

社会開発調査部報告書

Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA)

Bộ Giao Thông (MOT), Nước Cộng Hòa Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam

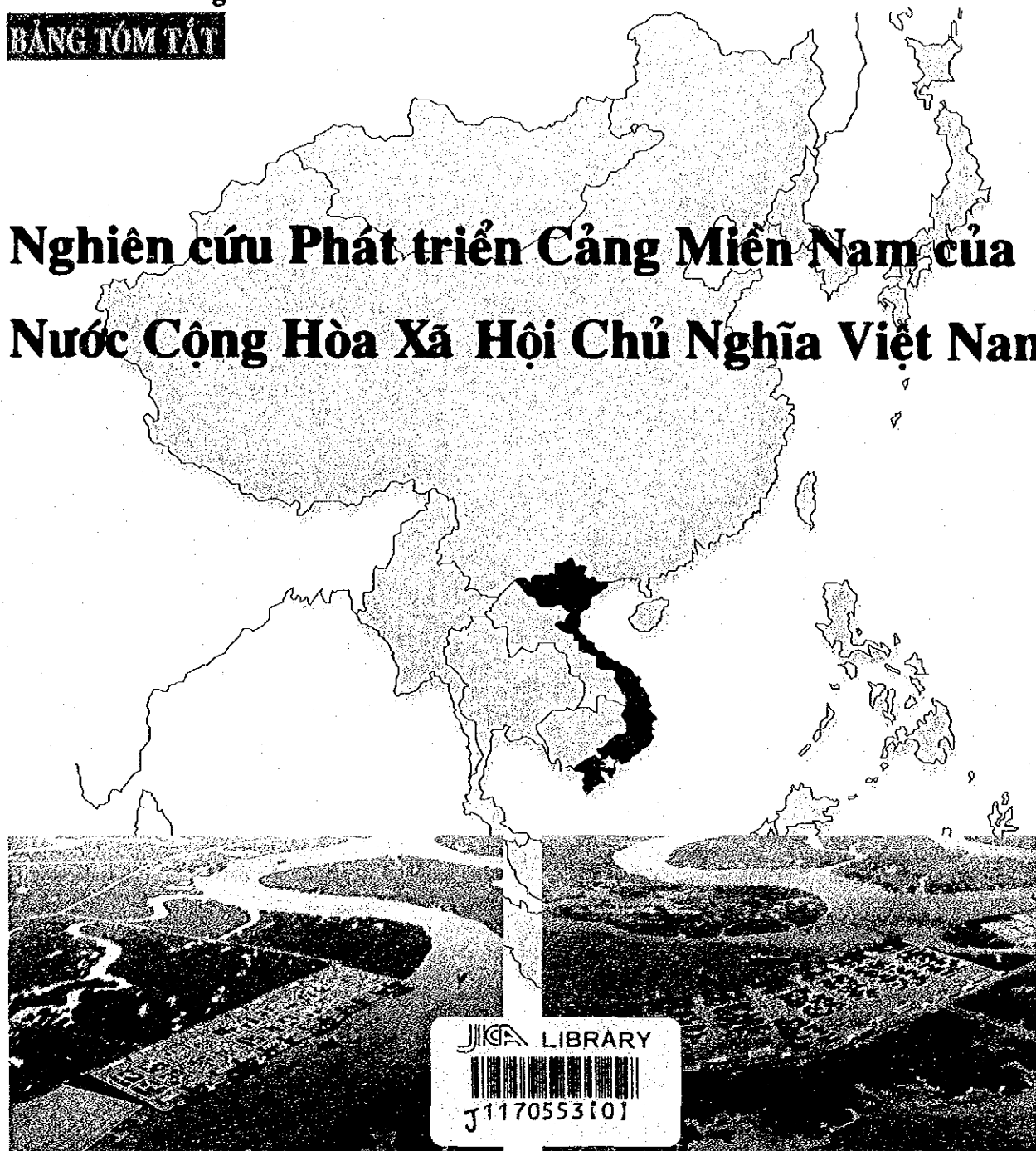
Cục Hàng Hải Việt Nam (VINAMARINE)

NO. 52

Báo cáo Cuối cùng

BẢNG TÓM TẮT

Nghiên cứu Phát triển Cảng Miền Nam của Nước Cộng Hòa Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam



JICA LIBRARY



J1170553101

Tháng 12 năm 2002

Viện Nghiên Cứu Phát Triển Duyên Hải Quốc Tế Nhật Bản (OCDI)
Công ty Tư Vấn Cảng Nhật Bản (JPC)

SSF

J R

02-164

Nghiên cứu Phát triển Cảng Miền Nam của Nước Cộng Hòa Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam

Báo cáo Cuối cùng BẢNG TÓM TẮT

Tháng 12 năm 2

JICA
123
728
SSF
BRARY

Note: The following exchange rate is used in this report.

US\$ 1.00=Vietnam Dong 15,000VND=Japanese Yen 120

August 2002

**Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA)
Bộ Giao Thông (MOT), Nước Cộng Hòa Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam
Cục Hàng Hải Việt Nam (VINAMARINE)**

**Báo cáo Cuối cùng
BẢNG TÓM TẮT**

Nghiên cứu Phát triển Cảng Miền Nam của Nước Cộng Hòa Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam

Tháng 12 năm 2002

**Viện Nghiên Cứu Phát Triển Duyên Hải Quốc Tế Nhật Bản (OCDI)
Công ty Tư Vấn Cảng Nhật Bản (JPC)**



1170553(0)



