

QUY HOẠCH CHI TIẾT NHÓM CẢNG BIỂN SỐ 5 VÀ QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI (LIÊN QUAN TỚI CẢNG BIỂN) VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM PHÍA NAM ĐẾN 2020, ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN 2030



Phạm Anh Tuấn

Phó Tổng Giám đốc -
Công ty Cổ phần Tư
vấn Thiết kế Cảng - Kỹ
thuật Biển (Portcoast)

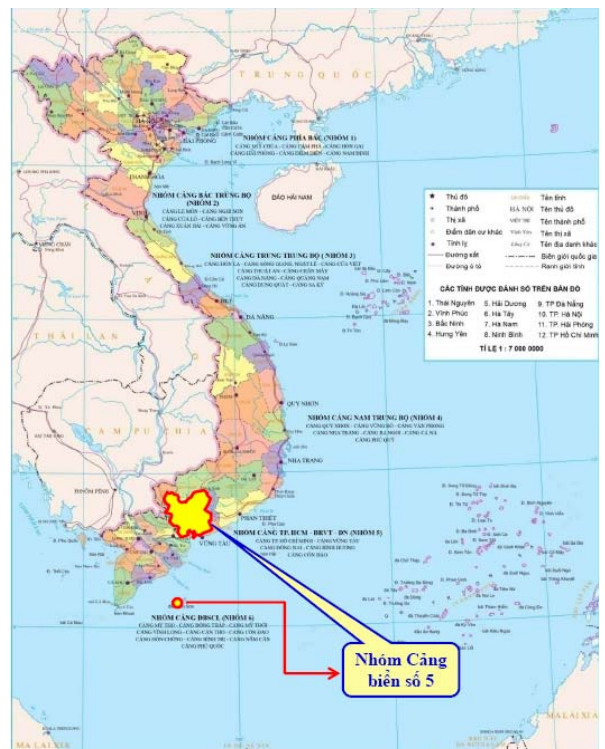
Vùng Kinh tế Trọng điểm phía Nam (nay là Vùng Kinh tế động lực phía Nam - KTĐLPN) bao gồm thành phố Hồ Chí Minh, tỉnh Đồng Nai, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, tỉnh Bình Dương, tỉnh Bình Phước, tỉnh Tây Ninh, tỉnh Long An, và tỉnh Tiền Giang. Tuy chỉ chiếm khoảng trên 9% diện tích và gần 20% dân số Việt Nam, nhưng vùng kinh tế này đã đóng góp tới gần 40% tổng sản phẩm quốc nội (GDP) của cả nước. Nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (Nhóm 5 - khu vực Thành phố Hồ Chí Minh - Đồng Nai - Bà Rịa Vũng Tàu, bao gồm cả các cảng Long An, Tiền Giang trên sông Soài Rạp, Bình Dương và Côn Đảo), trong nhiều năm qua luôn giữ vai trò đặc biệt quan trọng trong hệ thống cảng biển Việt Nam khi luôn đảm nhận khoảng gần 50% khối lượng hàng hóa nói chung và khoảng trên 65% khối lượng hàng hóa container thông qua hệ thống cảng biển toàn quốc. Trong Quy hoạch tổng thể hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã xác định cần tập trung xây dựng cảng cửa ngõ quốc tế tại khu vực này.

Báo cáo này giới thiệu tóm tắt tình hình thực hiện QHCT nhóm cảng biển số 5 trong giai đoạn 10 năm qua, và QHCT giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

I. TỔNG QUAN

Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 2190/QĐ-TTg ngày 24/12/2009. Nhóm 5 là Nhóm cảng biển Đông Nam Bộ, bao gồm các cảng sau:

- Cảng thành phố Hồ Chí Minh** với các khu bến trên sông Sài Gòn, Nhà Bè; Cát Lái; khu bến Hiệp Phước trên sông Soài Rạp;
- Cảng Bình Dương, Đồng Nai** với các khu bến Phước An, Gò Dầu; khu bến Phú Hữu, Nhơn Trạch, Ông Kèo; khu bến trên sông Đồng Nai (bao gồm cả bến thuộc tỉnh Bình Dương);
- Cảng Vũng Tàu** với các khu bến Mỹ Xuân, Phú Mỹ, Cái Mép, Khu bến Long Sơn, Sao Mai Bến Đình, sông Dinh và Bến Đầm Côn Đảo;



