

PHÂN TÍCH XUNG ĐỘT MÔI TRƯỜNG KHU VỰC BỜ BIỂN HẢI PHÒNG

CAO THỊ THU TRANG, TRẦN ĐÌNH LÂN

DƯƠNG THANH NGHỊ, ĐỖ THỊ THU HƯƠNG

Viện Tài nguyên và Môi trường Biển

Tóm tắt: Ba xung đột môi trường đã được nhận dạng và phân tích chi tiết cho khu vực biển ven bờ Hải Phòng. Đó là xung đột giữa phát triển cảng (bao gồm cả việc mở rộng cảng Hải Phòng và xây dựng cảng mới Lạch Huyện) và bảo vệ đa dạng sinh học; xung đột giữa phát triển công nghiệp và bảo vệ môi trường ở Hải Phòng và xung đột giữa phát triển du lịch ở Cát Bà (Hải Phòng) với bảo vệ môi trường. Tất cả các xung đột này đều thuộc loại xung đột giữa phát triển kinh tế và bảo vệ môi trường. Về loại, các xung đột này đều kéo dài và liên quan đến thay đổi về tài nguyên; trường hợp xung đột giữa phát triển cảng, phát triển công nghiệp và bảo vệ môi trường ở Hải Phòng là những xung đột được dự báo trước; về giai đoạn của xung đột, hầu hết các xung đột này đang ở giai đoạn hình thành xung đột và đã có sự quản lý xung đột. Về cấp bậc, xung đột giữa phát triển cảng và bảo vệ đa dạng sinh học là khẩn cấp, xung đột giữa phát triển công nghiệp và bảo vệ môi trường là nghiêm trọng và xung đột còn lại là có thời hạn.

I. MỞ ĐẦU

Vùng bờ biển là nơi có nhiều hoạt động kinh tế sôi động như du lịch, nuôi trồng thủy sản, phát triển cảng, công nghiệp, nông nghiệp... Tuy nhiên, việc phát triển thiếu kiểm soát và quy hoạch đã dẫn đến những xung đột giữa phát triển kinh tế và bảo vệ môi trường (BVMT), đặc biệt tại các nước đang phát triển. Tại Việt Nam, Hải Phòng là một trong hai điểm được chọn nghiên cứu thí điểm để xác định các xung đột môi trường (dự án SECOA, 2010 - 2013). Các xung đột có thể có trong khu vực này đã được xác định bao gồm mâu thuẫn giữa mở rộng và phát triển cảng với nuôi trồng thủy sản, giữa dân và chính quyền địa phương khi lựa chọn khu chôn lấp rác thải rắn, giữa phát triển nghề cá và du lịch, giữa phát triển cảng mới Lạch Huyện và bảo vệ đa dạng sinh học, mâu thuẫn do ô nhiễm từ phát triển công nghiệp và mâu thuẫn trong việc sử dụng tài nguyên đất giữa các ngành nông nghiệp và công nghiệp v.v. Tất cả các mâu thuẫn này cần phải được nhận dạng, phân tích để tìm ra nguyên do để giải quyết. Có những mâu thuẫn lâu dài và rất khó giải quyết như mâu thuẫn giữa phát triển kinh tế và BVMT, nhưng cũng có những mâu thuẫn có thể giải quyết với sự đồng lòng của hai bên. Do đặc điểm của một thành phố cảng và công nghiệp, trong tất cả các mâu thuẫn nêu trên, tại khu vực bờ biển Hải Phòng nổi lên 3 xung đột chủ yếu: giữa phát triển cảng (bao gồm mở rộng cảng Hải Phòng và xây dựng cảng mới Lạch Huyện) với bảo vệ đa dạng sinh học; giữa phát triển công nghiệp với BVMT; và mâu thuẫn giữa phát triển du lịch và BVMT tại đảo Cát Bà.

II. TÀI LIỆU VÀ PHƯƠNG PHÁP

Tài liệu sử dụng chủ yếu là các số liệu thống kê từ Niên giám thống kê của Tp. Hải Phòng trong 10 năm qua và các báo cáo môi trường liên quan. Một số dự án nghiên cứu gần đây của Viện Tài nguyên và Môi trường Biển (Viện TN&MT Biển) đã cung cấp những tài liệu có giá trị liên quan đến quản lý cảng, BVMT và đánh giá sức chịu tải môi trường.

Xác định và nhận dạng xung đột dựa theo WRDC (1992). Đầu tiên, qua các phương tiện thông tin đại chúng, các báo cáo môi trường và tình hình tại địa phương, một loạt các xung đột môi trường ở khu vực nghiên cứu được xác định. Sau đó, qua thảo luận nhóm, những xung đột nổi bật, đại diện cho khu vực nghiên cứu được nhận dạng và lựa chọn.

Việc phân tích các xung đột dựa theo Michel et al (1997), Elin Torel (1997) và nhóm các nhà nghiên cứu của Trường Đại học Tự do, Vương quốc Bỉ (VUB) trong khuôn khổ dự án “*Các giải pháp cho xung đột môi trường vùng ven bờ*” (SECOA - 2010-2013). Các xung đột được phân tích theo các hướng là bản chất của xung đột, các nhóm liên quan trong xung đột và phân loại xung đột. Phân loại xung đột theo các hướng dẫn của Candoret (2009), Chandrasek (1996) và Rupesinghe (1995).

III. PHÂN TÍCH CÁC XUNG ĐỘT MÔI TRƯỜNG KHU VỰC BIỂN HẢI PHÒNG

1. Bản chất của các xung đột

1.1. Xung đột giữa phát triển cảng với bảo vệ đa dạng sinh học

Các cảng ở Hải Phòng thuộc nhóm cảng miền Bắc với 29 cảng nằm dọc các sông Cấm, Bạch Đằng và cửa Nam Triệu (*Quyết định số 16/2008/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ*).

