến đường sau cảng Lạch Huyện thành đường địa phương và Hải Phòng đứng ra thực hiện dự án bằng nguồn ngân sách thành phố. Tại kỳ họp 14 trong tháng 3 vừa qua, HĐND thành phố Hải Phòng thông qua chủ trương đầu tư dự án với tổng mức đầu tư 716 tỷ đồng, qua đó, không chỉ hoàn thiện hệ thống hạ tầng giao thông sau cảng, còn giúp các doanh nghiệp vững tâm đầu tư xây dựng các bến.

Trong quá trình thực hiện nhiệm vụ tuyên truyền, Báo Hải Phòng đăng tải nhiều tin, bài phản ánh một số bất cập, tồn tại đối với sự phát triển ngành logistics của Hải Phòng. Đó là chi phí vận tải cao do tổ chức vận tải chưa hợp lý (chủ yếu bằng đường bộ); hạ tầng giao thông thiếu đồng bộ, chưa xứng tầm; tổ chức giao nhận, các thủ tục hành chính còn rườm rà; chất lượng dịch vụ kho bãi thấp… Hơn 50 bến cảng ở Hải Phòng đều có thể tiếp nhận được phương tiện thủy vào xếp, dỡ hàng hóa nhưng sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển bằng phương tiện thủy rất thấp; hệ thống vận tải hàng hóa container bằng đường bộ chưa kết nối tới hệ thống cảng mới Đình Vũ-Lạch Huyện, mới chỉ giải quyết được khoảng 3% sản lượng hàng hóa các cảng tại đây… Từ việc phản ánh những bất cập này, thành phố đã, đang chỉ đạo, lãnh đạo triển khai các giải pháp khắc phục.

Nghị quyết 45 của Bộ Chính trị, Nghị quyết Đại hội 16 Đảng bộ thành phố Hải Phòng định hướng xây dựng Hải Phòng trở thành thành phố có trình độ phát triển cao trong nhóm các thành phố hàng đầu châu Á và thế giới. Để đạt mục tiêu này, Hải Phòng xác định cảng biển và dịch vụ logistics là một trong 3 nhiệm vụ trọng tâm, đột phá phát triển. Tại Quyết định 323 của Chính phủ về phê đuyệt điều chỉnh quy hoạch chung Hải Phòng đến năm 2040, tầm nhìn đến năm 2050 và Quyết định 1516 về quy hoạch chung Hải Phòng giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2025 cũng xác định xây dựng Hải Phòng trở thành một trung tâm kết nối quốc tế, có dịch vụ logistics hiện đại. Cụ thể các mục tiêu này, Hải Phòng đang tập trung xây dựng cảng Lạch Huyện và cảng Nam Đồ Sơn thành cụm cảng cửa ngõ kết hợp trung chuyển quốc tế; đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số trong lĩnh vực dịch vụ cảng biển và logistics; thành lập Khu kinh tế ven biển phía Nam Hải Phòng, trong đó nghiên cứu Khu thương mại tự do với những cơ chế, chính sách đột phá, nổi trội đang được áp dụng tại các khu thương mại tự do thành công trên thế giới...

Để đáp ứng yêu cầu phát triển của thành phố cũng như công tác tuyên truyền hiện nay, Báo Hải Phòng xác định tiếp tục, không ngừng đổi mới, nâng cao chất lượng nội dung và hình thức tuyên truyền, nhất là trong bối cảnh bùng nổ thông tin trên các mạng xã hội như hiện nay, càng đòi hỏi công tác tuyên truyền trên báo Đảng phải nhanh, chính xác, vừa có tính phản biện cao nhưng lại phải có tính định hướng, xây dựng. Trong tháng 3 vừa qua, Báo Hải Phòng khai trương toà soạn điện tử. Đây là một bước ngoặt quan trọng của Báo Hải Phòng tiến kịp, tiến nhanh trong quá trình đổi mới phương thức, diện mạo, nâng cao chất lượng tuyên truyền.

Trên đây là một số kinh nghiệm của Báo Hải Phòng trong tổ chức tuyên truyền về công tác quy hoạch, đầu tư phát triển dịch vụ logistics, cảng biển. Mong rằng, qua hội thảo lần này, Báo Hải Phòng được học tập các cách làm và kinh nghiệm tuyên truyền của các báo bạn để thời gian tới, tổ chức tuyên truyền đạt hiệu quả cao hơn./.