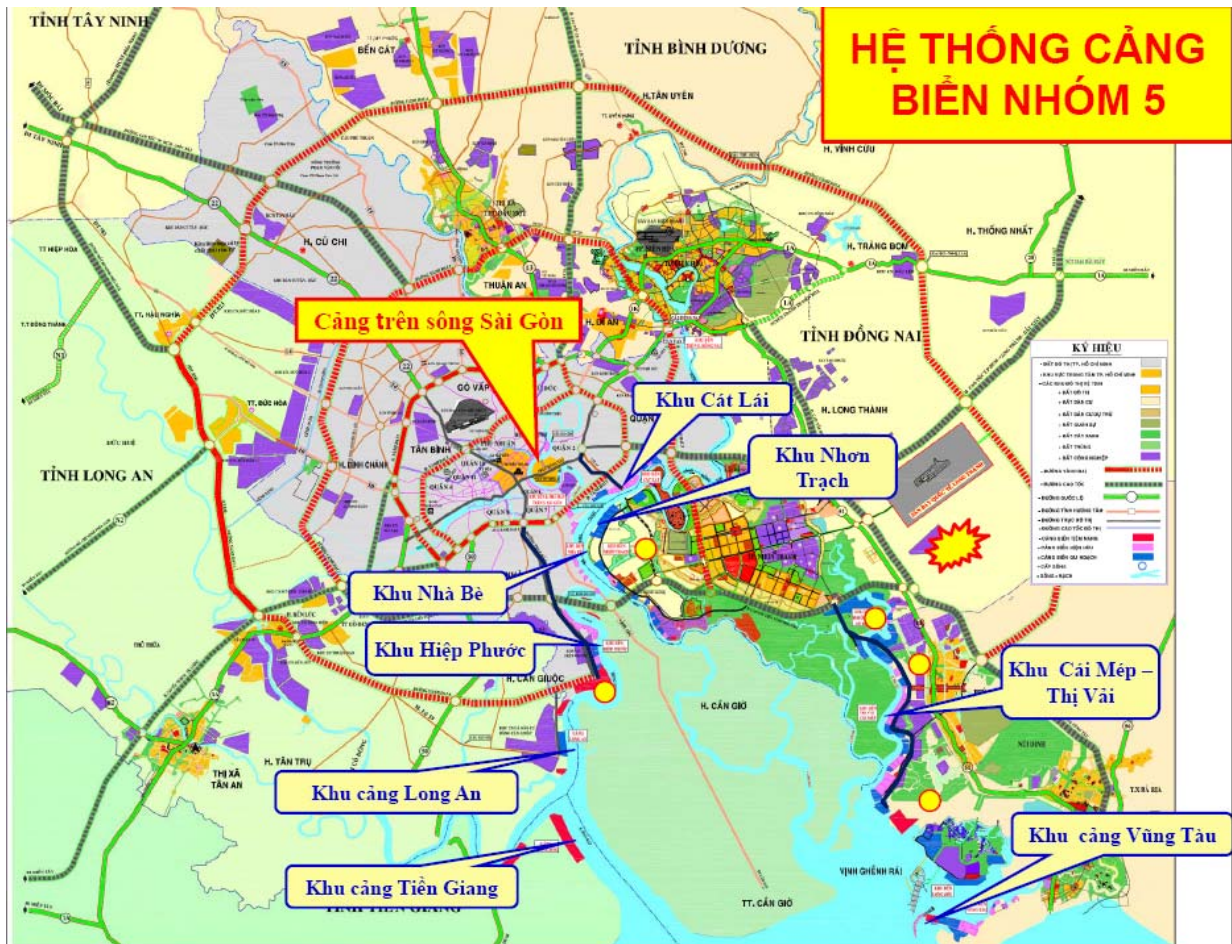
4. Cảng Long An, Tiền Giang với các khu bến Cần Giuộc, Gò Công trên sông Soài Rạp và sông Vàm Cỏ.

Trong đó, cảng thành phố Hồ Chí Minh, cảng Bình Dương, Đồng Nai và Cảng Long An, Tiền Giang là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (loại I), cảng Vũng Tàu là cảng tổng hợp quốc gia, cửa ngõ quốc tế (loại IA).

II. ĐÁNH GIÁ TÌNH HÌNH THỰC HIỆN QUY HOẠCH CẢNG THEO QUYẾT ĐỊNH SỐ 791/QĐ-TTg

1. Tình hình thực hiện quy hoạch giai đoạn đến 2010

Sau hơn 10 năm triển khai thực hiện quy hoạch tổng thể theo Quyết định số 202/QĐ-TTg ngày 12/10/1999 và 5 năm triển khai quy hoạch chi tiết theo Quyết định số 791/QĐ-TTg ngày 12/8/2005, cơ sở hạ tầng Nhóm cảng biển số 5 đã được đầu tư xây dựng và cải tạo với quy mô và nhịp độ phát triển cao nhất so với cả nước, các cảng biển trong nhóm đều được đầu tư phát triển theo quy hoạch chi tiết được duyệt.



- Về di dời: các cảng và nhà máy đóng tàu di dời trước năm 2010 gồm Tân Cảng Sài Gòn, Nhà máy đóng tàu Ba Son, khu cảng Nhà Rồng Khánh Hội của Cảng Sài Gòn, cảng Tân Thuận Đông và cảng Rau Quả. Tính đến thời điểm cuối năm 2010, đã có Tân Cảng Sài Gòn là hoàn tất di dời ra Cát Lái; Cảng Sài Gòn hiện đang xây dựng cảng mới tại Hiệp Phước; Nhà máy đóng tàu Ba Son đang triển khai xây dựng tại Thị Vải. Cảng Tân Thuận Đông đang thực hiện thủ tục giao đất; cảng Rau Quả thì xin chuyển đổi công năng tại chỗ mà không di dời.

Mặc dù còn chậm so với tiến độ đề ra, nhưng đến nay các cảng đã cơ bản có kế hoạch, lộ trình di dời cụ thể và đạt được kết quả nhất định. Sau khi Tân Cảng hoàn tất di dời và chuyển sang khai thác tại Cát Lái, đồng thời các cảng tại khu vực Cái Mép – Thị Vải đi vào hoạt động thì tình trạng quá tải do các phương tiện chuyên chở hàng hóa ra vào các cảng nội thành Tp. Hồ Chí Minh đã được cải thiện đáng kể. Về nguyên nhân dẫn đến chậm tiến độ di dời là chủ yếu do chưa tạo được vốn từ việc chuyển đổi công năng các cơ sở hiện hữu để đầu tư xây dựng cơ sở mới.

- **Về đầu tư xây dựng phát triển bên cảng, luồng tàu mới:** Các dự án cảng biển trong nhóm được triển khai mạnh mẽ với sự tham gia của nhiều tập đoàn hàng đầu thế giới về vận tải và khai thác cảng biển. Trong đó, dự án Cảng quốc tế Cái Mép - Thị Vải sử dụng vốn ODA bao gồm 2 khu bến và cơ sở hạ tầng như luồng, đường bộ kết nối, đã thực sự đóng vai trò động lực, thúc đẩy tốc độ đầu tư cảng biển trong khu vực. Cụ thể:

+ Hoàn thành xây dựng và đưa vào khai thác các cảng: Tân Cảng tại Cát Lái, cảng Sài Gòn Hiệp Phước giai đoạn 1, cảng Container Trung tâm Sài Gòn (SPCT), cảng Container Quốc tế SP-PSA, cảng SITV, Tân Cảng Cái Mép, cảng Quốc tế Cái Mép (CMIT),...

+ Đang thực hiện: cảng Quốc tế Cái Mép Thị Vải (vốn ODA), cảng Container Quốc tế Cảng Sài Gòn - SSA (SSIT), cảng Sài Gòn Hiệp Phước, cảng Container Cái Mép Gemalink,...



