

Chương 12 Chiến lược Phát triển/Hành chính Cảng

12.1 Các nguyên tắc chung về phát triển cảng

12.1.1 Chiến lược hàng hải tại Việt Nam

“Các vấn đề đang nổi lên trong phát triển Giao thông Vận tải, Thông tin và Hạ tầng Cơ sở: Toàn cầu hoá và hội nhập Giao thông Vận tải: Các chiến lược phát triển cảng và vận tải khu vực” theo báo cáo tháng 07/2000 của Ủy ban Kinh tế Xã hội phụ trách khu vực Châu á Thái Bình Dương được giới thiệu trong phần này.

(1) Dự báo đội tàu container thế giới

Để khảo sát các mối quan hệ mật thiết của việc gia tăng cỡ tàu, Nghiên cứu phát triển hai kịch bản về mạng lưới tương lai của vận tải container đường biển. Kịch bản cơ sở khai thác một giả thuyết tương đối dễ đạt, trong đó nhu cầu phát triển vận tải hàng container sẽ được đáp ứng bằng sự liên tục phát triển cỡ tàu giống như những năm 1970 và 1980, cho phép tăng tỷ lệ các tàu lớn, lên đến 8.000 TEU trong năm 2006 và 12.000 TEU trong năm 2011. Điều này kết hợp với sự gia tăng về số lượng tàu hoạt động trong từng ngành chính. Với kịch bản cơ sở này, dự báo rằng khoảng 950 tàu có công suất > 3.500 TEU, trong đó 90 tàu có công suất từ 9.000 - 13.000 TEU hoạt động xuyên Thái Bình Dương, khu vực Viễn Đông châu Âu và Đại Tây Dương Bắc Mỹ sẽ được đưa vào hoạt động vào năm 2011.

Kịch bản “các tàu lớn” bắt đầu từ một giả thuyết khác là các Công ty vận tải lớn sẽ cố gắng khai thác quy mô kinh tế và triển khai các loại tàu có trọng tải từ 9.000 - 13.000 hoạt động trên các tuyến chính, điều này về cơ bản sẽ được đơn giản hóa, chỉ ghé vào một hoặc hai cảng tại châu Á. Một số lộ trình được hợp lý hóa này dường như có tiềm năng, nếu các cảng có thể được bao gồm trên lộ trình với độ lệch tối thiểu, đó là trường hợp tại Viễn Đông, Châu Âu và tuyến Suez đến Mỹ, trong khi các tuyến xuyên Thái Bình Dương dường như giảm sự hứa hẹn đối với dịch vụ tàu lớn được hợp lý hóa. Với viễn cảnh tàu lớn, cần khoảng 890 tàu có công suất > 3.500 TEU trong khi 27 tàu có công suất 9.000-13.000 TEU sẽ được đưa vào hoạt động vào năm 2011. Điều này sẽ loại bỏ một số dịch vụ xuyên lục địa nhỏ chủ yếu do các tàu có công suất 4.000 TEU, thay vào đó là các tàu 10.000-12.000 TEU cung cấp các dịch vụ Tây-Đông được hợp lý hóa.

Trong kịch bản cơ sở, dự báo rằng các cảng mới như Kwangyang, Tanjung Pelepas và trung tâm chuyển tải tại Thượng Hải sẽ chiếm được một số lượng hàng chuyển tải lớn. Các trung tâm cảng truyền thống của Singapore, Kaoshiung và Hồng Kông được dự tính vẫn sẽ duy trì tầm quan trọng của mình trong suốt giai đoạn. Cần phải thực hiện những nhiệm vụ thiết yếu sau để duy trì ưu thế của một cảng trung tâm.

- Cung cấp bến nước sâu (hiện tại sâu 15-16 mét và sâu 17-18 mét trong tương lai) và một cần trục lớn với tầm với dài hơn 48 mét.
- Tăng đáng kể hiệu quả xếp dỡ container
- Giảm chi phí xếp dỡ container để cạnh tranh với các cảng trung tâm khác
- ứng dụng công nghệ thông tin (hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử)

Nếu kịch bản “tàu lớn” thật sự xảy ra, nó sẽ có những quan hệ mật thiết với cả khối lượng chuyển tải và việc phân phối các cơ hội chuyển tải giữa các cảng. Nơi được hưởng lợi nhiều nhất từ các lộ trình hợp lý hóa là Singapore thay vì Tanjung Pelepas và Klang, vì các đơn vị hàng hải có tàu lớn buộc phải tập trung ghé vào cảng có cơ sở hàng hóa lớn nhất. Thượng Hải cũng được lợi từ việc hợp nhất này, thay vì các cảng Hàn Quốc.

(2) Dự báo đội tàu container trên các tuyến Việt Nam

Trong kịch bản cơ sở, nếu một số cảng của Việt Nam đạt khối lượng xếp dỡ container gần bằng 2 triệu TEU, thì khả năng các tàu loại Panamax trên các tuyến lớn sẽ sử dụng cảng Việt Nam giống như trường hợp cảng Laem Chabang tại Thái Lan. Lúc đó các cảng tại Việt Nam được yêu cầu phải cung cấp đầy đủ trang thiết bị và cơ sở neo đậu phù hợp để tiếp nhận tàu lớn hơn. Ngoài ra, một cảng chuyển tải khu vực tại Việt Nam có lẽ có khả năng do sự bùng nổ các dịch vụ container tại châu Á. Tuy nhiên, một cảng chuyển tải cần phải đáp ứng những điều kiện nói trên để duy trì vị thế của một cảng trung tâm. Do hàng hóa sẽ giúp các cảng vụ, đơn vị quản lý cảng có cơ hội phát triển hoạt động kinh doanh của mình với một tốc độ cao hơn phát triển các vùng hấp dẫn cảng cho phép, việc cạnh tranh đối với hoạt động kinh doanh này rất gay gắt và không ổn định. Do đó cần phải xem xét cẩn thận và lâu dài để phát triển một cảng chuyển tải tại Việt Nam.

Trong kịch bản tàu lớn, dự báo rằng nếu khối lượng xếp dỡ container tại châu Á tăng đáng kể, các tàu 2.200 TEU - chiếm số lượng các tàu có kích thước tối đa trên tuyến Đông Nam - sẽ được thay thế bằng các tàu lớn hơn 3.000 TEU. Và các tàu tương tự sẽ được triển khai trên các tuyến Việt Nam do sự tăng nhanh của hàng container tại Việt Nam, và phần lớn là do tác động của AFTA. Ngoài ra, một hoạt động giao thông tuyến ngắn giữa Việt Nam và Hoa Kỳ là có thể xảy ra nhờ việc ký kết Hiệp định Thương Mại Song phương Việt - Mỹ.

Dựa trên hai kịch bản này, một đội tàu container được dự báo sẽ được triển khai trên tuyến Việt Nam trong 10 năm nữa (ví dụ tải trọng của tàu container 3.000-4.000 TEU là 40.000-50.000 DWT, LOA 250-300 mét và mớn nước từ 11-13 mét).

Các tuyến nội địa tại Việt Nam đã được sử dụng để vận chuyển hàng hóa từ miền Bắc và Trung Việt Nam đến cảng mới để quá cảnh đến các quốc gia khác. Xem xét những đặc điểm của cảng tại Việt Nam, dự báo rằng tàu 500 TEU, hiện tại đang phổ biến, sẽ tiếp tục được triển khai.

(3) Các loại tàu khác trên các tuyến Việt Nam

(a) Tàu hàng rời

Nhìn chung hàng rời không chiếm một số lượng lớn tổng số lượng xếp dỡ và không phát triển nhanh (giống hàng container) như dự tính. Do đó, sẽ không có tình trạng tăng kích thước tàu. Xem xét kích thước tàu hàng rời hiện tại ở Việt Nam, các tàu có tải trọng 20.000-30.000 DWT sẽ tiếp tục được triển khai.

(b) Tàu hành khách

Kích thước tàu như chiều dài, mực nước và chiều cao từ mớn nước là những trở ngại đáng kể khi tàu hành khách đi qua luồng sông Lòng Tàu. Ví dụ, chỉ các loại tàu hoặc thuyền có tổng chiều dài, mớn nước và chiều cao từ mớn nước nhỏ hơn 230 mét, 9,5 mét và 45 mét tương ứng mới có thể ra vào các cảng TP. HCM (các loại tàu và thuyền với tổng chiều dài nhỏ hơn 160 mét mới được cho phép chạy ban đêm).

Dự báo rằng các tàu du lịch trong khu vực châu Á đáp ứng các điều kiện trên sẽ đến các cảng TP. HCM. Tàu lớn nhất đã vào cảng Hồ Chí Minh trong năm 2000 bao gồm:

Tên tàu hành khách:	Crystal Harmony
Tổng chiều dài:	240,9 m
Mớn nước:	8,0 m
Chiều rộng:	29,6 m
Tổng tải toàn phần:	48.621 GRT

Dự báo rằng việc phát triển các cảng tàu du lịch tại khu vực TP. HCM sẽ ngày càng trở nên thiết thực do tiềm năng lớn của ngành du lịch tại Việt Nam.

(4) Chiến lược hàng hải tại Việt Nam

Chiến lược sau sẽ được đề xuất.

(a) Phát triển ngắn hạn

- Nâng cao tiềm năng của vận tải hàng hải để đáp ứng sự bùng nổ các dịch vụ container tại châu á.
- Nâng cao tiềm năng của một cơ sở phân phối hàng rời để hỗ trợ các ngành trong khu vực.
- Tăng cường mạng lưới hàng hải để vận chuyển ven biển.

(b) Phát triển dài hạn

- Phát triển các dịch vụ hàng hải giữa châu á và châu âu/châu Mỹ để nâng cao tiềm năng của các ngành thương mại.
- Tăng cường vận chuyển hàng rời tương ứng với sự đa dạng hóa các công nghiệp của khu vực.
- Thu hút các tàu du lịch đến cảng TP. HCM để khuyến khích phát triển ngành du lịch tại Việt Nam.

