

Tổ Chức của Cơ Quan Thực Thi, Thời Gian và Biểu Đồ của Nghiên Cứu

1. Đoàn Nghiên Cứu JICA

Đoàn Nghiên Cứu gồm các chuyên gia như sau.

Chuyên gia	Nhiệm vụ
Ô. Yukio NISHIDA	Trưởng Đoàn / Chính sách cảng
Ô. Takashi SHIMADA	Quy hoạch cảng (1) / Kế hoạch đầu tư
Ô. Hideki YOKOMOTO	Quy hoạch cảng (2)
Ô. Kiyoshi SATO	Quản lý cảng (1) / Phân tích tài chính
Ô. Koichiro HAYASHI	Quản lý cảng (1) / Phân tích tài chính
Ô. Takashi SAKURAI	Quản lý cảng (2)
Ô. Yoshikatsu NAKAMURA	Phát triển khu vực
Ô. Ken KUMAZAWA	Dự báo nhu cầu (1)
Ô. Tetsuji MASUJIMA	Dự báo nhu cầu (2)
Ô. Isamu KOIKE	Phân tích kinh tế
Ô. Saburo FUJIZUKA	Điều kiện tự nhiên
Ô. Kohei NAGAI	Nạo vét / Sa bồi
Ô. Nobuaki NAGAO	Thiết kế công trình
Ô. Takahisa SOGABE	Kế hoạch thực thi / Dự toán phí tổn
Ô. Koichiro HARADA	Đánh giá môi trường
Ô. Masahiro TAGAWA	Mô hình thủy lực học
Ô. Toshihiko KAMEMURA	Điều phối
Ô. Masayuki FUJIKI	Điều phối
Ô. Shane REED	Điều phối
Ô. Hideki YOKOMOTO	Điều phối
Ô. Ryu MIZUKOSHI	Phiên dịch

2. Đối tác và Ủy ban Quản lý Dự án

Bộ Giao Thông VN là đối tác của Đoàn Nghiên Cứu. Bộ Giao Thông lập ra Ủy ban Quản lý Dự án bao gồm các quan chức của các cơ quan như sau (xem Hình 1.)

Bộ Giao Thông VN
Cục Hàng Hải, Bộ Giao Thông VN

Ủy ban Quản lý Dự án nằm dưới sự chỉ đạo của Ô. Nguyễn Việt Tiến, Thứ trưởng Bộ Giao Thông.

Bộ Giao Thông cũng đã cử một nhóm đối tác làm việc và hợp tác với Đoàn Nghiên Cứu hàng ngày. Ô. Vương Đình Lam, Cục phó Cục Hàng Hải chủ tọa nhóm công tác này.

3. Bộ Ngoại Giao NB và JICA

Các cơ quan sau đây của chính phủ Nhật Bản và JICA đã hỗ trợ Đoàn Nghiên Cứu.

Bộ Ngoại Giao
Ô. Satoshi UOTANI, Bí thư thứ 2, Đại sứ quán Nhật Bản tại Việt Nam

JICA

Phòng Nghiên cứu Phát triển số 1, Vụ Nghiên cứu Phát triển Xã hội
Ô. Takeshi NARUSE, Trưởng phòng
Ô. Yodo KAKUZEN, Phó phòng
Ô. Hirotsugu MORI, chuyên gia

Văn phòng tại Việt Nam

Ô. Morimasa KANAMARU, Trưởng đại diện
Ô. Yuichi SUGANO, Đại diện
Ô. Hiroshi SHIRAKAWA, Đại diện

Chuyên gia JICA tại BGT

Ô. Mitsutaka OTSU

4. Khảo Sát Thực Địa

Chuyến thứ nhất

Tháng 3 đến tháng 7 năm 2001

Chuyến thứ hai

Tháng 10 đến tháng 12 năm 2001

Chuyến thứ ba

Tháng 3 đến tháng 7 năm 2002

Chuyến thứ tư

Tháng 10 năm 2002

5. Biểu Đồ

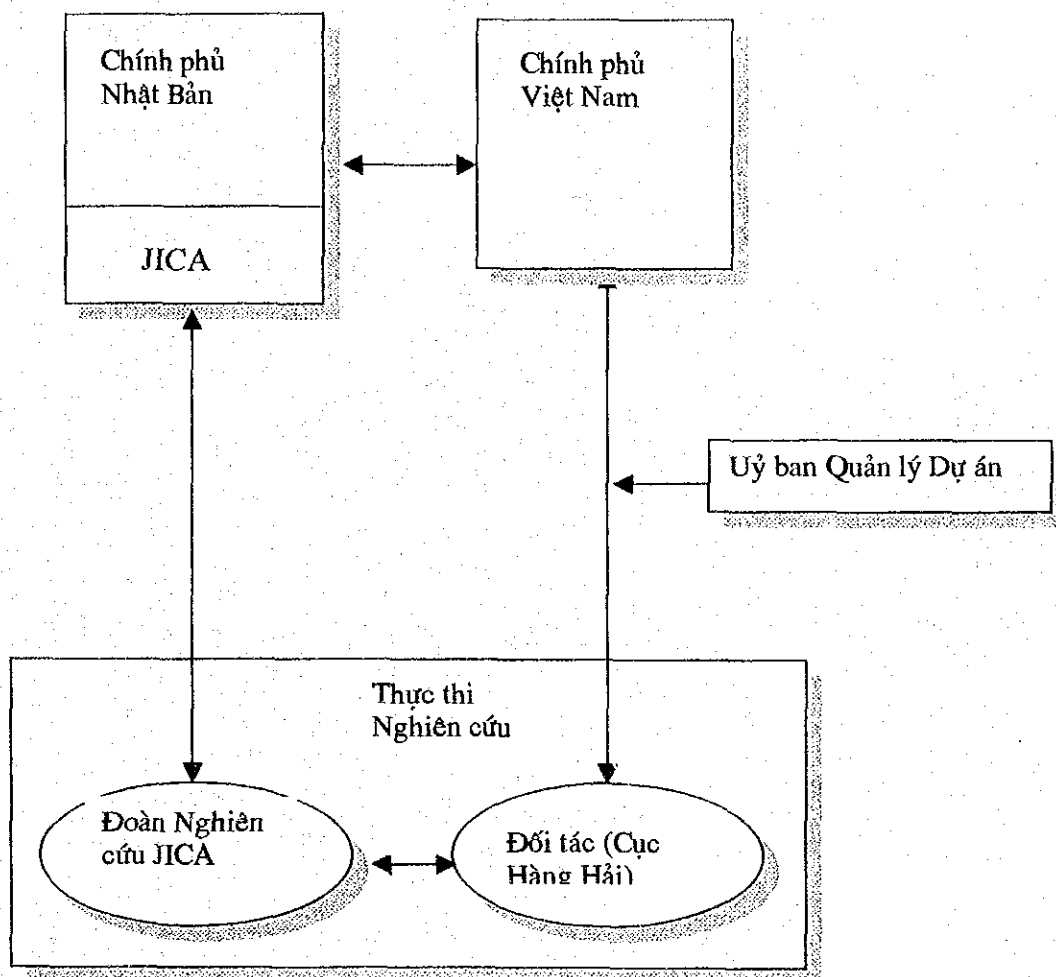
Nghiên cứu này đã được thực thi theo Biểu đồ như Hình 2.

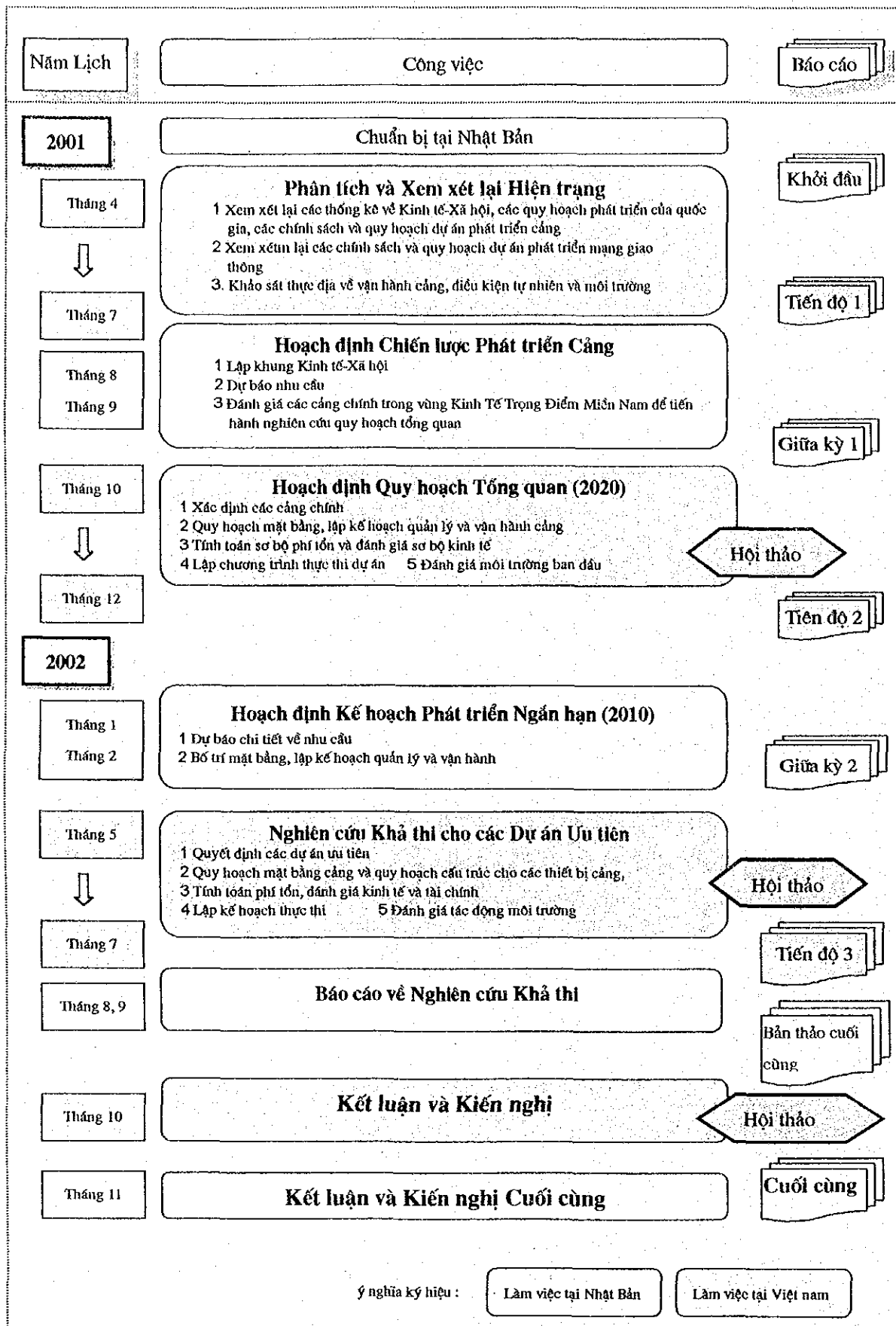
6. Khu vực đối tượng nghiên cứu

Khu vực đối tượng nghiên cứu được trình bày như trong Hình 3, bao gồm ba cụm cảng của Vùng Kinh tế Trọng Điểm Phía Nam.

- 1) Cụm cảng của Tp. HCM (các cảng dọc Sông Sài Gòn, Sông Đồng Nai, Sông Nhà Bè và Sông Soài Rạp)
- 2) Các cảng dọc Sông Thị Vải
- 3) Các cảng tại khu vực Vũng Tàu

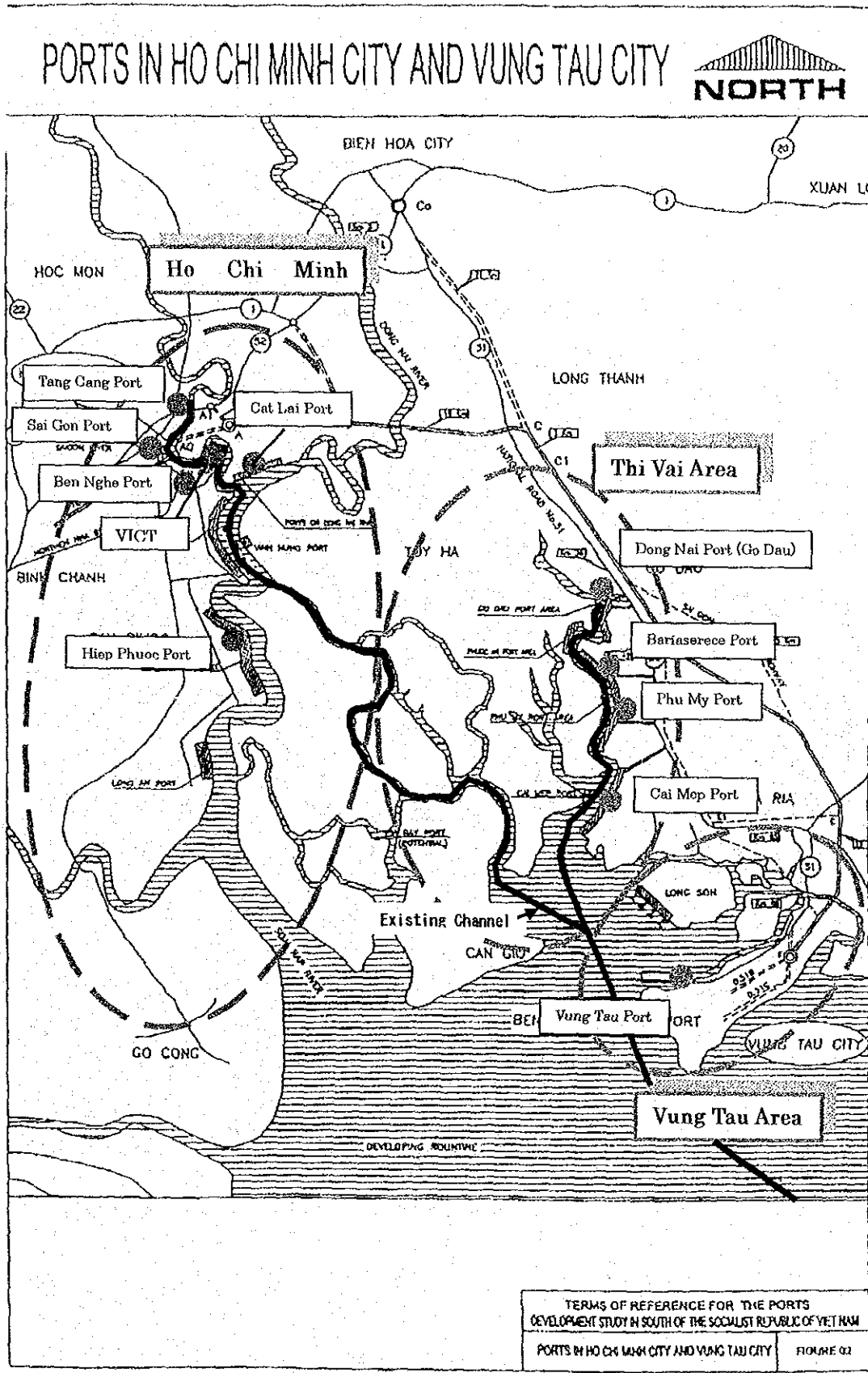
Hình 1 Sơ đồ của Nghiên cứu





Hình 2 Lịch trình Thực thi Nghiên cứu

Study Area



Hình 3 Khu vực nghiên cứu

Phần 1 Các Điều Kiện Hiện Tại

Chương 1 Các Điều kiện Kinh tế - Xã hội tại Khu vực Nghiên cứu

Vùng Kinh tế Trọng điểm Phía Nam (VKTĐPN), tức là Khu vực Nghiên cứu, bao gồm Thành phố Hồ Chí Minh (Tp.HCM) và ba tỉnh Bình Dương, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu. Đây là trung tâm của các hoạt động kinh tế, đặc biệt là thương mại và công nghiệp ở miền Nam Việt Nam. Vùng hấp dẫn của nó bao gồm vùng đồng bằng sông Cửu Long và vùng Nam Trung bộ.

Dân số: Tính đến năm 2000, dân số của VKTĐPN là 8.5 triệu người, chiếm 11% dân số của cả nước. Tp. HCM là thành phố có số dân đông nhất Việt Nam với hơn 5,2 triệu người, chiếm 7% tổng dân số của cả nước và chiếm 59% dân số của VKTĐPN. Tỷ lệ dân sống trong các vùng đô thị ở Tp. HCM là 84%. Tại các tỉnh khác, tỉ lệ này thấp hơn, chỉ khoảng 30 - 40%. Do đó, mật độ dân số ở Tp. HCM rất cao, gấp 10 lần so với mức bình quân của cả nước.

Việc làm: Vào năm 2000, lực lượng lao động tại VKTĐPN là 3,9 triệu người, chiếm 10% tổng số lao động trên cả nước. Trong khi 40%-60% lao động tại ba tỉnh làm việc trong lĩnh vực nông nghiệp, thì hầu hết lao động tại Tp. HCM làm việc trong lĩnh vực dịch vụ (52%) và công nghiệp (39%).

GDP: GDP của VKTĐPN đạt 274 nghìn tỷ đồng, trong đó 57% từ công nghiệp, 38% từ dịch vụ và 5% từ nông nghiệp. GDP của VKTĐPN hiện chiếm 31% GDP của cả nước, 50% của toàn ngành công nghiệp, 29% của toàn ngành dịch vụ và 7% của toàn ngành nông nghiệp. GDP tính theo đầu người của VKTĐPN là 10.1 triệu đồng trong năm 2000, gấp khoảng 3 lần so với mức trung bình của cả nước là 3.6 triệu đồng (theo giá năm 1994). GDP tính theo đầu người tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đặc biệt cao nhờ khai thác dầu thô.