Cảng Hải Phòng được xây dựng đã gần 100 năm, là một trong những cảng quan trọng nhất của Việt Nam và có quan hệ với rất nhiều cảng trên Thế giới. Lượng hàng hoá thông qua cảng tăng nhanh hàng năm: năm 2010, lượng hàng hóa vận chuyển qua cảng đạt 35 triệu tấn, tăng 2,8 lần so với năm 2000. Với vai trò là cảng lớn nhất ở phía Bắc Việt Nam, cảng Hải Phòng cần thiết phải nâng cấp và mở rộng hơn nữa. Thủ tướng đã ban hành Quyết định số 202/1999/QĐ-TTg ngày 12/10/1999 về quy hoạch chung hệ thống cảng biển Việt Nam và Quyết định số 885/QĐ-TTg, ngày 12/8/2004 về việc thực hiện chi tiết cho nhóm cảng phía Bắc tới năm 2010, định hướng đến năm 2020. Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải cũng đã ra Quyết định số 2561/QĐ-BGTVT ngày 25/8/2004 về dự án xây dựng cảng cửa ngõ Lạch Huyện đã được phép đầu tư nghiên cứu khả thi cảng này.

Cảng Lạch Huyện khá gần các khu công nghiệp đặc thù như sản xuất xi măng, nhiệt điện, luyện sắt, thép v.v. được thiết kế để tiếp nhận tới 35 triệu tấn hàng hoá trên năm vào năm 2020 với những hạng mục chính sau: tổng độ dài cầu cảng 8,280 m; tàu lớn nhất có thể vào cảng 50.000 DWT; loại hàng hoá gồm côngtenơ, hàng rời, hàng đóng gói, xăng, dầu, khí hoá lỏng, nhựa đường... Cảng cũng được thiết kế để sửa chữa và xây mới tàu 100.000 DWT. Dự án cảng gồm hai giai đoạn: giai đoạn 1 từ 2007 đến

2015 và giai đoạn 2 từ 2015 tới 2020. Việc cải tạo các cảng cũ và xây mới cảng nước sâu Lạch Huyện đã và đang có những tác động nghiêm trọng tới đa dạng sinh học và môi trường. Hoạt động hàng hải đã ảnh hưởng tới Khu dự trữ Sinh quyển Thế giới (Khu DTSQ TG) Cát Bà do làm giảm chất lượng nước biển, gây ô nhiễm không khí và cạnh tranh đất đai.

Một số vấn đề môi trường nảy sinh trong quá trình phát triển cảng Hải Phòng (bao gồm xây dựng cảng mới Lạch Huyện) được xác định dưới đây:

Hệ động, thực vật và các hệ sinh thái. Do sự phát triển của cảng, các nhánh sông sẽ thay đổi về mặt hình thái học, sẽ ảnh hưởng tiêu cực tới nơi sinh cư tự nhiên, cấu trúc hệ sinh thái và trực tiếp tác động tới hệ động thực vật. Việc xả thải những chất thải không qua xử lý sẽ gây tác động tới môi trường nước biển, làm gia tăng các chất hữu cơ, các chất gây ô nhiễm, nhất là các kim loại nặng. Hoạt động của các tàu/thuyền trên sông sẽ gây nhiễu loạn đến nơi sinh cư của sinh vật sống dưới nước. Việc tích lũy các chất ô nhiễm trong cá và các loài hai mảnh vỏ cũng có thể xảy ra do sự phát triển của cảng. Do những tác động nghiêm trọng lên hệ động thực vật, có thể còn mất đi của các loài đặc hữu do thay đổi chất lượng không khí và nước. Đồng thời, cũng có thể xuất hiện các loài xâm lấn do điều kiện sống thay đổi, gây tác động tiêu cực trở lại đối với các động thực vật bản địa. Có thể bùng phát các loài gây hại rất nhạy cảm với những thay đổi của môi trường khu vực.

Thay đổi cân bằng của các hệ sinh thái bản địa: Việc hoàn thành luồng mới từ Lạch Huyện qua kênh Hà Nam đã thúc đẩy mạnh mẽ sự phát triển của các hoạt động hàng hải trong vùng, tạo nên động lực phát triển một hệ thống cảng hiện đại tại Hải Phòng. Vì vậy, các ảnh hưởng của việc phát triển cảng đến môi trường và đa dạng sinh học là đáng kể và cần được khảo sát.

Cạnh tranh giữa việc sử dụng đất và không gian tự nhiên: Phân tích chồng lớp GIS đã cho thấy những thay đổi rõ ràng về định lượng và cấu trúc của sử dụng đất/lớp phủ trong suốt các giai đoạn 1994 - 2000 và 2000 - 2005 tại khu vực bờ biển Hải Phòng. Phù Long, Đình Vũ, Thủy Nguyên và Đồ Sơn có các kiểu loại sử dụng đất/lớp phủ đã biến đổi nhanh chóng hơn những khu vực khác. Trong thời gian từ 1994 đến 2005, diện tích của khu vực cảng đã tăng từ 137,68 ha đến 289,67ha trong đó tăng mạnh nhất là giai đoạn 2000 - 2005. Điều đó có nghĩa là một diện tích tương tự của các bãi triều, rừng ngập mặn, ao hồ tự nhiên, ruộng lúa, mặt nước nuôi trồng thủy sản được chuyển đổi sang phục vụ cho hoạt động cảng. Trong giai đoạn 1994 - 2005, diện tích rừng ngập mặn đã giảm 17,2% trong đó chủ yếu là rừng ngập mặn ngoài đầm nuôi thủy sản (Nguyễn Văn Thảo, 2008).