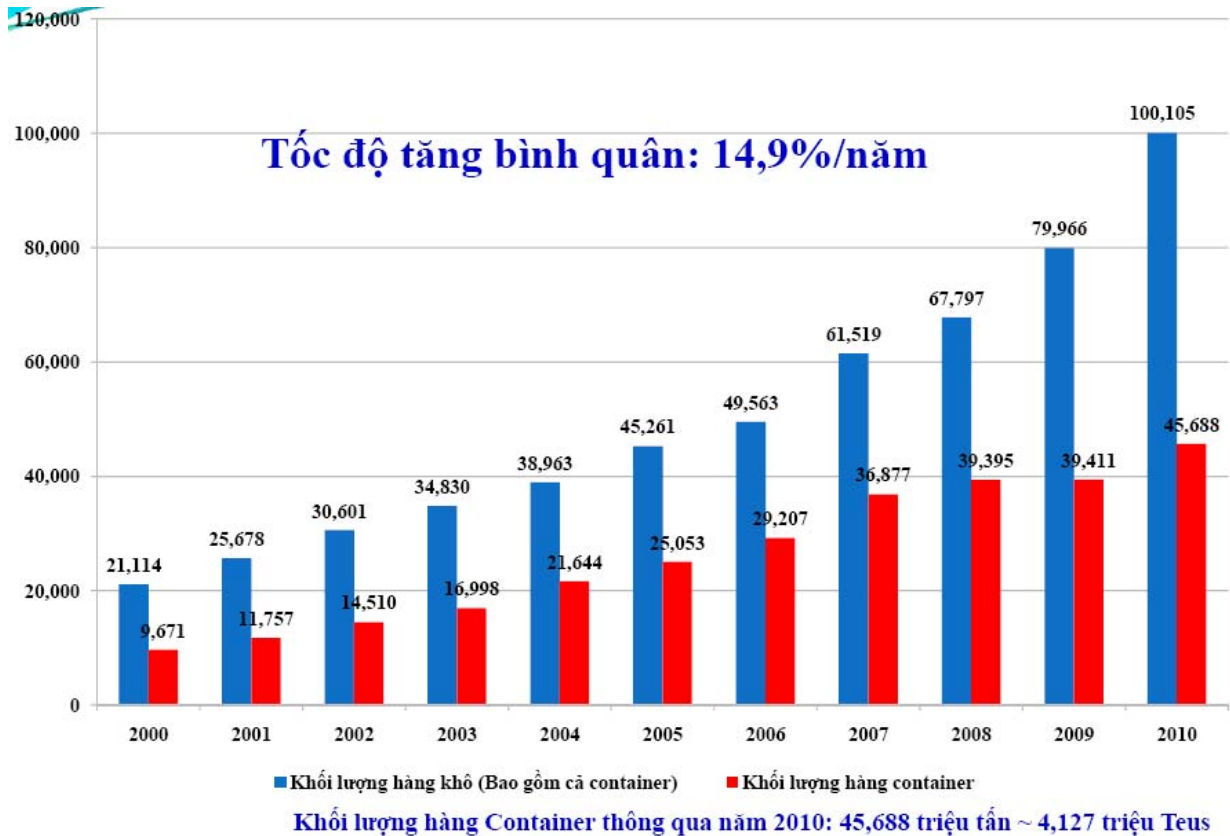
Cảng SP-PSA tại Thị Vải tiếp nhận thành công tàu container trọng tải 116 000DWT dài 367m. sức chở 9 000 TEUs

- **Phát triển luồng vào cảng:** Tuyến luồng Vũng Tàu - Thị Vải đã hoàn thành công tác nạo vét cho tàu trọng tải 50.000DWT đầy tải, 80.000 DWT giảm tải tại khu Cái Mép, tàu 50.000DWT giảm tải tại Phú Mỹ; Tuyến luồng Soài Rạp đang tổ chức đấu thầu thi công nạo vét đợt 1 đến độ sâu -9,5m (hệ Hải đồ) cho tàu trọng tải 30.000DWT đầy tải và 50.000DWT giảm tải.

2. Kết quả thực hiện quy hoạch:

- **Về xây dựng phát triển cảng biển:** Nhóm cảng biển số 5 hiện có tổng cộng 74 bến cảng/cầu cảng đang hoạt động, trong đó có 19 bến cảng/cầu cảng tổng hợp và 55 bến cảng/cầu cảng chuyên dùng, công suất thông qua khoảng 108 triệu tấn/năm.

- Về hàng hóa thông qua: Tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng và quá cảnh cảng biển Nhóm 5 chiếm khoảng trên 50% hệ thống cảng biển cả nước, hàng container chiếm khoảng 65% hệ thống cảng biển cả nước. Lượng hàng thông qua nhóm cảng tăng từ 60,2 triệu tấn (năm 2003) lên 123 triệu tấn (2010), với tốc độ tăng bình quân khoảng 12% hàng năm. Công suất của hệ thống cảng nhóm 5 trong giai đoạn qua là đáp ứng được khối lượng hàng hóa thông qua.