12.1.2 Mạng lưới Vận tải & Phát triển khu vực

(1) Phát triển khu vực bền vững bằng chính sách phân cấp quản lý

KVKTTĐPN là một trong những trung tâm kinh tế xã hội quan trọng của cả nước, dự báo sẽ phát triển chức năng của mình ngay trong tương lai. KVKTTĐPN sẽ một trong những khu vực quốc tế hàng đầu tại Việt Nam và có chức năng bao phủ một khu vực lớn, kể cả các quốc gia châu á. Khu vực này sẽ là một khu liên hợp năng động và tiên tiến được hỗ trợ bởi các hoạt động văn hóa, nông nghiệp, thương mại và công nghiệp được cân bằng. KVKTTĐPN là khu vực rộng rãi, luôn chào đón các doanh nghiệp trong và ngoài nước và có một vùng đất nông nghiệp màu mỡ tại khu vực đồng bằng sông Cửu Long và Tây Nguyên được xem như là vùng hấp dẫn của cảng. Các doanh nghiệp và vùng đất hấp dẫn của cảng tạo ra một khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu trong khu vực.

Khu vực công nghiệp, đầu tàu kinh tế tại KVKTTĐPN, đã đạt được sự phát triển đáng kể dựa trên các khu công nghiệp vào giữa những năm 90. Số KCN được thiết lập tại khu vực này đã vượt quá con số 30, và đang được quy hoạch tăng lên gấp đôi trong tương lai mặc dù có thể sẽ bị ảnh hưởng bởi tình hình kinh tế nội địa và quốc tế. Phần lớn các KCN hiện nay đều chuyên vào các ngành công nghiệp nhẹ để sản xuất vải, giày, chi tiết máy, thực phẩm chế biến v.v...

Các khu công nghiệp công nghiệp mới thành lập và đang được quy hoạch tại KVKTTĐPN nằm dọc theo sông Đồng Nai và Thị Vải. Đặc biệt, những KCN này được quy hoạch ở các khu vực Đông Bắc và ở khu vực phía Nam của Tp. HCM, và tại đây sẽ xây dựng những khu đô thị mới. Các KCN tại các tỉnh khác cũng được quy hoạch gần các vùng lân cận dọc theo các quốc lộ chính. Tại những KCN mới dự kiến sẽ được thành lập, các ngành công nghiệp nặng như

phát điện, xi măng và phân bón đều cũng được quy hoạch. Các doanh nghiệp hiện hữu trong các khu vực dân cư theo dự định cũng sẽ được di dời đến những CKN này. Những KCN trong các khu vực dân cư sẽ được tái quy hoạch cho các ngành công nghệ sạch và công nghệ cao.

TP. HCM, đóng một vai trò then chốt trong việc phát triển kinh tế của KVKTĐPN, có mật độ dân số vượt quá 10 lần mức trung bình của cả nước. TP. HCM chiếm khoảng 20% tổng giá trị GDP quốc gia (khoảng 60% so với KVKTĐPN), và thu hút khoảng 60% đầu tư trực tiếp nước ngoài tại KVKTĐPN. Trong điều kiện đó, thành phố HCM phải gánh chịu các vấn đề đô thị như ùn tắc giao thông và nhiều hình thức hủy hoại môi trường trong khu vực thành phố.

Để khắc phục tình hình này, các cấp có thẩm quyền trong khu vực KVKTĐPN đã nghiên cứu các kế hoạch phát triển khu vực dài hạn để xây dựng một khu đô thị mới tại khu vực Phú Mỹ và tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu và chuyển các KCN chính đến vùng ngoại ô thành phố Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai và khu vực phía Nam tỉnh Bình Dương. Cần phải có một chiến lược phát triển lâu dài tại KVKTĐPN để phân tán các trung tâm phát triển hiện đang quá đông đúc tại TP. HCM đến các khu vực trong vùng.

(2) Cảng cửa ngõ và mạng lưới vận tải tích hợp

Để phát triển khu vực cân bằng, cần phải thiết lập mạng lưới vận chuyển để liên kết có hiệu quả các trung tâm phát triển và các vùng hấp dẫn của cảng tại KVKTĐPN.

Mạng lưới vận chuyển này là các Kế hoạch Hành lang được đề nghị trong báo cáo VITRANSS, mạng lưới này kết hợp các phương thức vận tải bằng đường bộ, đường sắt và đường sông nội địa, v.v... Báo cáo đề xuất một hành lang Bắc - Nam, một hành lang Nha Trang - Đà Lạt - TP.HCM, một hành lang TP.HCM - Vũng Tàu và TP.HCM - Cần Thơ, đây là những dự án được ưu tiên cao trong khu vực.

Tại TP. HCM, giai đoạn chuẩn bị đã được thực hiện để xây dựng Xa lộ Tây-Đông và cầu Phú Mỹ, v.v... để phát triển khu vực đông bắc của thành phố. Một con đường mới đang được quy hoạch để xây dựng tại khu vực phía nam của thành phố, được xem là một dự án được ưu tiên cao trong kế hoạch 5 năm tiếp theo. Ngoài ra, kế hoạch xây dựng một quốc lộ vành đai ngoài đang được xem xét để giảm nhẹ lượng ùn tắc giao thông trong thành phố gây ra bởi lưu lượng xe tải nặng và giúp lộ trình đi vào các cảng trở nên dễ dàng.

Với tình hình trên, kế hoạch phát triển cảng như một cửa ngõ của mạng lưới vận tải để liên kết các trung tâm phát triển tại KVKTĐPN và các vùng hấp dẫn của cảng trở nên quan trọng và thiết yếu để phát triển khu vực hiệu quả, gồm cả phát triển công và nông nghiệp. Ngoài ra, nếu các cảng và các cơ sở hạ tầng vận tải khác được phát triển phù hợp trong khu vực, thì có thể thu hút các tàu đi biển ghé vào, do đó có thể phát triển khu vực nhiều mặt.

12.1.3 Khái niệm cơ bản của chiến lược phát triển cảng lâu dài

Việt Nam là một quốc gia có đường bờ biển kéo dài từ Bắc xuống Nam giống Nhật Bản. Tuy nhiên, hầu hết các cảng tại Việt Nam nằm dọc theo bờ sông và không có cảng nước sâu để kinh doanh hiệu quả. Vì thế, Việt Nam dựa vào hệ thống vận tải thứ yếu đến phía Bắc qua Hồng Kông và đến phía Nam qua Singapore. Ngoài ra, nhiều cảng chính có vấn đề. Cảng phí như phí hoa tiêu vào các luồng tàu dài thường cao so với các nước khác.

Việt Nam đã áp dụng chính sách đổi mới và đã đạt được tốc độ phát triển kinh tế nhanh. Đặc biệt là nhiều thành tựu phát triển trong các lĩnh vực công nghiệp nhẹ, như dệt may và hàng linh tinh. Hơn nữa, các sản phẩm nông nghiệp như gạo và cà phê cũng được xuất ra thị trường

thế giới. Để xuất khẩu các sản phẩm công nghiệp nhẹ và nông sản và phát triển kinh tế thêm nữa, việc phát triển hạ tầng giao thông và tăng hiệu quả vận chuyển là điều vô cùng quan trọng.

Tâm quan trọng này sẽ tăng lên như là một căn cứ địa mới của vận tải quốc tế, liên kết không chỉ các quốc gia châu á mà còn các quốc gia châu âu, châu Mỹ, và trở thành một trong những căn cứ địa của Con đường Tơ lụa trong thế kỷ 21. Ngoài ra, tâm quan trọng này sẽ tăng lên như là một cơ sở của vận tải duyên hải, liên kết phần phía Bắc và phía Nam của Việt Nam.

Để xác định rõ kế hoạch phát triển phía Nam Việt Nam trong thế kỷ 21, cần phải dự báo trên các quan điểm cơ bản sau.

(1) Hỗ trợ các hoạt động và sinh hoạt của dân chúng

Các hoạt động sản xuất, công nghiệp trở thành vô biên giới, các sản phẩm công nghiệp và đời sống con người càng ngày càng lệ thuộc vào thương mại. Do đó, chức năng của cảng trở thành rất quan trọng trong việc phát triển kinh tế và hỗ trợ cuộc sống của mọi người.

(2) Phối hợp với phát triển công nghiệp

Cảng sẽ tạo ra sức sống và công ăn việc làm cho khu vực qua lĩnh vực vận tải và các hoạt động công nghiệp liên quan đến cảng. Các doanh nghiệp trong khu vực sẽ có nhiều lợi trong sản xuất và có nhiều cơ hội về thương mại quốc tế.

(3) Tăng sức hấp dẫn của TP.HCM, trở thành một thành phố quốc tế

Phương án tái bố trí vị trí cũng như tái phân công các cảng trong thành phố rất quan trọng trong việc cải thiện môi trường. Sự quyến rũ của thành phố sẽ tăng cao và khu đô thị hấp dẫn có tính quốc tế sẽ được tái sinh. Vị trí cảng cũ cần được tái thiết lại thành một nơi hấp dẫn các kinh doanh mới như kinh doanh quốc tế, du lịch, du thuyền và giải trí v.v...

(4) Bảo tồn môi trường thiên nhiên

Phát triển cảng hài hòa với bảo tồn môi trường thiên nhiên là điều rất cần thiết để bảo tồn những môi trường thiên nhiên quý báu, để dành cho thế hệ mai sau.

(5) Tập trung nguồn vốn đầu tư cho các cảng quan trọng

Cần phải sử dụng hiệu quả nguồn vốn có giới hạn. Do đó, cần tập trung nguồn vốn đầu tư cho hạ tầng các cảng quan trọng. Ngoài ra, hiệu quả đầu tư cần phải thu được tại giai đoạn đầu.

(6) Giảm thiểu rủi ro đầu tư trong từng giai đoạn

Giảm thiểu rủi ro đầu tư bằng cách phát triển từng bước, và cần phải linh hoạt trong thời gian.

(7) Hài hòa với các cơ sở hạ tầng khác

Các hạ tầng giao thông khác như cầu vượt qua luồng và đường cao tốc là rất cần thiết để khai thác bến cảng có hiệu quả.