Xây dựng cảng mới. Nhu cầu gia tăng của việc trao đổi hàng hoá qua hệ thống cảng biển Hải Phòng, cùng với việc nâng cấp năng lực, thiết bị xếp dỡ và nguồn nhân lực, việc xây dựng các cầu cảng mới là rất quan trọng và tất yếu. Tuy nhiên, để có diện tích lớn để xây dựng cảng mới như Lạch Huyện (80ha) và Đình Vũ (383 ha)..., một diện tích tương tự của các hệ sinh thái tự nhiên sẽ bị phá huỷ. Vì vậy, tác động của việc tàn phá này lên đa dạng sinh học và các hệ sinh thái rõ ràng là rất lớn và đáng kể.

Nạo vét và đổ vật liệu nạo vét. Các cảng truyền thống và lâu đời hầu hết nằm dọc các sông Cấm và Bạch Đằng. Các sông - luồng tàu này có tổng chiều dài 42,8km và độ sâu khoảng 5,7 - 7,8m đang hẹp dần và cần thiết phải được nạo vét thường xuyên để đảm bảo

độ sâu thiết kế. Những hoạt động này không những tốn kém mà còn phá huỷ môi trường. Vật liệu nạo vét thông thường được đổ tại khu vực sâu hơn ở ngoài khơi đảo Cát Bà hoặc trên bờ sông Ruột Lợn hoặc sông Nam. Theo Cảng vụ Hải Phòng, từ 2001 tới 2006, mỗi năm các cảng Hải Phòng nạo vét gần 3 triệu m³ bùn cát, đó là chưa kể 14,5 triệu m³ nạo vét năm 2004 - 2005 cho các kênh Lạch Huyện và Hà Nam. Do vậy, các chất ô nhiễm tích tụ trong trầm tích có điều kiện ảnh hưởng tới các hệ sinh thái và đa dạng sinh học gần cạnh ở cả nơi nạo vét và đổ thải. Tuy nhiên, các nghiên cứu về ảnh hưởng của hoạt động này lên đa dạng sinh học và an toàn hệ sinh thái còn hạn chế và cần được nghiên cứu sâu hơn.

Ô nhiễm không khí gây ra bởi các hoạt động của cảng. Tàu và các phương tiện vận chuyển, nhà máy, máy móc xả thải các chất ô nhiễm COx, SO₂, NOx, bụi... vào môi trường, dẫn đến sự gia tăng ô nhiễm không khí và ảnh hưởng trực tiếp tới sức khỏe người dân sống gần cạnh. Ô nhiễm ồn và rung đã trở thành vấn đề môi trường do mối quan tâm tới ảnh hưởng của nó tới sức khỏe con người ngày càng gia tăng, ví dụ như bị lãng tai, gây bực mình, rối loạn giấc ngủ... Sự phát triển cảng là lý do chính cho việc gia tăng tiếng ồn trong khu vực.

Ô nhiễm nước. Các cảng biển ở Hải Phòng nằm trong vùng cửa sông. Các hoạt động cảng và công nghiệp, dịch vụ đi kèm gây ra các tác động (tiêu cực) lớn tới chất lượng nước vùng nước cảng và các thủy vực lân cận thuộc sông, cửa sông và biển. Vì vậy cần thiết phải quan trắc chất lượng nước quanh các khu vực cảng và theo dõi quá trình thay đổi chất lượng môi trường của các thủy vực.

Chất lượng đất và trầm tích. Việc xây dựng và duy tu cảng đòi hỏi việc nạo vét trầm tích khu vực cảng nhằm phát triển cơ sở hạ tầng cảng, các xí nghiệp khu cầu cảng, các công trình trên sông... và đảm bảo độ sâu cần thiết cho luồng tàu ra vào cảng. Vì vậy, chất lượng đất và trầm tích có thể bị ảnh hưởng tiêu cực qua sự phát triển của cảng.

1.2. Xung đột giữa phát triển công nghiệp và bảo vệ môi trường

Ngoài cảng, Hải Phòng còn là một thành phố công nghiệp, có tốc độ tăng trưởng công nghiệp khá cao, bình quân tăng 23,65% trong 1996 - 2000 và tốc độ tăng chậm hơn (19,91%) trong 2001 - 2005. Tổng sản lượng công nghiệp năm 2005 tăng 2,48 lần so với năm 2000; năm 2006 giá trị là 15.799,3 tỷ đồng, tăng 12,5% so với năm 2005. Công nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài có đóng góp cao nhất trong tổng giá trị ngành công nghiệp của Thành phố.

Đến năm 2009, Hải Phòng có 12.912 cơ sở công nghiệp, trong đó có 3 khu công nghiệp lớn được thành lập theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ: Nomura (153 ha), Đình Vũ (164 ha), và Đồ Sơn (150 ha). Những khu khác nhỏ hơn và được thành lập theo các quyết định của UBND Thành phố Hải Phòng. Công nghiệp phát triển chủ yếu tại khu vực phía Nam của Thành phố. Nhiều quận, huyện có các điều kiện tốt để thu hút các nhà máy như Hồng Bàng với nhiều nhà máy cơ khí và đóng tàu, thép xây dựng; Lê Chân với các cơ sở nhỏ sản xuất đồ nội thất; Ngô Quyền với các nhà máy hải sản đông lạnh; Kiến An tập trung các cơ sở cơ khí nhỏ, động cơ, dầy dếp, quần áo...; huyện An Dương với các hoá chất và cơ khí máy móc trong khu công nghiệp Nomura; Thủy Nguyên với nhà máy xi măng, kim loại màu, đóng và sửa chữa tàu thuyền; Cát Hải và Đồ Sơn với nước mắm và du lịch. Những quận huyện khác có các cơ sở nhỏ hơn.