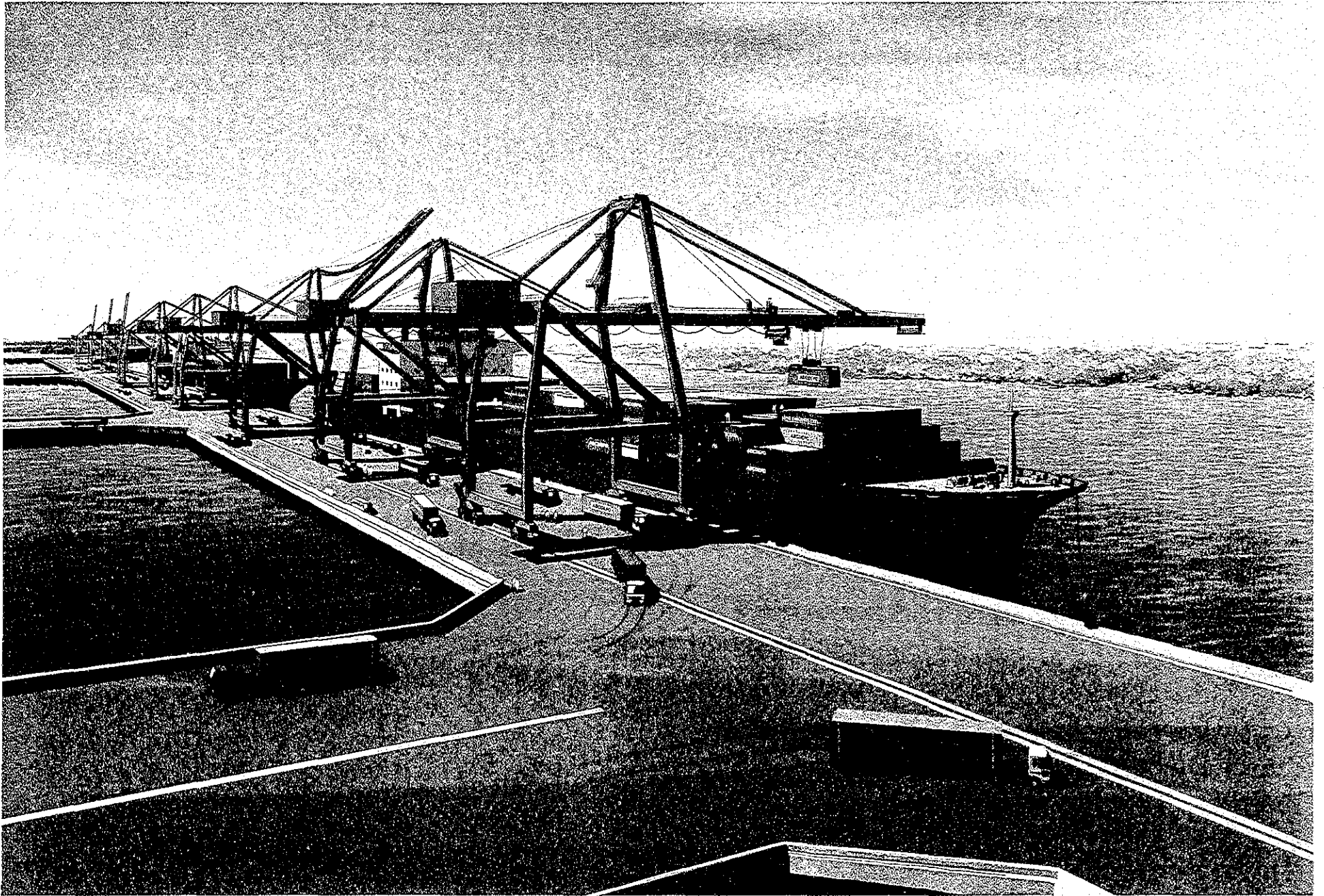
CAI MEP - THI VAI INTERNATIONAL PORT



CAI MEP INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL



CAI MEP INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL



CAI MEP INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL

Mở Đầu

Để đáp lại yêu cầu của Chính phủ nước Cộng Hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam (dưới đây gọi là "CPVN"), Chính phủ Nhật bản đã quyết định thực thi Nghiên cứu Phát triển Cảng Miền Nam của nước CHXHCN Việt Nam (dưới đây gọi là "Nghiên cứu") và giao nhiệm vụ nghiên cứu này cho Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA).

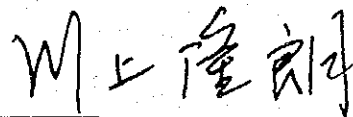
JICA đã tuyển chọn và cử một Đoàn nghiên cứu bao gồm Viện Nghiên cứu Phát triển Duyên Hải Quốc tế Nhật Bản (OCDI) và Công Ty Tư Vấn Cảng Nhật Bản (JPC), do Ông Yukio NISHIDA của OCDI làm trưởng Đoàn (dưới đây gọi là "Đoàn Nghiên cứu"), đến nước CHXHCN Việt Nam tất cả bốn chuyến từ tháng 3 năm 2001 đến tháng 10 năm 2002.

Đoàn Nghiên cứu đã làm việc và thảo luận nhiều lần với các cơ quan hữu quan của CPVN, đã khảo sát thực địa tại khu vực nghiên cứu. Sau khi về lại Nhật Bản, Đoàn Nghiên cứu đã tiếp tục nghiên cứu sâu thêm và chuẩn bị Bản Báo cáo cuối cùng này.

Chúng tôi mong rằng Bản Báo cáo cuối cùng này sẽ góp phần vào sự thúc đẩy dự án này và tăng cường tình hữu nghị giữa hai quốc gia.

Cuối cùng, chúng tôi muốn bày tỏ lòng cảm kích chân thành của chúng tôi tới các cơ quan hữu quan của CPVN đã hợp tác chặt chẽ và hỗ trợ chúng tôi trong nghiên cứu này.

Tháng 12 năm 2002



Takao KAWAKAMI

Tổng Giám Đốc

Cơ Quan Hợp Tác Quốc Tế Nhật Bản

Thư Thông Báo

Tháng 12 năm 2002

Kính gửi Ông Takao KAWAKAMI
Tổng Giám Đốc
Cơ Quan Hợp Tác Quốc Tế Nhật Bản

Kính thưa Ông

Tôi rất vui mừng khi được đề trình tại đây Bản Báo Cáo Cuối Cùng về “Nghiên Cứu Phát Triển Cảng Miền Nam của Nước Cộng Hòa Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam”.

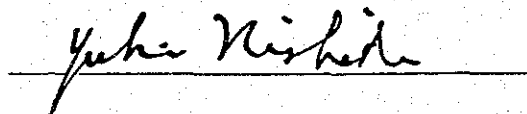
Đoàn nghiên cứu bao gồm Viện Nghiên Cứu Phát Triển Duyên Hải Quốc Tế Nhật Bản (OCDI) và Công Ty Tư Vấn Cảng Nhật Bản (JPC) đã tiến hành khảo sát tại nước CHXHCN Việt Nam trong khoảng thời gian từ tháng 3 năm 2001 đến tháng 10 năm 2002 theo hợp đồng đã ký kết với Cơ Quan Hợp Tác Quốc Tế Nhật Bản (JICA).

Đoàn Nghiên Cứu đã hoàn thành Báo Cáo này, trong đó đề xuất kịch bản phát triển trong tương lai bao gồm Quy Hoạch Tổng Quan và Kế Hoạch Phát Triển Ngắn Hạn cho các cảng tại Miền Nam Việt Nam đến năm 2010 và đến năm 2020, với sự hợp tác chặt chẽ và chỉ đạo của các cơ quan hữu quan của Bộ Giao Thông và các cơ quan hữu quan khác của chính phủ Việt Nam.

Đại diện Đoàn Nghiên Cứu, tôi xin tỏ lòng biết ơn đến Bộ Giao Thông và các cơ quan hữu quan khác về sự hợp tác, giúp đỡ và tình hữu nghị đã dành cho Đoàn Nghiên Cứu.

Chúng tôi cũng xin thành thật cảm ơn Cơ Quan Hợp Tác Quốc Tế Nhật Bản, Bộ Ngoại Giao, Bộ Đất Đai, Hạ Tầng và Giao Thông, và Đại Sứ Quán Nhật Bản tại nước CHXHCN Việt Nam về những đề xuất và giúp đỡ trong suốt thời gian nghiên cứu.

Kính thư



Yukio NISHIDA
Trưởng Đoàn Nghiên Cứu
Nghiên Cứu Phát Triển Cảng Miền Nam
của Nước Cộng Hòa Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam

Danh mục từ viết tắt

ADB	Ngân hàng Phát triển Á châu
AFTA	Hiệp định Tự do Mậu dịch các nước ASEAN
APA	Hiệp hội cảng các nước ASEAN
ASEAN	Hiệp hội các nước Đông Nam á
B/C	Tỉ số Lợi ích/Chi phí
BOD5	Nhu cầu tiêu thụ Oxy sinh học sau 5 ngày
BOT	Xây dựng - Khai Thác - Chuyển giao
BR-VT	Bà Rịa - Vũng Tàu
BT	Xây dựng - Chuyển giao
BTO	Xây dựng - Chuyển giao - Khai thác
CAAV	Tổng cục hàng không dân dụng Việt nam
CDL	Cao độ 0 Hải đồ
CFEA	Vùng kinh tế trọng điểm Miền Trung
CFS	Trạm Công ten nơ
COD	Nhu cầu tiêu thụ Oxy hóa học
DO	Oxy hòa tan
DSI	Viện phát triển chiến lược
DWT	Tải trọng tấn
EDI	Trao đổi dữ liệu điện tử
EIA	Đánh giá tác động môi trường
EIRR	Tỉ suất kinh tế nội hoàn
EPZ	Khu chế xuất
FIRR	Tỉ suất tài chính nội hoàn
FDI	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội
GPS	Hệ thống định vị toàn cầu
GRT	Tấn đăng kiểm
GSO	Tổng cục thống kê
HCM	Hồ Chí Minh
HCMC	Thành phố Hồ Chí Minh
HDI	Chỉ số Phát triển con người
HEPZA	Ban quản lý Khu công nghiệp và Khu chế xuất TP.HCM
HHWL	Mực nước cao nhất
HWL	Mực nước cao
IAPH	Hiệp hội Cảng và Bến Cảng quốc tế
ICD	Kho thông quan nội địa
IEE	Đánh giá môi trường ban đầu
IMO	Tổ chức Hàng Hải quốc tế
IZ	Khu công nghiệp
JBIC	Ngân hàng hợp tác quốc tế Nhật Bản
JETRO	Tổ chức phát triển ngoại thương Nhật Bản
JICA	Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản
LLWL	Mực nước thấp nhất
LWL	Mực nước thấp