Bảng 1.1 Các điều kiện kinh tế - xã hội của VKTĐPN năm 2000

Khu vực	Dân số			GDP ^{1/}				
	Tổng ('000)	Mật độ (ng/km ²)	% dân thành thị	Tổng (nghìn tỷ VND)	Theo ngành(%)			GDP đầu người (tr. VND)
					Nông nghiệp	Công nghiệp	Dịch vụ	
Tp.HCM	5.222	2.487	83,5	52,3	1,9	46,0	52,1	10,0
Bình Dương	738	273	33,3	3,8	14,8	60,0	23,2	5,1
Đồng Nai	2.039	346	30,8	10,4	18,7	56,5	24,8	5,1
Bà Rịa-V. Tàu	823	416	42,0	19,3	3,4	85,5	11,1	23,5
Toàn VKTĐPN	8.822	696	63,2	85,9	4,9	56,7	38,4	9,7
Cả nước	77.686	236	24,0	273,6	23,2	35,4	41,4	3,5
% so với cả VN	11,4	-	-	31,4	6,6	50,3	29,1	-

Ghi chú: 1/ theo giá cố định năm 1994

Ngoại thương: Kim ngạch ngoại thương của Việt Nam năm 2000 đạt 30 tỷ USD. Trong đó tỷ lệ hàng xuất khẩu và nhập khẩu là 48% và 52%. Kim ngạch ngoại thương của VKTĐPN chiếm 58% tổng kim ngạch ngoại thương của cả nước, trong đó xuất khẩu chiếm 81% và nhập khẩu chiếm 38%. Sản phẩm xuất khẩu chính là dầu thô, hàng dệt và may mặc, giày dép, hải sản, gạo, cà phê và cao su. Đặc biệt kim ngạch xuất khẩu của dầu thô chiếm tới 30% tổng kim ngạch xuất khẩu của VKTĐPN. Hàng nhập khẩu chủ yếu là máy móc và phụ tùng thay thế, sản phẩm hóa dầu, hàng dệt may, sắt thép, hàng điện tử và phân bón. Các đối tác chính trong xuất khẩu là Nhật Bản, Trung quốc và Úc, trong nhập khẩu là Singapore, Nhật Bản và Đài

Loan. Ba nước đứng đầu này chiếm 40% và 47% tổng kim ngạch xuất khẩu và nhập khẩu của Việt Nam.

Vốn đầu tư: Trong khoảng thời gian từ 1995-1999, tổng vốn đầu tư trong VKTTĐPN chiếm tới 57% so với cả nước. Trong đó sự tham gia của Nhà nước, tư nhân và đầu tư nước ngoài là 43%, 18% và 39%.

Đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI): Đầu tư nước ngoài vào Việt Nam đã tăng mạnh từ năm 1988. Đến năm 2000, tổng số các dự án đầu tư nước ngoài ở Việt Nam đã đạt 3.170 dự án với tổng số vốn đầu tư là 39 tỷ USD. Phần lớn các dự án FDI đặt tại VKTTĐPN. Đến năm 2000, số dự án đầu tư nước ngoài tại VKTTĐPN là 77%, với số vốn đăng ký là 85% so với cả nước.

Chương 2 Kế hoạch phát triển Quốc gia và Khu vực

(1) Kế hoạch phát triển Quốc gia và Khu vực

Sau khi chuyển sang kinh tế thị trường vào năm 1989, Việt Nam đã đạt được sự tăng trưởng kinh tế nhanh mặc dù bị ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng kinh tế Châu á.

Chỉ trong một thập kỷ (1991-2000) GDP đã tăng gấp đôi và cơ cấu kinh tế cũng đã đạt được những thành tựu to lớn trong việc hướng tới công nghiệp hóa.

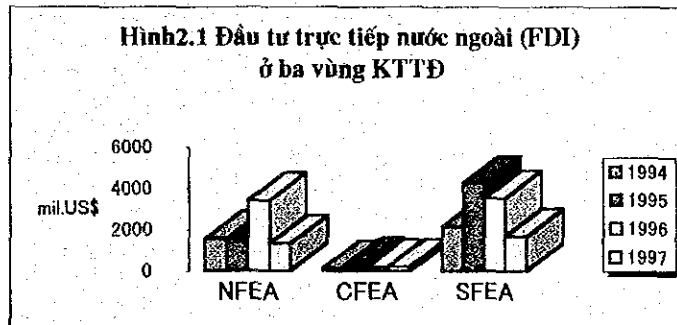
Theo Chiến lược phát triển Quốc gia (2001-2010), trong thập kỷ tới mục tiêu hướng tới là đưa Việt Nam trở thành một nước công nghiệp vào năm 2020, với các chỉ tiêu kinh tế chính là:

- Tăng GDP gấp đôi
- Thúc đẩy quá trình Công nghiệp hóa
- Củng cố cơ sở hạ tầng để phát triển kinh tế

Ba vùng Kinh tế Trọng điểm (FEA) của đất nước (miền Bắc, miền Trung và miền Nam) sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc phát triển kinh tế của từng vùng.

Riêng VKTTĐPN dự kiến sẽ phát triển vùng theo hướng mở rộng các khu công nghiệp ra ngoại vi thành phố, phát triển công nghiệp gắn liền với khai thác dầu khí, đẩy mạnh phát triển công nghiệp dịch vụ và củng cố hạ tầng cơ sở như mạng lưới quốc lộ và các cảng, v.v...

VKTTĐPN đang tiếp tục đóng vai trò quan trọng trong việc phát triển kinh tế quốc dân qua việc thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) mạnh hơn các vùng Kinh tế trọng điểm khác.



Đầu tư trực tiếp nước ngoài vào VKTTĐPN đã chậm lại từ giữa những năm 90 do sự suy giảm kinh tế trong nước cũng như do ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng kinh tế ở Châu á. Nhưng với sự hậu thuẫn của Hiệp định thương mại song phương Mỹ — Việt Nam và AFTA, đầu tư trực tiếp nước ngoài trong vùng mới đây đã có những biểu hiện hồi phục.

(2) Kế hoạch phát triển Cơ sở Hạ tầng Giao thông Vận tải

Các mạng lưới đường bộ và đường thủy nội địa là những hệ thống hạ tầng cơ sở GTVT chính ở miền Nam Việt Nam.

Quốc lộ 1A (QL 1A) kết nối với các QL 51, QL 13, QL 22 và những tuyến đường chính khác trong vùng ven Tp. HCM đã tạo thành một mạng lưới đường bộ của khu vực.

Sông Cửu Long và sông Đồng Nai đóng vai trò quan trọng như là mạng lưới đường thủy nội địa, trong đó mạng lưới đường thủy nội địa ở đồng bằng sông Cửu Long đặc biệt phát triển.

Mạng lưới đường sắt trong khu vực vẫn còn chưa được phát triển rộng, hiện chỉ có tuyến đường sắt Hà Nội - Tp. HCM chạy qua Vùng.

Việc phát triển hệ thống đường bộ trong Vùng đang được thực hiện với tốc độ khá nhanh nhờ có sự viện trợ của nước ngoài.

Các dự án đường bộ chính đang được tiến hành trong Vùng là Dự án phục hồi, nâng cấp QL 22A - một phần của tuyến đường Xuyên á, Dự án phục hồi nâng cấp QL 1A bao gồm xây dựng cầu Cần Thơ và Dự án xây dựng Đường cao tốc Đông Tây, Tp. HCM.

Dự án nâng cấp tuyến đường thủy nội địa phía Nam vùng Đồng bằng sông Cửu Long, bao gồm nâng cấp cảng Cần Thơ, hiện đang được triển khai.

Trong khoảng thời gian từ nay đến các năm mục tiêu 2010 và 2020 sẽ có một số dự án cầu đường lớn. Đó là Dự án xây dựng đường Cao tốc Tp. HCM - Vũng Tàu, các Dự án đường cao tốc Tp. HCM - Cần Thơ, Tp. HCM - Nha Trang và Dự án xây dựng cầu Phú Mỹ nối với Đường cao tốc Nam Sài Gòn.

Trong Dự án nâng cấp các tuyến đường thủy nội địa phía Nam, các tiểu dự án bao gồm phục hồi nâng cấp tuyến Tp. HCM - Kiên Lương, tuyến Tp. HCM - Cà Mau, và tuyến Tp. HCM - Bến Tre v.v... cũng đã được lên kế hoạch.

Các dự án xây dựng tuyến đường sắt mới Biên Hoà - Vũng Tàu, Tp. HCM - Cần Thơ và Tp. HCM - Lộc Ninh là những dự án phát triển dài hạn chủ yếu của ngành đường sắt.

Dự án mở rộng sân bay quốc tế Tp. HCM hiện đang được triển khai. Trong tương lai, một sân bay quốc tế mới sẽ được xây dựng ở Long Thành, tỉnh Đồng Nai giáp Tp. HCM.

Chương 3 Điều kiện tự nhiên

Trong quá trình nghiên cứu, các thông tin và dữ liệu sẵn có về điều kiện tự nhiên của khu vực nghiên cứu đã được thu thập. Các số liệu khí tượng thủy văn cũng đã được phân tích thống kê. Các bản đồ không ảnh chụp trong các thời kỳ 1954, 1997 và 1990-1992 đã được đối chiếu, so sánh để phân tích quá trình thay đổi của bờ biển và bờ sông. Các khảo sát thực địa đo dòng chảy, chất lượng nước (hàm lượng chất rắn lơ lửng, v.v.), bùn cát đáy (thành phần hạt, v.v...) và lưu lượng sông (nước và chất rắn lơ lửng) cũng được thực hiện tại vùng Vịnh Gành Rái và trên sông Thị Vải trong cả mùa mưa và mùa khô. Công tác khảo sát đo sâu và các khảo sát địa hình, địa chất phục vụ cho công tác quy hoạch các cảng mới cũng đã được tiến hành tại một số vị trí liên quan như Phú Mỹ, Cái Mép và Bến Đình - Sao Mai.

Khu vực nghiên cứu nằm trong "Vùng khí hậu nhiệt đới gió mùa". Về cơ bản trong năm có hai mùa thịnh hành, đó là "Mùa mưa" thường xuất hiện vào tháng 5 và kéo dài tới tháng 10 và "Mùa khô" thường xuất hiện vào tháng 11 và kéo dài tới tháng 4 năm sau. Tp. HCM có lượng mưa trung bình năm là 1.896mm, còn tại Bà Rịa là 1.568mm. Sông Thị Vải có lưu vực là 520 km², nằm trong lưu vực của hệ thống sông Đồng Nai và thuộc khu vực đồng bằng của vùng Đông Nam Bộ. Các số liệu cho thấy, không có lũ lụt lớn xuất hiện trong khu vực Thị Vải - Vũng Tàu.

Đáy biển và sông xuất hiện lớp bùn tại những chỗ nước nông khoảng dưới 10m và lớp cát tại những khu vực sâu hơn. Tại các bãi tắm thuộc khu vực Cần Giỏi, vật liệu đáy là những lớp cát hạt mịn. Còn vùng nước nông phía trước đảo Long Sơn được cấu tạo bởi lớp bùn sét đáy.

Dòng hải lưu ngoài khơi Vũng Tàu đổi hướng theo các mùa trong năm. Vận tốc dòng hải lưu này thường nhỏ hơn 1 knot (hải lý/giờ). Chế độ thủy triều thịnh hành trong khu vực là "Bán nhật triều". Tại Vũng Tàu, mực nước biển trung bình (MSL) là +2.67m (CDL) và mực nước cao nhất (HHWL) là +4.43m. Mực nước triều cao (HWL, là trung bình của mực nước hàng tháng cao thứ nhất và cao thứ hai, và sẽ được sử dụng để thiết kế các công trình cảng) đã được tính toán từ số liệu quan trắc trong thời kỳ 6 năm 1995 - 2000, kết quả Mực nước triều cao là +3,97m (CDL) tại Vũng Tàu và +3,92m tại Phú An. Mực nước cao hơn +4,0m xuất hiện ít hơn 10 lần, hoặc 0,2% tổng số lần trong 1 năm. "Các cửa sổ triều" ảnh hưởng đến việc khai thác luồng là 4,1% và 23,5% số lần với thời gian không thể qua trung bình là 2,72 giờ và 5,00 giờ mỗi lần ứng với mực nước thấp hơn +1m và +2m từ CDL.

Nói chung, dòng triều tại Vịnh Gành Rái là mạnh, vận tốc vượt quá 1m/sec vào thời kỳ triều cường. Hướng dòng chảy tại Vịnh Gành Rái song song với hướng chảy của sông. Lượng bùn cát lơ lửng trong sông là đáng kể cả khi triều lên và khi triều xuống. Lưu lượng dòng chảy trong sông Thị Vải là khá mạnh. Tại một số đoạn sông cong hay tại các ngã ba sông và cửa sông thường có độ sâu nước lớn hơn. Tuy nhiên không thấy có những sự thay đổi lớn về hình dạng đáy sông Thị Vải, chỉ thấy có sự thay đổi đáng kể do xói lở tại những đoạn bờ lồm vào ở phía Phú Mỹ và Cái Mép. Còn bên phía bờ biển Cần Giỏi lại được bồi đắp nhờ bùn cát trôi dạt tới.

Các cơn bão thường đổ bộ vào miền Nam Việt Nam theo hướng đông sang tây chủ yếu vào khoảng tháng 10 và 11, tạo nên những đợt sóng lớn. Cơn bão gây hư hại nặng nhất trong những năm qua là cơn bão số 9726 ("Linda") do áp thấp nhiệt đới với áp suất khí quyển đo được là 985 hPa xảy ra vào 2/11/1997.

Các khảo sát địa chất tại khu vực Sông Thị Vải cho thấy lớp đất mặt là rất yếu và có chiều dày lớn. Tầng đất có khả năng chịu lực nằm dưới cao độ -45m (CDL). Tại khu vực Bến Đình-Sao Mai cường độ chịu lực của đất là tương đối tốt hơn. Động đất trong khu vực nghiên cứu không lớn và ít xảy ra. Cường độ địa chấn dọc theo bờ biển của khu vực nghiên cứu là 7.

Chương 4 Điều kiện môi trường

Khi xem xét các vấn đề môi trường liên quan, đã tiến hành khảo sát hai khu vực bao gồm hai trung tâm thành phố, thị xã và ba xã, là những nơi có thể bị ảnh hưởng bởi việc xây dựng và khai thác các cảng mới dự kiến, như trình bày trong Hình 4.1.

Khái quát về điều kiện môi trường trong và xung quanh khu vực khảo sát có thể được mô tả như sau:

Phát triển công nghiệp dọc sông Thị Vải đã có từ năm 1975, với vài xí nghiệp chế biến nông sản. Sau đó phát triển mạnh khi nhiều xí nghiệp và ngành công nghiệp khác mọc lên dọc khu vực này.

Từ đầu những năm 90, các khu vực khảo sát đã được công nghiệp hóa khá nhanh với việc hình thành các nhà máy điện, trạm tiếp nhận và phân phối khí hóa lỏng, các nhà máy chế biến thực phẩm và nhiều ngành công nghiệp khác, đi kèm với chúng là các công trình bậc xếp hàng hóa. Đặc biệt đã hình thành một số khu công nghiệp và các cảng sông, góp phần quan trọng trong việc cải thiện đời sống của cư dân địa phương, bao gồm cơ sở hạ tầng tốt, các công trình điện, nước và công ăn, việc làm mới.