12.1.4 Phương hướng phát triển cảng

Trong năm 2020, khối lượng hàng hóa dự báo sẽ tăng lên 78.000 tấn, trong đó 4,7 triệu TEU hàng container. Con số này gấp 3,5 lần trong giai đoạn dự báo trong khi hàng container sẽ tăng 5,4 lần trong cùng kỳ.

Ước tính gấp đôi số tàu sẽ đi qua luồng sông Lòng Tàu, và công suất cảng tối đa dọc sông Sài Gòn được ước tính tăng hơn gấp đôi khối lượng xếp dỡ hàng hóa thực. Do tình hình tắc nghẽn giao thông tại trung tâm thành phố, các cảng dọc sông Sài Gòn không thể xếp dỡ gấp đôi khối lượng hàng hóa thực. Ngoài ra, kích thước tàu cũng ngày càng lớn hơn. Do đó cần phải phát triển cảng mới ra khu vực bên ngoài trung tâm thành phố.

Dựa trên cơ sở của khái niệm trên, phương hướng cơ bản của chiến lược phát triển cảng trong từng khu vực được đề xuất như sau:

(1) Phát triển cảng tại khu vực thành phố Hồ Chí Minh

Tại khu vực xung quanh bờ sông Sài Gòn, chi phí đầu tư để xây dựng cảng thường thấp hơn tại các khu vực sông Thị Vải và Vũng Tàu, và cũng có nhiều lợi thế về các dịch vụ cảng. Nhưng bất lợi lớn là luồng tàu, diện tích bề mặt nước, môi trường và vận chuyển trong các khu vực hấp dẫn của cảng. Khi xây dựng các cảng mới tại khu vực ngoại ô, vẻ đẹp của thành phố Hồ Chí Minh như là một thành phố quốc tế cần phải được nâng lên bằng cách tận dụng các chức năng khác nhau của cảng và khu vực trước nước.

Phương hướng chính phát triển TP. HCM là hướng về phía đông bắc, gần Thuận An (tỉnh Bình Dương), Biên Hòa (tỉnh Đồng Nai) và các hướng phát triển phụ khác hướng về khu vực phía nam và đông nam, gần Nhà Bè, Bình Chánh, Hiệp Phước, Cần Giò và khu vực đô thị mới Nhơn Trạch - Long Thành. Trung tâm thành phố sẽ được mở rộng sang Thủ Thiêm để tận dụng vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên, đất đai, cơ sở hạ tầng và môi trường.

Các cảng trong thành phố như Sài Gòn, Bến Nghé, Tân Thuận, Tân Cảng và Ba Son gặp phải những hạn chế để phát triển và mở rộng. Việc lựa chọn và xây dựng lại chức năng cảng trong thành phố là rất cần thiết để cải thiện môi trường thành phố. Nét hấp dẫn của thành phố sẽ được nâng cao và một khoảng không tảo nhả hấp dẫn sẽ được tạo dựng. Cảng cần phải được cải tạo thành nơi sao cho các hoạt động kinh doanh mới như kinh doanh quốc tế, du lịch và giải trí có thể phát triển được.

Các cảng mới cần phải được từng bước xây dựng tại khu vực ngoại ô thành phố. Trong tương lai, Cụm cảng KCN Cát Lái và Hiệp Phước sẽ là các cảng chính của TP. Hồ Chí Minh. Các luồng và diện tích vùng nước cần phải được cải thiện song song với phát triển cảng dọc theo Sông Đồng Nai (Cát Lái) và thượng lưu sông Soài Rạp.

Phát triển hạ tầng vận chuyển phù hợp với các cơ sở khác phải được ưu tiên, đặc biệt là xây dựng mạng lưới giao thông đường bộ trong thành phố, gồm các tuyến đường vành đai ngoài.

(2) Phát triển cảng tại khu vực sông Thị Vải

Có bốn địa điểm phù hợp để phát triển cảng dọc theo sông Thị Vải, tại đây có sẵn các luồng tàu tương đối sâu kéo dài đến cuối dòng chính của dòng sông. Đó là khu vực Gò Dầu, Phước An, Phú Mỹ và Cái Mép.

Gò Dầu là KCN xuất hiện sớm nhất với những tiện nghi, cơ sở cảng riêng. Những tiện nghi, cơ sở này sẽ được phát triển và mở rộng để phục vụ nhu cầu lưu thông hàng hóa của các ngành công nghiệp mới trong tương lai; những ngành công nghiệp này dự tính sẽ được xây dựng gần những ngành công nghiệp hiện tại. Việc phát triển cảng công nghiệp tại Phước An vẫn trong giai đoạn thai nghén, việc thực hiện dự án này không chắc chắn trong thời điểm này. Cảng này được phát triển đồng bộ với KCN Nhơn Trạch.

Trong Nghiên cứu này, vai trò chính của hai vị trí cảng thích hợp ngay cả khi được thực hiện vẫn được xem như chỉ để phục vụ nhu cầu lưu thông hàng hóa trực tiếp đến/từ các vùng hấp dẫn của cảng.

Mặt khác, khu vực Phú Mỹ và Cái Mép có vị trí và điều kiện luồng tàu rất thuận lợi, có thể được xem xét như các cảng có chức năng trung chuyển đến/từ vùng phía Bắc của khu vực và có chức năng dịch vụ trực tiếp phục vụ các khu công nghiệp về sau.

Xem xét nhiều điều kiện khác nhau tại khu vực sông Thị Vải, tổng công suất của khu vực Thị Vải và Cái Mép không đủ để thỏa mãn các nhu cầu về cảng đến năm 2020.

Việc lựa chọn một khu vực phát triển cảng ưu tiên cần phải được thực hiện một cách cẩn thận dựa trên những cuộc khảo sát thực địa bao gồm khảo sát chi tiết các điều kiện tự nhiên. Đặc biệt việc phát triển luồng Thị Vải sẽ bị giới hạn bởi khúc cong hẹp.

(3) Phát triển cảng tại khu vực Vũng Tàu

Khu vực Vũng Tàu có vị trí thuận lợi gần tuyến vận chuyển hàng hải chính và có độ sâu phù hợp, đây là những yêu cầu quan trọng để phát triển một cảng container quốc tế. Mặt khác, khu vực này cũng có những bất lợi như thiếu đề chắn sóng, ảnh hưởng của gió mùa gây ảnh hưởng đến việc đi lại của tàu, nằm xa trung tâm kinh tế của khu vực, tốn nhiều chi phí để làm đường nối từ cảng đến đường lớn gần nhất (nếu khu vực được chọn là Bến Đình Sao Mai), đáy biển có khả năng không ổn định, cơ cấu sa bồi tại cửa biển rất phức tạp và quy mô chuyển tải quốc tế trong tương lai không được xác định rõ ràng và/hoặc nhu cầu trung chuyển trong tình hình cạnh tranh càng ngày càng khốc liệt giữa các cảng biển trung tâm tại châu Á.

Sau khi xem xét những điều kiện trên, chính sách phát triển cảng tại khu vực này cần phải được nghiên cứu cẩn thận, những yếu tố cần phải được xem xét là các điều kiện tự nhiên có liên quan, tổng chi phí ước tính của dự án, thị trường chuyển tải và/hoặc trung chuyển trong tương lai, sự phân chia giữa giao thông đường thủy và đường bộ của hàng hóa, mạng lưới đường phù hợp trong khu vực, các vị trí giao thông đầu mối có thể và v.v...

12.2 Nguyên tắc chung trong hành chính, quản lý và khai thác cảng

12.2.1 Cải tiến hơn nữa Hệ thống hành chính cảng

(1) Phân loại các cảng

Để làm rõ tầm quan trọng của các cảng Việt Nam, để phân định mức độ ưu tiên đầu tư đối với những cảng này và để phân phối hiệu quả nguồn ngân sách quốc gia vốn hạn hẹp, các cảng ở Việt Nam cần được phân loại chức năng theo một tiêu chuẩn rõ ràng, ví dụ như, 1) chức năng của cảng, 2) đặc tính và số lượng hàng hóa xếp dỡ và 3) qui mô phát triển của vùng hấp dẫn cảng. Vai trò và trách nhiệm của chính quyền trung ương cần phải được xác định cho từng loại cảng.

(2) Thống nhất trong quản lý hành chính cảng

Xét tầm quan trọng của hạ tầng cơ sở cảng, vai trò của chính quyền trung ương trong công tác quản lý hành chính là rất quan trọng. Vai trò cơ bản của chính quyền trung ương là:

- Hoạch định chính sách liên quan về hành chính và phát triển cảng trên toàn quốc
- Ban hành các luật lệnh liên quan
- Hoạch định kế hoạch đầu tư cảng trên toàn quốc
- Phân bổ ngân sách và hỗ trợ tài chính đối với các cảng
- Xét duyệt quy hoạch phát triển/quản lý của các cảng

Thiếu một trong các chức năng này sẽ ảnh hưởng đến công tác quản lý hành chính cảng trong cả nước. Thiếu một hệ thống quản lý hành chính thống nhất, thì khó có thể khai thác tốt nhất vùng ven biển vốn đã giới hạn.

Quản lý hành chính cảng như hoạch định chính sách và giám sát việc phát triển, nâng cấp cảng phải do một bộ ngành chuyên trách. Đó có thể là một bộ quản lý chính hoặc kết hợp giữa 1 bộ và 1 cơ quan chính quyền với một đường lối thống nhất.

(3) Cải tiến khung cơ cấu quản lý hành chính cảng

Việc cải tiến hơn nữa cơ cấu tổ chức hành chính cảng là rất quan trọng trong thực thi phát triển và quản lý cảng trôi chảy, vững chắc. Tuy nhiên, một số chức năng quan trọng vẫn chưa được chính quyền trung ương và PMB thực thi hoặc chưa được hình thành ở Việt Nam.

Đặc biệt như đối với các chức năng dưới đây, cần sớm thể chế hoá toàn diện khung cơ cấu hành chính cảng:

- Hình thành kế hoạch phát triển của từng cảng chính
- Hình thành kế hoạch đầu tư ngắn hạn
- Thành lập tổ chức điều phối mới để cải thiện và phát triển cảng

(4) Xây dựng Hệ thống Hành chính cảng thích hợp

Đại để có hai loại hình quản lý hành chính cảng khác nhau về đặc trưng: khu vực nhà nước và khu vực tư nhân.