LOA	Chiều dài tối đa
MADRECO	Công ty nạo vét hàng hải
MIS	Hệ thống thông tin quản lý
MOC	Bộ Xây dựng
MOSTE	Bộ Khoa học, công nghệ và môi trường
MOT	Bộ Giao thông
MPI	Bộ kế hoạch và đầu tư
MPMU	Ban quản lý các dự án Hàng hải Việt nam
MSL	Mức nước trung bình
NFEA	Vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc
NH	Quốc lộ
NM	Hải lý
ODA	Viện trợ phát triển của Chính phủ
PSA	Cảng Vụ Singapore
PSP	Sự tham gia của khu vực tư nhân
PTSC	Công ty dịch vụ kỹ thuật dầu khí Việt Nam
PVICCC	Petro Vietnam Investment Construction Consulting Company (Công ty Tư vấn Đầu tư Xây dựng Dầu khí)
RO/RO	Tàu chuyên dùng
RTG	Cấu khung bánh lốp
SCF	Hệ số chuyển đổi tiêu chuẩn
SER	Shadow Exchange Rate
SFEA	Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam
SOE	Doanh nghiệp nhà nước
SS	Chất rắn lơ lửng
TCN	Tiêu chuẩn Ngành Việt Nam
TCVN	Tiêu chuẩn Việt Nam
TEDI	Tổng công ty Tư vấn Thiết kế Giao thông Vận tải
TEDI-S	Công ty Tư vấn Thiết kế Giao thông Vận tải phía Nam
TEU	Đơn vị tính công ten nơ (bằng container 20 feet)
VCCI	Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam
VICT	Cảng Container Quốc tế Việt Nam
VIETSOPETRO	Công ty Dầu khí Việt - Xô
VINALINES	Tổng công ty Hàng hải Việt Nam
VINAMARINE	Cục Hàng hải Việt Nam
VINAWACO	Tổng công ty Đường Sông Việt Nam
VITRANSS	Nghiên cứu chiến lược Giao thông Việt Nam
VIWA	Cục đường sông Việt Nam
VMRCC	Trung tâm trực vớt và cứu hộ hàng hải Việt Nam
VMS	Bảo đảm An toàn Hàng hải Việt Nam
VND	Đồng Việt Nam
VOC	Chi phí sử dụng xe cộ
VSIZ	Khu công nghiệp Việt Nam - Singapore
VTS	Hệ thống giao thông hàng hải

Báo Cáo Cuối Cùng

Mục Lục

Tóm tắt ý chính	E-1
Cơ cấu thực thi, Thời gian và Biểu đồ nghiên cứu	I-1
Phần 1 Các Điều Kiện Hiện Tại	
Chương 1 Điều kiện kinh tế - xã hội của khu vực Nghiên cứu	1-1
Chương 2 Các kế hoạch phát triển quốc gia và khu vực	2-1
Chương 3 Điều kiện tự nhiên	3-1
Chương 4 Điều kiện môi trường	4-1
Chương 5 Xu hướng giao thông hàng hải trong khu vực	5-1
Chương 6 Hiện trạng các cảng	6-1
Chương 7 Luồng sông	7-1
Chương 8 Hành chính, Quản lý và khai thác cảng	8-1
Chương 9 Điểm lại các quy hoạch phát triển cảng đã được phê duyệt	9-1
Chương 10 Đánh giá các cảng hiện tại	10-1
Phần 2 Quy Hoạch Tổng Thể	
Phần 2.1. Chiến lược phát triển cảng và Quy hoạch tổng thể VKTTĐPN	
Chương 11 Dự báo nhu cầu	11-1
Chương 12 Chiến lược Phát triển/Hành chính cảng	12-1
Chương 13 Quy hoạch tổng thể đến năm 2020	13-1
Chương 14 Khai thác bến và luồng đến năm mục tiêu	14-1
Chương 15 Đánh giá chung về Dự án cảng chính	17-1
Chương 16 Lập chương trình Hành chính và Quản lý cảng	16-1
Chương 17 Chiến lược khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân (PSP) trong phát triển và khai thác cảng	17-1

Phần 2.2. Nghiên cứu ban đầu về các dự án chính tại khu vực Thị Vải - Vũng Tàu

Chương 18	Thiết kế kết cấu sơ bộ cho các Dự án cảng chính.....	18-1
Chương 19	Kế hoạch thi công sơ bộ và dự toán kinh phí	19-1
Chương 20	Phân tích kinh tế sơ bộ.....	20-1
Chương 21	Đánh giá môi trường ban đầu (IEE)	21-1
Chương 22	Dự án phát triển cảng ưu tiên.....	22-1

Phần 3 Kế Hoạch Phát Triển Ngắn Hạn

Chương 23	Kế hoạch phát triển cảng ngắn hạn đến năm mục tiêu 2010	23.1
Chương 24	Chương trình Hành chính và Quản lý cảng đến năm 2010.....	24.1

Phần 4 Nghiên cứu khả thi dự án ưu tiên tại khu vực Thị Vải

Chương 25	Kế hoạch phát triển dự án ưu tiên.....	25.1
Chương 26	Sơ đồ bố trí/Khai thác Bến và Khai thác Luồng	26.1
Chương 27	Thiết kế Kết cấu.....	27.1
Chương 28	Kế hoạch Thi công và Dự toán Chi phí.....	28.1
Chương 29	Kế hoạch Đầu tư.....	29.1
Chương 30	Phân tích Kinh tế	30.1
Chương 31	Phân tích Tài chính.....	31.1
Chương 32	Đánh giá Tác động Môi trường - Sơ bộ (Pre-EIA)	32-1
Chương 33	Các Kế hoạch Quản lý/Khai thác Cảng	33-1

Phần 5 Kết Luận và Đề Xuất

Chương 34	Kết luận và đề xuất	34-1
-----------	---------------------------	------

Tóm tắt ý chính

Nghiên cứu Phát triển Cảng tại Miền Nam nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam (Tháng 3/2001 đến tháng 11/2002)

1. Giới thiệu

1.1 Bối cảnh Nghiên cứu

Hầu hết các cảng như cảng Sài Gòn, cảng Nhà Bè đều đã được xây dựng từ rất lâu và nằm ở những khúc ngoặt của sông, do vậy, độ sâu của luồng tàu lưu thông và bán kính đoạn rẽ ngoặt đều không thể tiếp nhận nổi những tàu lớn. Quan trọng hơn nữa, các khu vực hỗ trợ hoạt động cảng ở trên bờ rất hạn chế, trang thiết bị xếp dỡ hàng hóa lạc hậu, công suất thấp, và do vậy, các cảng này không thể đáp ứng nổi các nhu cầu hàng hóa thông qua đang ngày càng gia tăng, đặc biệt trong lĩnh vực vận chuyển container. Do đó, cần phải thiết lập một qui hoạch tổng thể phát triển cảng cho khu vực này trên quan điểm lâu dài.

Bên cạnh kịch bản phát triển cảng nêu trên, một vấn đề không kém phần quan trọng là hình thành một chiến lược khai thác cảng thích hợp, được đặt dưới sự kiểm soát chặt chẽ của một cơ quan nhà nước. Trên cơ sở đó sẽ thiết lập phương thức khai thác cảng phù hợp nhất với chức năng và hiệu quả kinh tế cao nhất cho cụm cảng mới ở khu vực Thị Vải - Vũng Tàu.

1.2 Mục đích Nghiên cứu

Mục đích của Nghiên cứu này là:

- 1) xác định tiềm năng phát triển của các cụm cảng trong Vùng Kinh tế Trọng điểm Phía Nam (VKTTĐPN) và vạch rõ vai trò tương lai của việc phát triển cụm cảng Thị Vải - Vũng Tàu.
- 2) lập một chiến lược phát triển/quản lý hành chính cảng ở Vùng Kinh tế Trọng điểm Phía Nam (VKTTĐPN) bao gồm dự báo nhu cầu, quan điểm phát triển cảng, hệ thống quản lý/hành chính cảng, khung pháp lý, giới thiệu một kế hoạch thực hiện cổ phần hóa phù hợp, v.v... (đến năm mục tiêu 2020).
- 3) lập một qui hoạch tổng thể về phát triển/quản lý hành chính toàn diện các cụm cảng ở Vùng Kinh tế Trọng điểm Phía Nam (VKTTĐPN), bao gồm cả dự án xây dựng cụm cảng Thị Vải - Vũng Tàu, lưu ý đến việc phân chia chức năng hợp lý giữa các cảng ở khu vực Cảng Sài Gòn và các cảng thuộc khu vực Thị Vải - Vũng Tàu (đến năm mục tiêu 2020).
- 4) lập một kế hoạch phát triển/quản lý hành chính cảng ngắn hạn cho các cảng thuộc VKTTĐPN và tiến hành nghiên cứu khả thi cho các dự án ưu tiên (năm mục tiêu 2010).
- 5) thực thi chuyển giao công nghệ liên quan.