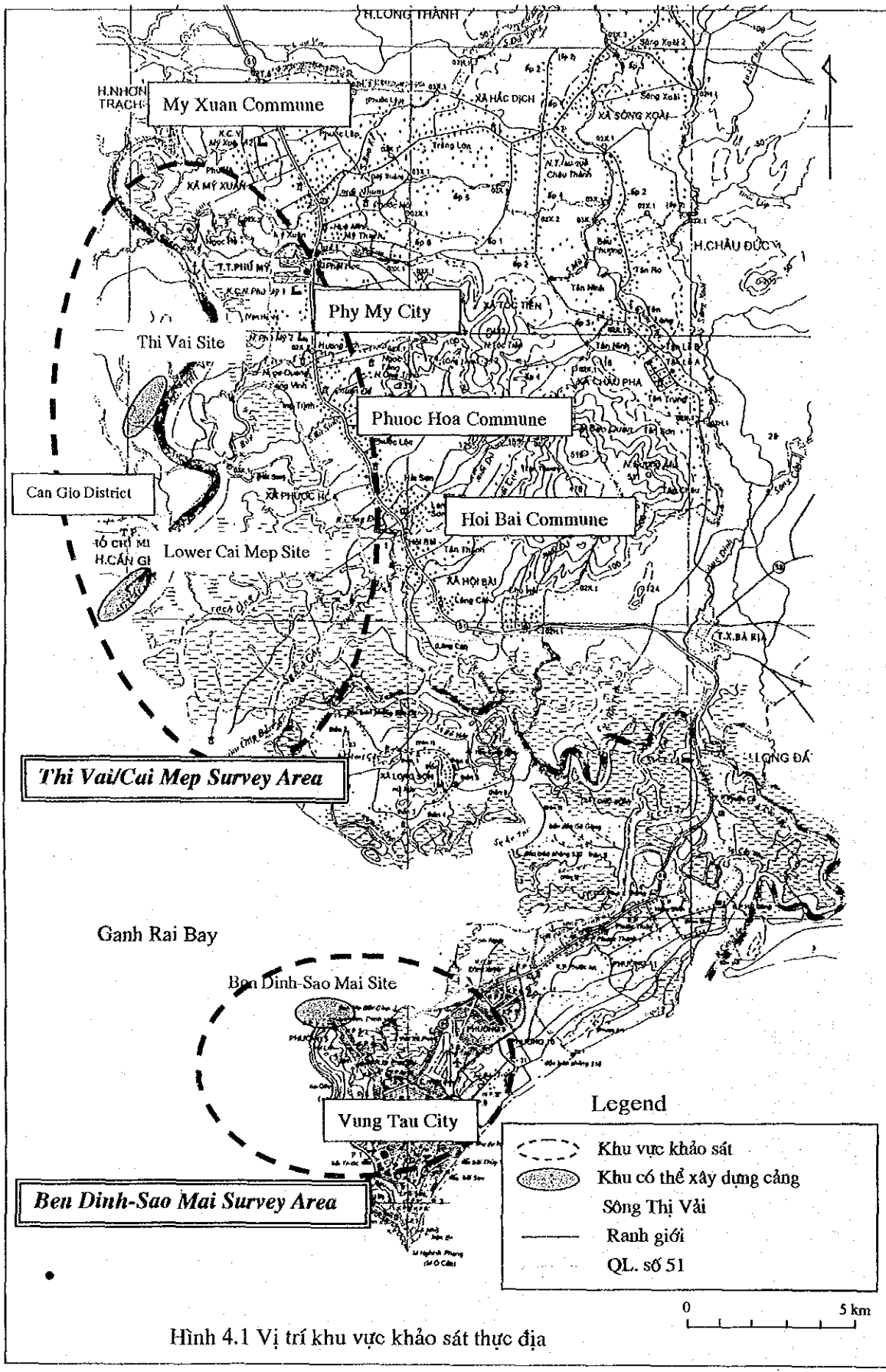
Mặt khác, trong và xung quanh các khu công nghiệp hiện có, một phạm vi rộng lớn rừng ngập mặn và hệ sinh thái đất bùn vẫn còn duy trì nhất là tại xã Phước Hòa và thành phố Vũng Tàu tương ứng.

Tại phần phía nam của huyện Cần Giờ thuộc TP. Hồ Chí Minh, cách khu vực nghiên cứu khoảng 20 km, có một khu bảo tồn môi trường (75.740 ha) từ tháng 1 năm 2000 được Tổ chức UNESCO (Liên hợp quốc) đặt tên là Khu bảo tồn sinh quyển rừng ngập mặn Cần Giờ.

Trong khu vực nghiên cứu chủ yếu dọc theo quốc lộ 51 có 28 di tích lịch sử bao gồm chùa, đền, nhà thờ, tượng, v.v... Tuy nhiên tất cả di tích này đều đã được xây dựng từ hoặc sau 1975, và không có di tích nào được chính phủ chỉ định bảo tồn.

Theo kết quả đánh giá các dữ liệu khảo sát trước đây do Đoàn Nghiên cứu thu thập được, các đặc điểm chính về các điều kiện môi trường tự nhiên đã được tóm tắt như sau:

- So với phạm vi được chấp nhận theo tiêu chuẩn Việt Nam và thừa nhận phạm vi hàm lượng có thể thường tồn tại trong tự nhiên, hàm lượng chất ô nhiễm trong khu vực nghiên cứu không đáng kể cả trong nước và trong bùn cát.
- Không có hệ động vật và thực vật được nhà nước yêu cầu bảo vệ trong khu vực nghiên cứu.
- Mức độ đa dạng sinh học tại vị trí Bến Đình - Sao Mai thấp hơn tại vị trí Cái Mép.
- Các hoạt động của dự án hầu như không có ảnh hưởng đến môi trường tự nhiên tại Khu bảo tồn sinh quyển rừng ngập mặn Cần Giờ.



Hình 4.1 Vị trí khu vực khảo sát thực địa

Chương 5 Xu hướng giao thông hàng hải trong khu vực

(1) Xu hướng giao thông hàng hải ở các cảng trong khu vực châu Á

Malaysia nằm dọc theo tuyến hàng hải đông-tây. Do vậy, 95% giao thương của Malaysia phụ thuộc vào giao thông hàng hải. Các sản phẩm thô và sản phẩm công nghiệp khiến cho lượng hàng container thông qua các cảng của Malaysia tăng nhanh. Để đáp ứng nhu cầu gia tăng này, dự án phát triển cảng qui mô lớn đang được triển khai ở một số cảng, như Cảng Klang, Cảng Penang, Cảng Tanjung Pelapas (PTP) như một cảng trung tâm container và v.v... PTP cách Singapore một giờ xe với hệ thống cao tốc tuyệt hảo nối liền PTP với các địa điểm khác của Malaysia và Thái Lan. Gần đây Maersk-Sealand và Evergreen đã chuyển các căn cứ bốc dỡ hàng container của họ từ Singapore đến PTP. Điều này có nghĩa là PTP đã trở thành một mối đe dọa đối với Singapore và là một trung tâm container mới ở khu vực Đông Nam á.

Ngoài ra, Thái Lan và Indonesia cũng có kế hoạch phát triển một cảng biển nước sâu với mức nước từ 15-16m. Các quốc gia này đang tìm con đường trở thành một cảng trung tâm của khu vực Châu á bằng cách phát triển các cảng đủ năng lực và đầy đủ các trang thiết bị có liên quan cho hoạt động của cảng. Xu hướng này càng làm tăng tính cạnh tranh giữa các cảng trong khu vực.

Các quốc gia này có lợi thế là đang có một khối lượng hàng hóa căn bản vững chắc cho phép họ duy trì khối lượng hàng hóa thông qua ổn định mà không phụ thuộc vào các hàng hóa chuyển tải. Mặt khác, một cảng với tỷ trọng hàng chuyển tải cao như Cảng Singapore có thể phải chịu các biến động bất ổn định về khối lượng hàng hóa thông qua trong tương lai.

(2) Hệ thống Quản lý Cảng

PAT của Thái Lan hiện đang quản lý hai cảng, Cảng Bangkok và Cảng Laem Chabang. Điều này cho phép các hoạt động hàng hóa ở hai cảng được kiểm soát thống nhất. Nhờ đó, khối lượng hàng hóa ở Cảng Bangkok đã được giảm thiểu và tình trạng ách tắc giao thông trong thành phố đã được hạn chế đáng kể, trong khi Cảng Laem Chabang đã được phát triển nhanh chóng trở thành một cảng trung tâm của khu vực, bổ sung cho công suất hạn chế của Cảng Bangkok.

Hai cảng chính ở Cam-pu-chia, Cảng Pnôm-Pênh và Cảng Sihanoukville, được đầu tư độc lập từ chính phủ trung ương. Cả hai đều đã tiến hành các kế hoạch phát triển để cải thiện các hoạt động liên quan đến cảng của chúng. Điều này có thể khiến cho việc quản lý cảng một cách toàn diện có nhiều khó khăn.

Xem xét các vấn đề nêu trên, việc hình thành một cơ quan quản lý cảng duy nhất dưới một hệ thống Cảng Vụ là rất hợp lý để đảm bảo quản lý cảng một cách hiệu quả. Ngoài ra, tổ chức quản lý cảng cần điều chỉnh các hoạt động của mỗi cảng sau khi xem xét cẩn thận vai trò và chức năng của cảng đó, là một cảng ở sâu trong đất liền hay một cảng bên ngoài thành phố.

(3) Thiết lập mạng giao thông

Tại Thái Lan, một kho thông quan nội địa (ICD) công cộng rất lớn đã được xây dựng làm một cơ sở hỗ trợ cho Cảng Laem Chabang. Vùng bờ biển phía đông ở Cảng Laem Chabang đã được nối liền với ICD này bằng đường bộ và đường sắt. Bốn mươi phần trăm (40%) tổng lượng hàng hóa container đã được vận chuyển bằng đường sắt.

Tại Campuchia, các Khu Mậu dịch Tự Do được nối liền bằng đường bộ với ICD ở các vùng ngoại ô của Phnôm-Pênh. Tình trạng ách tắc giao thông vẫn là một trở ngại lớn ngăn cản sự giao thông hiệu quả giữa các Khu Mậu dịch Tự do/ICD và Cảng Sihanoukville.

Sự hợp tác mạnh mẽ giữa cảng cửa ngõ, ICD, các khu công nghiệp và hệ thống đường sắt chắc chắn không thể thiếu được để hình thành một mạng lưới giao thông hoàn chỉnh, đặc biệt là trong vận chuyển hàng container.

(4) Ứng dụng thực tế của Giao thông đường thủy nội địa quốc tế

Chính phủ Cam-pu-chia và Chính phủ Việt Nam đã ký kết một hiệp định về quá cảnh hàng hóa vào tháng 9/2000 nhằm phát triển nền kinh tế của cả hai quốc gia. Điều này giúp ứng dụng thực tế các cơ sở hạ tầng nối liền giữa hai nước, đặc biệt là đường bộ và đường thủy nội địa quốc tế trong khu vực Đồng bằng Sông Me Kong.

Sự phát triển giữa Cam-pu-chia và Việt Nam sẽ đóng góp to lớn vào sự phát triển kinh tế của khu vực. Các thủ tục thông quan và hoa tiêu hàng hải được đơn giản hóa cũng rất cần thiết để khuyến khích sự phát triển của khu vực.

Chương 6 Hiện trạng các cảng

6.1 Nhu cầu bốc xếp hàng hóa thông qua cảng hiện nay

Tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng của Việt Nam năm 2000 đã đạt 73,3 triệu tấn, tăng gấp 2,2 lần so với năm 1995 là 34 triệu tấn, trong đó khối lượng hàng của nước ngoài chiếm 71%. Tuy nhiên, khối lượng hàng nội địa chỉ tăng 2,9 lần trong khoảng thời gian 1995- 2000. Nếu tính theo loại hàng thì 45% hàng khô, 39% hàng lỏng và 16% hàng container. Đặc biệt, lượng hàng container đã tăng 4,4 lần trong vòng 5 năm.

Tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng của VKTTĐPN năm 2000 đã đạt 45,6 triệu tấn, chiếm 62% tổng khối lượng hàng hóa của cả nước. Nếu tính theo loại hàng thì 42% hàng khô, 80% hàng lỏng và 75% hàng container so với lượng hàng tương ứng của cả nước. Lượng hàng hóa xuất nhập khẩu chiếm 85% tổng lượng hàng hóa qua vùng. Khối lượng hàng hóa thông qua cảng do Cảng vụ Sài Gòn quản lý chiếm khoảng 60% tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng của VKTTĐPN, với 88% lượng hàng khô và 100% lượng hàng container của cả vùng.

Hàng hóa thông qua các cảng tổng hợp chính tại VKTTĐPN là 21 triệu tấn, trong đó 81% thông qua 5 cảng chính là Sài Gòn, Tân Cảng, Bến Nghé, VICT và Phú Mỹ. Những cảng tổng hợp này, ngoại trừ cảng Phú Mỹ, đều đang hoạt động như cảng container với tổng khối lượng xếp dỡ 858.000TEU.

Ngoài ra các cảng chuyên dùng được phân loại theo loại hàng bốc dỡ. Lượng hàng thông qua các cảng chuyên dùng là 21,4 triệu tấn dầu (kể cả 14 triệu tấn dầu thô xuất khẩu), 0,4 triệu tấn khí, 1,2 triệu tấn xi măng, 0,1 triệu tấn gỗ dăm và 1,5 triệu tấn hàng khác.

Các kết quả khảo sát thực địa về chuyển tải bằng xe tải tại khu vực cảng Sài Gòn cho thấy khoảng 70% lượng xe tải đi/đến trong khu vực Tp. HCM, 3-8% đi/đến từ vùng đồng bằng sông Cửu Long. Phương tiện chuyển tải cho hàng container là bằng sà lan qua sông Sài Gòn và Đồng Nai. Năm 2000, ICD Phước Long đặt tại thượng lưu sông Sài Gòn đã vận chuyển 15.000TEU hàng container bằng sà lan đến các cảng Sài Gòn, Tân Cảng và VICT.

Bảng 6.1 Tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng VKTTĐPN năm 2000

Khu vực	Lượng hàng (1000 tấn)	Loại hình kinh doanh(%)			Loại hàng (%)		
		Xuất khẩu	Nhập khẩu	Nội địa	Khô	Lỏng	Container
Sài Gòn	27.189	25,7	53,7	20,6	44,7	23,5	31,8
Đồng Nai	1.266	21,3	44,2	34,5	56,2	43,8	0,0
Vũng Tàu	16.943	88,7	8,0	3,3	5,7	94,2	0,1
Toàn vùng	45.578	49,0	36,4	14,6	30,6	50,3	19,1
Toàn Quốc	73.319	39,6	31,5	28,9	45,0	39,1	15,9
% của cả nước	62,2	76,9	71,9	31,3	42,2	80,1	74,6

6.2 Số lượt tàu vào cảng

Số lượt tàu vào cảng do Cảng vụ Sài Gòn quản lý năm 1998 và 2000 là 3.454 và 4.078 lượt tàu. Bảng 6.2.1 giới thiệu số lượt tàu vào từng cảng năm 1998 và năm 2000. Tổng số tàu vào tăng 18% trong 2 năm trên, trong đó số lượt tàu vào các cảng Sài Gòn và Tân Cảng tăng 30% và

50%.

Bảng 6.2.1 Số lượt tàu vào cảng do Cảng vụ Sài Gòn quản lý năm 1998 và 2000

Tên cảng	Năm 1998	Năm 2000
Sài Gòn	1.267	957
Tân Cảng	662	450
VICT	0	266
Bến Nghé	413	532
Khu vực Nhà Bè	118	426
Các cảng khác	994	1.447
Tổng	3.454	4.078

(Nguồn: Cục Hàng Hải)

Số lượt tàu vào cảng trong năm 2000 theo các cảng ở miền Nam được giới thiệu trong bảng 6.2.2. Tổng số lượt tàu vào cảng trong khu vực này năm 2000 là 6.130 lượt. Gần 70% tổng số lượt tàu vào vào khu vực cảng Tp. HCM, tiếp đó là khu vực cảng Thị Vải và Vũng Tàu.

Bảng 6.2.2 Tàu vào cảng trong năm 2000 của các cảng ở miền Nam Việt Nam

Loại tàu (DWT)	Khu vực cảng TP HCM	Khu vực cảng sông Thị Vải	Khu vực cảng Vũng Tàu	Tổng cộng
<1.000	232	288	238	758
1.000-2.999	772	557	315	1.644
3.000-5.999	556	114	188	858
6.000-9.999	1.484	150	201	1.835
10.000-19.999	782	1	0	783
20.000-29.999	146	0	0	146
30.000-39.999	95	0	0	95
>40.000	11	0	0	11
Total	4.078	1.110	942	6.130

(Nguồn: Cục Hàng Hải)

Thông tin chi tiết được nêu rõ trong nội dung Báo cáo.

Theo các thông tin này tàu lớn nhất vào cảng khu vực Tp.HCM là tàu container 16.768 DWT (1.597TEU), dài 159m, mớn nước 10.1m và tàu hàng khô trọng tải 74.577 DWT, với chiều dài 224m, mớn nước 11m.

Theo VINAMARINE, những tàu vào các cảng Tp.HCM được định nghĩa là những tàu qua luồng sông Lòng Tàu.

6.3 Điều kiện và các hoạt động khai thác cảng hiện nay

6.3.1 Nhóm cảng khu vực Tp. HCM

(1) Các cảng chính

Nhóm này gồm 28 cảng nằm dọc các sông Sài Gòn, Đồng Nai, Nhà Bè và sông Lòng Tàu, trong đó có 21 cảng chuyên dùng như xăng dầu, gỗ mảnh, xi măng hoặc sửa chữa tàu thủy và còn lại là các cảng tổng hợp container và hàng hóa tổng hợp khác. Trong số 7 cảng tổng hợp có 4 cảng lớn là cảng Sài Gòn, Tân Cảng, Bến Nghé và VICT, sản lượng xếp dỡ tại những cảng này chiếm 85% tổng lượng hàng tổng hợp, bao gồm hàng container qua cảng của VKTTĐPN

trong năm 2000.

Bảng 6.3.1 Tóm tắt bốn cảng chính năm 2000

	Hạng mục	Tân Cảng	Sài Gòn	Bến Nghé	VICT	Tổng cộng
1	Số bến	5	18	4	2	29
	Tổng chiều dài	706m	2.667m	816m	303m	4.492m
	(Chiều sâu tối đa)	-9,5m	-11,0m	-10,5m	-10m	-11,0m
	Số bến phao	2	25	7	0	34
	(Chiều sâu tối đa)	-10,5m	-13,0m	-9,5m	0	-13,0m
2	Cỡ tàu lớn nhất	16.000DWT tại bến	30.000DWT tại bến	30.000DWT	20.000DWT	30.000DWT tại bến
3	Diện tích kho bãi	19ha	30ha	28ha	80ha	85ha
4	Thiết bị xếp dỡ chính	Cầu nổi 1 RTG 9 Contai.C. 2 Khác C. 9	RTG 2 Khác C. 27	Mobile C. 7	Container Crane 2 RTG 4	

1) Tân Cảng

Lượng hàng qua cảng có tới 90% là container. Với tăng trưởng hiện nay, trong tương lai gần cảng sẽ đạt được công suất tối đa của nó. Vì vậy cảng đã chuẩn bị một bến mới tại Cát Lái nằm dọc sông Đồng Nai để bổ sung cho các bến hiện có.