Trong trường hợp Việt Nam, cần tăng tốc độ phát triển bằng cách khuyến khích vận tải quốc tế và quản lý cảng, do đó việc quản lý hành chính cảng nên để cho cơ quan nhà nước đảm trách thì tốt hơn. Đây cũng là điều cần thiết để cho Ban quản lý cảng có thể xúc tiến quản lý cảng mạnh hơn trong tương lai, và khác với hoạt động kinh doanh của khu vực tư nhân, chức năng công cộng sẽ được tận dụng.

Tại hầu hết các cảng Việt Nam, khai thác cảng thuộc quyền quản lý của các doanh nghiệp, bao gồm doanh nghiệp nhà nước, liên kết giữa chính quyền trung ương, chính quyền địa phương và công ty tư nhân, ví dụ Công ty Liên doanh Phát triển tiếp vận số 1 (FLDC). Do đó vừa mang đặc tính của khu vực nhà nước vừa có đặc trưng của khu vực tư nhân, vì vậy có thể xem đây là các thực thể bán quốc doanh.

Như vậy thì làm sao có thể nghiêm ngặt trong việc quản lý nhà nước với các doanh nghiệp như vậy. Do đó, cần sớm nghiên cứu để đưa ra hệ thống quản lý cảng thích hợp cho các cảng chính ở Việt Nam.

(5) Đưa ra biểu giá cảng thích hợp

Chính phủ Việt Nam đã rất nỗ lực để giảm cơ sở các biểu giá cảng. Theo Nghị định số 48/2001/QĐ/BTC ban hành ngày 28 tháng 5 năm 2001 về các mức phí và lệ phí hàng hải, thì phí trọng tải và các phí an toàn hàng hải được đề nghị giảm tiếp xuống còn bằng 85% mức giá hiện nay kể từ ngày 1 tháng 1 năm 2002.

Trong quyết định này, có thể thấy Chính phủ rất quyết tâm trong điều chỉnh mức cảng phí. Tuy nhiên, chênh lệch biểu phí cảng giữa Việt Nam và các láng giềng Châu á vẫn rất lớn mặc dù đã áp dụng biểu phí cảng mới theo Quyết định trên. Điều quan trọng là cần tiếp tục cắt giảm biểu phí cảng hơn nữa, và áp dụng khái niệm mới "biểu phí cảng theo thời gian chiếm dụng cảng".

Để thu hút nhiều lượt tàu cập cảng và để bảo đảm tăng trưởng kinh tế, đưa ra một biểu phí cảng hợp lý là rất quan trọng.

12.2.2 Thực hiện quản lý/khai thác cảng có hiệu quả

(1) Tăng cường áp dụng Hệ thống EDI (Trao đổi dữ liệu điện tử)

Điều rất quan trọng đối với Việt Nam là nhanh chóng đưa hệ thống thông tin hiện đại vào quản lý và khai thác cảng/bến cảng. Các tổ chức nhà nước liên quan và các PMB cần triệt để thực hiện chính sách hành chính "hệ thống dịch vụ một cửa" và hệ thống EDI trên toàn cảng tại các cảng chính. Hy vọng Bộ GTVT và Cục HHVN có sự chỉ đạo kiên quyết về vấn đề này.

(2) Cải tiến Hệ thống thống kê cảng

Một trong các nhiệm vụ quan trọng của mọi Chính phủ thời đại hiện đại là biên soạn và ban hành các số liệu thống kê xác thực trên toàn quốc của từng ngành nghề, bao gồm điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội, tình hình tài chính và các hoạt động của quốc gia. Số liệu thống kê cảng ít nhất phải phản ánh rõ xu hướng hàng hóa vận chuyển như số lượt tàu cập cảng, số lượng hành khách, tình trạng bến bãi, kho hàng v.v.

Tuy nhiên, thông tin và số liệu thống kê liên quan đến cảng được công khai ở Việt Nam là rất hiếm. Để cải thiện tình trạng hiện nay về thống kê ở cảng, ngay từ bây giờ cần phải bắt đầu nghiên cứu, xây dựng hệ thống thống kê cảng thích hợp, kể cả quy định bắt buộc.

(3) Giới thiệu Hệ thống đào tạo đội ngũ nhân viên thích hợp

Hệ thống đào tạo đội ngũ nhân viên cần được thiết kế và phát triển theo cấu trúc chương trình đào tạo toàn diện bao gồm đào tạo chéo cho tất cả đội ngũ nhân viên và vận hành viên sao cho có thể khai thác hiệu quả tối đa năng lực của tổ chức. Nói cách khác, đào tạo cho từng nhân viên và vận hành viên cảng theo chương trình trong đó cập nhật mới nhất những vấn đề, thông tin liên quan: ví dụ, công nghệ mới về phát triển và khai thác cảng, và xu hướng hiện nay về yêu cầu hành chính, pháp lý.

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

Sự tham gia của khu vực tư nhân (PSP) là một thành phần kinh tế chính trong kinh doanh quản lý cảng của thế giới cho dù có container hoá hay không. Việt Nam cũng vậy, PSP trong phát triển các cơ sở hạ tầng công cộng đang được tích cực khuyến khích thông qua việc soạn thảo các luật định liên quan trong những năm gần đây.

Điều quan trọng và không thể thiếu được là Chính phủ cần khuyến khích hơn nữa PSP trong phát triển và khai thác cảng.

Các biện pháp khả thi trong khuyến khích PSP dự kiến như sau:

- Điều quan trọng là lĩnh vực tham gia sẽ được mở rộng không chỉ ở các dự án phát triển cảng mà còn trong các dự án dịch vụ cảng.
- Để loại bỏ hoặc giảm thiểu rủi ro thị trường, cần phải tạo cơ hội bình đẳng giữa khu vực nhà nước và khu vực tư nhân. Các đơn vị quản lý nhà nước liên quan và PMB cảng cần xem xét cẩn thận các biện pháp thích hợp để tránh rủi ro cho đối tác tham gia BOT.
- Điều mong muốn là chính phủ cần đưa ra các tiêu chuẩn lựa chọn cụ thể, chính xác đối với ứng viên PSP. Hơn nữa, chính phủ cần nỗ lực thực hiện việc công bố công khai những thông tin liên quan đến PSP càng nhiều càng tốt để nâng chất lượng hệ thống PSP.
- Nói chung, điều quan trọng là phải có chính sách ưu đãi và khuyến khích các nhà đầu tư trong nước và ngoài nước thông qua việc nhanh chóng bãi bỏ những quy định không phù hợp để thu hút đầu tư nhiều hơn nữa.

Chương 13 Quy hoạch tổng thể đến năm 2020

13.1 Sự phân chia lượng hàng có thể giữa các cảng TPHCM và Vùng Tàu - Thị Vải

(1) Phương pháp luận

Lượng hàng hóa vận tải qua các cảng trên toàn vùng KTTĐPN được dự báo cho hai năm mục tiêu 2010 và 2020 trong Chương 11 của báo cáo này. Phần này nhằm làm rõ vai trò của hai nhóm cảng, tức là nhóm các cảng ở Thành phố Hồ Chí Minh và các cảng Thị Vải - Vũng Tàu, theo nhu cầu vận tải được dự báo. Để đạt được mục đích này, Nghiên cứu đã thực hiện các công tác dự báo chi tiết như sau:

- (i) Vận tải container trong vùng KTTĐPN cần được kiểm tra theo các tuyến vận chuyển chính và sẽ có thể theo kích thước tàu ấn định; và
- (ii) Các hàng hóa khô khác trong vùng KTTĐPN sẽ được kiểm tra theo phân loại vai trò các cảng tổng hợp và chuyên dùng cũng như khả năng tiếp cận các cảng tổng hợp của những chủ tàu.

(2) Hàng container

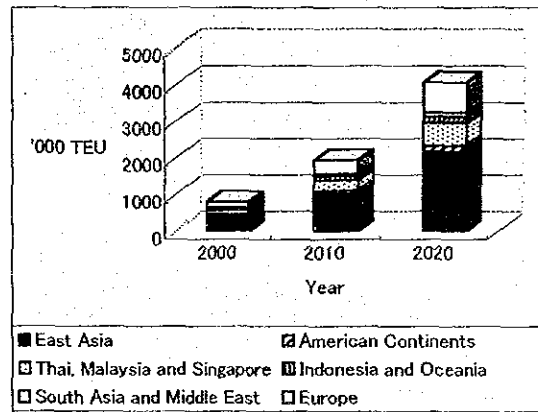
Lượng hàng container theo các nhóm thương mại. Trong năm 2000, khu vực đối tác thương mại lớn nhất của vùng KTTĐPN là Đông á (330 ngàn TEU hoặc 38%) trong khi khu vực lớn thứ hai là Châu Âu (221 ngàn TEU hoặc 26%). Nếu Việt Nam tiếp tục giữ vững được các đối tác thương mại của họ qua các hàng hóa chủ yếu, Việt Nam sẽ có hy vọng tăng trưởng lượng vận chuyển container nhanh hơn với Đông á (5,4 lần) và Thái Lan, Malaysia và Singapore (5,5 lần) nhờ vào sự thương mại tích cực với họ về các hàng chế tạo. Mặt khác, sẽ có sự tăng trưởng vận chuyển container với vùng Nam á và Trung Đông (3,0 lần) và Indonesia và Châu Đại dương (4,3 lần) vì hàng hóa mậu dịch với các quốc gia này chủ yếu là các sản phẩm sơ chế.

Phân bố các tàu container theo các tuyến đường container.

Hiện nay có 41 tàu container thường hàng tuần cập bến bốn cảng tổng hợp chính của Thành phố Hồ Chí Minh (Sài Gòn, Tân Cảng, Bến Nghé and VICT). Các tàu này có tải trọng khá nhỏ, từ 246 TEU đến 1.181 TEU, khá nhỏ về tải trọng so với các tàu đang thịnh hành trên các tuyến đường chính trong vùng hiện khoảng 2.500 TEU đến 7.000 TEU. Tính đến môi trường vận chuyển container quốc tế, Nghiên cứu giả thiết mức tăng trưởng tương lai về kích thước tàu và sắp xếp tàu một cách tương tự nhưng không độc quyền bởi một vài "hãng vận chuyển - khổng lồ". Đồng thời, giả định rằng những người vận hành container địa phương cũng sẽ còn đóng một vai trò quan trọng sống còn với các tàu container nhỏ để đáp ứng nhu cầu đa dạng hóa hơn nữa, đặc biệt ở các tuyến đường ngắn.