3. Các hạn chế bất cập:

a. Đối với công tác dự báo trong quy hoạch

Dự báo về lượng hàng trong quy hoạch cảng biển Việt Nam nói chung và trong quy hoạch Nhóm cảng biển số 5 còn nhiều hạn chế. Theo nội dung quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển số 5 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại quyết định số 791/QĐ-TTg ngày 12/8/2005, giai đoạn 2010 quy hoạch đáp ứng lượng hàng khoảng 53 triệu tấn (chưa kể hàng lỏng), giai đoạn 2020 khoảng 100 triệu tấn. Tuy nhiên thực tế năm 2010 lượng hàng thông qua nhóm cảng biển số 5 đạt 123 triệu tấn, không kể hàng lỏng khoảng 100 triệu tấn (gấp 2 lần dự báo cho năm 2010 và tương đương mục tiêu quy hoạch đã duyệt cũ cho năm 2020).

b. Đối với công tác lập, quản lý, thực hiện quy hoạch

- Sự phối hợp giữa các cơ quan quản lý chuyên ngành về hàng hải và địa phương có cảng biển vẫn còn bất cập. Đầu tư cơ sở hạ tầng cảng biển với hệ thống hạ tầng kỹ thuật ngoài cảng (mạng đường bộ, mạng cấp điện, cấp nước, thông tin liên lạc, đầu mối dịch vụ hậu cần cảng) chưa đồng bộ, hạ tầng ngoài cảng đầu tư chậm hơn so với đầu tư xây dựng cảng, dẫn đến sự lãng phí trong đầu tư xây dựng cảng biển;

- Quá trình lập, thực hiện quy hoạch cảng giai đoạn 2000-2010 chưa chú trọng

các giải pháp phát triển đồng bộ cảng biển và hệ thống logistics, vận tải đa phương thức. Dẫn đến việc đầu tư hạ tầng cơ sở, đầu mối logistics còn tự phát, manh mún thiếu tính tổng thể và mới đảm nhận được một số khâu trong toàn bộ quá trình hoạt động logistics. Các cảng cạn ICD tập trung chủ yếu tại khu vực Tp. Hồ Chí Minh, Biên Hòa, Bình Dương, chưa phát triển tại các khu vực mới như Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu), Hiệp Phước (Tp. Hồ Chí Minh). Do đó chưa kịp thời hỗ trợ cho các cảng mới phát triển tại các vị trí này, đặc biệt tại khu vực Cái Mép - Thị Vải - cảng cửa ngõ quốc tế quan trọng, đầu mối tiếp nhận, bảo quản, phân phối hàng hóa lớn nhất cả nước.

- Phối hợp chưa tốt giữa các cảng, bến cảng trong việc thực hiện các vấn đề chung như bảo vệ môi trường, sự ùn tắc hoặc thiếu hụt hàng hóa tại cảng biển.

- Việc phối hợp triển khai giữa các Bộ, Ngành, địa phương đối với công tác di dời còn chậm. Đặc biệt vấn đề giao đất thực hiện di dời và công tác tạo nguồn vốn để đầu tư cơ sở hạ tầng phục vụ di dời.

III. QUY HOẠCH CHI TIẾT NHÓM CẢNG BIỂN SỐ 5 GIAI ĐOẠN ĐẾN 2020 VÀ ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN 2030

Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng biển Nhóm 5 đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 về cơ bản là bám sát Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 2190/QĐ-TTg ngày 24/12/2009 với các chỉ tiêu quy hoạch chính:

- Lượng hàng thông qua năm 2015 là khoảng 154÷171 triệu tấn/năm; năm 2020 là khoảng 238÷282 triệu tấn/năm; năm 2030 là khoảng 472÷637 triệu tấn/năm (không kể hàng lỏng); trong đó lượng hàng container thông qua vào năm 2015 là khoảng 8,508 ÷9,563 triệu Teu/năm; năm 2020 là khoảng 14,797÷17,995 triệu Teu/năm; và năm 2030 là khoảng 33,034÷46,004 triệu Teu/năm.

- Hành khách thông qua năm 2015 là khoảng 338,6÷413,6 ngàn lượt/năm; năm 2020 là khoảng 418,2÷539,4 ngàn lượt/năm và năm 2030 là khoảng 917,1÷1.335,8 ngàn lượt/năm.

- Tiếp nhận được các tàu vận tải biển như sau: tàu bách hóa, hàng rời có trọng tải đến 60.000DWT; tàu chở hàng container có trọng tải đến trên 120.000DWT; tàu chuyên dùng chở dầu thô có trọng tải đến 300.000DWT, tàu chở sản phẩm dầu có trọng tải đến 50.000DWT; tàu khách có trọng tải



Cảng CMIT tại Cái Mép tiếp nhận thành công tàu container trọng tải 131.263DWT dài 363m, sức chở 11.388 TEUs.

đến 100.000GRT.

Một số yếu tố mới trong quá trình nghiên cứu quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển số 5:

- Cở tàu quy hoạch cho khu cảng Cái Mép – Thị Vải và khu cảng Hiệp Phước: Trong giai đoạn qua, các nghiên cứu thử nghiệm thực tế cho tàu trọng tải hơn 100.000DWT vào các bến cảng Cái Mép – Thị Vải đã thành công. Các nghiên cứu trên mô hình toán là khả thi cho việc nạo vét luồng Soài Rạp đến -12,0m vào khu cảng Hiệp Phước. Do vậy, cỡ trọng tải tàu trong QHCT được đề xuất cao hơn so với QHTT.

- Các bến cảng biển tại khu vực Cái Mép – Thị Vải đã có thể tiếp nhận tàu trọng tải trên 100.000 DWT vào cảng thành công (trong điều kiện hạn chế) và các hãng tàu đã thiết lập các tuyến vận tải trực tiếp đi Mỹ và châu Âu. Vì vậy trong QHCT lần này, vấn đề nghiên cứu khả năng thực hiện trung chuyển quốc tế tại khu cảng Cái Mép – Thị Vải được đề xuất và có cơ sở.

Tóm tắt nội dung quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển số 5 giai đoạn đến 2020, định hướng đến 2030 như sau:

1. Cảng thành phố Hồ Chí Minh:

Là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (loại I), cảng thành phố Hồ Chí Minh gồm các khu bến chính: Khu bến trên sông Sài Gòn; khu bến Cát Lái trên sông Đồng Nai; khu bến trên sông Nhà Bè; khu bến Hiệp Phước trên sông Soài Rạp.