2. Điều kiện kinh tế - xã hội và Dự báo nhu cầu giao thông

2.1 Điều kiện kinh tế - xã hội

VKTTĐPN có thể được xem như là vùng hấp dẫn của các cảng trong Nghiên cứu này, bao gồm bốn tỉnh thành là Thành phố Hồ Chí Minh, và các tỉnh Bình Dương, Đồng Nai và Bà Rịa-Vũng Tàu. Tổng dân số ở VKTTĐPN năm 2000 là 8,5 triệu người, chiếm 11% tổng dân số toàn quốc. Các hoạt động kinh tế trong vùng đạt mức tăng trưởng vững chắc và mạnh mẽ với các con số thống kê trong năm 2000 GDP của vùng chiếm 31% tổng GDP, thương mại chiếm 57%, và thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) chiếm 85% của quốc gia.

Trong năm 2000, Cảng Sài Gòn và các cảng khác ở VKTTĐPN đã xếp dỡ đạt 28 triệu tấn hàng hóa, chưa tính đến lượng xếp dỡ dầu thô ở các giàn khoan ngoài khơi. Năng suất thông qua của các cảng đã tăng gần gấp đôi trong giai đoạn 1996 - 2000. Hoạt động vận chuyển với các nước lân cận trong khu vực châu á đang ngày càng gia tăng, đặc biệt là vận chuyển container. Mặt khác, hoạt động giao thông ra vào cảng mất rất nhiều thời gian và còn làm cho sự ách tắc giao thông đường bộ ở thành phố Hồ Chí Minh càng trở nên trầm trọng hơn.

2.2 Dự báo nhu cầu giao thông

Nghiên cứu đưa ra ba kịch bản tăng trưởng kinh tế (cao, vừa và thấp) dựa trên các kịch bản đầu tư khác nhau, và sau cùng lựa chọn kịch bản vừa làm phương án khả thi nhất. Theo đó, các hoạt động giao thông cảng ở VKTTĐPN theo dự tính sẽ đạt 50,1 triệu tấn vào năm 2010 và 95,4 triệu tấn đến năm 2020. Hàng container sẽ có mức tăng rất cao là 5,4 lần vào năm 2020.

Trong bước tiếp theo, nhu cầu giao thông tại các cảng mới ở Thị Vải - Vũng Tàu được tính toán dựa trên các tuyến hàng hải chính, kích thước tàu có thể tiếp nhận được, và vị trí địa lý của các chủ hàng. Kết quả cho thấy, cảng biển nước sâu mới sẽ có nhu cầu hàng hóa khá lớn, đặc biệt là hàng container (1,1 triệu TEU trong năm 2010 và 3,3 triệu TEU trong năm 2020). Cảng này cũng sẽ mang lại nhiều lợi ích cho các chủ hàng nằm ở các tỉnh Đồng Nai và Bà Rịa - Vũng Tàu trong xếp dỡ các mặt hàng phi container.

3. Điều kiện tự nhiên và phân tích mô hình toán về sóng

3.1 Điều kiện tự nhiên

Trước tiên, Đoàn nghiên cứu tiến hành thu thập các dữ liệu hiện có về điều kiện tự nhiên của khu vực nghiên cứu, bao gồm các dữ liệu về khí tượng, thủy văn, hải dương học, và về điều kiện môi trường tự nhiên. Ngoài ra, các khảo sát thực địa cũng đã được thực hiện để thu thập dữ liệu về địa hình, độ sâu lòng biển, lượng sa bồi, thủy triều và dòng chảy, cửa sông, và các tầng địa chất ở các khu vực Thị Vải, Cái Mép, Bến Đình - Sao Mai, và vịnh Gành Rái. Điều kiện tự nhiên ở các khu vực này được phân tích rõ ràng và được đưa vào trong các mô hình toán để đánh giá sa bồi tại các luồng và các phân tích khác. Điều kiện quan trọng nhất có liên quan đến việc xây dựng các cơ sở vật chất cảng là các tầng đất mặt rất mềm với chiều dày từ 15-30m và xuất hiện ở tất cả các vị trí khảo sát.

Các biến động về đường bờ biển và bờ sông từ trước đến nay cũng đã được phân tích bằng phương pháp đối chiếu với các không ảnh có được trong quá khứ. Không có sự biến đổi đặc biệt nào ngoại trừ vùng bờ biển Cần Giỏi, nơi cũng đã được xác định rõ bằng các mô hình tính toán mô phỏng dựa theo Lý Thuyết Đơn Tuyến (One-Line Theory).

3.2 Phân tích mô hình toán về chiều cao sóng

Các phân tích về sóng được tính toán dựa trên 30 cơn bão trước đây và các dữ liệu về gió hàng ngày trong 5 năm trước, áp dụng Phương pháp Phổ Năng lượng và Mô hình Dự báo Sóng Toàn cầu, tương ứng. Chiều cao của sóng thiết kế theo tính toán là 8,0m với chu kỳ 50 năm. Từ các kết quả phân tích này, rõ ràng là độ lặn của vùng nước trước bến của cảng Bến Đình - Sao Mai cần phải cải thiện bằng cách xây một đê chắn sóng.

3.3 Các ảnh hưởng của dòng chảy đến các hoạt động chạy tàu và neo đậu

Trong luồng vào sông Thị Vải, có một vài nơi có dòng chảy khá nhanh, tuy nhiên các dòng này chảy song song với luồng. Những dòng chảy như thế này không gây trở ngại gì đến việc chạy tàu trong luồng. Tuy nhiên cần lưu ý đến ảnh hưởng của dòng chảy gần Phao số 5, nơi có dòng chảy nhanh với tốc độ 1,3 m/giây phát sinh ngày 4 lần trong thời gian triều cường, và dòng này hầu như chảy thẳng góc với luồng sông Dinh. Cần phải chú ý và thận trọng để giữ an toàn trong các hoạt động quay đầu tàu đến/từ cảng BĐSM.

Các ảnh hưởng của dòng chảy trong việc neo đậu hoặc rời bến tại các cảng đề xuất rất nhỏ, có tính đến xác suất khả năng tao ngộ của thời gian có dòng chảy nhanh phát sinh và thời gian hoạt động neo đậu hoặc rời bến.

4. Qui hoạch phát triển cảng

4.1 Quan điểm cơ bản về phát triển cảng lâu dài

Qui hoạch phát triển cảng ở miền Nam Việt Nam trong thế kỷ 21 được thực hiện dựa trên các quan điểm cơ bản dưới đây.

- 1) Hỗ trợ các hoạt động và sinh hoạt của dân chúng
- 2) Phối hợp hoạt động của các khu công nghiệp và tạo sức sống mới cho các khu vực
- 3) Tăng sức hấp dẫn của TP.HCM như một thành phố tầm cỡ quốc tế, tận dụng hết các chức năng của cảng và khu vực trước bến
- 4) Bảo tồn môi trường thiên nhiên và mang lại cuộc sống tươi đẹp hơn
- 5) Tập trung nguồn đầu tư cho cảng để xây dựng các công trình cảng quan trọng
- 6) Giảm thiểu các rủi ro đầu tư bằng cách triển khai xây dựng theo từng giai đoạn
- 7) Hòa hòa với tốc độ phát triển của các cơ sở hạ tầng khác.

4.2 Định hướng cơ bản trong phát triển cảng

Đến năm 2020, theo dự tính tổng khối lượng lưu thông hàng hóa sẽ đạt 78 triệu tấn, trong đó hàng container đạt 4,7 triệu TEUs. Khối lượng này tăng 3,5 lần trong giai đoạn tính toán trong đó hàng container sẽ tăng 5,4 lần trong giai đoạn tương ứng.