2) Cảng Sài Gòn

Cảng có 4 bến chính là Nhà Rồng, Khánh Hội, Tân Thuận và Tân Thuận 2. Hàng tổng hợp và hàng rời chủ yếu được xếp dỡ tại các bến Nhà Rồng, Tân Thuận 2 và khu phao. Còn container chủ yếu được xếp dỡ tại các bến Khánh Hội và Tân Thuận.

Hơn 70% lượng hàng hóa qua cảng là hàng rời và hàng tổng hợp, còn lại là container. Hàng tổng hợp chính được đóng gói như gạo, cà phê, phân hóa học và xi măng. Khoảng 30% tổng lượng hàng được bốc xếp tại các bến phao.

3) Cảng Bến Nghé

Lượng hàng qua cảng năm 2000 đã giảm 3% so với năm trước. Trong số này 60% là hàng tổng hợp, còn lại là container. 30% tổng lượng hàng qua cảng được xếp dỡ tại phao. Cảng hiện vẫn còn dư công suất để đón nhận hàng, nhưng cảng đang dự định mở rộng diện tích kho bãi để lưu giữ hàng container.

4) VICT

Đây là cảng chuyên dùng duy nhất chỉ nhận bốc xếp hàng container ở Việt Nam. Cảng dự báo lượng hàng container qua cảng năm 2001 đạt 200.000 TEU (so với 130.000TEU năm 2000) do nhu cầu tăng. Công suất của cảng sẽ đạt tối đa trong tương lai gần nếu như cảng không mở rộng bến bãi.

(2) Các cảng khác

Các cảng tổng hợp khác như Tân Thuận Đông, Biển Đông, Cảng Rau quả và Lotus cũng giao nhận hàng tổng hợp kể cả hàng lỏng, nhưng trong năm 2000 lượng hàng qua các cảng này chỉ chiếm 5% tổng lượng hàng qua bốn (4) cảng chính nói trên.

Trên dọc sông Sài Gòn, Nhà Bè, Đồng Nai, Lòng Tàu và Soài Rạp cũng có nhiều cảng chuyên dùng như Đóng tàu Bason, ELF Gas Sai Gon, VITAICO, PETECHIM, Nhà máy Điện Hiệp Phước, Xi măng Hiệp Phước, Phú Đông, Phước Khánh và cảng VICO WOCHIMEX.

6.3.2 Nhóm cảng trên sông Thị Vải

Trên dọc sông Đồng Nai còn có 3 cảng là Cảng Đồng Nai, SCTGAS-VN và VT GAS. Trên dọc sông Thị Vải có 18 cảng. Nhóm này có thể chia thành các cụm là cụm cảng trên sông Đồng Nai, cụm cảng Gò Dầu, cụm Phú Mỹ và cụm Cái Mép.

Hiện tại khu Gò Dầu, cảng VEDAN đã xây 1 bến hàng khô cho tàu 10.000DWT và 1 bến hàng lỏng cho tàu 12.000DWT. Còn cảng UNIQUE GAS có một bến chuyên dùng cho tàu 6.500DWT; cảng của Nhà máy Super Phosphate Long Thành có 1 bến cho tàu 3.000DWT. Cảng Gò Dầu A có 1 bến 2.000DWT và 2 bến 15.000DWT; cảng Gò Dầu B có 1 bến 5.000DWT. Tất cả các bến đang được khai thác.

Trong số các cụm cảng trên sông Thị Vải, khu vực Phú Mỹ đang thu hút sự quan tâm của các nhà đầu tư cảng do lòng sông sâu có thể đón nhận tàu 30.000DWT và chi phí xây dựng cảng thấp. Hiện đã xây dựng và đưa vào vận hành cảng cho Nhà máy điện Phú Mỹ với 1 bến cho tàu 10.000DWT; còn tại cảng Bà Rịa Serece (cảng Phú Mỹ) có bến cho tàu 30.000DWT. Cảng Bà Rịa Serece hiện nay là cảng hàng rời lớn nhất trong khu vực.

Khu Cái Mép có chiều dài dọc sông gần 4km, chiều rộng sông lớn hơn 1.000m. Tại một số đoạn đáy sông sâu tới 30m. Hiện trong khu vực đã xây dựng cảng LPG Cái Mép. Các cảng VINAFOOD và Sài Gòn Petroleum đang được xây dựng.

6.3.3 Nhóm cảng Vũng Tàu

Có năm (5) cảng dọc theo sông Dinh bên trong bán đảo Vũng Tàu và 5 phao (cảng phụ) dầu thô/khí, khoảng 63' đến 125' ở ngoài khơi thuộc các mỏ dầu Bạch Hổ và Đại Hùng.

Sông Dinh chia các cảng chính ở Vũng Tàu thành 2 nhóm. Một nhóm nằm dọc kênh Cù Lao bao gồm các cảng PTSC, PTSC Gas Oil, Dầu Khí (Vietsovpetro). Nhóm còn lại nằm dọc kênh Cát Lở. Hầu hết các cảng là cảng liên quan đến dầu khí. Các cảng khác là cảng hải quân và các cảng thủy sản nhỏ gồm cảng CTHS Trường Sa và cảng Cát Lở. Tàu lớn nhất có thể vào khu vực Vũng Tàu này là 10.000DWT.

6.4 Bãi thông quan (ICD)

Hiện có 5 kho thông quan nội địa (ICD) tại miền Nam, bao gồm:

- ICD Phước Long
- ICD Transimex — Saigon
- ICD Biên Hòa
- ICD Đồng Nai
- ICD Sóng Thần

ICD cung cấp các dịch vụ liên quan đến hàng container như FCL/FCL, LCL/LCL và củng cố xuất/nhập khẩu. Vai trò chính của ICD là tăng cường tính hiệu quả các hoạt động xuất nhập khẩu tại các cảng qua làm thủ tục hải quan nhanh chóng, hiệu quả.

Chương 7 Luồng sông

(1) Luồng sông Sài Gòn - Vũng Tàu

1) Tổng quan

Các tàu ghé vào các cảng thuộc khu vực Thành phố Hồ Chí Minh từ Biển Đông sẽ phải đi qua Mũi Vũng Tàu, Vịnh Gành Rái và các sông Ngã Bảy, Lòng Tàu, Nhà Bè và Sài Gòn. Chiều dài của luồng là 45 hải lý tính từ phao số 0 tới khu vực cảng Sài Gòn. Luồng sông này không rộng nhưng tương đối sâu, ổn định ít bị bồi lắng. Vì vậy suốt một thời gian dài luồng đã được sử dụng trong điều kiện tự nhiên. Trong những năm gần đây, nảy sinh các vấn đề là: nhu cầu vận tải trên luồng sông này ngày càng tăng, kích cỡ của tàu ngày càng lớn hơn, tốc độ chạy tàu tăng lên, cùng yêu cầu giảm thời gian tàu đợi. Do đó, luồng sông này cần phải được cải tạo và nâng cấp để kịp thời đáp ứng nhu cầu.

Các phương tiện hỗ trợ hàng hải như hải đăng, đèn hiệu, đèn phao dọc theo luồng sông đã có từ năm 1920, và các hệ thống này rất đơn giản. Kể từ ngày miền Nam được giải phóng, Chính phủ và Cơ quan Hàng hải Việt Nam đã có nhiều nỗ lực để cải tạo và lắp đặt các hệ thống hỗ trợ hàng hải. Nhưng các chuyến tàu chạy vào ban đêm vẫn chưa được phép. Việc nâng cấp toàn bộ luồng sông được thực thi năm 1992. Kể từ đó, độ sâu của luồng sông tăng từ -8,0 mét đến -8,5 mét (Hệ 0 hải đo).

Trong những năm gần đây, các dự án tăng công suất giao thông tàu trên Luồng sông Sài Gòn - Vũng Tàu đã được thực thi và toàn bộ luồng sông đã có kích thước chính xác hơn. Do đó, độ sâu của toàn bộ tuyến đã tăng lên -8,5 mét và chiều rộng hiện nay tối thiểu là 150 mét. Hệ thống báo hiệu hàng hải đã được lắp đặt dọc theo luồng thuận lợi cho tàu 20.000 - 25.000 DWT di chuyển theo cả hai chiều. Tuy nhiên, luồng sông hiện nay vẫn còn hẹp và khá dài (45 hải lý = 83,3 km), với nhiều khúc quanh, và bán kính nhỏ ($R=450-750$ mét). Tính không thông thuyền tính từ mức nước cao là 55 mét tại sông Lòng Tàu và 45 mét tại sông Sài Gòn.

2) Lượng hàng hóa và đội tàu

Theo thống kê trong 40 năm quan, tổng lượng hàng hóa và số tàu thông qua cảng Tp. HCM đã tăng theo từng năm. Giai đoạn 1954-1974: 1956 là năm có tổng lượng hàng hóa thông qua cảng thấp nhất (1.903.000 tấn/năm). Trong năm đó, số tàu là 1.161 chiếc/năm. Giai đoạn 1975-1995: Năm đầu tiên sau ngày giải phóng khối lượng hàng hóa giảm mạnh nhưng sau đó tăng từ 1,5 triệu tấn lên 2,5 triệu tấn (1987). Trong những năm gần đây, đặc biệt là kể từ năm 1998, với nền kinh tế đất nước và khu vực đã phát triển mạnh mẽ, lượng hàng hóa và số tàu vào các cảng tại Tp. HCM đã tăng lên.

3) Các đoạn luồng

Chiều rộng của luồng sông không đủ, đặc biệt ở đoạn thuộc sông Sài Gòn (350-450 mét), và đoạn ở sông Lòng Tàu (350-650 mét từ Đá Han đến cửa sông Dân Xây). Chiều rộng tối thiểu của luồng sông là 150 mét. Trên sông Sài Gòn, có 4 vùng quay đầu giữa Mũi Đèn Đỏ và Tân Cảng. Các vùng quay đầu này có bán kính xoay nhỏ (bán kính từ 185-220 mét), cần phải sử dụng tàu lai dắt.

4) Các hạn chế giao thông hàng hải

1- Chỉ các tàu có chiều dài tối đa (LOA) nhỏ hơn 230 m và mớn nước nhỏ hơn 9,5 m mới được phép lưu thông vào ra các cảng TP.HCM trừ trường hợp đặc biệt.

2- Chỉ các tàu có chiều dài tối đa (LOA) nhỏ hơn 160 m mới được phép lưu thông ban đêm trong các luồng giữa Vũng Tàu và TP.HCM.

(2) Luồng sông Soài Rạp

Trước năm 1862, Sông Soài Rạp được sử dụng làm luồng vận chuyển chính từ Biển Đông đến các cảng Tp. HCM. Luồng tàu này có lòng sông rộng và có bán kính khúc quanh nhỏ, đặc biệt ở đoạn Mũi Nhà Bè (R=690 mét). Nhưng ở cửa sông lại có nhiều đoạn cạn, lòng sông không sâu, theo cuộc khảo sát năm 1994, độ sâu tối thiểu tại cửa sông khoảng -5 mét (Hệ 0 hải đồ), chỉ tàu nhỏ mới có thể đi lại. Sau khi các cảng tại Tp. HCM được phát triển, số lượng tàu ra vào cảng tăng lên, do đó cần có luồng tàu sâu hơn. Vì vậy, luồng sông Lòng Tàu trở thành luồng tàu chính cho tuyến từ Biển Đông đến cảng Sài Gòn.

Để có thể tiếp nhận tàu 10.000 - 20.000 DWT qua sông Lòng Tàu - Soài Rạp, tỉnh không đường cáp cao thế tại khúc quanh từ sông Lòng Tàu đến sông Soài Rạp cần được nâng lên. Hiện nay, đường cáp ngang qua sông có tỉnh không 33m, do đó chỉ các tàu 3.000 - 5.000 DWT là có thể đi lại được. Tỉnh không cáp ngang sông phải được nâng lên đến 55m để có thể tiếp nhận tàu có cùng cỡ như luồng Lòng Tàu.

(3) Luồng sông Thị Vải

Có 3 đoạn cạn trên tuyến luồng dẫn vào các cảng trên sông Thị Vải qua Vịnh Gành Rái. Đoạn cạn nhất có độ sâu thấp nhất -9,1m nằm ở khoảng tọa độ 10°27' Bắc, 107°00' Đông tại cửa vào sông Thị Vải. Các đoạn cạn khác là đoạn dài 5 km từ cửa vịnh Gành Rái, nơi có độ sâu cạn nhất là -10,6 mét, và doi cát tại cửa sông Cái Mép có chiều dài 4 km, độ sâu cạn nhất -10,6 mét.

Tàu tải trọng đến 15.000 DWT có thể đi lại trên luồng sông này với độ sâu tự nhiên của luồng. Tàu 30.000 DWT có thể ra vào cảng lợi dụng thủy triều. Theo thông báo hàng hải số 11/94/KT ngày 24/02/1994, Cục Hàng Hải thông báo tạm thời cho phép luồng sông Thị Vải có thể tiếp nhận tàu có trọng tải 20.000 DWT vào cảng Phú Mỹ và các tàu 5.000 DWT đến cảng Gò Dầu. Theo Quyết định số 387/QĐ-PCHH ngày 03/09/1996, các tàu 20.000 DWT được cho phép vào cảng Phước An, 3km ở thượng lưu cảng Phú Mỹ (Cảng Bà Rịa Serese).

(4) Các tai nạn hàng hải

Theo các báo cáo của cơ quan hàng hải, tai nạn và sự cố hàng hải xảy ra trong vùng nước của Việt Nam trong năm 2000 như sau: 49 vụ va đụng tàu, 16 vụ va đụng đê, 12 vụ mắc cạn và một vụ hỏa hoạn. Trong các tai nạn và sự cố nói trên, có 14 vụ nghiêm trọng, trong đó 8 vụ xảy ra trong vùng nước của VKTĐPN. Cục hàng hải Việt Nam đã tiến hành các công tác nhằm giảm thiểu các tai nạn và sự cố hàng hải.

Chương 8 Hành chính, quản lý và khai thác cảng

(1) Hành chính cảng

Bộ Giao thông Vận tải là cơ quan chịu trách nhiệm quản lý nhà nước toàn bộ các ngành vận tải đường bộ, đường sắt, đường sông, đường biển theo các quyền hạn do Chính phủ phân bổ. Cơ cấu quản lý hành chính trong ngành hàng hải cũng được thành lập dưới sự lãnh đạo của Bộ Giao thông Vận tải.

Các chức năng quan trọng trong việc quản lý nhà nước và giám sát các cảng được giao cho Cục Hàng hải Việt Nam (VINAMARINE), đây là cơ quan quản lý chuyên ngành trực thuộc Bộ Giao thông Vận tải. Các nhiệm vụ và quyền hạn chính của Cục Hàng hải Việt Nam liên quan đến quản lý hành chính các cảng bao gồm:

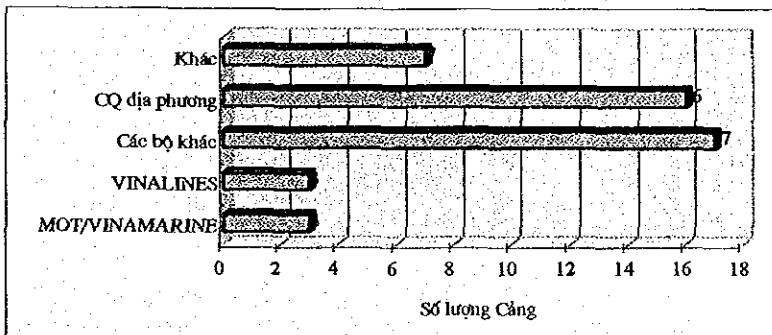
- Vạch các chiến lược, chương trình và kế hoạch phát triển 5 năm và dài hạn cho ngành công nghiệp vận tải hàng hải,
- Chuẩn bị các dự luật, các quy định, chính sách về quản lý, các thủ tục và quy định pháp luật liên quan đến các hoạt động hàng hải,
- Tham gia vào các dự án đầu tư trong nước và nước ngoài để mở rộng và phát triển hạ tầng cơ sở hàng hải như là nhà đầu tư/bảo trợ hoặc như là cơ quan quản lý nhà nước,
- Công bố quy chế hoạt động của các cảng, công bố mở các cảng, luồng tàu và cấp phép vào cảng cho các tàu biển nước ngoài.

Tổ chức của Cục Hàng hải Việt Nam bao gồm trụ sở chính tại Hà Nội và 3 văn phòng chi nhánh tại Hải Phòng, Đà Nẵng và Thành phố Hồ Chí Minh cùng 20 Cảng vụ và nhiều cơ quan, tổ chức khác.

(2) Công tác quản lý và khai thác cảng

Tại Việt Nam, các tổ chức nhà nước liên quan đến việc quản lý và giám sát cảng là:

- Cục Hàng hải Việt Nam (thuộc Bộ Giao thông Vận tải)
- Tổng Công ty Hàng Hải Việt Nam (VINALINES)
- Các Bộ khác của Chính phủ
- Các chính quyền địa phương (tỉnh và thành phố trực thuộc trung ương)
- Các cơ quan nhà nước khác



Hình 8.1 Các tổ chức nhà nước giám sát các hoạt động của cảng.