Cấu trúc kinh tế của Thành phố thay đổi theo hướng công nghiệp hoá với tỷ trọng công nghiệp tăng từ 26,8% lên 36,58% trong 1995 - 2005. Nghị quyết số 32 của Bộ Chính trị đã đề ra cho Hải Phòng trở thành Thành phố công nghiệp hoá, hiện đại hoá vào năm 2020. Có nghĩa là tỷ trọng công nghiệp sẽ tăng vượt 40% vào năm 2020. Theo Quyết định 1448/QĐ-TTg ngày 16/9/của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể Thành phố tới năm 2020, tầm nhìn 2025, Hải Phòng sẽ có 16 khu công nghiệp. Tốc độ phát triển công nghiệp sẽ tăng 19%/năm trong 2010 - 2020 với các sản phẩm chính như cơ khí đóng tàu, cơ khí máy móc, luyện kim, hoá chất, vật liệu xây dựng, dệt, da giày, chế biến nông - lâm - thủy sản...

Việc phát triển công nghiệp hiện tại và tương lai đã gây những sức ép tới môi trường và dẫn tới ô nhiễm môi trường trong điều kiện năng lực quản lý và kiểm soát ô nhiễm còn rất hạn chế. Vì vậy, công nghiệp càng phát triển, ô nhiễm môi trường Thành phố càng tăng.

Sức ép tới môi trường không khí. Khí thải từ các nhà máy như xi măng, vật liệu xây dựng, luyện kim... được xả ra không khí và làm gia tăng các khí độc hại, khí nhà kính và dẫn tới mưa axit. Hiện tại, Hải Phòng mới chỉ có 4 khu công nghiệp đang hoạt động, tuy nhiên vấn đề khí thải đang lôi kéo sự chú ý của các phương tiện thông tin đại chúng. Tới năm 2025, số lượng các khu công nghiệp sẽ tăng gấp 4 lần và tất yếu kéo theo sự gia tăng của khí thải công nghiệp. Việc xử lý các khí thải này tại các cơ sở sản xuất được luật pháp quy định, nhưng việc giám sát rất khó khăn.

Sức ép tới nguồn nước ngầm và nước biển ven bờ. Sự phát triển công nghiệp của Hải Phòng sẽ thu hút rất nhiều lao động ở các tỉnh khác đến làm việc, dẫn tới sự gia tăng lượng nước thải sinh hoạt. Nước thải công nghiệp chứa nhiều chất độc hại như phenol, xyanua, kim loại nặng, chất ô nhiễm hữu cơ bền, chất rắn lơ lửng... Ước tính tới năm 2020, tải lượng thải công nghiệp của Thành phố sẽ tăng từ 1,2 - 11,2 lần (Cao Thị Thu Trang và nnk, 2010). Theo quy hoạch môi trường tới năm 2020, thành phố sẽ có hệ thống thoát nước công cộng trên cơ sở các tiểu khu vực và sẽ xây dựng các trạm xử lý nước thải sinh hoạt (6 trạm với công suất 127.000m³/ngày) và nước thải công nghiệp (cho 8 khu công nghiệp với công suất 114.640 - 129.160m³/ngày). Tới năm 2020, 100% nước thải tại các khu công nghiệp sẽ được thu gom và xử lý. Nếu quy hoạch môi trường được thực hiện tốt, sức ép do phát triển công nghiệp sẽ được giảm đáng kể. Trường hợp ngược lại và lượng nước thải công nghiệp không được xử lý triệt để, suy thoái chất lượng môi trường tất yếu sẽ xảy ra, đặc biệt là nước ngầm và nước mặt xung quanh các khu công nghiệp.

Sự gia tăng lượng chất thải nguy hại. Chất thải nguy hại đang là sức ép đối với môi trường của Thành phố. Theo Chi cục BVMT Hải Phòng (2009), hoạt động của các cơ sở công nghiệp của Hải Phòng mỗi năm tạo ra khoảng 778 tấn chất thải nguy hại và khó phân huỷ. Trong đó, có khoảng 415 tấn được tái chế sử dụng, số còn lại được xử lý, nhưng chỉ có khoảng 10% theo đúng quy trình. Trong số 778 tấn rác thải công nghiệp nguy hại, nguồn từ ngành sản xuất da giày chiếm tỷ trọng lớn nhất (246 tấn, chiếm 31,6%), dầu thải và vãi thấm dầu đứng thứ hai (208 tấn, chiếm 26,7%), tấm lợp Fibro xi măng chứa chất amiăng đứng thứ 3 (200 tấn, chiếm 26%), Còn lại là các chất thải khác như xỉ than chứa PbO, PbO₂, dung môi, sơn và bột màu lỏng, thùng chứa chất ô nhiễm, nhựa nhiễm chất độc hại, bùn từ hồ... Đặc biệt nguy hiểm là phần lớn chất thải nguy hại và khó phân huỷ này đang được thu gom, chôn lấp với rác thải sinh hoạt, tiềm ẩn môi nguy cơ cao về ô

nhiệm đất và nước. Mặc dù có nhiều nỗ lực trong việc thu gom và xử lý, Hải Phòng vẫn không đủ năng lực quản lý loại chất thải này do chỉ có một vài doanh nghiệp thu gom dầu thải, cặn dầu, hoá chất và chất thải điện tử. Với tốc độ phát triển công nghiệp là 19%/năm trong giai đoạn 2011 - 2020, lượng chất thải nguy hại sẽ tăng từ 3 - 6 lần so với hiện nay.