Năng lực thông qua của cảng thành phố Hồ Chí Minh dự kiến vào năm 2015 đạt 76,027 triệu tấn/năm và hành khách là 164,2 ngàn lượt/năm; năm 2020 đạt khoảng 92,135 triệu tấn/năm và hành khách là 202,8 ngàn lượt/năm; định hướng năm 2030 đạt khoảng 165,304 triệu tấn/năm và hành khách là 444,7 ngàn lượt/năm.

a. Khu bến cảng trên sông Sài Gòn: bao gồm 11 bến cảng/cầu cảng cho tàu có trọng tải tới 30.000DWT. Khu bến này thực hiện di dời, chuyển đổi công năng theo Quyết định số 791/QĐ-TTg; Chuyển đổi một phần bến Khánh Hội làm bến khách nội địa và trung tâm dịch vụ hàng hải.

b. Khu bến Cát Lái trên sông Đồng Nai: bao gồm 10 bến cảng/cầu cảng cho tàu có trọng tải đến 30.000DWT. Khu bến này hiện có một số bến chuyên dùng đang hoạt động, và hiện là khu bến container chính của cảng Tp. HCM.

c. Khu bến trên sông Nhà Bè: Bao gồm 10 bến cảng/cầu cảng cho tàu có trọng tải tới 20.000-30.000DWT. Quy hoạch cải tạo nâng cấp (không mở rộng) các bến trên sông Nhà Bè cho tàu trọng tải đến 30.000 DWT. Xây dựng mới bến khách cho tàu 50.000GRT tại Phú Thuận (hạ lưu cầu Phú Mỹ).

d. Khu bến Hiệp Phước trên sông Soài Rạp: Hiện có một số bến chuyên dùng cho tàu 2 ÷ 3 vạn DWT phục vụ trực tiếp cơ sở công nghiệp; Là khu bến chính của cảng, chủ yếu làm hàng tổng hợp và container cho tàu 5 ÷ 7 vạn DWT (sức chở 4.000 ÷ 6.000 TEU).

2. Cảng Đồng Nai:

Là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (Loại I), gồm các khu bến chức năng: khu bến Long Bình Tân, Bình Dương (sông Đồng Nai); khu bến Phú Hữu (đoạn sông Đồng Nai và đoạn sông Lòng Tàu - Nhà Bè), khu bến Ông Kèo (sông Lòng Tàu và sông Đồng Tranh); khu bến Gò Dầu, khu bến Phước An (sông Thị Vải).

Năng lực thông qua của cảng Đồng Nai dự kiến vào năm 2015 đạt 21,892 triệu tấn/năm; năm 2020 đạt khoảng 41,405 triệu tấn/năm, định hướng năm 2030 đạt khoảng 87,010 triệu tấn/năm.

a. *Phước An, Gò Dầu (trên sông Thị Vải)*: là khu bến chính, tiếp nhận tàu tổng hợp, container cho tàu trọng tải đến 6 vạn DWT (Phước An) và 3 vạn DWT (Gò Dầu), có một số bến chuyên dùng tiếp nhận tàu $6.500 \div 12.000$ DWT.

b. *Phú Hữu, Ông Kèo (trên sông Đồng Nai, Nhà Bè, Lòng Tàu)*: bao gồm khu bến chuyên dùng và khu bến tổng hợp cho tàu trọng tải đến 3 vạn DWT.

c. *Đồng Nai (bao gồm cả Bình Dương trên sông Đồng Nai)*: bao gồm bến cảng Đồng Nai cho tàu tổng hợp, container, hàng rời trọng tải đến 5.000DWT và các bến chuyên dùng tàu 1.000DWT (phía Đồng Nai) và bến cảng Bình Dương cho tàu container 5.000DWT.

3. Cảng Vũng Tàu - Bà Rịa Vũng Tàu:

Cảng tổng hợp quốc gia, cửa ngõ quốc tế, gồm các khu bến chức năng: Khu bến Gò Dầu, Tắc Cá Trung; Khu bến Phú Mỹ, Mỹ Xuân; khu bến Cái Mép, Sao Mai – Bến Đình; khu bến Long Sơn; khu bến Vũng Tàu – sông Dinh. Trong đó, khu bến cảng Phú Mỹ, Cái Mép và Sao Mai - Bến Đình có khả năng đảm nhận vai trò trung chuyển quốc tế nhờ điều kiện tự nhiên thuận lợi của sông Thị Vải và điều kiện nguồn hàng lớn của Vùng kinh tế Động lực phía Nam và vùng Đồng bằng sông Cửu Long.

Năng lực thông qua dự kiến vào năm 2015 đạt 44,897 triệu tấn/năm và hành khách là 174,4 ngàn lượt/năm; năm 2020 đạt khoảng 85,412 triệu tấn/năm và hành khách là 215,4 ngàn lượt/năm; định hướng năm 2030 đạt khoảng 198,108 triệu tấn/năm và hành khách là 472,4 ngàn lượt/năm.

a. *Gò Dầu, Tắc Cá Trung*: khu bến cho tàu tổng hợp và container, có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải đến 30.000DWT.

b. *Phú Mỹ, Mỹ Xuân*: là khu bến chính của cảng, chủ yếu làm hàng tổng hợp và container cho tàu trọng tải $6 \div$ trên 10 vạn DWT (sức chở $4.000 \div 9.000$ TEU, tùy thuộc vào khả năng cải tạo luồng Thị Vải) tại Phú Mỹ và tàu trọng tải đến 6 vạn DWT tại Mỹ Xuân; có một số bến chuyên dùng phục vụ cơ sở công nghiệp, dịch vụ ven sông.

c. *Cái Mép, Sao Mai - Bến Đình*: là khu bến chính của cảng, chủ yếu làm hàng container cho tàu $8 \div$ trên 10 vạn DWT (sức chở $6.000 \div 9.000$ TEU, tùy thuộc vào khả năng cải tạo luồng Thị Vải) tại Cái Mép và tàu container trọng tải đến 8 vạn DWT tại Sao Mai – Bến Đình. Tại khu vực này cũng quy hoạch xây dựng 1 bến cảng khách quốc tế có trọng tải đến 10 vạn GRT cho toàn vùng.

d. *Long Sơn*: chức năng chính là khu bến chuyên dùng của liên hợp lọc hóa dầu, có bến nhập dầu thô cho tàu 30 vạn DWT, bến tàu $3 \div 5$ vạn DWT nhập nguyên liệu

khác và xuất sản phẩm. Phần đường bờ phía Đông Nam dành để xây dựng bến làm hàng tổng hợp phục vụ chung cho phát triển lâu dài của khu vực.

e. Sông Dinh: chức năng chính là khu bến dịch vụ hàng hải, dầu khí tiếp nhận tàu trọng tải đến 1 vạn DWT.

g. Bến Đầm - Côn Đảo: chức năng chính là bến tổng hợp và hành khách với cỡ tàu trọng tải 2.000 ÷ 5.000DWT. Ngoài ra, bố trí bến dịch vụ hàng hải và dầu khí cho tàu trọng tải đến 1 vạn DWT.