Trong khu vực nghiên cứu có tất cả 46 cảng (trừ các bến phao và các cảng phụ xuất dầu không bến) được giám sát bởi 3 Cảng vụ. Trong đó, có 3 cảng do VINAMARINE và có 3 cảng do VINALINES quản lý, các bộ khác quản lý 17 cảng và các tỉnh là 16 cảng (xem Hình 8.1).

Trong khi đó, các văn bản pháp luật chính liên quan đến việc quản lý và phát triển cảng hiện nay là các Nghị định số 13/CP và số 24/2001/NĐ-CP, quy định việc quản lý các hoạt động hàng hải tại các cảng và vùng biển của Việt Nam và Nghị định số 52/1999/NĐ-CP quy định về việc quản lý đầu tư và xây dựng các dự án đầu tư trong nước và theo Luật đầu tư nước ngoài tại Việt Nam.

(3) Các Ban (Tổ chức) quản lý cảng (PMB)

Tại hầu hết các cảng của Việt Nam việc điều hành và khai thác cảng do các doanh nghiệp thực hiện, bao gồm các doanh nghiệp nhà nước, các liên hiệp xí nghiệp quốc doanh dưới sự chỉ đạo của các bộ và các tỉnh/thành phố, các công ty liên doanh và một số tổ chức khác. Chúng đóng vai trò quan trọng trong việc tổ chức điều hành hoạt động của cảng thông qua các hoạt động kinh doanh hàng ngày của đơn vị. Ví dụ, tổ chức điều hành cảng Sài Gòn là một doanh nghiệp nhà nước trực thuộc Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam. Đơn vị điều hành cảng Bến Nghé là một công ty công ích do Thành phố Hồ Chí Minh quản lý, còn Công ty Phát triển Tiếp vận số 1 (FLDC) là một công ty liên doanh, và là đơn vị vận hành cảng VICT. Đặc biệt, đơn vị điều hành cảng Sài Gòn có một hệ thống tổ chức quản lý hùng hậu để đảm nhiệm với sản lượng hàng hóa thông qua một cảng đứng hàng thứ nhất tại Việt Nam hiện nay. Số lượng nhân viên tham gia công tác điều hành cảng tại văn phòng chính là hơn 400 người. Tuy nhiên tổng số cán bộ, công nhân viên bao gồm cả các xí nghiệp thành viên thực tế chịu trách nhiệm khai thác cảng hàng ngày là hơn 4.000 người.

(4) Việc tin học hóa trong công tác quản lý và khai thác cảng

Công tác quản lý và khai thác tại cảng VICT, một cảng container hiện đại được trang bị 2 cần cầu khung (gantry cranes) đang được thực hiện qua hệ thống máy tính tinh vi hiện đại, còn được gọi là "Hệ thống tin học của VICT". Hệ thống này có khả năng truy cập các thông tin riêng hoặc các hoạt động container tại bãi cũng như các hoạt động khai thác tàu, các hoạt động đóng gói, bốc xếp cho container CFS, các hoạt động bốc xếp hàng hoá trên tàu container, quản lý các cổng ra vào cảng trong quá trình hàng đi và đến, các báo cáo thông tin về container của khách hàng và các hoạt động khác.

Hiện tại, cảng VICT và các hãng vận tải tàu biển được nối mạng bởi EDI Off-line qua hệ thống thư điện tử E-mail.

Tại cảng Sài Gòn đã đưa vào một hệ thống máy tính có tên gọi là "Hệ thống tin học quản lý (MIS)" để nâng cao việc quản lý và khai thác cảng. MIS là một hệ thống máy tính nối mạng với LAN, trong đó 2 cảng Nhà Rồng và Khánh Hội được nối với văn phòng chính qua đường cáp quang và nối với cảng Tân Thuận qua đường điện thoại thuê bao. Cảng Sài Gòn và các công ty vận tải hàng hải được nối với nhau qua hệ thống thư điện tử E-mail.

(5) Cảng phí

Tại Việt Nam các phí và thuế thu tại cảng do Chính phủ quy định. Các phí và thuế này áp dụng chung cho các tàu hoạt động tại cảng, khi cập cảng hoặc rời cảng hoặc hành trình trên các luồng. Các quyết định mới nhất liên quan đến phí và thuế tại cảng bao gồm:

- Quyết định số 85,86 và 87/2000/QĐ-BVGCP ngày 10 tháng 11 năm 2000
- Quyết định số 48/2001/QĐ/BTC ngày 28 tháng 5 năm 2001

Trong Quyết định số 48/2001/QĐ/BTC, có một số điểm đáng chú ý như sau: "Phí trọng tải và phí bảo đảm an toàn hàng hải được áp dụng từ ngày 1/1/2001 sẽ là bằng 85% phí tương ứng đã quy định trong phân 1, v.v...". Cụ thể, trong trường hợp phí trọng tải, mức thu là 0.10 US\$/GRT trong năm 1998 sẽ được giảm xuống còn 0.085 US\$/GRT trong năm 2001. Ngoài ra, từ 1/1/2002, Chính phủ dự định cắt giảm 15% và hơn nữa một số mức thu phí. Có thể thấy rằng Chính phủ sẽ cố gắng tạo các chính sách thuế thích hợp.

Mặt khác, hệ thống phí cảng đối với các tàu hàng chạy ven biển có khác so với phí cảng cho các tàu chở hàng nước ngoài. Phí trọng tải và phí bảo đảm an toàn hàng hải tại cảng đối với các tàu hàng chạy ven biển trong nước chỉ gần bằng 20% phí áp dụng đối với các tàu hàng nước ngoài.

(6) Đầu tư trực tiếp nước ngoài trong việc phát triển cảng

Các quy định pháp luật nhằm khuyến khích đầu tư trực tiếp của nước ngoài (FDI) đã được thành lập và Luật Đầu tư trực tiếp của Nước ngoài tại Việt Nam đã được thông qua ngày 29 tháng 8 năm 1987, nó đã được sửa đổi bổ sung vào năm 1992 cùng Nghị định số 87/1993/CP để đưa vào những khái niệm về hình thức đầu tư "Xây dựng-Vận hành-Chuyển giao (BOT)". Lần sửa đổi mới nhất năm 1996 cũng nhằm để mở rộng sơ đồ BOT. Hiện nay Bộ Kế hoạch và Đầu tư (MPI) là cơ quan chịu trách nhiệm quản lý nhà nước toàn bộ đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI).

Riêng việc đầu tư trực tiếp nước ngoài vào phát triển các cảng, đến nay đã có 2 dự án xây dựng cảng tư nhân là Cảng Phú Mỹ (Bà Rịa - Serece) và cảng VICT. Chúng được đánh giá là các dự án thành công và cả hai dự án này đều nằm trong khu vực nghiên cứu lần này. Trong đó, Cảng Phú Mỹ (Bà Rịa - Serece) là cảng tư nhân đầu tiên ở Việt Nam. Tuy nhiên, cả hai dự án cảng trên không thuộc dạng BOT.

Chương 9 Điểm lại các quy hoạch phát triển cảng đã được phê duyệt

9.1 Bối cảnh

Sự tăng trưởng lượng hàng hóa thông qua các cảng của Việt Nam trong thời kỳ 2000-2010 liên quan đến chiến lược phát triển kinh tế-xã hội của đất nước. Tỷ lệ tăng trưởng GDP của Việt Nam được dự báo là 9-10% trong thời kỳ 2000-2010. Việt Nam đã gia nhập ASEAN và tham gia AFTA. Vì thế Việt Nam sẽ tập trung đẩy mạnh thương mại và xem như là một biện pháp để phát triển kinh tế của đất nước. Việt Nam nằm gần kề với tuyến đường hàng hải quốc tế. Để tận dụng vị trí chiến lược này, ngành giao thông đang quy hoạch phát triển đội tàu thương mại quốc gia, phục hồi và nâng cấp các cảng biển, đặc biệt là các cảng nước sâu ở các vùng kinh tế trọng điểm.

9.2 Tổng quát

Dựa trên tình hình hệ thống cảng thực tế ở Việt Nam và nhu cầu vận chuyển hàng hóa ngày càng tăng, Bộ GTVT đã đưa ra Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng ở Việt Nam đến năm 2010. Trong kế hoạch, các nhiệm vụ ưu tiên là phục hồi và nâng cấp và hiện đại hóa các cảng hiện có để có thể bốc xếp được khối lượng hàng ngày càng tăng. Việc xây dựng một số cảng nước sâu tại các vùng KTTĐ có khả năng tiếp nhận các tàu tải trọng 30.000 - 40.000DWT cũng đang được xem xét để đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa đang tăng do phát triển kinh tế như dự kiến. Kế hoạch phát triển cảng của Việt Nam tới năm 2010 đã được thông báo vào năm 1999 (Theo Quyết định số 202/1999/QĐ-TTg, Hà nội ngày 12 tháng 10).

9.3 Tám nhóm cảng và lượng hàng hóa thông qua

Hệ thống cảng biển Việt nam có thể chia thành 8 nhóm chính. Từng nhóm chia theo khu vực địa lý, bao gồm một số cảng nhằm hỗ trợ lẫn nhau. Nhóm có thể có các cảng tổng hợp, cảng chuyên dùng, cảng nổi và cảng dùng cho phát triển kinh tế địa phương. Phạm vi của 8 nhóm dự kiến bao gồm 114 cảng, dựa trên dự báo lượng hàng hóa thông qua cảng đến năm 2010. Năng lực bốc xếp của các cảng dự kiến là 106 triệu tấn vào năm 2003 và 268 triệu tấn vào năm 2010.

9.4 10 Các cảng chính

Có 10 cảng chính sau đây được dự kiến tập trung đầu tư và phát triển đến năm 2003.

- Cảng tổng hợp : Cảng Cái Lân
- Cảng tổng hợp : Cảng Hải Phòng
- Cảng tổng hợp : Cảng Cửa Lò
- Cảng tổng hợp : Cảng Đà Nẵng (Tiên Sa - Sông Hàn)
- Cảng chuyên dùng : Cảng biển cho khu công nghiệp Dung Quất
- Cảng tổng hợp : Cảng Quy Nhơn
- Cảng tổng hợp : Cảng Nha Trang
- Cảng tổng hợp : Cảng Thị Vải
- Cảng tổng hợp : Cảng Sài Gòn
- Cảng tổng hợp : Cảng Cần Thơ

Chương 10 Đánh giá các cảng hiện tại

10.1 Đánh giá điều kiện tự nhiên và môi trường

10.1.1 Điều kiện tự nhiên

Điều kiện tự nhiên trong Khu vực Nghiên cứu, nghĩa là các vùng xung quanh ba vị trí cảng dự kiến bao gồm Phú Mỹ, Cái Mép và Vũng Tàu, được tóm tắt trong Bảng 10.1.1.

Các vấn đề chính được xem xét và tóm tắt như sau:

(1) ảnh hưởng của tầng đất yếu

Tầng đất nền ở đây rất yếu, trong đó giá trị N là nhỏ hơn 3, có chiều dày khoảng từ 16-36m tại các vị trí Thị Vải và Cái Mép. Vì thế trong quá trình thiết kế sơ bộ cần tiếp tục nghiên cứu công tác cải tạo và các phương pháp xử lý nền đất yếu.

(2) ảnh hưởng của dòng chảy

Vấn đề chạy tàu trong luồng Vịnh Gành Rái và cửa sông Thị Vải sẽ được thảo luận xung quanh tốc độ nhanh của dòng chảy trong luồng.

(3) ảnh hưởng của gió

Do chiều dài đà gió trong khu vực vịnh Gành Rái khá lớn nên dự báo sóng lớn có khả năng phát sinh trong mùa gió mùa, ảnh hưởng đến khả năng neo đậu tại vị trí có thể xây dựng cảng trong khu vực Vũng Tàu. Ngoài ra, có nhiều khả năng sóng cao sẽ hình thành khi giông bão xuất hiện từ ngoài khơi, do bão gây ra, vì thế cần phải có đê chắn sóng.

(4) ảnh hưởng của sa bồi

Các nghiên cứu có tính định lượng về bùn cát và sa bồi chưa được tiến hành trong khu vực nghiên cứu. Vì thế, phân tích sơ bộ về sa bồi/ xói lở bằng mô hình toán, và các khảo sát bổ sung điều kiện tự nhiên về dòng chảy và lưu lượng sông sẽ được tiến hành trong giai đoạn 2 nghiên cứu thực địa.

10.1.2 Các điều kiện môi trường

Tiếp theo việc thẩm định hệ thống bảo tồn môi trường và các tiêu chuẩn quy định tại Việt Nam, trong tháng 5 năm 2001 Đoàn nghiên cứu đã tiến hành các khảo sát thực địa về bùn cát và chất lượng nước trong sông và tại vùng biển của khu vực nghiên cứu. Các khảo sát đã kiểm tra sự nhiễm bẩn chì trong bùn cát và sự nhiễm bẩn Coli trong vùng nước trước cảng cá Vũng Tàu và Xưởng đóng tàu tại Vũng Tàu. Xem xét các kết quả khảo sát, khi làm quy hoạch các cảng cần phải hết sức chú ý duy trì tốt sự trao đổi nước biển và có biện pháp xử lý thích hợp nước thải công nghiệp và sinh hoạt.

Mật độ dân số trong năm 1998 của khu vực nghiên cứu tại Cái Mép là 173 người/km² còn tại Vũng Tàu là 1.277 ng/km². Vì hầu hết các hộ dân cư xây dựng nhà dọc theo QL51 nên vấn đề tái định cư khi xây dựng cảng trong khu vực nghiên cứu không cần được tính đến. Trong khu vực cũng có nhiều công trình tín ngưỡng như đình chùa, miếu, nhà thờ, tượng đài, v.v.. Mặc dù hầu hết các công trình này được xây dựng trước năm 1975 nhưng không có một công trình nào được xếp hạng bảo tồn của Nhà nước.

Bảng 10.1.1 So sánh các điều kiện tự nhiên trong khu vực nghiên cứu

TT	Điều kiện tự nhiên	Vị trí Phú Mỹ	Vị trí Cái Mép	Vị trí Vũng Tàu (Bến Đình -Sao Mai)
1	Điều kiện địa lý			
	Hiện trạng	Khu vực ven sông là đầm lầy thấp nhưng vẫn có cao hơn so với khu vực Cái Mép.	Khu vực ven sông là những dải rừng ngập mặn. Có nhiều dòng suối nhỏ ngang dọc chạy sâu vào bên trong đất liền và hầu hết diện tích khu đất bị ngập khi triều cao.	Vị trí cảng nằm trên biển có cao độ đáy dưới -3 m (cao độ hải đồ).
2	Điều kiện khí tượng thủy văn			
	Gió và bão (Nguồn: Trạm KTTV Vũng Tàu, số liệu trong 40 năm)	Gió mùa: Mùa khô; Hướng gió từ đông tới đông bắc có vận tốc trung bình từ 1 tới 5 m/giây, Mùa mưa: Hướng gió từ tây tới tây nam có vận tốc trung bình từ 5 tới 10 m/giây. Bão: Theo số liệu 40 năm qua, vận tốc gió tối đa 30m/giây (hướng tây-tây nam).		
	ảnh hưởng do gió và bão	Nhỏ	Nhỏ	Do chiều dài đà gió lớn trong vịnh Gành Rái (hướng đông bắc 7 km, hướng tây 12 km) nên trong mùa gió, sóng lớn có thể xuất hiện ảnh hưởng đến độ lặn.
	Độ lặn do sóng	Nhỏ không đáng kể	Nhỏ	Dự kiến có sóng lớn do bão gây ra, ước tính chiều cao sóng là 3.7m với xác suất là 50 năm, có thể phải xây dựng đê chắn sóng.
	Mức nước cao với tần suất xuất hiện 1 % (Nguồn: Hệ thống Cảng Phú Mỹ- Vũng Tàu)	HWL CDL+5.1 m ¹⁾	HWL CDL+4.9 m ¹⁾	HHWL CDL+4.43 m ²⁾
	Vận tốc dòng chảy tối đa trong luồng tàu	1.3 m/sec ³⁾	1.3 m/sec (Đoàn nghiên cứu)	1.2 m/sec (Đoàn nghiên cứu)
	Khả năng sa bồi trong luồng tàu	Lưu lượng sông Thị Vải có thể nhỏ do diện tích lưu vực không lớn do đó hy vọng khối lượng bùn cát tại vị trí này cũng nhỏ. Dòng chảy có thể là những nguyên nhân gây ra sa bồi/xói lở và có thể cần phải duy tu nạo vét.		Phải đào luồng để tàu vào cảng trong vùng nước nông, vì thế cần nạo vét thường xuyên.
	Sự thay đổi của bờ sông và bờ biển	Theo kết quả phân tích diễn biến thay đổi đã phát hiện có hiện tượng xói lở bờ sông tại khu vực này.		Không xem xét do đây là vùng biển
3	Điều kiện địa chất			
	Chiều dày của lớp đất mềm bề mặt (N < 3)	11 đến 16 m	29 đến 31 m	8 m
	Thí nghiệm không cố kết (qu) của lớp đất mềm bề mặt	Trung bình là 0.22 kgf/m ²	Trung bình là 0.29 kgf/m ²	Trung bình là 0.15 kgf/m ²
	Chiều sâu của tầng chịu lực (N > 50)	-46 m đến -55 m (CD)	-52 m (cao độ hải đồ)	-52 m (cao độ hải đồ)

Chú ý 1) Mức nước cao với 1% xác suất phát sinh. Nguồn: Hệ thống cảng Thị Vải-Vũng Tàu, 1997

Chú ý 2) Mức nước cao nhất từ 1955 đến 2000. Nguồn: Quan trắc tại trạm thủy văn Vũng Tàu năm 2001

Chú ý 3) Nguồn: Nghiên cứu Tiền khả thi cảng Tổng hợp Thị Vải, 2000

10.2 Biến động hàng hóa và hành khách

(1) Không ngừng gia tăng lượng hàng khô

Trong những năm gần đây, các cảng VKTTĐPN đã phải mở rộng công suất hoạt động để đáp ứng với nhu cầu vận chuyển hàng khô tăng từ 2-3 triệu tấn mỗi năm, mặc dù việc đầu tư vào cơ sở hạ tầng cảng mới rất hạn chế. Vận chuyển bằng container đã tăng nhanh với tốc độ tăng từ 35,5% trong năm 1996 lên 38,5% trong năm 2000. Do vậy, các cảng VKTTĐPN đều phải xử lý lượng hàng hóa nêu trên một cách hiệu quả hơn bao gồm cả phối hợp nhiều phương thức bốc xếp và giao thông ra vào cảng.