Sự thu hẹp diện tích đất nông nghiệp và rừng ngập mặn. Diện tích đất nông nghiệp của Thành phố ngày càng giảm do sự phát triển công nghiệp. Theo Niên giám thống kê Hải Phòng, từ năm 2000 tới 2009, với sự mở rộng và phát triển của 4 khu công nghiệp, diện tích đất nông nghiệp của Hải Phòng giảm gần 13%, và khoảng 35,98 ha rừng ngập mặn bị mất trong 1994 - 2000 (Nguyễn Văn Thảo và nnk, 2003). Trong 10 năm tới, dự đoán diện tích đất nông nghiệp của Thành phố sẽ còn giảm nhiều.

1.3. Xung đột giữa phát triển du lịch và bảo vệ môi trường tại đảo Cát Bà

Hải Phòng có hai khu du lịch nổi tiếng là bãi biển Đồ Sơn và đảo Cát Bà. Xung đột giữa phát triển du lịch và BVMT nảy sinh rất rõ tại đảo Cát Bà kể từ khi đảo Cát Bà được UNESCO công nhận là Khu dự trữ Sinh quyển Thế giới. Khách du lịch đến đảo Cát Bà để thăm vườn Quốc gia Cát Bà, vịnh Cát Bà, vịnh Lan Hạ, các bãi tắm đẹp... ngày càng tăng, kéo theo gia tăng các cơ sở hạ tầng phục vụ du lịch. Nếu như năm 2003, lượng khách đến đảo là 250.000 người thì đến năm 2006 đã tăng lên gấp đôi, năm 2007 có 729.000 lượt khách và năm 2010 có trên 1,1 triệu lượt (báo An ninh Hải Phòng, ngày 30/3/2011). Dân số toàn đảo chỉ khoảng 15.000 người nhưng mỗi người dân hàng năm tiếp đón khoảng 36 khách du lịch. Lượng khách du lịch đến đảo hàng năm tăng khoảng 140%. Tuy nhiên, số cơ sở lưu trú phục vụ du lịch tăng rất ít (giai đoạn 2003 - 2006) mà chủ yếu mở rộng về số phòng, giường với mức tăng chỉ khoảng 110%/năm. Sự phát triển “nóng” của du lịch tại đảo Cát Bà (Hải Phòng) đã làm nảy sinh các vấn đề về môi trường sinh thái:

Sự gia tăng số lượng nước thải sinh hoạt. Theo tính toán, lượng nước thải từ khách du lịch đến đảo Cát Bà năm 2010 sẽ tăng 1,3 lần so với năm 2007 và đến năm 2020 sẽ tăng 4 lần so với năm 2007. Trong khi đó, năng lực xử lý nước thải tại đảo chỉ đạt khoảng 1.400m³/ngày đêm, tương đương với khoảng 67% lượng nước thải được xử lý (năm 2007). Như vậy, với sự tăng nhanh đến chóng mặt của khách, lao động phục vụ và nước thải từ tàu thuyền phục vụ du lịch trên biển thì khả năng ô nhiễm môi trường do nước thải sinh hoạt là tất yếu.

Sự gia tăng lượng chất thải rắn: Thống kê cho thấy, mỗi khách du lịch tại đảo thải ra một lượng chất thải rắn khoảng 1kg/người/ngày. Lượng chất thải rắn này năm 2010 tại đảo tăng 1,58 lần so với 2007 và dự báo đến 2020 sẽ tăng khoảng 3,1 lần so với 2007. Khả năng thu gom chất thải rắn tại đảo chỉ đạt 70%. Trong khi đó, hiện nay, các bãi rác tại Cát Bà đã quá tải. Chính quyền đã có kế hoạch xây dựng 1 bãi rác mới ở Áng Chà Chà 6,5ha để chôn lấp chất thải rắn tại đảo. Tuy nhiên, đến nay việc xây dựng bãi rác này vẫn chưa được triển khai, nên tình trạng ô nhiễm rác thải trên đảo ngày càng trầm trọng.

Phá núi, lấn biển để xây dựng các khu nghỉ mát, các khách sạn. Việc phát triển du lịch “nóng” tại đảo Cát Bà đã dẫn đến việc đào núi, lấn biển để xây nhà, làm đường, làm vườn hoa. Đến năm 2010, tại trung tâm thị trấn Cát Bà có khoảng 112 khách sạn, nhà nghỉ với gần 2.000 phòng nghỉ, trên 4.050 giường. Trong đó, có 20 khách sạn đạt tiêu chuẩn 1 sao trở lên và một số khách sạn đạt tiêu chuẩn tương đương từ 3 sao trở lên như Hollyday View, Sunrise Resort và Cat Ba Resort. Trên đảo còn có hơn 30 nhà hàng kinh doanh

chuyên biệt, trong đó có 7 nhà nổi. Tuy nhiên, số khách sạn, nhà nghỉ này vẫn không đáp ứng được nhu cầu ăn nghỉ của du khách vào đợt cao điểm, nên số lượng khách sạn, nhà hàng vẫn không ngừng tăng. Để phục vụ du lịch, dãy núi ở đường Núi Ngọc đang được đục khoét lấy chỗ làm nhà và dự án khu đô thị Cái Giá lấn biển cũng đang được khẩn trương xây dựng. Việc xây dựng ồ ạt đã làm thay đổi môi trường địa chất, cảnh quan tự nhiên, đang làm mất dần đi vịnh biển Cát Bà đẹp.

Tàu thuyền du lịch gây ô nhiễm dầu trên biển và làm phá hủy các rạn san hô. Cát Bà có khoảng 211 loài san hô phân bố ở phía Tây Nam đảo. Các khu vực có rạn san hô tốt là các đảo áng Thâm, Cát Dứa, Mũi Hồng, Ba Trái Đào (Đông Nam Cát Bà), cụm đảo Đầu Bê - Hang Trai và Long Châu. Độ sâu phổ biến rạn tới là 5-6m, tối đa không quá 10m. Hiện tại, Cát Bà có khoảng 63 tàu phục vụ du lịch, ngoài ra còn có 200 tàu du lịch đến từ Hạ Long làm gia tăng lượng nước thải, rác thải và gây ô nhiễm dầu trên biển.