Theo tính toán, luồng sông Lòng Tàu sẽ phải tiếp nhận lượng tàu thông qua tăng gấp đôi và công suất xếp dỡ hàng hóa thực tế tối đa của các cảng dọc sông Sài Gòn theo dự tính cũng sẽ tăng hơn gấp hai lần. Do tình hình tắc nghẽn giao thông trong khu vực trung tâm thành phố, việc tăng gấp đôi lượng hàng hóa xếp dỡ tại các cảng dọc sông Sài Gòn là điều không được khuyến khích. Ngoài ra, kích cỡ tàu đang ngày càng lớn hơn. Vì vậy các cảng mới cần phải được xây dựng ở các khu vực ngoại vi thành phố.

4.3 Qui hoạch tổng thể và kế hoạch phát triển ngắn hạn tại VKTTĐPN

Dựa trên các kết quả dự báo nhu cầu hàng hóa và tính toán kích cỡ tàu lớn nhất, số lượng các bến tính đến năm 2020 và 2010 được trình bày trong các bảng dưới đây:

Bảng 4.3(1) Số bến container

Bến container	Cỡ tàu	2010	2020	Tổng cộng
Tân Cảng-Cát Lái	20.000 DWT	2	0	2
Container Cát Lái	20.000 DWT	2	0	2
Container Hiệp Phước	20.000 DWT	1	2	3
Cái Mép Thượng	50.000 DWT	0	2	2
Cái Mép Hạ	50.000 DWT	4	0	4
Cái Mép Hạ	80.000 DWT	0	2	2
Tổng cộng		9	6	15

Bảng 4.3(2) Số bến tổng hợp

Bến hàng tổng hợp	Cỡ tàu	2010	2020	Tổng cộng
Cát Lái	20.000 DWT	1	0	1
Container Hiệp Phước	20.000 DWT	1	1	2
Tổng Hợp Hiệp Phước	20.000 DWT	0	10	10
Tổng Hợp Thị Vải	50.000 DWT	2	4	6
KCN Đông Xuyên	20.000 DWT	1	0	1
Tổng cộng		5	15	20

Bảng 4.3(3) Số bến tàu khách

Bến tàu khách	Cỡ tàu	2010	2020	Tổng cộng
Sài Gòn	50.000 GRT	0	1	1

4.4 Xây dựng luồng

Các thông số cơ bản về luồng tàu được trình bày trong bảng 4.4 và kế hoạch xây dựng luồng ở khu vực Thị Vải-Vũng Tàu được đính kèm trong trang cuối cùng của bản tóm tắt này.

Bảng 4.4 Các thông số cơ bản về luồng

Trọng tải DWT	Độ sâu (m)		Độ rộng (m)	
	Toàn phần	Thủy triều	Hai chiều	Một chiều
80,000	-16		420	200
50,000	-14	-12	310	150
20,000	-11	-9	260	120
5,000	-7,5	-5,5	160	70

4.5 Tái thiết hệ thống cảng ở TP.HCM

Trong những năm gần đây, tình trạng ách tắc giao thông đô thị đã ngày càng trở nên nghiêm trọng trong trung tâm TP.HCM và đặc biệt nổi cộm là sự xung đột giữa các hoạt động cảng và các sinh hoạt đô thị. Vì lý do đó, hoàn toàn không nên mở rộng các cảng hiện hữu hay xây dựng thêm các cảng mới dọc Sông Sài Gòn gần khu trung tâm thành phố. Vì vậy hầu hết các cơ sở vật chất cảng được di dời ra các khu vực ngoại ô. Nói một cách cụ thể hơn, các cảng sẽ được di dời từng bước ra khu vực Cát Lái và Hiệp Phước, mặc dù một số bộ phận chuyên dùng xếp dỡ hàng hóa vẫn có thể được duy trì nếu hài hòa được với các sinh hoạt đô thị.

Các cảng nằm ở thượng nguồn sông Sài Gòn và khu vực lân cận từ cầu Tân Thuận, nơi vẫn thường xuyên xảy ra các ách tắc giao thông nghiêm trọng, phải được xây dựng lại thành bến cảng hành khách và công viên mặt nước để tăng sức thu hút và tạo sự hấp dẫn của TP.HCM như một thành phố quốc tế, mặc dù một vài bộ phận xếp dỡ hàng hóa vẫn có thể được duy trì nếu hài hòa được với các sinh hoạt đô thị.

5. Hành chính cảng, Quản lý và Khai thác cảng

5.1 Hành chính cảng

Quá trình thay đổi liên tục trong vận tải biển quốc tế từ mô hình phân khúc thị trường sang quan điểm vận chuyển tích hợp đa năng hơn đang tạo ra một áp lực ngày càng lớn đối với các cảng ở Việt Nam trong việc làm thế nào để phù hợp các chức năng và vai trò của cảng mình trong một môi trường đòi hỏi ngày càng cao. Điều này đòi hỏi phải có sự cải tổ trong chính sách phát triển cảng của quốc gia, cũng như những cải thiện hơn nữa về mặt pháp lý, định chế, và môi trường quản lý đối với các cảng thương mại của Việt Nam đang hoạt động.

(1) Phân loại cảng

Để xác định tầm quan trọng của các cảng nhằm phân loại ưu tiên trong đầu tư và phân bổ một cách hiệu quả các nguồn vốn ngân sách còn hạn chế, các cảng ở Việt Nam cần phải được phân chia theo chức năng thành ba loại cảng như sau: 1) Các cảng chính có đóng góp quan trọng vào sự phát triển kinh tế của đất nước và ngoại thương; 2) Các cảng khác; và 3) Các cảng chuyên dụng chuyên phục vụ các nhu cầu của khách hàng đặc biệt hoặc các loại hàng hóa đặc biệt.

(2) Sự thống nhất trong hành chính cảng

Nếu không có một hệ thống hành chính cảng thống nhất, Việt Nam sẽ gặp rất nhiều khó khăn trong việc tận dụng tối đa các khu vực duyên hải hạn chế của mình, và sự chồng chéo trong quản lý hành chính của các cơ sở hạ tầng có liên quan như hệ thống đường bộ cũng gây hậu quả tương tự. Công tác hành chính cảng như quyền lập chính sách và giám sát xây dựng cảng phải được thực hiện bởi một cơ quan hành chính duy nhất bao gồm Bộ GTVT và Cục Hàng Hải.

(3) Cơ chế hóa việc thiết lập và phê duyệt Qui hoạch Tổng thể Phát triển Cảng

Cần phải cơ chế hóa việc lập và phê duyệt qui hoạch tổng thể phát triển cảng cho từng cảng chính tại Việt Nam. Ban Quản lý Cảng (PMB) phải lập một dự thảo qui hoạch tổng thể và sau đó nộp lên để chính quyền trung ương phê duyệt.

(4) Hình thành hệ thống quản lý cảng thích hợp

Để đẩy nhanh tốc độ phát triển kinh tế quốc gia thông qua việc thúc đẩy các hoạt động vận tải hàng hải quốc tế, hệ thống quản lý cảng nhất thiết phải thuộc về một cơ quan nhà nước. Tuy nhiên, tình trạng hiện thời của các Ban quản lý cảng ở Việt Nam là cơ cấu pha lẫn các tổ chức bán công và tư nhân. Để có thể nâng cao năng lực quản lý hành chính của Ban quản lý cảng (PMB) lên mức cao nhất, cần phải tuân thủ bốn (4) nguyên tắc thiết yếu sau đây. 1) Tự động hóa, 2) Độc lập về tài chính, 3) Nguyên tắc cạnh tranh, 4) Quản lý thống nhất. Do đó, hình thức tổ chức của một PMB mới phải là một Ban quản lý cảng dưới sự chỉ đạo của Hội đồng Quản trị và Tổng Giám Đốc, với sự hỗ trợ của các phó tổng giám đốc và trưởng các phòng ban chịu trách nhiệm cho các hoạt động quản lý và khai thác hàng ngày. Không cần phải nói, việc tổ chức một Hội đồng Quản trị là rất cần thiết và PMB Mới phải được đặt dưới sự giám sát của chính phủ trung ương và các cơ quan chính phủ có thẩm quyền.