(2) Vận tải hàng hóa ven biển Bắc-Nam phát triển mạnh

Vận tải hàng hóa ven biển ở Việt Nam chủ yếu phục vụ vận tải hàng hóa ở cự ly từ trung bình đến dài, đặc biệt là giữa 2 miền bắc - nam. Theo các khảo sát về Giao thông của VITRANSS trong năm 1999, trong thị phần sử dụng loại hình giao thông trong vận tải hàng hóa, vận tải ven biển chiếm 65% lượng giao dịch giữa hai vùng kinh tế chính này của Việt Nam. Điều dễ nhận thấy là trong các cảng thuộc VKTTĐPN, hàng hóa đến/đi ra Bắc vẫn chiếm tỷ trọng nổi trội trong tổng lượng hàng hóa vận tải ven biển, chiếm 85% lượng hàng đi và 88% lượng hàng đến.

(3) Sự phụ thuộc cao giữa kinh tế của VKTTĐPN với các quốc gia Châu á khác trong vận tải hàng hóa quốc tế

Nghiên cứu đã dự tính rằng các đối tác kinh doanh chủ yếu của VKTTĐPN có thể phân thành sáu nhóm chính dựa trên cảng đến như sau: 1) Đông á, 2) Châu Mỹ, 3) Châu Âu, 4) Trung Đông và Nam á, 5) Indonesia và Châu Đại Dương và 6) Thái Lan, Malaysia và Singapore. Các phân tích so sánh cho thấy kinh tế của VKTTĐPN có độ phụ thuộc qua lại với các nền kinh tế của các nước Châu á khác rất cao.

(4) Lộ trình vận tải dài và vùng hấp dẫn rộng của cảng.

Kết quả khảo sát qua phỏng vấn các tài xế xe tải vào tháng 5 năm 2001 cho thấy rất nhiều tài xế từ các vùng khác ngoài VKTTĐPN đến Cảng Sài Gòn và kho thông quan nội địa Phước Long. Cùng với việc hoàn thành và không ngừng xây dựng mới các dự án hạ tầng giao thông vận tải, các vận tải đường dài như trên đã thực sự được cải thiện cả về thời gian vận chuyển lẫn tiết kiệm chi phí, nâng cao hiệu quả và an toàn trong vận chuyển container đường bộ.

(5) Các khó khăn tồn tại trong vận chuyển hàng hóa do tình hình giao thông đô thị tại Tp.HCM

Ngay cả trong những giờ cấm xe tải lưu thông trong khu vực nội thành Tp. HCM, các đường phố vẫn chật ních các xe chuyên chở hành khách. Hiện nay áp lực giao thông đường bộ đang ngày càng gia tăng. Trong tình hình đó, vận chuyển hàng hoá bằng xe lan thông qua các kho thông quan nội địa (Phước Long và Transimex-Saigon) được xem là một giải pháp khó tránh mặc dù có thể tăng chi phí cho chủ hàng. Hy vọng rằng, dự án Xa lộ Đông - Tây đang triển

khai sẽ không chỉ sẽ giải quyết vấn đề giao thông trong đô thị mà còn cho nhóm các cảng dọc sông Sài Gòn.

(6) Thị trường du lịch bằng tàu biển trong khu vực đang bùng nổ

Du lịch bằng tàu biển trong khu vực đã trở nên sôi động một phần là nhờ việc vận hành và mở rộng kinh doanh của các tàu Star Cruise từ năm 1993. Khối lượng du lịch tàu biển trong khu vực ASEAN theo tính toán đạt 0,8 triệu hành khách trong năm 2000. Lượng tàu cập cảng ở khu vực VKTTĐPN ngày càng tăng. Ví dụ, công ty MACS HCMC, một công ty do Cục Hàng Hải quản lý, chuyên khai thác du lịch tàu biển, đã thực hiện 179 chuyến với tổng cộng 158.000 hành khách trong 2 năm 1999 và 2000. Mặc dù tiềm năng khu vực này có thể thu hút nhiều tàu biển du lịch hơn, các cảng tiếp nhận tàu du lịch hiện nay như Bến Nhà Rồng thuộc Cảng Sài Gòn và Cảng Bà Rịa Serece vẫn có chức năng là cảng hàng hóa nên kém thu hút các hãng du lịch tàu biển.

10.3 Năng lực lưu thông luồng

10.3.1 Đánh giá các luồng tàu

(1) Luồng sông Lòng Tàu

Luồng sông Lòng Tàu, tuyến hàng hải quan trọng dẫn đến các cảng thuộc Tp. HCM-Đồng Nai, đã có nhiều đóng góp quan trọng trong quá trình phát triển kinh tế xã hội của khu vực này trong nhiều thập kỷ qua. Gần đây, các hoạt động hàng hải đã không ngừng phát triển, dẫn đến khả năng đáp ứng lưu thông trên luồng trở nên bất cập. Tàu khi đi vào luồng sông gặp nhiều khó khăn. Hiện nay, nhiều tàu khi qua luồng phải neo đợi tại Phao số "0" tại Vịnh Gành Rái, nghĩa là cách khu vực bến cảng và khu vực bốc xếp hàng hóa từ 70km đến 80km. Giao thông đường sông cũng còn khó khăn. Đoạn luồng dẫn vào các cảng Tp. HCM dài và có nhiều đoạn cong do đó một số tàu gặp khó khăn trong đi lại và quay trở tàu. Lòng sông hẹp và không sâu. Do những điểm yếu này nên luồng sông Lòng Tàu không thể đáp ứng được yêu cầu phát triển tàu biển (từ 30.000 lên 50.000 DWT).

Đánh giá được năng lực lưu thông của luồng sông Lòng Tàu trong tương lai là một trong những vấn đề trọng yếu nhất của quy hoạch tổng thể cảng về lâu dài. Mặc dù bước đầu áp dụng một Hệ thống Điều khiển Giao thông Hàng hải (VTS) thích hợp có thể hữu ích trong việc tăng năng suất và độ an toàn của luồng, tải trọng tàu tối đa có thể lưu thông qua luồng cũng chỉ giới hạn dưới mức 20.000-25.000 DWT. Công tác cải tạo điều kiện tự nhiên luồng như nạo vét lòng sông không phải lúc nào cũng khả thi về mặt kỹ thuật và/hoặc tài chính trong trường hợp này. Vì vậy, đây là một hạn chế rất lớn ngăn trở chiến lược phát triển cảng với tầm mức lớn hơn.

(2) Phát triển luồng tàu ở thượng lưu sông Soài Rạp

Việc phát triển một luồng tàu mới bằng cách nạo vét đoạn từ thượng lưu sông Soài Rạp đến chỗ hợp lưu với sông Long Tàu là cần thiết để thúc đẩy việc triển khai dự án phát triển khu công nghiệp theo quy hoạch tại khu vực (Dự án Khu Công nghiệp Hiệp Phước). Tuy nhiên, khó có thể duy trì đủ độ sâu nước của luồng ở hạ lưu sông Soài Rạp để đảm bảo sự lưu thông tàu biển qui mô công suất lớn như yêu cầu quy hoạch cảng mới của dự án.

(3) Phát triển hạ lưu sông Soài Rạp

Nếu nạo vét ở hạ lưu sông Soài Rạp tới độ sâu cần thiết là khả thi về mặt kỹ thuật và tài chính, đây có thể là một công trình hữu ích giúp giảm tải lưu lượng giao thông trên luồng sông Lòng Tàu, và nếu Khu Công nghiệp Hiệp Phước thành công trong tái bố trí các hoạt động công nghiệp di dời từ trung tâm Tp. HCM ra, đây cũng có thể là một giải pháp hiệu quả nhằm giải quyết tình trạng tắc nghẽn giao thông trên luồng sông Sài Gòn. Một vấn đề liên quan đến nạo vét là nếu tiến hành nạo vét sâu trên toàn bộ sông Soài Rạp, một lưu lượng nước lớn sẽ đổ về sông Soài Rạp từ thượng nguồn, gây tác động làm giảm lưu lượng nước trên sông Lòng Tàu, và do đó sẽ phát sinh ra các vấn đề khác về giao thông thủy của sông này. Những vấn đề này, tuy nhiên, cần phải được đánh giá cẩn thận dựa trên những cơ sở vững chắc hơn từ các khảo sát địa chất công trình và các phân tích khả thi chi tiết. Qua xem xét, các vấn đề trên gần như không thể đi đến kết luận trong phạm vi nghiên cứu lần này. Đây là một vấn đề phức tạp có quy mô lớn, đòi hỏi nhiều thời gian và kinh phí lớn nên không thể tiến hành trong khuôn khổ Nghiên cứu này. Vì thế có thể là hợp lý để hiểu trong nghiên cứu này việc nạo vét toàn bộ luồng sông Soài Rạp, trước mắt là không khả thi.

10.3.2 Năng lực lưu thông của luồng sông Lòng Tàu

(1) Điều kiện tính toán

Luồng sông Lòng Tàu có chiều dài khoảng 80km tính từ Trạm Hoa tiêu Vũng Tàu tới cảng VICT ở Tp. HCM. Hầu hết suốt cả chiều dài luồng cho phép tàu chạy 2 chiều nhưng đoạn từ Km 30 tới Km 40 tính từ Trạm Hoa tiêu Vũng Tàu hiện bị hạn chế chỉ cho phép tàu chạy 1 chiều. Lý do là đoạn 10km này có nhiều đoạn cong gấp khúc và chiều rộng luồng hẹp. Vì thế các hoa tiêu cố tránh các tàu vượt nhau trong đoạn này.

Tàu có chiều dài toàn bộ (LOA) lớn hơn 160m chỉ được phép chạy trong luồng vào ban ngày để đảm bảo an toàn hàng hải. Vì thế trong tính toán, giả thiết các tàu lớn hơn quy định chỉ chạy vào ban ngày còn các tàu khác chạy cả ban đêm.

Luồng được sử dụng ở mật độ trung bình không để xảy ra tình trạng đông nghẹt ở cả thượng và hạ lưu của đoạn 1 chiều.

Vận tốc của tàu phụ thuộc vào loại tàu, kích thước và hàng hóa. Năng lực thông qua của luồng tăng khi vận tốc tàu tăng cao. Trong tính toán này, giả thiết vận tốc chạy trong luồng tối thiểu là 8 Knots cho tất cả các loại tàu.

Năng lực thông qua luồng có hiệu quả được xem là 80-90% của năng lực thông qua thực tế. Vì số lượng tàu thông qua hàng ngày được xem là phụ thuộc hệ số phân bố Poisson và tỷ số chờ sẽ tăng trong trường hợp lưu lượng tàu thông qua nhiều hơn 80-90% năng lực thông qua luồng thực tế. Vì thế trong tính toán này sử dụng tỷ lệ 80% công suất cho các tàu đến.

(2) Khoảng cách giữa các tàu

Các tàu đều phải có khoảng cách chung quanh an toàn cho tàu. Khoảng cách tối thiểu này là 8L. Giả định rằng khoảng cách tối thiểu giữa các tàu là 8L, thì thời gian khoảng cách giữa 2 tàu được tính bằng cách chia cự ly giữa 2 tàu cho vận tốc của tàu. Ngoài ra, cự ly giữa 2 tàu

chạy vào ban đêm nên được tăng lên gấp đôi so với ban ngày để bảo đảm an toàn hàng hải, có nghĩa là vào ban đêm khoảng cách giữa 2 tàu là 16L.

Giả thiết có 4 loại tàu chạy trên luồng như dưới đây, có thể tính được quãng thời gian hiệu quả của tàu. Tỷ lệ trộn tàu dựa trên thống kê các tàu thực tế qua luồng Lòng Tàu năm 2000.

Bảng 10.3.2(1) Khoảng cách thời gian giữa các tàu trong luồng

LOA (m)	Khoảng th.gian (h)	Tàu / h	Tỷ lệ trộn
70	0,047	21	0,5
150	0,101	10	0,4
180	0,122	8	0,1

Tàu có chiều dài LOA lớn hơn 160m sẽ lưu thông vào ban ngày. Vì thế khoảng cách thời gian của các tàu này là 0,122 giờ/tàu vào ban ngày. Mặt khác khoảng cách thời gian giữa 2 tàu trung bình vào ban đêm là 0,142 giờ/tàu.

Bảng 10.3.2 (2) Số lượng tàu qua luồng trong một ngày

	Thời gian sử dụng luồng	Khoảng cách thời gian giữa các tàu	Số lượng tàu trong 1 ngày
Ban ngày	5,2 giờ	0,122 giờ / tàu	42,6 tàu
Ban đêm	13,8 giờ	0,142 giờ / tàu	97,2 tàu
Cộng	18,8 giờ	-	139,8 tàu

(3) Số lượng tàu thích hợp để lưu thông qua luồng

Hệ số an toàn sử dụng cho tính toán là 1,5 cho các ngày thời tiết xấu và tai nạn. Số lượng tàu thích hợp để lưu thông qua luồng trong một năm được tính như sau:

$$139,8 \times 360 / (1,5 \times 1,5) = 22.368 \text{ tàu/năm}$$

(4) Lợi dụng thủy triều cho lưu thông tàu lớn

Mực nước cao của thủy triều trong luồng sông Lòng Tàu là +3,5m từ CDL. Vì thế các tàu có mớn nước tối đa 10,7m có thể qua lại vào lúc đỉnh triều. Các tàu lớn được giả định qua luồng trong thời gian triều cao tức là 3 giờ trước và sau thời điểm triều cao nhất. Trong thời gian này mực nước trong luồng được giữ cao hơn -9.5m từ CDL. Thời gian đi từ Vũng Tàu tới Thành phố Hồ Chí Minh mất 5,5 giờ. Các tàu lớn có thể khởi hành vào lúc sau 0,5 giờ từ lúc triều bắt đầu lên cao tại mỗi hướng. Nếu như khoảng thời gian giữa 2 tàu là 0,122 h và tỷ lệ tàu đến là 0,8 thì số tàu lớn trong một ngày được tính như sau:

$$(0,5/0,122) \times 0,8 \times 3 = 3,3 \text{ tàu trong một ngày.}$$

Các tàu lớn chỉ có thể chạy trên luồng vào ban ngày. Vì thế trong 1 năm có 182,5 ngày triều cao liên tục trong 6 giờ, nếu như chu kỳ triều được giả định có dạng hình sin. Số lượng tàu lưu thích hợp thông qua luồng trong một năm được tính như sau. Các hệ số an toàn và tai nạn được bỏ qua trong trường hợp này.

182,5 x 3,3 = 602 tàu trong một năm

(5) Kết luận

Trong năm 2000 có 8.156 tàu chạy qua luồng sông Lòng Tàu, trong đó có 354 tàu lớn. Trong tính toán này tối đa 20.173 tàu có thể qua kể cả 495 tàu lớn lợi dụng thủy triều. Vì thế tính năng lực thông qua của luồng có thể dự kiến ít nhất khoảng gấp đôi số tàu qua hiện nay có thể qua luồng. Nhưng không có đủ khả năng cho các tàu lớn ra vào khi thủy triều cao.

10.3.3 Khai thác luồng

Hiện nay, trong các vùng sông nước thuộc VKTTĐPN, việc kiểm soát giao thông trên các luồng sông Sài Gòn, Lòng Tàu, Thị Vải, và Soài Rạp là do công ty hoa tiêu - đơn vị có liên quan với Cảng vụ, thực hiện dựa trên quyền Hướng dẫn Qui định, nhưng mật độ lưu thông đang ngày càng tăng cao hơn, khi nền kinh tế VKTTĐPN tăng trưởng. Để đảm bảo an toàn, hiệu quả giao thông hàng hải và bảo vệ môi trường, hệ thống VTS sẽ được áp dụng trên các vùng này trong tương lai không xa.

Cảng vụ Sài Gòn đang bắt đầu triển khai nghiên cứu dịch vụ này với sự hỗ trợ của Chính phủ Canada. Hệ thống đang được áp dụng ngày nay trên thế giới bao gồm:

(1) Dịch vụ VTS

1) Từ khi VTS có trang bị hệ thống radar giám sát đầu tiên trên thế giới được thiết lập tại Anh năm 1948, đến nay đã có trên 500 loại quy mô khác nhau đang được áp dụng trên toàn thế giới. Phạm vi của hệ thống VTS bao gồm: cảng, sông, và các khu vực duyên hải, và các khu vực giữa các khu vực này.