Đánh giá việc vận chuyển container dự kiến theo các tuyến hàng hải, khả năng các tàu container

Hình 13.1.1 Vận chuyển container của vùng KTTĐPN theo nhóm TM



Chú ý: các ước tính trên không kể hàng container trung chuyển và quá cảnh

lớn cập các cảng của vùng KTTĐPN sẽ là như sau:

- Thương mại với Đông á, được dự báo là náo nhiệt nhất trong suốt thời kỳ dự báo, sẽ có khối lượng container đủ để thu hút các tàu chạy liên á (tàu có tải trọng trung bình 2.625 TEU năm 2010 và 4.500 TEU năm 2020). Tuy nhiên, nhu cầu container vượt Thái Bình Dương để thực hiện các dịch vụ vận tải biển trực tiếp giữa vùng KTTĐPN và châu Mỹ sẽ rất nhỏ. Do vậy, nhu cầu này sẽ được trung chuyển tại các cảng trung tâm ở Đông á như Hồng Kông và Kaoshung.
- Thương mại với các nước Đông nam á láng giềng (như Thái Lan, Malaysia, Singapore) sẽ không tạo ra đủ nhu cầu vận chuyển container để thu hút các tàu chạy liên á. Phối hợp việc vận chuyển của các nhóm thương mại đứng sau Singapore như 'Indonesia và Châu Đại Dương', 'Nam á và Trung Đông' và 'Châu Âu' tại các cảng trung chuyển vận tải trong vùng như Singapore và Tanjung Pelepas, tuy vậy sẽ đủ cho các tàu lớn chạy giữa các cảng này và các cảng cửa ngõ của vùng KTTĐPN.
- Giữa các nhóm thương mại đặt sau Singapore, Châu Âu sẽ có lượng hàng vận chuyển container lớn nhất với Vùng KTTĐPN, cho phép các dịch vụ vận tải biển trực tiếp đường dài (tàu trung bình 4.500 TEU trong năm 2010 và 7.250 TEU trong năm 2020) với số lượng tàu cập cảng hàng tuần là ba hoặc bốn chiếc.

Phân ranh giới của nhóm cảng container trong phạm vi vùng KTTĐPN.

Mặc dầu các cảng mới đang được phát triển như Cát Lái và Hiệp Phước, các cảng Thành phố Hồ Chí Minh vẫn sẽ tiếp tục gặp phải khó khăn do các luồng vào nhỏ hẹp chỉ cho phép các tàu container nhỏ hơn 1.750 TEU vào cảng. Điều này sẽ bị ảnh hưởng bất lợi hơn nữa bởi việc xây dựng các cảng Thị Vải - Vũng Tàu để đón nhận những tàu container lớn hơn 1.750 TEU. Do vậy, hai nhóm cảng trong phạm vi vùng KTTĐPN sẽ khác nhau rõ rệt về công suất của chúng. Cả hai nhóm cảng này sẽ tiếp nhận nhiều tàu đi lại trên tuyến Châu á. Do vậy những chủ hàng ở vùng KTTĐPN có thể tùy ý chọn giữa các cảng có thể khi vận chuyển hàng hóa nhỏ tới những người nhận lân cận. Tuy nhiên, những người chủ hàng ở Thành phố Hồ Chí Minh đôi khi lại thích các cảng Thị Vải - Vũng Tàu hơn, đặc biệt khi các hàng hóa lớn của họ cần vận chuyển đường dài.

Bảng 13.1.1 Tàu container có thể vào các cảng Vùng KTTĐPN

(Đơn vị: TEU)

	Các cảng HCMM	Các cảng Thị Vải — Vũng Tàu
2000 (thực)	246 — 1.181	không đáng kể
2010	nhỏ hơn 1.750	1.750 — 3.500 * 3.500 — 5.500 **
2020	nhỏ hơn 1.750	1.750 — 3.500 * 3.500 — 5.500 * 5.500 — 9.000 **

Chú thích: *Các tàu cập cảng thường xuyên.

**Các tàu cập cảng không thường xuyên.

(3) Hàng ngoài container

Nghiên cứu đã dự báo rằng lượng hàng hóa khô khác trong vùng KTTĐPN sẽ tăng từ 13,9 triệu tấn tới 31,3 triệu tấn vào năm 2020. Một vài hàng hóa loại này sẽ được vận chuyển tại các cảng chuyên dùng trong khi số còn lại sẽ vận chuyển tại các cảng tổng hợp. Để định rõ vai trò của các cảng tổng hợp trong tương lai, Nghiên cứu đã giả thiết các cảng chuyên dùng trong tương lai dựa trên sự phân tích về dải hàng hóa (commodity-wise).

Không giống như các tàu container, xu hướng mở rộng công suất tàu là không chiếm ưu thế trong số các tàu hàng rời và hàng tổng hợp. Nhiều tàu trong số tàu vận chuyển hàng rời này sẽ có thể vào

các cảng tổng hợp Thành phố Hồ Chí Minh. Do tình trạng này, khả năng tiếp cận là một tiêu chuẩn cần nhắc của những người chủ hàng trong vùng KTTĐPN khi quyết định xem nên chọn cảng tổng hợp nào. Sông Đồng Nai được xem như đường biên giới thực tế để phân tích vùng hấp dẫn của hai nhóm cảng trong phạm vi vùng KTTĐPN, tức các cảng Thành phố Hồ Chí Minh và các cảng Thị Vải - Vũng Tàu. Điều này ngụ ý là những người chủ hàng ở Thành phố Hồ Chí Minh có thể chọn các cảng Thành phố Hồ Chí Minh vì sự gần gũi của chúng so với các cảng Thị Vải - Vũng Tàu cách Thành phố Hồ Chí Minh từ 70 đến 115 km. Mặt khác, những người chủ hàng ở các tỉnh Đồng Nai và Bà Rịa - Vũng Tàu sẽ không cần phải tiêu phí thêm thời gian và chi phí khi đi qua vùng đô thị đông nghẹt để tới các cảng của Thành phố Hồ Chí Minh nếu các cảng ở Thị Vải - Vũng Tàu đã sẵn có.

Bảng 13.1.2 Lượng hàng khô của vùng KTTĐPN sẽ được vận chuyển qua các cảng tổng hợp (Đơn vị: 1.000 tấn)

	Năm 2010			Năm 2020		
	Khối lượng hàng hóa của Vùng KTTĐPN	Cho các cảng Thành phố Hồ Chí Minh ^{1/}	Các cảng Thị Vải - Vũng Tàu ^{2/}	Khối lượng hàng hóa của Vùng KTTĐPN	Các cảng Thành phố Hồ Chí Minh ^{1/}	Các cảng Thị Vải - Vũng Tàu ^{2/}
Gạo và lương thực khác	3.290	3.290	0	3.920	3.920	0
Cây công nghiệp	140	0	140	292	0	292
Lâm sản	80	80	0	80	80	0
Sắt thép	1.050	704	346	4.067	2.725	1.342
Phân bón	3.491	2.932	559	4.435	3.725	710
Sản phẩm công nghiệp	4.104	2.197	1.907	8.926	4.270	4.656
Hàng quá cảnh Campuchia	323	323	0	592	592	0
Hàng khô nước ngoài khác	12.478	9.526	2.952	22.315	15.312	7.000
Hàng khô nội địa khác	6.669	5.137	1.532	9.120	6.080	3.040
Tổng hàng khô khác	19.147	14.663	4.484	31.432	21.392	10.040
Tổng hàng lỏng	8.230	6.750	1.480	16.566	12.425	4.141
Tổng hàng phi container	27.377	21.413	5.964	47.998	33.817	14.181

Chú thích 1/: Các cảng Thành phố Hồ Chí Minh được dự kiến phục vụ cho những chủ hàng ở Thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, Bình Phước, Tây Ninh và các tỉnh vùng đồng bằng sông Cửu Long

2/: Các cảng Thị Vải - Vũng Tàu được dự kiến phục vụ cho các tỉnh Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu, Bình Thuận, Ninh Thuận, Lâm Đồng và một phần của Miền Trung.

(4) Tóm tắt

Công tác dự báo trên đây được tóm tắt trong Bảng 13.1.3. Bảng này không những chỉ nêu lên sự cân bằng giữa các cảng Thành phố Hồ Chí Minh và Thị Vải - Vũng Tàu mà còn nêu lên sự cân bằng giữa sự tiện lợi của các chủ hàng và tính cạnh tranh kinh tế của vùng KTTĐPN.

Bảng 13.1.3 Tóm tắt sự phân bố vận chuyển hàng hóa của các nhóm cảng

	Nhóm cảng T. phố Hồ Chí Minh		Nhóm cảng Thị Vải - Vũng Tàu	
	container hóa (x1000 TEU)	không container hoá (x1000 tấn)	container hóa (x1000 TEU)	không container hoá (x1000 tấn)
Năm 2000	858	18.222	2	2.384
Năm 2010	1.171	21.413	1.103	5.964
Năm 2020	1.433	33.817	3.311	14.181

13.2 Đánh giá về sóng

Ba đối tượng cụ thể sau đây được phân tích về sóng trong khu vực Nghiên cứu:

- 1) Quy hoạch các vịnh cảng theo các yêu cầu về độ yên tĩnh của vịnh để bảo đảm vận hành cảng an toàn và hiệu quả (liên quan đến sóng ngày).
- 2) Thiết kế và xây dựng một đê chắn sóng, nếu cần (liên quan đến sóng không thường xuyên).
- 3) Đánh giá về bồi lấp/bùn cát trong các vịnh và các luồng lạch (liên quan đến sóng hàng ngày và sóng gây ra do dòng chảy).