(5) Lập biểu cảng phí thích hợp

Để gia tăng lượng tàu đến của các công ty vận tải biển trực tiếp và đảm bảo sự tăng trưởng cho nền kinh tế quốc gia, cần phải thiết lập một biểu cảng phí có tính cạnh tranh trên thị trường hàng hải quốc tế. Đồng thời một vấn đề rất quan trọng nữa là chính phủ trung ương phải nỗ lực hơn nữa trong việc thiết lập một “cơ cấu biểu cảng phí theo thời gian”. Cơ cấu biểu phí dạng này sẽ khuyến khích các bên sử dụng cảng tăng lượng hàng hóa lưu thông tại các cảng.

5.2 Quản lý và khai thác cảng

(1) Thực hiện phương thức quản lý và khai thác cảng hiệu quả

1) áp dụng hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử (EDI)

Việt Nam cần phải xem xét áp dụng một hệ thống thông tin tiên tiến hơn trong quản lý và khai thác cảng/bến cảng. Các cơ quan chính phủ có thẩm quyền và các Ban quản lý cảng cần phải nỗ lực áp dụng “hệ thống dịch vụ một cửa” và hệ thống EDI toàn diện cho tất cả các cảng chính. Đặc biệt Bộ GTVT và Cục Hàng Hải cần phải thể hiện rõ vai trò lãnh đạo tiên phong của mình trong lĩnh vực này.

2) Cải thiện hệ thống thống kê cảng

Dữ liệu thống kê về cảng chính xác và đáng tin cậy bao gồm khối lượng xếp dỡ hàng hóa, số lượng tàu đến, năng suất khai thác cảng và các dữ liệu/thông tin có liên quan khác là một cơ sở thiết yếu trong qui hoạch, quản trị hành chính, vận hành và khai thác cảng. Mặc dù các dữ liệu và thống kê về cảng ở Việt Nam đã được thu thập và xử lý tốt, vẫn cần nỗ lực nhiều hơn nữa trong việc nâng cấp và xác định rõ xu hướng khối lượng xếp dỡ hàng hóa theo lô, cảng đi/cảng đến của từng loại hàng hóa, cũng như số lượng tàu đến, và hiện trạng của các cơ sở vật chất cảng chính. Hệ thống thống kê cảng cũng phải được điều chỉnh, sao cho có sự quan hệ gắn gũi hơn với hệ thống thống kê của giao thông đường bộ, vốn có mối quan hệ chặt chẽ với các hoạt động cảng, đồng thời cũng phải tương thích với các tiêu chuẩn quốc tế.

(2) Khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân (PSP)

Để đảm bảo huy động tối đa mọi nguồn vốn trong xã hội, cần phải duy trì sự quản lý và khai thác cảng có hiệu quả. Về mặt này, việc khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân (PSP) là một xu thế chính trong kinh doanh quản lý cảng trên toàn thế giới. Có rất nhiều phương thức PSP, bao gồm BOT (Xây dựng, Khai thác và Chuyển giao), Cho thuê, Liên doanh, v.v... Tuy nhiên việc lựa chọn hình thức PSP cũng cần phải được phân tích kỹ lưỡng dựa trên chính sách của quốc gia, tình hình tài chính của quốc gia, và mong muốn của khu vực tư nhân. Cụ

thể ở Việt Nam, Đoàn nghiên cứu đề xuất rằng về căn bản, các cơ sở hạ tầng cảng phải do khu vực nhà nước sở hữu và kiểm soát. Theo đó, khi áp dụng việc khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân (PSP) vào các cảng ở Việt Nam, hình thức Cho Thuê hoặc BOT, tùy theo năng lực tài chính của chính phủ, là thích hợp nhất về lâu dài.

6. Dự án ưu tiên ở khu vực Thị Vải đến năm 2010

6.1 Dự án ưu tiên ở khu vực Thị Vải

Việc xây dựng một cảng container nước sâu (-14m) là thiết yếu để đảm bảo sự tăng trưởng độc lập của nền kinh tế Việt Nam. Theo quan điểm đó, việc xây dựng 2 bến tàu ở vị trí Cái Mép Hạ phải được xem là dự án ưu tiên. Cùng với dự án trên, cũng cần phải qui hoạch thêm một bến tàu hàng tổng hợp khác với độ sâu trước bến -14m ở khu vực Thị Vải, nơi mà tốc độ công nghiệp hóa đang gia tăng rất nhanh.

Việc sử dụng các nguồn vốn ODA để tài trợ cho việc xây dựng và phát triển toàn bộ các cơ sở vật chất cần thiết cho đến năm 2010 một mặt vừa không phù hợp với mục tiêu của ODA, đó là hỗ trợ và thúc đẩy sự phát triển tự lập của quốc gia tiếp nhận, mà mặt khác còn liên quan tới vấn đề giới hạn ngân sách. Do đó, cần phải phân bổ các nguồn vốn giới hạn này cho các dự án ưu tiên, nghĩa là các dự án có vai trò như một chất xúc tác kích thích nhiều đầu tư hơn nữa vào các dự án khác từ phía quốc gia tiếp nhận hoặc của khu vực tư nhân.

Bảng 6.1 Dự án ưu tiên tới năm 2010

(1) Các bến tàu

Vị trí	Trọng tải	Loại hàng hóa	Số bến tàu	Khối lượng hàng hóa (x 1.000)
Cái Mép Hạ	50.000DWT	Container	2B (LCC3-4) -14m	600 TEUs
Thị Vải	50.000DWT	Tổng hợp	2B (TVG1-2) -14m	1.100 tấn

(2) Luồng tàu - Đoạn 1

Đến Cái Mép (24/24 giờ, 2 chiều)		Độ sâu (m)
Hiện hữu		-9
Giai đoạn 1		-12
Giai đoạn 2		-14

(3) Luồng tàu - Đoạn 2

Cái Mép - Thị Vải (thủy triều, 2 chiều)		Độ sâu (m)
Hiện hữu		-10
Giai đoạn 1		-12

Chú ý: Các khúc cong (giao thông một chiều)

6.2 Sa bồi và nạo vét luồng

Sa bồi / xói lở ở các luồng qui hoạch đã được phân tích để ước tính khối lượng nạo vét cần thiết bằng cách ứng dụng mô hình toán mô phỏng sự biến đổi đáy biển với tên gọi là mô hình PHRI-JPC, dựa trên các kết quả khảo sát và các định chuẩn theo các số liệu trước đây và hiện tại về sa bồi và dòng chảy.

Tổng khối lượng nạo vét ban đầu trong luồng qui hoạch được ước tính là 9,9 triệu m³ và khối lượng nạo vét duy tu được đánh giá là khoảng 2 triệu m³ sau mỗi ba hoặc bốn năm, bao gồm cả khoảng dự trữ cần thiết và độ sai số cho phép của nạo vét dư thừa. Phương pháp nạo vét được lựa chọn dựa trên các điều kiện về địa điểm, khối lượng và vật liệu. Thiết bị và phương pháp phù hợp nhất là sử dụng các tàu nạo vét hút bùn và phương pháp nạo vét thông thường. Dự kiến cũng sẽ sử dụng tàu nạo vét dùng thanh nạo để san phẳng các vùng lồi lõm ở đáy của các luồng đã nạo vét xong.

Vị trí đổ bỏ chất nạo vét cũng đã được nghiên cứu và theo đề xuất là vùng lồi có độ sâu hơn 20m, nằm ở ngoài khơi cách mũi Vũng Tàu 5km. Các tác động của chất nạo vét đổ bỏ cũng đã được đánh giá dựa trên chất lượng đất, sự phân tán các chất rắn lơ lửng trong đất thải, và sa bồi trong lòng biển. Theo đánh giá hoàn toàn không có tác động nghiêm trọng nào, ngay cả đối với các hoạt động thủy hải sản.

6.3 Thiết kế các cơ sở vật chất cảng

(1) Bến container quốc tế Cái Mép Hạ

Kết cấu cầu cảng dạng ống thép chụm đôi sẽ được áp dụng khi xây dựng cầu cảng và đường mặt bến sẽ nằm cách bờ sông 140m. Cầu dẫn dài 90m sẽ được xây dựng nối cầu cảng với bãi container ở bờ sông.

Bãi container sẽ được tôn tạo bằng cách san lấp cát đến cao trình +5,0m, và tầng đất mềm bề mặt dày khoảng 30m sẽ được cải tạo bằng các giếng bắc thấm có gia tải. Mặt bãi sẽ được lát chủ yếu bằng các khối bê tông và các tòa nhà trên bãi sẽ được gia cố bằng cọc bê tông cốt thép.