Thách thức với nguồn nước cấp: Trong mùa hè, nước cấp ở các khu du lịch ở đảo Cát Bà là một vấn đề lớn đối với các nhà quản lý. Khai thác quá mức và không kiểm soát được chất lượng nước dẫn đến giảm chất lượng dịch vụ của các nhà hàng, khách sạn và không thu hút khách quay lại.

2. Các nhóm liên quan tới xung đột môi trường vùng biển ven bờ Hải Phòng

Về phương diện các xung đột ở khu vực bờ biển Hải Phòng, có thể chia những người liên quan thành 4 nhóm: nhóm phát triển, nhóm bảo tồn, nhóm sản xuất thô sơ và nhóm ngành hiện đại (bảng 1).

Nhóm phát triển. Mục tiêu của nhóm này là tăng doanh thu (ví dụ, tăng số lượng khách du lịch, tăng sản lượng hàng hóa qua cảng, tăng sản lượng sản xuất công nghiệp), đồng thời góp phần vào tăng trưởng kinh tế, xóa đói giảm nghèo, đảm bảo an sinh xã hội, bảo tồn và phát huy giá trị văn hóa, BVMT và giữ vững an ninh quốc phòng. Để đạt được mục tiêu này, cần phải có chiến lược phát triển toàn diện, trong đó có việc BVMT. Tuy nhiên, mục tiêu đó vẫn chưa đạt được. Ví dụ như trong hoạt động du lịch, trong thời gian qua việc quảng bá hình ảnh Việt Nam nói chung và Cát Bà nói riêng đã được thực hiện khá tốt, nên đã lôi cuốn được một lượng lớn khách du lịch đến Cát Bà. Tuy nhiên, do không được chuẩn bị đầy đủ về cơ sở hạ tầng phục vụ nên đã quá tải về khách du lịch vào mùa cao điểm, dẫn đến nguy cơ ô nhiễm môi trường và để lại hình ảnh xấu cho du khách. Đây cũng là lý do mà 85% khách Quốc tế không có ý định quay trở lại Việt Nam lần thứ hai. Nhóm phát triển có vai trò định hướng và đề ra các giải pháp, chiến lược cho sự phát triển của du lịch, nhưng đã không dự báo được tốc độ phát triển của ngành du lịch hoặc dự báo được sự phát triển nhưng không chú tâm đến việc BVMT và chất lượng phục vụ. Có thể nói, phát triển du lịch của Cát Bà hiện nay là phát triển “nóng”, không bền vững.

Nhóm bảo tồn. Mục tiêu của nhóm này là phát triển bền vững. Nhóm có trách nhiệm quan tâm tới môi trường và sinh thái, ví dụ xây dựng các trạm xử lý nước thải sinh hoạt đảm bảo công suất, xây dựng các bãi chôn lấp rác thải sinh hoạt hợp vệ sinh, kiểm soát xả thải của tàu thuyền du lịch trên biển, không cô sù cho các hoạt động phá núi, lấn biển làm thay đổi cảnh quan và tuyên truyền nâng cao nhận thức BVMT. Như vậy, có những công việc không thuộc nhóm bảo tồn như xây dựng trạm xử lý nước thải nhưng vai trò của nhóm này là tham gia phản biện để việc thực thi công việc được hiệu quả; nhưng có những công việc nhóm bảo tồn tham gia trực tiếp như đánh giá tác động môi trường của các dự

án lấn biển hoặc tuyên truyền BVMT. Những gì đã thấy trong thời gian qua tại Hải Phòng là tiếng nói yếu ớt của nhóm bảo tồn trước nhóm phát triển. Vì vậy hàng loạt các dự án lấn biển, phá núi đã được phê duyệt, trong khi các dự án triển khai xây dựng trạm xử lý nước thải, bãi chôn lấp rác thải mặc dù đã được phê duyệt nhưng tiến độ chậm.

Bảng 1. Các nhóm liên quan tới xung đột vùng biển ven bờ Hải Phòng

Các nhóm liên quan	Tên xung đột		
	Phát triển cảng Hải Phòng	Phát triển các khu công nghiệp Hải Phòng	Phát triển du lịch Cát Bà
Nhóm phát triển	UBND Tp. Hải Phòng và các quận huyện liên quan: Hồng Bàng, Ngô Quyền, Lê Chân, Hải An, Cát Hải, Thủy Nguyên, An Dương và Đồ Sơn; Cảng vụ Hải Phòng, Cục Hàng hải, Sở Giao thông Vận tải.	UBND Tp. Hải Phòng và các quận, huyện liên quan; Ban Quản lý các khu chế xuất và công nghiệp, Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Công thương.	UBND Tp. Hải Phòng và UBND huyện Cát Bà, Sở Thông tin, Văn hóa, Thể thao và Du lịch Hải Phòng, Tổng cục Du lịch.
Nhóm bảo tồn	Hội BVMT Hải Phòng, Chi cục BVMT Thành phố, Phòng TN&MT các quận huyện liên quan, các viện, trung tâm nghiên cứu về biển và hải sản, các liên đoàn hoặc tổ chức địa phương, các tổ chức phi Chính phủ liên quan.	Hội BVMT Hải Phòng, Chi cục BVMT Thành phố, Phòng TN&MT các quận huyện liên quan, các viện, trung tâm nghiên cứu về biển và hải sản, các liên đoàn hoặc tổ chức địa phương, các tổ chức phi Chính phủ liên quan.	Các ban quản lý VQG và Khu DTSQ TG Cát Bà, Hội BVMT Hải Phòng, Chi cục BVMT Hải Phòng, Phòng TN&MT huyện Cát Hải, Viện TN&MT Biển, các quỹ Quốc tế về bảo vệ thiên nhiên, Quỹ Môi trường Toàn cầu...
Nhóm sản xuất thô sơ	Người dân, công nhân và nhân viên dịch vụ sống dựa và hoạt động của cảng. Các hộ nuôi trồng thủy sản.	Công nhân trong các cơ sở sản xuất và các khu công nghiệp.	Các chủ tàu phục vụ du lịch, chủ nhà hàng, khách sạn, dân địa phương sống nhờ vào du lịch.
Nhóm ngành hiện đại	Ban quản lý các công ty cảng.	Các chủ doanh nghiệp, các cơ sở sản xuất, các nhà đầu tư...	Các công ty xây dựng cơ sở hạ tầng, chủ các dự án đầu tư khu nghỉ dưỡng cao cấp, các dự án xử lý nước thải và xây dựng bãi chôn lấp rác thải...