Trong việc đánh giá các điều kiện về sóng trong vịnh Gành Rái theo các đối tượng nêu trên, đã phân tích các loại sóng sau đây, tùy theo nguyên nhân và vị trí của chúng:

A) Sóng hàng ngày ngoài khơi gây bởi gió trên Biển Đông được xem xét tại một điểm ngoài khơi bằng các phương pháp dự báo Sóng Địa cầu trong 5 năm vừa qua từ 1995 tới 1999. Sau đó, chúng được truyền vào khu vực vịnh, đặc biệt tại cửa vào của cảng Bến Đình - Sao Mai.

B) Sóng ngày gây ra bởi gió địa phương trong vịnh Gành Rái được đánh giá bằng các phương pháp Dự báo sóng đặc biệt dựa trên số liệu gió quan trắc được tại Trạm Vũng Tàu trong cùng thời đoạn. Các sóng này được kết hợp một cách mạnh mẽ với các sóng A nêu trên.

C) Các sóng không thường xuyên gây ra bởi bão nhiệt đới trên Biển Đông được xem xét bằng các phương pháp Phổ Năng lượng. Trong tổng số 30 cơn bão được chọn trong 50 năm qua từ 1951 đến 2000. Sóng cao nhất được nghiên cứu tại một điểm ngoài khơi Vũng Tàu với chiều cao có ý nghĩa là 8,2m trong cơn bão số 9726 (Linda). Sóng thiết kế tại điểm ngoài khơi được đánh giá là sóng với

chiều cao có ý nghĩa là 8,0m và 8,7m với chu kỳ xuất hiện tương ứng lại là 50 và 100 năm.

Điều này chứng tỏ rằng, để bảo đảm đủ mức độ yên tĩnh của vịnh tại cảng Bến Đình - Sao Mai dự kiến, một đê chắn sóng là cần thiết để bảo vệ an toàn cho neo đậu và khai thác cảng có hiệu quả.

Liên quan đến dòng chảy, ảnh hưởng của dòng chảy nhanh đã được thảo luận trong việc chạy tàu trong luồng và vận hành tại cảng quy hoạch. Tại luồng vào sông Thị Vải, Đoàn nghiên cứu đã quan trắc được dòng chảy có tốc độ lớn nhất là 1,27 m/giây. Hướng của dòng này chảy song song với luồng, do đó những dòng chảy như thế này không gây trở ngại gì đến việc chạy tàu trong luồng.

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

Về 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 BDSM.

13.3 Phân tích sa bồi

Để đánh giá lượng sa bồi trong các luồng quy hoạch trong Vịnh Gành Rái, trước hết tiến hành phân tích các hồ sơ đo sâu luồng trước đây còn lưu trữ bao gồm:

1) **Luồng dẫn tới sông Thị Vải:** Theo các tài liệu đo từ năm 1997 đến 2001 cho thấy không có sự thay đổi đáng kể về độ sâu luồng mặc dù hoạt động của dòng triều là khá mạnh, có thể tác động đến việc duy trì sự cân bằng.

2) **Luồng dẫn tới sông Lòng Tàu:** So sánh các tài liệu đo sâu từ năm 1997 tới 2000 cho thấy đã xảy ra hiện tượng xói lở mạnh tại các những mặt cắt nhô lên và bùn cát từ đó đã chuyển tới những chỗ sâu do ảnh hưởng của dòng triều mạnh.

3) **Luồng sông Dinh:** So sánh các tài liệu đo sâu từ năm 2000 tới 2001 cho thấy có hiện tượng xói lở phía bờ phải và bồi lắng, đặc biệt tại khu vực cửa luồng nguyên nhân có thể là do hoạt động của sóng và dòng chảy.

Việc đánh giá khối lượng bồi lắng trên tuyến luồng quy hoạch được thực hiện bằng mô hình toán số 3 chiều, hoặc được gọi là mô hình PHRI-JPC. Mô hình cho phép tính lượng hạt lơ lửng và lắng đọng do tác động của dòng triều và sóng. Các số liệu phục vụ cho tính toán là bản đồ đo sâu đã được khảo sát, triều và dòng triều, lượng hạt (d_{50}) của bùn cát đáy, lưu lượng dòng chảy và hàm lượng chất rắn lơ lửng từ sông và sóng đã tính ở phần B trên.

Dòng chảy và các điều kiện xói lở/bồi lắng hiện tại được tái hiện rõ nét. Khối lượng bùn cát, sa bồi ước tính trong các đoạn luồng có độ sâu 16m là khoảng 200, 600 và 400 mét khối/năm tại luồng vào Vũng Tàu, luồng sông Thị Vải, luồng sông Dinh tương ứng v.v...

13.4 Kế hoạch phát triển hệ thống cảng đến năm mục tiêu 2020

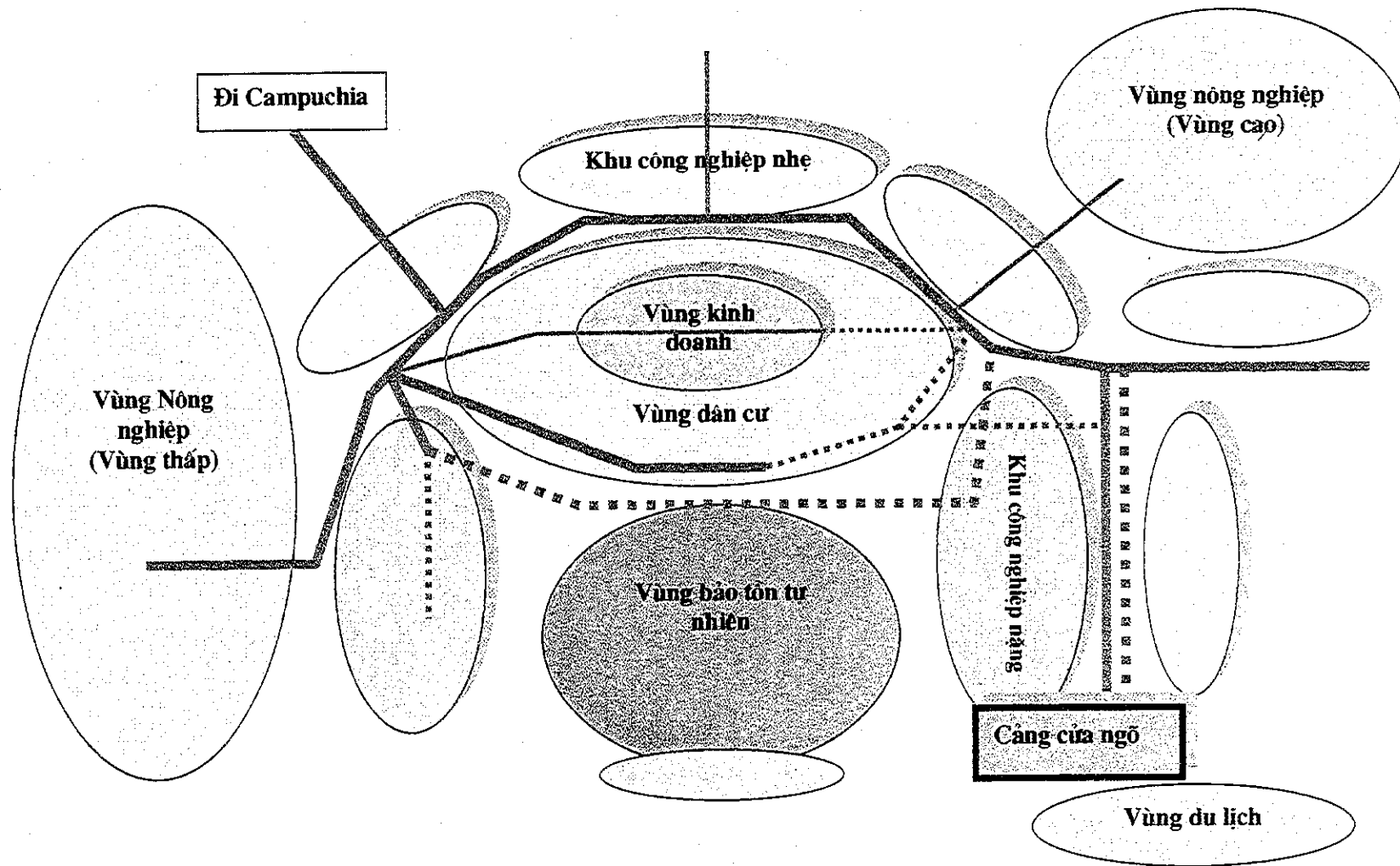
13.4.1 Phân vùng hoạt động của các cảng

Vùng KTTĐPN và các vùng liên quan nên được phát triển dựa trên cơ sở khái niệm phân vùng như sau: Các cảng chuyển từ khu trung tâm thành phố ra các vùng ngoại ô tạo điều kiện thuận lợi cho các hoạt động của đô thị và cải thiện môi trường đô thị. Các hoạt động của cảng nằm trong nội thành nên được hạn chế chỉ bố trí các hàng hóa cần thiết cho hoạt động của thành phố và nên chỉnh trang lại diện tích dọc sông bao gồm cả việc xây dựng bến cảng cho tàu khách cũng như xây dựng các công viên trước mặt nước cho dân cư thành phố. Qua các hoạt động đổi mới này, TP sẽ được nâng lên ngang tầm của một thành phố cảng quốc tế. Khu trung tâm thành phố sẽ được sử dụng làm khu kinh doanh quốc tế và thương mại đô thị.

Khu vực ngoại thành sẽ được phát triển thành các khu dân cư chất lượng cao, và bố trí cho ngành công nghiệp nhẹ như công nghiệp sạch kết hợp với công nghệ cao. Các ngành công nghiệp nặng, hoá chất, các cơ sở hậu cần, cảng cần phải được xây dựng ở vùng hạ lưu sông nhằm hài hòa giữa đất đai và giao thông vận tải.

Việc khuyến khích phát triển công nghiệp nên cân đối với phát triển nông nghiệp và thủy sản phù hợp với các điều kiện của từng vùng. Từ quan điểm môi trường nên điều tiết cho phù hợp giữa bố trí hàng hóa với các hoạt động của đô thị.