Đường ra vào bến dài khoảng 3 km nối từ đường hiện hữu đến bến cảng container mới sẽ được xây dựng theo tiêu chuẩn đường nhựa asphalt 4 làn xe. Trên tuyến đường này cũng sẽ xây dựng một cây cầu với chiều dài khoảng 100m.

(2) Bến tổng hợp quốc tế Thị Vải

Đường mặt của cầu cảng sẽ nằm ở bờ sông ngay trước bãi hàng. Kết cấu cầu cảng được chọn lựa là móng cọc ống thép chụm đôi và tường ngăn phía sau cầu cảng được xây theo dạng tường ngăn loại cừ ván thép.

Bãi hàng cũng sẽ được tôn tạo bằng cách san lấp cát đến cao trình +5,0m, và tầng đất mềm bề mặt dày khoảng 15m sẽ được cải tạo. Mặt bãi được trải nhựa asphalt và các tòa nhà trên bãi sẽ được gia cố bằng cọc bê tông cốt thép.

Đường ra vào cảng dài khoảng 2km nối từ bến cảng mới đến đường hiện hữu cũng sẽ được xây dựng.

6.4 Kế hoạch xây dựng và dự toán chi phí

Qua nghiên cứu và khảo sát nhận thấy rằng năng lực và kinh nghiệm của các nhà thầu trong nước được đánh giá là đầy đủ để thực hiện dự án, nếu cần thiết các thiết bị lớn và tàu công tác có thể được huy động dưới hình thức liên doanh khai thác với các nhà thầu nước ngoài. Về nguồn cung ứng nguyên vật liệu xây dựng thì cọc ống thép hoặc cừ ván thép và các tấm đệm cao su kích cỡ lớn là các mặt hàng cần phải được nhập khẩu từ nước ngoài. Khối lượng đất được nạo vét để đảm bảo lưu thông ở các luồng tàu là rất lớn. Do vậy, cần phải huy động đủ số

lượng các tàu nạo vét hút bùn công suất cao phù hợp với khối lượng nạo vét, cũng có thể phải nhập khẩu một số tàu từ nước ngoài.

Bảng tiến độ thi công của dự án được đề xuất trên cơ sở đã suy tính đến một vài phương án khác nhau, bao gồm phương án thời gian thi công là năm năm, bốn năm, và ba năm rưỡi. Kế hoạch lịch trình thi công được chọn lựa là năm năm tính từ ngày khởi công, theo dự tính sẽ khởi công vào đầu năm 2005. Lý do chính để chọn lựa phương án lịch trình thi công này là việc cải tạo tầng đất nền cần phải tốn nhiều thời gian, trường hợp này là khoảng hai năm và ngoài ra nếu muốn rút ngắn thời gian cải tạo tầng đất này xuống đến khoảng một năm rưỡi trong phương án thời gian thi công là bốn năm thì cần phải tốn thêm 800 triệu Yên. Thời gian thi công đề xuất đã được tính toán rất chặt chẽ, các thủ tục như huy động vốn và mở xét thầu, các hạng mục tối quan trọng như cải tạo đất hoặc san lấp cát, di dời gia tải v.v... cần phải được tiến hành càng sớm càng tốt để có thể hoàn tất mọi hạng mục đến năm mục tiêu, nghĩa là cuối năm 2009.

Dự toán chi phí cho Dự án tới năm 2010 được tóm tắt dưới đây:

Cái Mép Hạ:	Bến Container (LCC3 & LCC4) gồm cả luồng và đường ra vào cảng 2 Bến 50.000 DWT -----> 159 triệu USD (19,1 tỉ Yên)
Thị Vải:	Bến tổng hợp (TVG1 & TVG2) gồm cả luồng và đường ra vào cảng 2 Bến 50.000 DWT -----> 81 triệu USD (9,7 tỉ Yên)

6.5 Phân tích kinh tế

Các kết quả phân tích kinh tế đối với cụm cảng theo qui hoạch ở khu vực Cái Mép và Thị Vải cho thấy các thông số EIRR, BCR và NPV lần lượt là 22,5%, 2,71 và 1.100 triệu USD. Các thông số này đều cao hơn so với các thông số tương ứng tính toán cho cụm cảng nếu qui hoạch ở Bến Đình Sao Mai và Thị Vải (lần lượt là 19,6%, 2,23 và 888 triệu USD). Dựa trên các chỉ số khả thi về kinh tế trên, việc xây dựng cụm cảng theo qui hoạch ở cả hai khu vực đều khả thi và có khả năng cạnh tranh được theo quan điểm lợi ích kinh tế quốc dân. Đồng thời kết quả trên đây cũng là một phần giúp kết luận rằng dự án xây dựng cụm cảng theo qui hoạch ở Cái Mép và Thị Vải là dự án ưu tiên.

Các thông số EIRR, BCR và NPV của phương án kết hợp Cảng Container Quốc Tế Cái Mép Hạ (LCC) với Cảng Tổng Hợp Quốc Tế Thị Vải (TVG) như một gói dự án ưu tiên lần lượt là 16,1%, 1,48 và 155 triệu USD. Nếu dự án qui hoạch xây dựng từng cảng độc lập với nhau, các thông số này lần lượt sẽ là 17,1%, 1,48 và 123 triệu USD cho LCC và 12,4%, 1,25 và 19,9 triệu USD cho TVG. Kết quả này càng khẳng định rằng việc đầu tư xây dựng cảng LCC sẽ mang lại hiệu quả kinh tế cao hơn cho nền kinh tế quốc dân so với cảng TVG.

Tóm lại, dù có sử dụng phương án kết hợp nào thì rõ ràng là dự án này vẫn được đánh giá mang tính cạnh tranh cao và khả thi về hiệu quả mang lại cho nền kinh tế quốc dân.

6.6 Phân tích tài chính

Tỉ suất nội hoàn tài chính (FIRR) của dự án với phương án thời gian thi công 5 năm lần lượt là 5,7% đối với Ban quản lý cảng mới và 23,8% đối với tổ chức khai thác bến. FIRR của Ban quản lý cảng cao hơn lãi suất bình quân gia quyền (3,78%) của các phương án huy động vốn theo giả định, và FIRR của người khai thác bến cũng cao hơn lãi suất của ngân hàng tư nhân theo giả định (15,0%). Trường hợp với phương án thời gian thi công 4 năm thì tỉ suất nội hoàn tài chính (FIRR) lần lượt là 5,8% đối với Ban quản lý cảng mới và 22,5% đối với tổ chức khai

thác bến. FIRR đối với Ban quản lý cảng mới và đối với tổ chức khai thác bến đều vượt quá lãi suất dự đoán. Đồng thời kết quả phân tích độ nhạy cho thấy là FIRR của cả hai phương án (thời gian thi công là 5 năm và 4 năm) đều vượt quá hoặc gần bằng với lãi suất dự đoán, do đó có thể kết luận là dự án này khả thi về tài chính.

Bảng 6.6 Kết quả tính toán tỉ suất nội hoàn tài chính (FIRR)

		Ban quản lý cảng	Người khai thác bến
FIRR	Thời gian thi công 5 năm	5,7%	23,8%
	Thời gian thi công 4 năm	5,8%	22,5%

6.7 Các vấn đề môi trường

Tiến trình phát triển công nghiệp dọc theo sông Thị Vải đã bắt đầu từ năm 1975 chỉ với một vài doanh nghiệp. Sau đó, tốc độ phát triển công nghiệp của các khu vực khảo sát đã tăng rất nhanh kể từ đầu thập niên 1990 và một số vùng đã được chỉ định chính thức để phát triển thành Khu Công Nghiệp (KCN).

Tuy nhiên, các rừng được ngập mặn qui mô lớn và hệ sinh thái vùng đầm lầy vẫn tồn tại ngay tại và xung quanh các khu công nghiệp hiện hữu.

Dựa trên đặc trưng riêng biệt trên, Đoàn Nghiên Cứu đã tiến hành nhiều Nghiên cứu về Môi trường bao gồm: khảo sát thực địa và đánh giá điều kiện môi trường hiện hữu, đánh giá môi trường ban đầu và đánh giá sơ bộ tác động môi trường.