4. Cảng Long An, Tiền Giang:

Gồm các bến trên sông Soài Rạp với chức năng là khu bến tổng hợp, dịch vụ dầu khí, khu bến chuyên dụng LPG. Khu bến tổng hợp tiếp nhận tàu trọng tải đến 7 vạn DWT, khu bến LPG tiếp nhận tàu trọng tải 10.000 ÷ 75.000DWT. Khu bến chuyên dùng phục vụ CN Dầu khí tiếp nhận tàu đến 7 vạn DWT.

Năng lực thông qua dự kiến vào năm 2015 đạt 11,40 triệu tấn/năm; năm 2020 đạt khoảng 18,50 triệu tấn/năm, định hướng năm 2030 đạt khoảng 21,40 triệu tấn/năm.

5. Quy hoạch di dời các cảng:

Theo quyết định số 791/QĐ-TTg ngày 12/08/2005 của Thủ tướng Chính phủ, sau năm 2010 sẽ tiếp tục nghiên cứu di dời một số cảng trong nội thành. Tuy nhiên thực tế hiện nay, luồng hàng hóa từ các khu vực ngoài Tp. HCM chủ yếu theo các đường vành đai về bến cảng Cát Lái, các khu cảng thuộc Đồng Nai, BRVT hoặc về khu cảng Hiệp Phước. Trong tương lai, khi khu bến Hiệp Phước, khu bến Cái Mép – Thị Vải phát triển mạnh hơn thì hàng hóa vào các cảng còn lại khu vực nội thành sẽ giảm đáng kể. Do đó, kiến nghị chưa tiếp tục nghiên cứu di dời đối với các cảng còn lại khu vực nội thành. Sau năm 2020, sẽ nghiên cứu di dời các bến cảng nêu trên nếu cần thiết.

6. Quy hoạch luồng tàu:

a. Luồng Vũng Tàu - Sài Gòn: Qua sông Lòng Tàu vào các cảng khu vực Nhơn Trạch, Nhà Bè và khu vực trên sông Sài Gòn. Hiện nay và trong tương lai vẫn nạo vét duy trì độ sâu tối thiểu -8.50m (hệ Hải đồ) cho tàu trọng tải tới 20.000DWT, lợi dụng thủy triều cho tàu trọng tải 30.000 – 36.000DWT.

b. Luồng Soài Rạp: Hiện đang triển khai đấu thầu nạo vét đến cao độ -9.5m (30.000DWT). Tiếp tục quan trắc đánh giá kết quả nạo vét đợt 1 và nghiên cứu triển khai nạo vét đến cao độ -12m. Dự kiến nạo vét đến cao độ -11.0m (50.000DWT) (2013-2014) và đến cao độ -12m (70.000DWT) (sau 2016).

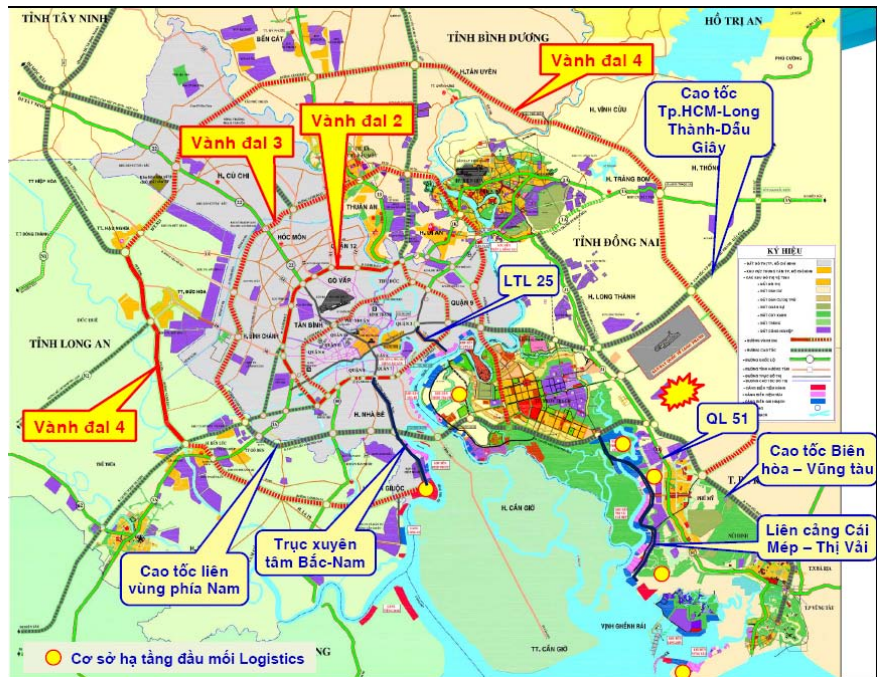
c. Luồng sông Đồng Nai: Duy trì cho tàu 30.000DWT vào cụm cảng Cát Lái và tàu trọng tải 30.000DWT vào cụm cảng Đồng Nai (Long Bình Tân).

d. Luồng Thị Vải - Vũng Tàu: nghiên cứu khả năng phát triển cỡ tàu lớn nhất có thể ra vào các cảng khu vực Cái Mép (mục tiêu nghiên cứu cho tàu trên 100.000 DWT ra, vào cảng) và các khu vực Phú Mỹ, Mỹ Xuân, Phước An, Gò Dầu.

e. Luồng sông Dinh: Chiều dài luồng khoảng 12km, hiện đang khai thác cho tàu 10.000DWT vào khu cảng Vietsov Petro.