Hình 13.4.1 Quy hoạch phát triển vùng tại VKTTĐPN và vùng hấp dẫn



13.4.2 Kích cỡ tàu trong tương lai

(1) Các tàu container

Trong khoảng 10 năm tới, dự kiến các tàu sau đây được sử dụng chạy trên các tuyến hàng hải của Việt Nam (Ví dụ tàu container tải trọng 3.000 - 4.000 TEU tương đương tàu tải trọng cỡ 40.000-50.000 DWT và chiều dài toàn bộ là 250-300m, có mớn nước 11-13m). Tại vùng Thị Vải - Vũng Tàu, kích cỡ tàu container lớn nhất sẽ là 50.000 DWT vào năm 2010 và tàu cỡ 80.000 DWT vào năm 2020. Trong khu vực TPHCM kích cỡ tối đa là tàu 20.000 DWT.

Các tuyến đường trong nước đã được sử dụng để chuyển vận hàng hóa từ các tỉnh miền Bắc và miền Trung tới cảng mới để trung chuyển đi các nước khác. Khi đánh giá các đặc trưng của hệ thống cảng Việt Nam, người ta hy vọng rằng loại tàu 500 TEU phổ biến hiện nay sẽ tiếp tục được phát triển.

(2) Tàu hàng tổng hợp

Nhìn chung, các tàu hàng dự tính sẽ chiếm tỷ trọng không lớn trong vận chuyển hàng hóa và sẽ không tăng trưởng nhanh như tàu container. Vì thế không hy vọng là sẽ tăng quy mô, tải trọng của tàu hàng tổng hợp.

Khi đánh giá quy mô tàu hàng hiện nay ở Việt Nam, các tàu có tải trọng 20.000-30.000 DWT sẽ tiếp tục được sử dụng. Hy vọng đến năm 2020, các tàu có tải trọng tới 50.000 DWT sẽ có khả năng cập cảng trên sông Thị Vải.

(3) Tàu khách

Dự kiến đến năm 2020 sẽ có một bến cho tàu khách viễn dương. Kích thước tàu như chiều dài, mớn nước và thể tích sẽ phụ thuộc chủ yếu vào luồng khí tàu chạy trên sông Lòng Tàu. Ví dụ, chỉ có những tàu thuyền có chiều dài toàn bộ nhỏ hơn 230m, mớn nước thấp hơn 9,5m và chiều ngang nhỏ hơn 45m mới được vào cập cảng khu vực TPHCM. Hy vọng rằng các tàu khách xuyên á có kích thước giới hạn như trên sẽ cập cảng TPHCM và tàu khách lớn nhất cỡ 50.000 DWT sẽ đến đây vào năm 2020.

13.4.3. Qui hoạch Phát triển Cảng đến Năm mục tiêu 2020

(1) Cụm cảng Thành phố Hồ Chí Minh

+ Khu vực sông Sài Gòn

Trong những năm gần đây, tình trạng ách tắc giao thông tại trung tâm thành phố Hồ Chí Minh trở nên nghiêm trọng. Mâu thuẫn giữa hoạt động đô thị và hoạt động cảng ngày càng trở nên bức xúc hơn. Các cảng trong nội thành sẽ phải di chuyển ra ngoại thành cho phù hợp với phát triển không gian đô thị trong tương lai. Trên quan điểm đó, cần phải khống chế việc mở rộng hoặc nâng cao công suất các cảng ở nội thành và từng bước di chuyển các cảng ra ngoại thành, cụ thể là khu vực Cát Lái và Hiệp Phước.

Tân Cảng phải sớm được di chuyển ra khu vực Cát Lái trước khi đường hầm qua sông Sài Gòn thi công vì việc thi công hầm sẽ cản trở giao thông trên luồng đến cảng này. Mặt khác, tình trạng ách

tắc giao thông luôn xảy ra trên đoạn từ đầu cầu Tân Thuận đến Cảng Sài Gòn, do đó trước mắt phải giảm bớt lượng hàng hóa bốc dỡ tại các cảng khu vực này.

Các cảng ở khu vực này nên được di chuyển ra Cát Lái và Hiệp Phước. Một phần các cảng nội thành sẽ vẫn thực hiện chức năng xếp dỡ hàng hóa phục vụ nhu cầu đời sống đô thị, phần còn lại sẽ được tái thiết thành các bến tàu khách và khu công viên trước nước nhằm tăng sức thu hút và vẻ duyên dáng mỹ quan của thành phố.

+ Khu vực sông Đồng Nai

Cát Lái là nơi đang phát triển các khu công nghiệp mới, vì vậy các cảng mới cần phải được xây dựng tại khu vực này để phục vụ xếp dỡ hàng hóa cho các khu công nghiệp. Cụm cảng tại khu vực Cát Lái phải nhanh chóng được xây dựng để vừa phục vụ xếp dỡ hàng hóa cho các khu công nghiệp tại chỗ, vừa đón nhận lượng hàng hóa đổ về từ phía đông bắc, như thế sẽ giúp giảm bớt tình trạng ách tắc giao thông tại trung tâm thành phố. Cùng với việc xây dựng cảng, luồng sông Đồng Nai phải được cải tạo.

+ Khu vực sông Soài Rạp

Cụm cảng tại khu vực Hiệp Phước phải được xây dựng để phục vụ xếp dỡ hàng hóa cho các khu công nghiệp tại chỗ, đồng thời đón nhận lượng hàng hóa đổ về từ khu vực phía nam nhằm giảm bớt tình trạng ách tắc giao thông tại trung tâm thành phố. Cùng với việc xây dựng cảng, đoạn thượng lưu luồng sông Soài Rạp phải được cải tạo. Riêng luồng sông phía hạ lưu, có thể lợi dụng mực nước sâu sẵn có và thủy triều để lập tuyến hàng hải cho các tàu cỡ nhỏ và vừa.

Phát triển cảng qui mô lớn ở khu vực này phụ thuộc vào khả năng phát triển luồng ở hạ lưu sông Soài Rạp. Vì thế, khi lập qui hoạch phát triển cảng khu vực hạ lưu sông Soài Rạp, cần phải khảo sát điều kiện tự nhiên và dự tính kinh phí duy tu bảo dưỡng một cách chi tiết v.v...

+ Khu vực Cần Giuộc

Môi trường thiên nhiên của khu vực Cần Giuộc như bãi biển, cửa sông, rừng ngập mặn v.v... cần phải được bảo tồn và chỉ nên được sử dụng cho mục đích phát triển du lịch sinh thái và các hoạt động thư giãn trên nước như tắm biển, câu cá, thuyền buồm và cắm trại v.v... phục vụ nhu cầu nghỉ ngơi giải trí của người dân thành phố.

Mặt khác, sự nối kết các khu đô thị bao gồm TP.HCM và Vũng Tàu bằng các dịch vụ cảng như tàu cao tốc, phà v.v... sẽ góp phần cải thiện đời sống của cư dân địa phương và phát triển du lịch.

(2) Cụm cảng sông Thị Vải

+ Khu vực Gò Dầu và Phú Mỹ

Cả hai khu vực Gò Dầu và Phú Mỹ đều nằm khá xa biển. Tuyến luồng uốn cong, chiều rộng và chiều sâu của luồng nhỏ. Chỉ cần phát triển cảng để phục vụ vận chuyển hàng hóa từ/đến các khu công nghiệp tại đó. Vì vậy, phải sớm xây dựng các cảng đa năng phục vụ vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu cho các khu công nghiệp.

+ Khu vực Cái Mép

Cái Mép nằm ở hạ lưu sông Thị Vải và gần biển. Độ sâu tự nhiên của luồng lớn nên tàu cỡ lớn có thể đi lại được. Tác động môi trường tự nhiên, xã hội do việc xây dựng cảng không lớn lắm. Cái Mép là một vị trí thích hợp cho phát triển cảng container cỡ lớn. Tuy nhiên, phát triển cảng phải

đồng bộ với sự phát triển của các khu công nghiệp và cơ sở hạ tầng dịch vụ liên quan. Đặc biệt, phát triển cảng ở thượng lưu cảng LPG Cái Mép phải đảm bảo không gây cản trở lưu thông tàu bè trên luồng trong tương lai.

+ Khu vực Phước An

Việc xây dựng cảng tại khu vực Phước An cần được xem xét sao cho có thể phát triển đồng bộ với sự phát triển của khu công nghiệp Nhơn Trạch trong tương lai.

(3) Cụm cảng Vũng Tàu

Trong VKTTĐPN có một số vị trí tiềm năng cho xây dựng cảng. Mặt khác, nơi có khả năng phát triển du lịch hầu như được giới hạn trong khu vực Vũng Tàu. Việc xây dựng cảng có qui mô lớn, cần phải được xem xét thận trọng. Nói cách khác, nếu phát triển cảng tại khu vực này cần phải xem xét toàn diện từ các quan điểm như khả năng bồi lắng lớn đáy luồng và những ảnh hưởng đến môi trường xã hội và tự nhiên do việc xây dựng cảng gây ra. So với vị trí Cái Mép, Bến Đình-Sao Mai là vị trí có tiềm năng xây dựng cảng trong tương lai xa.

13.4.4 Sự phân bố hàng hóa theo nhóm cảng

Qui mô cảng yêu cầu trong Qui hoạch Tổng thể (2020) sẽ tùy thuộc khối lượng hàng xếp dỡ tại các cảng thuộc vùng KTTĐPN. Dự báo lượng hàng thông qua các cảng thuộc vùng KTTĐPN được tóm tắt trong bảng 13.4.1 dưới đây.