Nhóm sản xuất thô sơ. Thường bao gồm những người dân địa phương sống nhờ vào các hoạt động của du lịch, cảng, công nghiệp và các hoạt động kinh tế khác. Mục tiêu của họ là kiếm tiền nuôi gia đình. Họ không quan tâm hoặc quan tâm ít tới BVMT. Các chủ trương, chính sách của Nhà nước có ý nghĩa rất quan trọng đối với nhóm này, vì vậy trước khi đưa ra các chủ trương, các dự án phát triển cần quan tâm đến lợi ích của họ. Trong trường hợp phát triển du lịch tại Cát Bà, nếu BVMT (không cho lấn biển) mà hạn chế phát

triển (không đủ cơ sở cư trú phục vụ khách dẫn đến giá phòng tăng, hạn chế khách du lịch) thì sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến đời sống của nhóm này.

Nhóm ngành hiện đại. Nhóm này có lợi thế là có kinh tế và kỹ thuật nên rất được sự ủng hộ của nhóm phát triển và nhóm sản xuất thô sơ. Hoạt động của nhóm trực tiếp gây tổn hại đến TN&MT như phá rừng ngập mặn, phá núi, lấn biển, đổ cát làm bãi tắm nhân tạo, san lấp biển để xây dựng cảng, khu công nghiệp và khu nhà nghỉ. Mục tiêu của nhóm này đầu tư cho sự phát triển để thu lại lợi nhuận. Do đó, họ sẽ khai thác hết khả năng, công suất và không dành nhiều kinh phí cho việc đầu tư bảo vệ và tái tạo môi trường, vì thế lợi nhuận thu được từ đầu tư sẽ ngày càng giảm. Nhóm này thường xem nhẹ việc BVMT, thậm chí cho rằng họ không làm tổn hại đến môi trường. Ví dụ, một số người còn cho rằng chất thải từ hoạt động cảng không nghiêm trọng so với chất thải của các công nghiệp khác. Vì vậy, ngân sách sử dụng cho hoạt động BVMT từ cảng rất thấp.

3. Phân loại và xếp hạng xung đột

Bảng 2. Phân loại các xung đột môi trường ở Hải Phòng

Xung đột		Phát triển cảng Hải Phòng	Phát triển các khu công nghiệp Hải Phòng	Phát triển du lịch Cát Bà
Kiểu	Giữa phát triển kinh tế và BVMT	x	x	x
	Giữa phát triển kinh tế và bảo tồn tự nhiên	x	x	x
Loại hình	Theo Candoret (2005)	- Lâu dài - Dự báo trước	- Lâu dài - Dự báo trước	Lâu dài
	Theo Chandrasekharan (1996)	Thay đổi về cơ hội, chất lượng, thuộc tính, quyền sử dụng tài nguyên và môi trường	Thay đổi về cơ hội, chất lượng, thuộc tính, quyền sử dụng tài nguyên và môi trường	Thay đổi về cơ hội, chất lượng, thuộc tính của tài nguyên và môi trường
	Theo Rupesinghe (1995)	Các giai đoạn hình thành, thể hiện và quản lý xung đột	Các giai đoạn hình thành, thể hiện, đỉnh điểm và quản lý xung đột	Giai đoạn thể hiện và quản lý xng đột
Cấp bậc	Nghiêm trọng		x	
	Khẩn cấp	x		
	Có hạn định			x

Candoret (2009) phân loại xung đột qua sự tiếp cận theo thời gian: lâu dài, dự báo được hay chưa rõ ràng. Chandrasekharan (1996) phân loại xung đột theo lý do hình thành xung đột như các lý do tổn hại về chất lượng, thuộc tính, cơ hội và quyền sử dụng của tài nguyên, lý do về thiếu thông tin hoặc lý do về pháp luật. Rupesinghe phân loại xung đột theo các giai đoạn, trong đó có 5 giai đoạn là hình thành xung đột (xung đột chưa thể hiện rõ), thể hiện xung đột (xung đột được thể hiện và có định hướng ngăn ngừa, giảm thiểu), đỉnh điểm của xung đột (xung đột nổi bật, tùy theo từng xung đột mà cần có sự tham gia và hòa giải của cộng đồng), quản lý xung đột (xung đột được xem xét, giải quyết), và hòa giải xung đột (thực hiện giải quyết xung đột).

Ba xung đột đã nêu ở vùng biển Hải Phòng (bảng 2) được phân loại theo Candoret (2009), Chandrasekharan (1966) và Rupesinghe (1995).