7. Quy hoạch mạng lưới GTVT kết nối

a. *Đường bộ*: Mạng lưới cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ kết nối với cảng biển nhóm 5 tuy chưa được phát triển kịp theo nhu cầu của hệ thống cảng biển nhưng cũng có thể được xem là hoàn thiện nhất so với cả 6 nhóm cảng biển. Các tuyến đường bộ chính và đường cao tốc liên quan đến hệ thống cảng trong vùng đều đã đang đầu tư, mở rộng hoặc chuẩn bị đầu tư, gồm: Quốc lộ 51; Cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu; Cao tốc Tp. HCM – Long Thành – Dầu Giây; Cao tốc Liên vùng phía Nam; QL 1A; Trục Bắc – Nam (Tp. HCM); tuyến Vành đai 3 & 4 Tp. Hồ Chí Minh; các tuyến Liên cảng Cái Mép – Thị Vải, liên cảng Phú Hữu – Ông Kèo; ...



b. *Đường sắt*: Trong vùng chưa có đường sắt nối vào các cảng biển; hiện chỉ có một tuyến đường sắt quốc gia Bắc - Nam đi qua các tỉnh Đồng Nai - Bình Dương và kết thúc tại ga Sài Gòn. Theo Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển ngành giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1436/QĐ-TTg ngày 10/9/2009 thì sẽ phát triển các tuyến đường sắt kết nối với hệ thống cảng biển như: Tuyến Biên Hòa – Vũng Tàu kết nối với hệ thống cảng Cái Mép – Thị Vải; Xây dựng mới tuyến đường sắt chuyên dụng từ đường sắt quốc gia tới cảng Cát Lái và Hiệp Phước.

c. *Đường thủy nội địa*: Đã hoàn thành 2 tuyến đường thủy quốc gia kết nối Nhóm cảng biển số 5 và Vùng Đồng bằng Sông Cửu Long; Dự án cải tạo nâng cấp kênh Chợ Gạo nhằm tăng năng lực vận tải giữa 2 vùng Đông Nam Bộ và Tây Nam Bộ đang được triển khai. Trong giai đoạn tới cần cải tạo phát triển các tuyến ĐTNĐ kết nối các khu cảng Tp. Hồ Chí Minh – Đồng Nai – Bà Rịa Vũng Tàu.

IV. CÁC DỰ ÁN ƯU TIÊN

Giai đoạn đến năm 2015, ngoài những bến cảng đã hoặc đang triển khai xây dựng, cần tập trung, khuyến khích đầu tư như sau:

1. Luồng vào cảng:

- Luồng Vũng Tàu - Thị Vải: Nghiên cứu toàn diện tuyến luồng và đề xuất giải pháp cải tạo cho tàu trọng tải trên 12 vạn DWT vào đến khu cảng Cái Mép; tàu trọng tải

đến 12 vạn DWT vào khu cảng Phú Mỹ; tàu trọng tải đến 60.000DWT vào khu cảng Mỹ Xuân, Phước An và cho tàu trọng tải đến 30.000DWT vào đến khu cảng Gò Dầu.

- Luồng Soài Rạp: Triển khai nạo vét đến cao độ -9.50m cho tàu trọng tải 30.000DWT vào khu cảng Hiệp Phước; Tiếp tục quan trắc, nghiên cứu nạo vét luồng đến cao độ -12,0m cho tàu 50.000DWT đầy tải và 70.000DWT (giảm tải, lợi dụng triều) vào khu cảng Hiệp Phước.

2. Bến cảng biển:

a. Đối với các bến cảng tổng hợp, container:

- Triển khai đầu tư Cảng Quốc tế Vũng Tàu: đây là cảng container cửa ngõ quốc tế. Bến cảng có thể tiếp nhận tàu có trọng tải đến 80.000DWT (6.000TEU).

- Cảng Tổng hợp và container Cái Mép hạ: cảng tổng hợp container có thể tiếp nhận tàu có trọng tải đến 80.000DWT (6.000TEU).

- Đầu tư khu cảng hạ lưu Hiệp Phước: khu cảng tổng hợp và container. Bến cảng có thể tiếp nhận tàu có trọng tải đến 70.000DWT (5.000TEU).

b. Đối với các bến cảng chuyên dùng:

Đầu tư khu bến chuyên dùng Lọc hóa dầu Long Sơn: chuyên nhập dầu thô, xuất sản phẩm dầu, nhập nguyên liệu. Bến cảng có thể tiếp nhận tàu có trọng tải đến 80.000 DWT.

3. Đường bộ nối cảng:

- *Quốc lộ 51 (Đồng Nai – Bà Rịa Vũng Tàu):* Hoàn tất nâng cấp mở rộng QL 51 kết nối hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải với mạng giao thông vùng.

- *Đường liên Cảng Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa Vũng Tàu):* Đẩy nhanh thi công và đưa vào sử dụng tuyến đường liên cảng Cái Mép - Thị Vải.

- *Đường 25B vào cảng Cát Lái (thành phố Hồ Chí Minh):* Hoàn tất nâng cấp mở rộng tỉnh lộ 25B nối Xa lộ Hà Nội với khu cảng Cát Lái.

- *Đường vào các bến cảng khu vực Hiệp Phước:* Tiếp tục đầu tư hoàn thiện tuyến trục Bắc Nam vào khu Hiệp Phước và các tuyến chính trong KCN Hiệp Phước dẫn vào các cảng.

- *Đường nối vào khu cảng Long An, Tiền Giang:* Nghiên cứu triển khai các tuyến đường bộ kết nối với các khu bến cảng Long An và Tiền Giang.