Kết quả cho thấy, mặc dù theo đánh giá sẽ có một số tác động tiêu cực đối với môi trường như giảm diện tích rừng ngập mặn ở các khu công nghiệp, Dự án vẫn có thể được thực hiện thành công bằng các biện pháp giảm thiểu tác động môi trường và hệ thống giám thị phù hợp như đặc biệt lưu ý đến việc bảo vệ xói lở bờ sông khu rừng ngập mặn.

7. Kế hoạch đầu tư ở khu vực Thị Vải

Theo qui hoạch tổng thể đến năm 2020 ở khu vực Thị Vải, tổng cộng sẽ xây dựng tám bến container ở Cái Mép và sáu bến tổng hợp ở Thị Vải. Để xây dựng các cơ sở vật chất này, bao gồm cả các luồng tàu, tổng vốn đầu tư cần thiết là 620 triệu USD tại khu vực Cái Mép và 240 triệu USD tại khu vực Thị Vải.

Hình 7. Kế hoạch đầu tư

Khu vực	Tàu	Bến		-2010		-2020
Cái Mép	50.000DWT	LCC3	LCC4	160	130	
	50.000DWT	LCC5	LCC6			
	50.000DWT	UCC2	UCC1		130	
	80.000DWT	LCC2	LCC1			200
Thị Vải	50.000DWT	TVG1	TVG2	80	40	40
	50.000DWT	TVG3	TVG4			
	50.000DWT	TVG5	TVG6			80
Tổng cộng				240	170	170
						280

triệu USD

8. Chương trình hành chính và quản lý cảng đến năm 2010

8.1 Hệ thống hành chính và quản lý cảng cần thiết

(1) Cơ cấu tổ chức của Ban Quản lý Cảng (PMB) Mới

Để quản trị hành chính và quản lý các bến container và bến tổng hợp quốc tế được qui hoạch một cách hiệu quả, cần phải thành lập ngay một Ban quản lý cảng mới trước khi cảng mới đi vào hoạt động. Hình thức tổ chức của một PMB mới phải là một tổ chức được đặt dưới sự chỉ đạo của Hội đồng Quản trị và Tổng Giám Đốc, với sự hỗ trợ của các phó tổng giám đốc và trưởng các phòng ban chịu trách nhiệm cho các hoạt động quản lý và khai thác hàng ngày. Hội đồng Quản trị là yếu tố chính yếu để thiết lập một PMB hiệu quả, độc lập về tài chính và đi theo định hướng phát triển của khu vực tại vị trí dự án. Bộ GTVT và Cục Hàng Hải cần phải thể hiện vai trò lãnh đạo và tiên phong của mình trong việc hình thành một PMB mới tại Việt Nam. PMB Mới này cũng sẽ tiếp tục được đặt dưới sự giám sát của chính quyền trung ương.

(2) Cơ cấu tổ chức của Hội đồng Quản trị

Hội đồng Quản trị là cơ quan tối cao có quyền ra quyết định của PMB. Các quyết sách cao nhất về quản lý đều phải do Hội đồng Quản trị ban hành. Sau khi nghiên cứu cơ cấu tổ chức của các Ban quản lý cảng lớn ở khu vực Châu á, Hội đồng Quản trị của PMB Mới phải bao gồm các nhân sự từ chính quyền trung ương/các cơ quan chuyên ngành của trung ương, cán bộ thuộc cơ quan chuyên ngành của chính quyền địa phương, và các lãnh đạo trong ngành hàng hải. Bộ GTVT và Cục Hàng Hải phải đóng vai trò quan trọng trong việc thành lập Hội đồng Quản trị.

(3) Qui mô tổ chức của Ban Quản lý Cảng (PMB) Mới

Dựa trên sự phân tích tương quan giữa số lượng nhân viên và năng suất thông qua hàng hóa vận tải biển tại một số cảng container điển hình trên thế giới, số lượng nhân viên cần thiết của PMB Mới theo dự tính tổng cộng khoảng 300 nhân viên.

(4) Cơ cấu tổ chức của Đội Quản lý Xây dựng

Để tiến hành các hạng mục xây dựng cảng tại vị trí dự án, trước tiên cần phải xác định và thành lập một Ban Quản lý Xây dựng. Số lượng nhân viên trong Ban Quản lý Xây dựng khởi đầu khoảng vài chục người, và sau đó sẽ tăng dần lên đến vài trăm người theo tiến độ xây dựng yêu cầu. Đồng thời, đội ngũ Ban Quản lý Xây dựng dự án cũng nên được phát triển và chuyển thành phòng hành chính, kỹ thuật và công nghệ trong cơ cấu của PMB trong tương lai, khi cảng mới đi vào hoạt động.

8.2 Kế hoạch tham gia của khu vực tư nhân (PSP)

(1) Giới thiệu về sự tham gia của khu vực tư nhân (PSP)

Để đảm bảo huy động tối đa mọi nguồn vốn trong xã hội, cần phải duy trì sự quản lý và khai thác cảng có hiệu quả. Khu vực tư nhân thường đạt hiệu suất rất cao dựa trên kinh nghiệm xếp dỡ hàng hóa lâu năm của họ. Đồng thời, khu vực tư nhân còn có tính linh động đủ để đáp ứng sự biến động không ngừng trong thị trường vận tải hàng hóa quốc tế. Mặc dù có rất nhiều phương thức PSP, bao gồm BOT (Xây dựng, Khai thác và Chuyển giao), Cho thuê, Liên doanh, v.v... nhưng việc lựa chọn hình thức PSP cũng cần phải được phân tích kỹ lưỡng. Đối với Việt Nam, trong giai đoạn trước mắt, các cơ sở hạ tầng cảng phải do khu vực nhà nước xây dựng, sở hữu và kiểm soát. Theo đó, hình thức Cho Thuê được xem là phương thức PSP phù hợp nhất đối với các bến container và tổng hợp trong qui hoạch.

(2) Loại hình Bến Container tại Cảng Mới

Có ba hình thức sử dụng bến: “Công cộng”, “Thương Mại” và “Tư Nhân”. Cảng Mới trong vùng KTTĐPN trên nguyên tắc sẽ do một công ty vận tải biển lớn ưu tiên sử dụng, nhưng đồng thời cũng phải tính đến việc còn có nhiều công ty vận tải biển khác nhau cùng sử dụng. Do đó để đảm bảo hiệu suất sử dụng bến cao và phân bố bến một cách nhu nhuyễn, cần phải duy trì hình thức sử dụng công cộng. Để được như vậy, hệ thống phân chia sử dụng các bến cần phải linh động. Với bến container mới trong vùng KTTĐPN, đề nghị nên áp dụng hình thức “Thương Mại”. Đây là hình thức mà khu vực nhà nước sẽ xây dựng và cung cấp cơ sở hạ tầng cảng và các cầu container, còn khu vực tư nhân sẽ đầu tư vào cơ sở thượng tầng. Việc điều hành và khai thác bến theo hình thức “Thương Mại” sẽ do khu vực tư nhân đảm trách.

9. Các hoạt động tiếp theo để đảm bảo sự thực hiện thành công Qui hoạch Phát triển Cảng được đề xuất

Các lĩnh vực liệt kê dưới đây cần phải được theo dõi liên tục.

- (1) Đánh giá lại định kỳ các qui hoạch phát triển cảng
- (2) Phê chuẩn các quy hoạch phát triển cảng tại Việt Nam
- (3) Các chính sách thu hút các nguồn tài chính
- (4) Các yêu cầu về kỹ thuật để cải thiện hơn nữa các kế hoạch xây dựng cảng được đề xuất

10. Các chính sách khuyến khích phát triển tổng thể lĩnh vực cảng tại Việt Nam

Bên cạnh Nghiên cứu này, cũng rất cần thiết tiến hành các nghiên cứu phát triển tiếp theo về các lĩnh vực nêu dưới đây.

- (1) Xúc tiến các hoạt động hỗ trợ cho sự phát triển lĩnh vực cảng

- (2) Củng cố hệ thống hành chính kỹ thuật cảng
- (3) Xây dựng năng lực cho đội ngũ nhân sự liên quan đến cảng
- (4) Tăng cường các hoạt động kinh doanh tiếp thị của cảng