Theo các tiêu chí phân loại của Candoret (2009), cả ba xung đột đều thuộc loại lâu dài, kéo dài và đặc biệt các xung đột liên quan đến phát triển cảng và công nghiệp còn được dự báo trước do xung đột vẫn chưa diễn ra mạnh mẽ và kéo dài đến năm 2020. Theo phân loại của Chandrasekharan (1996), các xung đột này đều liên quan đến việc thay đổi về cơ hội, chất lượng, thuộc tính, quyền sử dụng của tài nguyên và môi trường. Phân loại theo Rupesinghe (1995) về các giai đoạn của xung đột thì các xung đột liên quan đến phát triển cảng Hải Phòng đang ở giai đoạn quản lý xung đột, đối với việc mở rộng cảng Lạch Huyện thì xung đột đang ở giai đoạn hình thành và bắt đầu thể hiện; xung đột liên quan đến phát triển công nghiệp đang ở các giai đoạn hình thành, thể hiện, có nơi đạt đến đỉnh điểm và bắt đầu có sự quản lý xung đột; còn xung đột giữa phát triển du lịch và BVMT đang ở giai đoạn thể hiện và quản lý xung đột.

Về cấp bậc của xung đột, xung đột giữa phát triển cảng và bảo vệ đa dạng sinh học thuộc loại khẩn cấp, tức thời do việc xây dựng cảng mới Lạch Huyện đang được diễn ra và bắt đầu có sự tổn hại về đa dạng sinh học; xung đột giữa phát triển công nghiệp và BVMT là nghiêm trọng do nó có tác động lớn đối với dân cư địa phương, liên quan đến sự phát triển lâu dài của một vùng, còn xung đột giữa phát triển du lịch Cát Bà và BVMT là có thời hạn, tùy vào từng thời điểm mà xung đột nổi bật.

IV. KẾT LUẬN

Từ các phân tích xung đột môi trường nêu ra ở trên, các nhà hoạch định chính sách và các nhà ra quyết định của Thành phố cần thiết có những chiến lược phát triển kinh tế chi tiết, lâu dài cho các lĩnh vực kinh tế. Đối với các xung đột như tại Cát Bà, cần triển khai nhanh các dự án xây dựng bãi chôn lấp rác thải hợp vệ sinh, các trạm xử lý nước thải sinh hoạt, và cần trọng khi ra các quyết định xây dựng khu nghỉ dưỡng có liên quan đến việc lấn biển, phá núi. Đối với các xung đột còn đang tiềm tàng và có thể dự báo được, cần chú trọng tới việc xây dựng các trạm xử lý nước thải hiện đại và đủ lớn, có biện pháp thu gom và xử lý chất thải nguy hại, thu gom và xử lý dầu thải... để hạn chế đến mức thấp nhất các tổn thất môi trường xảy ra trong quá trình phát triển.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. **Cadoret A., 2009.** Conflict dynamics in coastal zones: a perspective using the example of Languedoc-Rousillon (France). *Journal of Coastal Conservation*, 13.
2. **Chandrasekharan D., 1996.** Addressing Natural Resource Conflicts through Community Forestry: The Asian Perspective. Paper prepared for Session 3: 'Asia and Latin America', of the e-conference on Addressing Natural Resource Conflicts through Community Forestry, January - May, 1996. Proceedings of electronic conference on Addressing Natural Resource Conflict Through Community Forestry. Rome: Food and Agricultural Organization of the United Nations.
3. **Tran Dinh Lan, Luc Hens, Duong Thanh Nghi, 2009.** The study on the strategic environmental assessment for harbours in Hai Phong. The report store in Institute of Marine Environment and Resources library.

4. **Quyết định số 16/2008/TTg** của Thủ tướng Chính phủ ngày 28/1/2008 về công bố danh mục phân loại cảng biển Việt Nam
5. **Nguyễn Văn Thảo, Trần Đình Lân, Trần Văn Điện, Đỗ Thị Thu Hương, 2003.** Biến động lớp phủ và sử dụng đất ở khu vực Đình Vũ. Nghiên cứu cơ sở Quy hoạch Môi trường tổng hợp khu kinh tế Đình Vũ.
6. **Nguyen Van Thao, 2008.** Land use/cover and assessing their changes in the Hai Phong port group area. Report for the Strategy Environment Assessment of Hai Phong Ports project. Document storing in Institute of Marine Environment and Resources.
7. **Cao Thị Thu Trang, Nguyễn Thị Phương Hoa, Dương Thanh Nghị, 2009.** Đánh giá sức tải môi trường đảo Cát Bà và đề xuất các giải pháp phát triển bền vững. Đề tài cấp Viện Khoa học và Công nghệ Việt Nam giai đoạn 2006 - 2008.
8. **WRDC (Western Rural Development Centre), 1992.** Environmental Conflict Resolution: A Resource notebook. Compilation for Regional training workshop, Washington State University.
9. **Rupesinghe K., 1995.** Multi-Track Diplomacy and the Sustainable Route to Conflict Resolution. Cultural Survival Quarterly.

ENVIRONMENTAL CONFLICTS IN THE COASTAL ZONE OF HAI PHONG CITY

**CAO THI THU TRANG, TRAN DINH LAN
DUONG THANH NGHI, DO THI THU HUONG**

Summary: Three outstanding conflicts in the coastal zone of Hai Phong had been identified and analysed. They are conflict between port development (include widen Hai Phong port and building new port Lach Huyen) and biodiversity protection; conflict between industrial development and environmental protection in Hai Phong; and development between tourism development and environmental protection in Cat Ba Island. All of them are conflicts between economic development and environment protection. For typology, these are chronic and related to the change of natural resources; the cases of Hai Phong port development and industrial development in Hai Phong city conflicts are also anticipation; for stages, almost ones are at conflict formation and conflict management. For ranking, the conflict related to port development is urgency, conflict related to industrial development is critically and the last one is duration.

Ngày nhận bài: 16 - 2 - 2012

Người nhận xét: PGS.TS. Trần Đức Thạnh