V. MỘT SỐ ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP THỰC HIỆN

1. Về phối hợp thực hiện, quản lý quy hoạch cảng

Để việc đầu tư phát triển cảng biển đảm bảo hiệu quả, cần phải có sự phối hợp chặt chẽ giữa các Bộ, Ngành, địa phương trong đó Bộ Giao thông vận tải thông qua Cục Hàng hải Việt Nam thực hiện vai trò quản lý quy hoạch, bao gồm:

- Phối hợp với địa phương nhằm đảm bảo đủ quỹ đất cho phát triển cảng biển và đảm bảo tiến độ giữa xây dựng cảng và hạ tầng kết nối ngoài cảng. Riêng đối với khu cảng Cái Mép, Cái Mép hạ thuộc khu cảng Bà Rịa - Vũng Tàu là khu vực có điều kiện thuận lợi, chi phí đầu tư cơ sở hạ tầng lớn, cần tập trung đầu tư cảng chuyên dùng container hoặc cảng tổng hợp, hạn chế xây dựng các cảng khác. Các khu vực có

điều kiện xây dựng cảng khác, cần được tận dụng hiệu quả để đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa khu vực sẽ tăng nhanh trong tương lai.

- Phối hợp với các Bộ, Ngành đề xuất, xây dựng các cơ chế cho phát triển các bến cảng trọng điểm, các bến cảng có ảnh hưởng lớn đến phát triển KTXH;

- Đầu tư, xây dựng và phát triển đồng bộ các quy hoạch ngành GTVT liên quan như đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa... nhằm tạo một mạng lưới vận tải đa phương thức liên hoàn để phục vụ cho cảng cửa ngõ Vũng Tàu và phát triển thành hệ thống dịch vụ logistics có chất lượng, hiệu quả.

- Chỉ đạo xây dựng mô hình tổ chức quản lý chung hoạt động khai thác cảng, tham gia giám sát và phối hợp với các đơn vị chuyên ngành để đảm bảo vệ sinh môi trường, an toàn PCCC. Đồng thời xây dựng quy chế phối hợp giữa các cảng, bến cảng trong công tác xử lý các vấn đề chung như bảo vệ môi trường, chống ùn tắc hàng hóa tại cảng biển.

2. Về vốn đầu tư phát triển cảng nói chung:

- Vốn ngân sách tập trung ưu tiên đầu tư cơ sở hạ tầng cảng biển quan trọng, đồng thời cũng khuyến khích đẩy mạnh xã hội hóa đầu tư cơ sở hạ tầng cảng biển công cộng theo các hình thức PPP, BOT, BT, ...

- Khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư xây dựng bến cảng, cầu cảng theo quy hoạch được duyệt bằng các hình thức như BOT, BTO, BT, liên doanh theo quy định.

- Các hạng mục cơ sở hạ tầng bến cảng chủ yếu đầu tư bằng nguồn vốn huy động hợp pháp của doanh nghiệp.

- Nghiên cứu hình thành Quỹ đầu tư phát triển và quản lý khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển để tái đầu tư phát triển các cảng biển thông qua cơ chế sử dụng kết cấu hạ tầng cảng biển phải trả phí.

- Nghiên cứu, thực hiện thí điểm việc cho phép đối tác nước ngoài tự đầu tư trang thiết bị bốc xếp và thuê khai thác kết cấu hạ tầng cảng được đầu tư bằng vốn trong nước (có gắn với việc chuyển giao công nghệ tiên tiến).

3. Chính sách đối với các doanh nghiệp cảng thuộc diện di dời:

- Vốn cho đầu tư xây dựng hạ tầng ngoài cảng (tại vị trí di dời đến): bao gồm hệ thống đường ngoài cảng; hệ thống điện, nước, thông tin liên lạc (đến chân hàng rào ngoài cảng) sẽ do ngân sách nhà nước bảo đảm.

- Nguồn vốn được tạo thành từ chuyển đổi công năng, chuyển quyền sử dụng đất, bán nhà xưởng và các công trình khác.

- Các chế độ chính sách khác (kinh phí thuê đất, thuế, sử dụng vốn tín dụng ưu đãi...) cho các doanh nghiệp di dời, Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan nghiên cứu, ban hành theo thẩm quyền hoặc trình Thủ tướng Chính phủ những vấn đề vượt thẩm quyền.

4. Cơ chế khuyến khích lượng hàng trung chuyển quốc tế

Về nguyên tắc, cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu với vai trò cảng cửa ngõ quốc tế khu vực phía Nam của quốc gia, cảng loại 1A, chức năng chính yếu vẫn là thông qua lượng hàng xuất nhập khẩu tuyến biển xa của toàn bộ miền Nam. Tuy nhiên, với năng

lực hệ thống cảng biển của cụm cảng này, cảng có đủ điều kiện để thu hút, thông qua lượng hàng trung chuyển quốc tế nhất định.

Để khuyến khích, thu hút lượng hàng trung chuyển quốc tế cần có cơ chế chính sách ưu đãi để đảm bảo các cảng có sức hấp dẫn đối với các chủ hàng và chủ tàu, từ đó có thể cạnh tranh với các cảng trung chuyển quốc tế trong khu vực. Các cơ chế, chính sách đề xuất nhằm tạo điều kiện cho khu vực Vũng Tàu - Cái Mép - Thị Vải đảm nhận nhiệm vụ trung chuyển quốc tế cơ bản bao gồm:

- Được hưởng các ưu đãi về các loại thuế áp dụng đối với dự án thuộc ngành nghề, lĩnh vực khuyến khích đầu tư theo Luật Đầu tư chung và các ưu đãi khác về thuế theo điều ước quốc tế mà Việt Nam ký kết khi ra nhập WTO.

- Cho phép tàu nước ngoài ra/vào làm hàng tại cảng không phải làm thủ tục xuất nhập cảnh với nguồn hàng, chỉ làm thủ tục đối với tàu theo quy định của luật hàng hải.

- Nghiên cứu phát triển ngành dịch vụ Logistics trong đó có việc hình thành các Trung tâm dịch vụ hậu cần Logistics sau cảng, kể cả việc nghiên cứu hình thành một khu Kinh tế mở hoặc khu vực mậu dịch tự do phía sau hệ thống cảng Cái Mép – Thị Vải.

Trên đây là tóm tắt một số nét chính về tình hình quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển số 5 trong giai đoạn 10 năm qua và quy hoạch chi tiết trong giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.