2) Có các loại hệ thống và dịch vụ sau đây:

1. Trạm VTS tiếp nhận thông tin từ các tàu
2. Trạm VTS nhận thông tin về di chuyển của tàu qua radar và cung cấp thông tin cho tàu
3. Trạm VTS nhận thông tin về sự di chuyển của tàu qua radar và điều khiển sự di chuyển tàu.
4. Trạm VTS với mục đích hạn chế rủi ro, bảo đảm an toàn đồng thời kiểm soát sự di chuyển của tàu và đáp ứng các nhu cầu chung, riêng.

3) Tổ chức hàng hải quốc tế (IMO) đã quyết định khuyến nghị lắp đặt Hệ thống nhận diện tự động AIS và Thiết bị ghi dữ liệu hành trình VDR cho những tàu đi biển trọng tải lớn hơn 3.000GT và tàu nội địa lớn hơn 300GT đóng sau ngày 1/7/2002, cho những tàu đóng trước 1/7/2002 và hạn chót bắt buộc là 1/7/2008, tùy theo loại tàu.

4) VTS sẽ cải thiện hệ thống bằng các thiết bị AIS và VDR trong tương lai.

(2) Loại VTS sẽ được đưa vào áp dụng tại vùng nước của VKTTĐPN

Cục Hàng hải Việt Nam dự định sẽ đưa hệ thống VTS vào áp dụng đầu tiên tại vùng nước nằm giữa Vũng Tàu và Thành phố Hồ Chí Minh và loại VTS được khuyến nghị là VTMS hoặc

VTMIS để kiểm soát/điều khiển sự di chuyển tàu, tạo điều kiện an toàn và hiệu quả cho vận tải hàng hải. Các vấn đề sau đây được lưu ý:

- Luồng từ Vũng Tàu tới sông Sài Gòn qua Lòng Tàu với cự ly 80km là rất dài so với các luồng tàu sông trên thế giới.
- Có một số đoạn luồng một chiều, đoạn cong và vũng quay tàu trên luồng.
- Có hạn chế khi tàu đi lại, quay trở tại vũng quay tàu và hạn chế về tốc độ tàu trên sông Sài Gòn. Hệ thống VTS sẽ bắt đầu áp dụng cho các tuyến bên phải, sau đó sẽ áp dụng cho các vùng nước khác thuộc VKTTĐPN.

10.4. Công suất các cảng tại Tp.HCM

Trong phần này, công suất tối đa bốn (4) cảng chính, bao gồm Cảng Sài Gòn, Tân Cảng, Cảng Bến Nghé và Cảng VICT, sẽ được phân tích đánh giá trên 2 mặt đó là: công suất bốc xếp hàng hóa và công suất bến tàu qua việc xem xét cả về hoạt động khai thác lẫn cơ sở vật chất/trang thiết bị cảng, vì theo số liệu thống kê năm 2000, bốn cảng chính này chiếm tới 85% (21 triệu tấn) của tất cả các cảng tổng hợp trong VKTTĐPN.

(1) Công suất bốc xếp hàng hóa và bến tàu

- 1) Công suất bốc xếp hàng hóa tối đa tại một cảng sẽ được tính toán chủ yếu căn cứ vào diện tích kho bãi, thời gian hàng nằm chờ tại cảng và số ngày làm việc trong năm của cảng.
- 2) Công suất bến tàu tối đa tại mỗi cảng được tính chủ yếu dựa vào chiều dài bến dành cho tàu vận tải biển, số bến dành cho các tàu vãng lai, loại hàng hóa và tải trọng xếp dỡ hàng trên mỗi tàu, hiệu suất bốc xếp hàng hóa, số ngày làm việc trong năm, hệ số chiếm dụng bến theo Báo cáo UNCTAD và số lượng tàu cập cảng tối đa

(2) Tổng công suất

Công suất tối đa của từng cảng sẽ được lấy theo mức thấp hơn kể cả công suất xếp dỡ hàng hóa lẫn công suất bến tối đa, và được tính toán dựa trên những điều kiện sau đây:

1) Các số liệu được sử dụng trong tính toán

Tính toán bằng cách áp dụng công thức chung và sử dụng các giá trị gần đúng do các cảng cung cấp.

2) Công suất cảng được dùng trong Nghiên cứu này

- Tân cảng: không tính bến tại Cát Lái
- VICT: không tính phần bến mở rộng của giai đoạn sau

(3) Tổng hợp công suất bốn (4) cảng chính

Theo kết quả tính toán trên, công suất tối đa của bốn (4) cảng nói trên được phỏng tính là gấp khoảng 1,4 và 1,3 lần tổng số lượng hàng tổng hợp và container và gấp 2,5 lần số lượng tàu ghé cảng với nguyên trạng tại thời điểm năm 2000. Và cũng gấp 2 lần số lượng hàng tổng hợp và container, gấp 3 lần số tàu ghé cảng trong điều kiện bến bãi được cải tạo nâng cấp năm 2000 (Bảng 10.4.2 (1)) mặc dù công suất tối đa của mỗi cảng có khác nhau

Bảng 10.4.1 Công suất tiềm năng của bốn (4) cảng chính tại Tp. HCM

TT	Hạng mục	Số liệu thống kê năm 2000 cho cả 4 cảng chính	Tổng công suất tối đa của 4 cảng chính trong điều kiện hiện tại	Tổng công suất tối đa của 4 cảng chính trong điều kiện nâng cấp
1	Lượng hàng hóa thông qua (ngàn tấn)	17.542	25.000	36.000
2	Lượng container thông qua (ngàn TEU)	857	1.100	1.700
3	Số lượng tàu cập cảng tối đa	2.205	5.700	7.400

Các vấn đề sau đây cần được cân nhắc cho việc nâng cấp 4 cảng chính trên.

- 1) Tăng cường hiệu suất bốc xếp hàng hóa trong khai thác tàu .
- 2) Giảm thời gian lưu tàu tại bến.
- 3) Tăng cường hoặc đưa vào áp dụng các thiết bị bốc xếp, đặc biệt RTG và cầu container trên bến.
- 4) Chuyển kho bãi hàng hóa tổng hợp hiện nay thành bãi hàng container thích hợp với RTG đáp ứng nhu cầu tăng lượng hàng container xếp dỡ trong tương lai.
- 5) Giả thiết rằng công suất bốc xếp hàng hóa trên mỗi tàu sẽ tăng lên khi các điều kiện trên được cải thiện.

Công suất tối đa của bốn (4) cảng tổng hợp nói trên sẽ đạt 36 triệu tấn, bao gồm cả 1,7 triệu TEU khi các điều kiện trên được cải thiện theo nghiên cứu trên. Tuy nhiên, để nâng cấp các cảng theo những điều kiện trên đòi hỏi một sự đầu tư đáng kể. Mặt khác, còn có một hạn chế rất lớn khác là vận tải đường bộ do tình hình giao thông dày đặc tại Tp. HCM, mà chắc chắn sẽ ảnh hưởng tới lưu lượng hàng hóa đến và đi các cảng.

Tóm lại, công suất tối đa của bốn (4) cảng chính ở Tp. HCM thực tế có thể tăng lên tới công suất 25 triệu tấn hàng hóa, bao gồm 1,1 triệu TEU lượng hàng container ở điều kiện hiện tại.

Cơ sở hạ tầng của khu vực cảng Tp. HCM khá hoàn chỉnh. Việc phát triển tiềm năng công suất được chú trọng vào 2 lĩnh vực: Một là quy mô phát triển, do tốc độ tăng trưởng kinh tế nhanh của thành phố, các vị trí dành cho xây dựng cảng mới là rất hạn chế. Đặc biệt, giao thông vận tải trong nội thành rất khó khăn. Hai là chất lượng phát triển, vấn đề lưu ý nhất ở đây phát triển qui mô cảng hầu như không thể bắt kịp các yêu cầu tăng độ sâu và chiều rộng luồng tàu trong tương lai khi cỡ tàu sẽ ngày càng lớn hơn. Tóm lại, nhìn từ quan điểm phát triển lâu dài thì các vị trí cảng khu vực Tp. HCM có lợi thế về dịch vụ cảng nhưng bất lợi lớn về luồng, diện tích mặt nước, môi trường và vận tải đường bộ trong nội thành.

10.5 Hành chính, Quản lý và khai thác cảng

10.5.1 Hành chính cảng

(1) Sự tham gia của nhiều cơ quan trung ương cấp bộ trong quản lý hành chính cảng

Tại Việt Nam, ngoài Bộ Giao thông Vận tải còn nhiều cơ quan trung ương cấp bộ tham gia trong các hoạt động quản lý hành chính cảng. Điều này có thể làm nảy sinh một số vấn đề như điều phối không đầy đủ, và tình trạng “trống đánh xuôi, kèn thổi ngược” trong một số quyết định và thi hành quyết định. Cần xác định rõ một Bộ chủ quản chính, có trách nhiệm cao nhất trong quản lý hành chính cảng.

(2) Nhiều cơ quan của chính phủ quản lý ở các cảng

Rất nhiều cảng trong khu vực nghiên cứu phải chịu sự quản lý không chỉ của Bộ Giao thông Vận tải/Cục Hàng Hải mà còn bởi nhiều cơ quan chính quyền thuộc trung ương và địa phương. Cảng là một kết cấu hạ tầng xã hội rất quan trọng và có tác động trực tiếp tới quyền lợi quốc gia. Do vậy, vấn đề đáng lưu ý là sự chông chéo trong quản lý cảng do thiếu sự điều phối đầy đủ giữa các quyền quản lý và chỉ đạo có thể gây ảnh hưởng nghiêm trọng tới quyền lợi quốc gia.

Cần phải thiết lập một hệ thống quản lý phù hợp/đầy đủ cho mỗi cảng, hay tối thiểu là đối với các cảng chính mang tầm cỡ quốc gia trong thời gian sớm nhất.

(3) Tình hình không rõ ràng của các đơn vị khai thác Cảng

Tại hầu hết các cảng của Việt Nam, công tác điều hành và khai thác cảng được thực thi bởi các doanh nghiệp như doanh nghiệp của chính phủ trung ương, doanh nghiệp của chính quyền tỉnh/thành phố và các công ty liên doanh. Trong đó, các công ty liên doanh hầu như được xem là khu vực tư nhân. Mặt khác, đa số các doanh nghiệp nhà nước có tính chất bán công.

Do vậy hiện nay tình hình các cơ quan quản lý cảng tại các cảng Việt Nam rất mập mờ do sự trộn lẫn giữa các thành phần kinh tế với nhiều đặc tính khác biệt nhau.

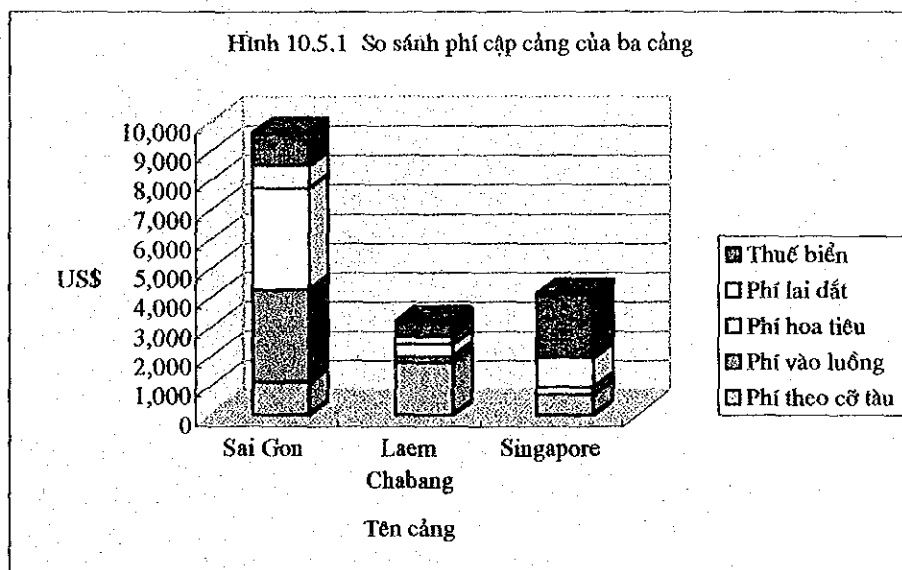
(4) Thiếu khung cơ chế về quản lý và phát triển cảng

Năm 1999, Bộ Giao thông Vận tải/Cục Hàng Hải Việt Nam đã công bố quy hoạch phát triển cảng Việt Nam đến năm 2010. Có thể đánh giá rất cao việc Chính phủ đã công bố một định hướng quy hoạch và thống nhất cho phát triển cảng trong tương lai. Tuy nhiên, nếu không có các biện pháp cụ thể hơn về hướng thực thi quy hoạch tổng thể này, thì đây vẫn chỉ được xem là một kế hoạch trên giấy tờ.

Cải thiện hơn nữa khung cơ chế, bao gồm lập ra kế hoạch phát triển và kế hoạch đầu tư riêng của từng cảng là điều không thể thiếu.

(5) Cảng phí cao so với các cảng láng giềng trong khu vực Châu á

Dựa theo mức biểu phí mới nhất của mỗi cảng, tổng phí cập cảng đối với tàu nước ngoài ghé cảng Sài Gòn theo tính toán cao gấp xấp xỉ gấp 3 lần so với cảng Laem Chabang tại Thái Lan (Xem Hình 10.5.1). Mặc dù việc này được giải thích rằng đây là kết quả của chi phí bảo trì đoạn luồng sông dài và uốn khúc, nhưng sự chênh lệch lớn về cảng phí, thuế giữa các cảng Việt Nam với các cảng lân cận trong khu vực châu á có thể dẫn tới những bất lợi cho hệ thống cảng Việt Nam trong tương lai



Nguồn: Ước tính của OCDF

Cảng phí hiện hành cần được cải thiện cho phù hợp trong tương lai.

10.5.2 Điều hành và Khai thác Cảng

(1) Chậm trễ vì tính hóa công tác quản lý và điều hành cảng

Xu thế vi tính hóa các thủ tục cần thiết trong quản lý cảng và khai thác bến đang diễn ra rất nhanh tại hầu hết các cảng lớn trên thế giới, việc trao đổi dữ liệu điện tử đối với các thủ tục cần thiết cho việc đến/đi của tàu đã được áp dụng, và các “Thủ tục không giấy” và cơ chế “Một dấu một cửa” đã được triển khai. Mặc dù Cảng Sài Gòn và VICT đã áp dụng các hệ thống vi tính hóa rất hiện đại trong quản lý và khai thác cảng, nhưng việc vận hành trực tuyến qua trao đổi dữ liệu điện tử trên toàn bộ mạng lưới vẫn chưa được thực hiện trong tất cả các hệ thống hoạt động ở cảng.

Việt Nam cần thiết phải triển khai thực thi trao đổi dữ liệu điện tử, nhằm đơn giản hóa và nâng cao hiệu suất quản lý và khai thác cảng.

(2) Thiếu nguồn thông tin và dữ liệu có liên quan tới cảng

Các số liệu thống kê về cảng là một công cụ rất quan trọng trong chiến lược phát triển cảng trên quy mô toàn quốc. Việc tận dụng hết những số liệu thống kê về cảng là cực kỳ cần thiết để đánh giá hiện trạng các hoạt động cảng trên toàn quốc nhằm đưa ra những chính sách cơ bản nhất.

Tại Việt Nam, lượng dữ kiện và thông tin này là cực hiếm, mà lẽ ra phải được công khai và phát hành rộng rãi ra công chúng. Ngoài ra, còn có sự thiếu đồng bộ giữa các nguồn dữ kiện khác nhau. Điều không thể thiếu là Chính phủ và các Bộ ngành phải cấp thiết xây dựng hệ thống thống kê cảng thích hợp.

Phần 2 Quy Hoạch Tổng Thể

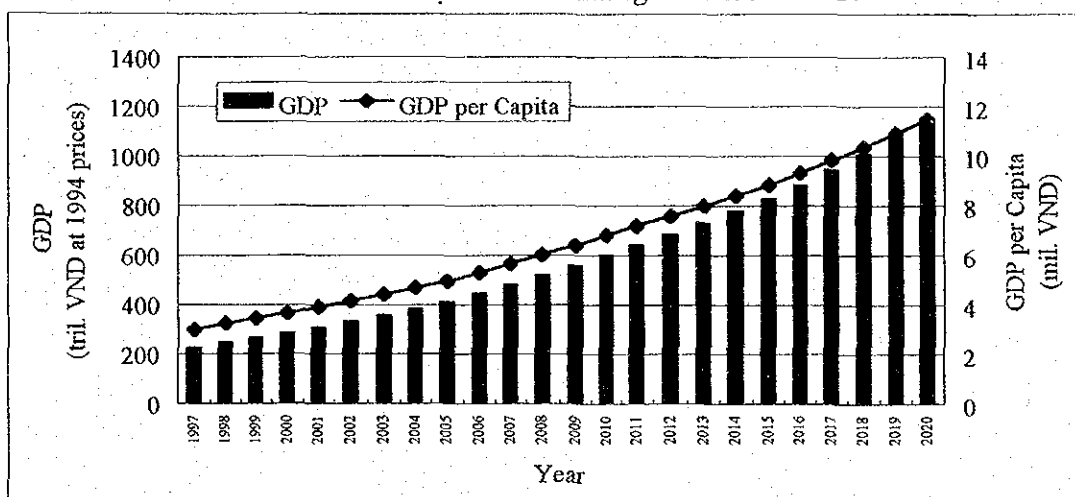
Phần 2.1. Chiến lược phát triển cảng và Quy hoạch tổng thể VKTTĐPN

Chương 11 Dự báo nhu cầu

11.1 Khung kinh tế - xã hội

Trong báo cáo nghiên cứu của VITRANSS mô hình dự đoán GDP/GRDP đã được phát triển để dự báo tăng trưởng kinh tế trong tương lai cùng với dự báo các chỉ số khác như dân số, việc làm và đầu tư. Trong tính toán dự báo đã đưa ra một khung về nhân khẩu học và các chỉ số quy hoạch cập nhật khác, GDP trong tương lai đã được dự báo (Xem hình 11.1.1)

Hình 11.1.1 Dự báo GDP những năm 1997 - 2020



Dự báo kinh tế của các tỉnh cho thấy VKTTĐPN có khả năng sẽ tăng trưởng trong giai đoạn qui hoạch 2000-2020 như sau: (Xem bảng 11.1.2)

- GDP sẽ tăng 4,0 lần.
- GDP của ngành công nghiệp sẽ tăng từ 56,7% năm 2000 lên 59,6% năm 2020.
- Dân số sẽ tăng từ 8,5 triệu người năm 2000 lên 12,0 triệu người năm 2020.
- GDP theo đầu người 16,3 triệu đồng (thời giá năm 2000) sẽ tăng lên 46,8 triệu đồng. Tính theo đô-la Mỹ, các con số tương ứng sẽ khoảng 1.125US\$ và 3.329US\$ (tỷ giá 1 US\$ = 14.500 VND).

Bảng 11.1.2 Dự báo tăng trưởng kinh tế VKTTĐPN

Tỉnh	GDP (tỷ VND theo giá năm 1994)			Tỷ trọng của ngành công nghiệp (%)		
	2000	2010	2020	2000	2010	2020
Tp.HCM	52.342	101.652	186.649	46,0	52,3	54,5
Bình Dương	3.751	11.671	24.932	60,0	60,3	62,9
Đồng Nai	10.422	35.953	75.126	56,6	56,8	61,4
Bà Rịa - Vũng Tàu	19.347	29.037	60.543	85,5	78,5	71,6
VKTTĐPN	85.862	178.313	347.250	56,7	58,0	59,6
Cả nước	275.918	598.574	1.143.799	35,9	38,1	40,8

11.2 Nhu cầu vận tải ven biển nội địa

Nghiên cứu này sử dụng dự báo nhu cầu vận tải hàng hoá ven biển nội địa đã được trình bày trong báo cáo nghiên cứu của VITRANSS. Nhu cầu vận tải có liên quan chặt chẽ với các hoạt động kinh tế - xã hội. Trong tài liệu VITRANSS, nhu cầu vận chuyển hàng hóa tương lai theo phân loại vận chuyển được dự tính bằng mô hình dự báo phát triển dựa trên các chỉ số kinh tế - xã hội trong tương lai như GDP và dân số, v.v...

Bảng 11.2.1 Nhu cầu vận tải ven biển tại VKTTĐPN trong tương lai

Loại hàng	Lượng hàng thông qua cảng (1000 tấn)			'10/'00	'20/'00
	2000	2010	2020		
Gạo và các loại hoa màu khác	842	2.027	2.989	2,4	3,5
Gỗ và lâm sản	7	57	163	8,1	23,3
Sắt thép	337	579	969	1,7	2,9
Vật liệu xây dựng	75	110	314	1,5	4,2
Xi măng và Clanhke	1.218	305	1.505	0,3	1,2
Phân bón	609	898	1.249	1,5	2,1
Than đá và khoáng sản khác	528	2.983	2.971	5,6	5,6
Hàng lỏng	2.477	4.631	8.621	1,9	3,5
Sản phẩm công nghiệp	548	910	1.480	1,7	2,7
Tổng cộng	6.643	12.500	20.261	1,9	3,0

Bảng 11.2.2 Lưu thông hàng hóa nội địa đi/đến của VKTTĐPN năm 2020
(đơn vị: 1000 tấn)

Loại hàng	Hàng xuất nội địa (từ vùng KTTĐPN)					Hàng nhập nội địa (đến vùng KTTĐPN)				
	Bắc ^{1/}	Trung ^{2/}	Nam ^{3/}	C.Long	Cộng	Bắc ^{1/}	Trung ^{2/}	Nam ^{3/}	C.Long	Cộng
Gạo và các loại hoa màu khác	1.917	573	0	0	2.490	336	159	0	4	499
Gỗ và lâm sản	22	8	15	35	80	52	30	0	1	83
Sắt thép	181	11	0	1	193	459	250	3	44	756
Vật liệu xây dựng	61	28	0	0	89	28	193	0	4	225
Xi măng và Clanhke	0	16	8	47	71	143	1.066	18	193	1.420
Phân bón	334	60	0	4	398	490	293	1	65	849
Than đá và khoáng sản khác	47	321	0	0	368	2.535	17	0	3	2.555
Hàng lỏng	874	6.809	0	85	7.768	334	497	0	23	854
Sản phẩm công nghiệp	316	113	3	20	452	793	213	2	20	1.028
Tổng cộng	3.752	7.939	26	192	11.909	5.170	2.718	24	357	8.269

Ghi chú: 1/Bao gồm các vùng Đông bằng sông Hồng, Đông bắc và Tây bắc.

2/ Bao gồm các tỉnh ven biển phía Bắc, miền Trung và Tây Nguyên

3/ Bao gồm các tỉnh vùng Đông Nam bộ không kể các tỉnh VKTTĐPN

11.3 Nhu cầu vận tải biển quốc tế

(1) Phương pháp nghiên cứu

Với tình hình thương mại đang thay đổi, dự báo nhu cầu giao thông cần được xem xét không chỉ các hoạt động thương mại truyền thống để giữ vững kinh tế trong nước mà còn thực hiện việc tự do thương mại, đôi khi làm gia tăng khối lượng thương mại lên nhiều lần từ sản phẩm cuối cùng vì sản phẩm được vận chuyển liên tục trong một mạng lưới vận tải quốc tế đã phát triển. Ngoài ra, quản lý vận tải toàn cầu là một công việc mới đầy khó khăn vì một số lượng lớn hàng hóa quốc tế được vận chuyển bất kể nhu cầu nội địa, ví dụ những trung tâm trung chuyển container. Nghiên cứu này đã áp dụng các phương pháp dự báo khác nhau để phân tích nhu cầu vận tải.

Bảng 11.3.1 Các phương pháp sử dụng để dự báo nhu cầu tải quốc tế

Nhu cầu	Loại hàng	Phương pháp dự báo	Chỉ số
Cán cân mậu dịch quốc gia	<ul style="list-style-type: none"> Sản phẩm thô chưa chế biến Nhiên liệu khoáng sản Vật liệu dùng trong công nghiệp 	<ul style="list-style-type: none"> Mức sản xuất, tiêu thụ tương lai và tỷ lệ thặng dư/thâm hụt trong tương lai được ước tính theo loại hàng hóa dựa trên Nghiên cứu hàng hóa chủ yếu trong VITRANSS 	<ul style="list-style-type: none"> Dân số GDP tính theo khu vực Các chính sách của chính phủ Các dự án đầu tư
Hoạt động mậu dịch tự do hóa	<ul style="list-style-type: none"> Hàng xuất khẩu và các linh kiện/sản phẩm trung gian 	<ul style="list-style-type: none"> Xu hướng thương mại gần đây tiếp tục đồng hành với phát triển công nghiệp 	<ul style="list-style-type: none"> Khối lượng thương mại gần đây GDP ngành công nghiệp
Quản lý vận tải khu vực	<ul style="list-style-type: none"> Hàng container chuyển tải Hàng quá cảnh các nước láng giềng 	<ul style="list-style-type: none"> Những thông tin gần đây về các cảng chuyển tải khu vực được rà soát lại Khả năng chuyển tải các loại hàng hóa Việt Nam khác được đánh giá Các dự án xa lộ xuyên á được xem xét 	<ul style="list-style-type: none"> Thống kê cảng tại các nước lân cận Dự định về vận tải container xung quanh Việt Nam Tài liệu liên quan đến các dự án đường bộ xuyên quốc gia

(2) Cán cân mậu dịch quốc gia

Nghiên cứu của VITRANSS đã tiến hành một loạt khảo sát giao thông và phân tích luồng hàng luân chuyển của tổng cộng 13 nhóm hàng hóa. Sau đó, tiến hành dự báo sản xuất và tiêu thụ từng loại hàng hóa trong tương lai để xác định nhu cầu vận tải hàng hóa có thể có, bao gồm vận tải hàng hóa nội địa và quốc tế. Nghiên cứu này sẽ củng cố thêm các dự báo trong tài liệu của VITRANSS liên quan đến các thống kê mậu dịch gần đây và các chính sách của Chính phủ quy định về vai trò của hệ thống cảng VKTTĐPN.

(3) Các hoạt động mậu dịch tự do hóa

Việt Nam nhập khẩu một số mặt hàng công nghiệp không chỉ cho mục đích sử dụng mà còn cho mục đích sản xuất. Các nhà sản xuất sử dụng các linh kiện hoặc nguyên, phụ liệu để sản xuất sản phẩm cuối cùng, sau đó xuất khẩu hoặc tiêu thụ trong nước. Những hoạt động mậu dịch như vậy đã trở nên phổ biến từ khi các khu chế xuất (KCX) Tân Thuận và Linh Trung bắt đầu hoạt động vào năm 1991 và 1992. Trong tương lai, cơ chế mậu dịch tự do sẽ hình thành nên nhiều hoạt động khác giúp nền kinh tế Việt Nam hội nhập với nền kinh tế toàn cầu.

Bằng cách áp dụng mô hình hồi quy, ta có thể nhìn thấy mối tương quan giữa GDP của các ngành công nghiệp và khối lượng thương mại liên quan của thời gian qua. Vì thế, dự báo nhu cầu tương lai cho thấy là 44,6 triệu tấn trong năm 2020, tức tăng 5,4 lần.

(4) Quản lý vận tải khu vực

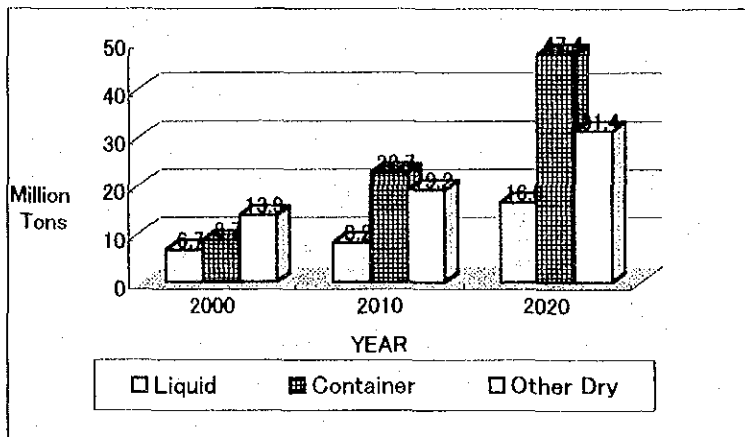
Trong phạm vi hệ thống cảng vùng KTTĐPN, hai khả năng đã được kiểm chứng từ quan điểm vận tải toàn cầu, đó là container chuyển tải tại cảng và hàng quá cảnh với các nước láng giềng. Giả sử không tính đến sự cạnh tranh giữa các trung tâm cảng lớn khu vực, Nghiên cứu đã làm xác định ba loại nhu cầu chuyển tải thường xuyên đến cảng cửa ngõ VKTTĐPN. Đó là (i) chuyển tải số lượng nhỏ tạm thời để phục vụ cho sự thuận lợi của công ty hàng hải, (ii) chuyển

tải hàng nước ngoài được xếp dỡ tại các cảng Việt Nam, và (iii) hàng hóa quá cảnh dọc theo Dự án đường Xuyên á (Phnom Penh - TPHCM).

(5) Tổng hợp lượng hàng khô tại VKTTĐPN

Dựa trên các phân tích và dự kiến về dự báo nhu cầu vận tải hàng hóa nội địa (11.2), các loại hàng khô sẽ thông qua các cảng của VKTTĐPN trong tương lai được tóm tắt trong Hình 11.3.1 và Bảng 11.3.2. Qua đó cho thấy lượng hàng khô của VKTTĐPN sẽ tăng khoảng 3,5 lần trong giai đoạn dự báo và hàng container sẽ tăng nhanh hơn (5,4 lần).

Hình 11.3.1 Dự báo lượng hàng thông qua cảng tại VKTTĐPN



Bảng 11.3.2 Tổng lượng hàng thông qua các cảng VKTTĐPN

	Năm 2010		Năm 2020	
	Khối lượng hàng hóa ('000 tấn)	Trong đó, hàng container ('000 TEU)	Khối lượng hàng hóa ('000 tấn)	Trong đó, hàng container ('000 TEU)
Gạo & hoa màu	4.700	141	5.600	168
Thủy hải sản	688	69	989	99
Cây công nghiệp	700	56	1.460	117
Lâm sản	100	2	100	2
Sắt thép	1.313	26	5.084	102
Phân bón	3.491	0	4.435	0
Sản phẩm công nghiệp	20.521	1.642	44.633	3.570
Sản phẩm lọc dầu	3.599	0	7.945	0
Chuyển tải tạm thời	204	20	430	43
Chuyển tải cho các cảng Việt Nam khác	834	83	1.657	166
Hàng hóa quá cảnh Cam-pu-chia	646	32	1.183	59
Tổng số lượng vận tải quốc tế	36.796	2.071	73.516	4.326
Tổng số lượng vận tải nội địa 1/	13.334	203	21.918	418
Tổng cộng VKTTĐPN	50.130	2.274	95.434	4.744

Chú ý: 1/ gồm hàng hóa chuyển tải cho các cảng khác của Việt Nam

11.4 Nhu cầu vận tải hành khách đường biển

(1) Phạm vi

Dựa trên chiến lược phát triển hệ thống cảng VKTTĐPN, phần này sẽ đề cập đến các loại tàu khách đường biển. Các hình thức vận tải hành khách hiện tại thường thấy ở VKTTĐPN là tàu cao tốc cánh ngầm dùng để chuyên chở khách du lịch và phà qua sông, các phương tiện giao thông này không được xem xét vì chúng đòi hỏi hạ tầng không đáng kể.

(2) Nhận định các tiềm năng và trở ngại

Việt Nam có nhiều thuận lợi về mặt địa lý để phát triển du lịch biển. Thứ nhất, Việt Nam nằm giữa các cảng biển trung tâm của khu vực như Hồng Kông và Singapore. Các tàu du lịch trên thế giới đều sẽ đi ngang qua Việt Nam. Thứ hai, Việt Nam có nhiều vị trí du lịch hấp dẫn trải dọc suốt bờ biển đất nước. Ví dụ, bốn di sản văn hóa Thế giới được UNESCO công nhận nằm trong khu vực du ngoạn 1 ngày của tàu khách du lịch. Do vậy, các tàu du lịch quốc tế cần lưu lại tại hai hoặc ba cảng Việt Nam. Ngoài ra, Cảng Laem Chabang ở Thái Lan hiện đang trở thành một trung tâm du lịch biển khu vực. Vì thế, Việt Nam có vị trí chiến lược hoàn toàn phù hợp để trở thành một trong những điểm du lịch tiềm năng của ngành du lịch biển trong khu vực.

Tuy nhiên, hiện tại Việt Nam không có cảng cho tàu khách. Các tàu khách phải neo cập tại các cảng hàng hóa dờ bần thủ, chật chội hoặc phải sử dụng tàu tiếp vận. Vì vậy, không có tour du lịch tàu biển nào khởi hành từ Việt Nam hoặc có nơi đến cuối cùng là Việt Nam. Do đó, khái niệm du lịch biển, hấp dẫn khách du lịch biển chưa bao giờ là thực tế. Điều này có thể trở thành hiện thực tại Tp. HCM nếu xây dựng một cảng du lịch đủ điều kiện nằm dọc sông Sài Gòn hoặc phía hạ lưu sông.

(3) Dự báo nhu cầu

Để làm rõ thị trường du lịch biển tiềm năng ở VKTTĐPN, Nghiên cứu đã tập trung vào số du khách nước ngoài, khách du lịch trong nước có đủ khả năng đi du lịch biển và những hành khách quá cảnh đến từ Hồng Kông và Bangkok. Nhu cầu của khách du lịch được phân tích như sau:

- Không còn nghi ngờ rằng du khách nước ngoài chính là những khách du lịch biển tiềm năng. Singapore đã cung cấp cơ hội du lịch biển cho 2,5% lượng du khách nước ngoài của họ trong năm 2000. Giả sử lượng khách du lịch biển chiếm 0,5% và 1% tổng số du khách nước ngoài đến VKTTĐPN ứng với các năm 2010 và 2020, điều này có nghĩa là khách du lịch biển sẽ mua vé trọn gói cho chuyến bay và chuyến tàu, đồng thời sử dụng cảng tàu khách du lịch VKTTĐPN như cảng mẹ.
- Mặc khác, tàu khách du lịch biển địa phương được dự báo là không đáng kể vì giá tour này rất đắt.
- Các cảng vùng KTTĐPN tiếp nhận khoảng 45.000 khách du lịch biển quá cảnh trong năm 2000. Cùng với sự tăng trưởng đều đặn của các tuyến du lịch biển gần quanh Bangkok và Hồng Kông, vùng KTTĐPN sẽ tiếp nhận nhiều hơn nữa các tàu khách du lịch biển quá cảnh vào các cảng ở đây.

Bảng 11.4.1 Dự báo lượng khách du lịch biển vùng KTTĐPN

	Năm 2000	Năm 2010	Năm 2020
Khách đến /đi	Không đáng kể	15.000	60.000
Khách quá cảnh	45.000	148.000	266.000