Bảng 13.4.1 Lượng hàng hóa phân chia theo các Cảng năm 2020

Tên cảng	Hàng khô (1.000 tấn)	Hàng Container (1.000 TEU)
(Nhóm cảng TP. HCM)		
Sài Gòn/Tân Cảng/Bến Nghé/VICT	7.500	760
Các cảng khác trong nhóm cảng TP. HCM	4.800	-
Cảng KCN Cát Lái	400	300
Cảng Container Hiệp Phước	800	380
Cảng Tổng Hợp Hiệp Phước	5.800	-
Cộng	19.300	1.440
(Nhóm cảng Thị Vải - Vũng Tàu)		
Gò Dầu/Bà Rịa Serece	3.300	-
Cảng Tổng Hợp Thị Vải	5.800	-
Cảng Container Cái Mép Hạ	-	2.500
Cảng Container Cái Mép Thượng	-	730
Cảng KCN Đông Xuyên	400	-
Cộng	9.500	3.310
Tổng cộng	28.800	4.750

(Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA)

Việc phân bố lượng hàng cho các cảng được căn cứ theo:

- Thông báo số 62/TB-VP-CNN của UBND Tp.HCM về việc đồng ý cho Công ty Phát Triển KCN Sài Gòn (SaiGon IPD) lập dự án đầu tư xây dựng Cảng KCN Cát Lái.
- Năm 1998, Quân Cảng Sài Gòn đã lập Nghiên cứu khả thi Giai đoạn 2 của Dự án mở rộng Cảng Cát Lái, đệ trình các cơ quan hữu quan để phê chuẩn sau khi đã được Bộ Tư lệnh hải quân và Bộ Quốc phòng chấp thuận do công suất cảng hiện không đáp ứng được nhu cầu lượng hàng thông qua hiện tại và để phát triển cảng đến năm 2010.
- Quyết định số 123/1998/QĐ-TTg ngày 10/7/1998 của Thủ tướng Chính phủ phê chuẩn việc điều chỉnh Quy hoạch tổng thể Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020. Theo Quy Hoạch Tổng thể Tp.HCM đến năm 2020, hướng phát triển trong qui hoạch giao thông vận tải và cơ sở hạ tầng là như sau:

1. Hạn chế việc mở rộng và phát triển các cảng trong nội thành hiện nay như Cảng Sài Gòn, Bến Nghé, Tân Thuận, Tân Cảng và Ba Son.
2. Xây dựng những cảng mới ở khu vực ngoại ô.
3. Từng bước cải tạo các cảng trong nội thành phục vụ du lịch trên sông.

Bảng 13.4.2(1) Số các bến container tương lai

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

Bảng 13.4.2(2) Số các bến tổng hợp tương lai

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

Bảng 13.4.2(3) Số các bến hành khách tương lai

Bến tàu khách	Cỡ tàu	2020
Sài Gòn	50.000 GRT	1

13.4.5 Kế hoạch phát triển luồng đến năm mục tiêu 2020

Luồng chính cho tàu bè đi lại bắt đầu từ cửa luồng ở vịnh Gành Rái chạy qua phía ngoài vịnh của vị trí cảng Bến Đình tới vị trí Cái Mép được quy hoạch cho tàu container có tải trọng lên tới 80.000

DWT. Luồng này sẽ được thiết kế cho tàu hoạt động suốt 24 giờ, 2 chiều và không bị ảnh hưởng của dao động triều. Trên đoạn giữa của luồng này sẽ phát triển một luồng mới của Bến Đình cho tàu 80.000 DWT. Các thông số kỹ thuật của luồng này sẽ tương tự như của luồng chính. Còn luồng sông Dinh sẽ được phát triển cho tàu 20.000 DWT vào neo đậu tại cảng của khu công nghiệp Đông Xuyên. Hiện có một số bãi và doi cát ngầm trên vùng nước từ biển vào trạm hoa tiêu Vũng Tàu, tại đó độ sâu nước chưa đến 10m, vì thế cần phải khảo sát kỹ lưỡng hơn để thiết kế tuyến luồng cho khu vực này.

Đoạn luồng từ vị trí Cái Mép đến Thị Vải được quy hoạch để đón tàu container tải trọng 50.000 DWT. Luồng này cũng được thiết kế cho tàu hoạt động suốt 24 giờ, 2 chiều và không bị ảnh hưởng của dao động triều. Có một khúc cong hình chữ S nằm giữa đoạn từ Cái Mép tới Thị Vải. Trên đoạn này nên hạn chế một chiều để đảm bảo cho tàu lớn hơn 30.000 DWT lưu thông an toàn.

Trên đoạn từ Thị Vải tới Gò Dầu dự kiến chạy 1 chiều cho tàu trên 15.000 DWT. Đoạn này cũng sẽ phải lợi dụng thủy triều để chạy tàu.

Đoạn thượng lưu sông Soài Rạp sẽ được cải tạo cho tàu container đến 20.000 DWT vào các cảng mới tại Hiệp Phước. Đồng thời chiều cao của đường dây điện cao áp ngang sông cũng không được thấp hơn 55m so với mực nước triều cao. Đoạn cong ngoặt cũng phải được cải tạo, nhưng không nên đào tuyến tắt ngang vì như vậy sẽ làm thay đổi hướng dòng chảy gây bồi lắng khu vực phía trước cầu tàu của nhà máy điện. Trong giai đoạn đầu, luồng này nên được khai thác từ hướng sông Lòng Tàu và tùy thuộc thủy triều mà cho phép tàu chạy 2 chiều.

Về khả năng mở rộng luồng cho đoạn hạ lưu từ cửa sông đến Hiệp Phước hiện chưa thể đưa ra kết luận ngay được. Hiện nay tàu dưới 5.000 DWT có thể lưu thông theo tuyến nước sâu kết hợp thủy triều lên cùng với hệ thống phao tiêu mới. Khi triều cao nếu tàu bè sử dụng được đoạn luồng này sẽ giảm bớt tình trạng đông nghẹt trên các tuyến Nhà Bè - Đồng Nai.

Lưu lượng tàu qua lại trên tuyến sông Lòng Tàu được dự báo lên tới 16.900 tàu trong năm 2020, gấp 2 lần so với hiện nay. Lưu lượng này là gần bằng với năng lực tối đa của luồng. Vì thế, những đoạn cong lớn trên luồng Lòng Tàu nên được cải tạo và nên đưa vào sử dụng hệ thống VTS để đảm bảo an toàn cho tàu bè qua lại.

Tính không thông thuyền của các cầu và tuyến cáp điện cắt ngang các luồng chính nên giữ cao hơn 55m. Độ sâu của luồng nên tính đến trường hợp có đường ống dẫn khí chạy ngầm ngang qua luồng có thể có trong tương lai.

Các thông số cơ bản của luồng được trình bày trong bảng 13.4.3

Bảng 13.4.3 Các thông số cơ bản của luồng

Cỡ tàu	Chiều sâu (m)		Chiều rộng (m)	
	suốt ngày đêm	Thủy triều	2 chiều	1 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

Lưu lượng tàu đến năm 2020 được tính như sau:

Bảng 13.4.4 Dự báo lưu lượng tàu

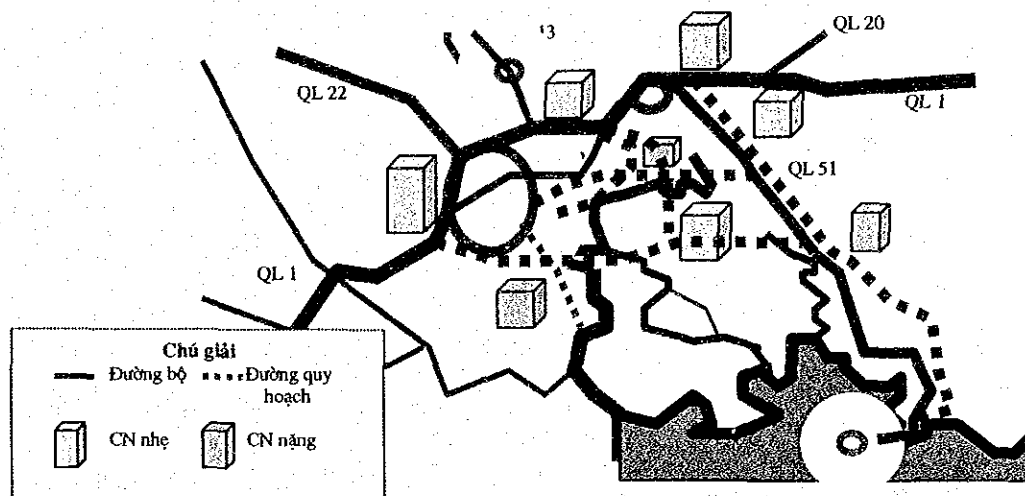
Tên luồng	Số tàu quy hoạch năm 2020
Gành Rái	26.100
Lòng Tàu	16.900
Nhà Bè	12.700
Sòai Rạp	8.500
Dinh	300

13.4.6 Hệ thống giao thông vận tải đến năm mục tiêu

Mạng lưới giao thông chính tại miền Nam Việt Nam bao gồm giao thông đường bộ và giao thông đường thủy. Cùng với việc phát triển các khu đô thị và thành lập các KCN tại Vùng KTTĐPN, mạng lưới giao thông vận tải chính đã được quy hoạch là các dự án ưu tiên hình thành các huyết mạch lưu thông hàng hóa.

(1) Đường bộ

Đường gần kề và quan trọng nhất đối với các cảng dọc sông Thị Vải là Quốc lộ 51 (QL 51) nối liền Biên Hòa tới Vũng Tàu. Quốc lộ này có 4 làn xe đóng một vai trò quan trọng đối với việc công nghiệp hóa Vùng KTTĐPN và sẽ được mở rộng thành 6 làn xe trước năm 2020. Nhiều khu công nghiệp bao gồm Khu công nghiệp KCN Nhơn Trạch với diện tích quy hoạch là 2.700 ha nằm dọc theo quốc lộ này.



Hình 13.4.2 Mạng lưới đường bộ chính tại Vùng KTTĐPN

Chính phủ Việt Nam đang có kế hoạch xây dựng cầu Phú Mỹ qua sông Sài Gòn nối Nam Sài Gòn và Quận 2. Sau khi hoàn thành cầu này, đường quốc lộ Nguyễn Văn Linh (QL NVL hay Đại lộ Nam Sài Gòn, 17,8 Km) sẽ có chức năng như một đường huyết mạch khác đi ngang qua TP.HCM bên cạnh đường cao tốc Đông Tây. QL NVL không đi qua trung tâm đô thị sẽ giúp lưu thông hàng hóa thông suốt giữa Đồng bằng sông Mê Kông và khu vực Thị Vải - Vũng Tàu.

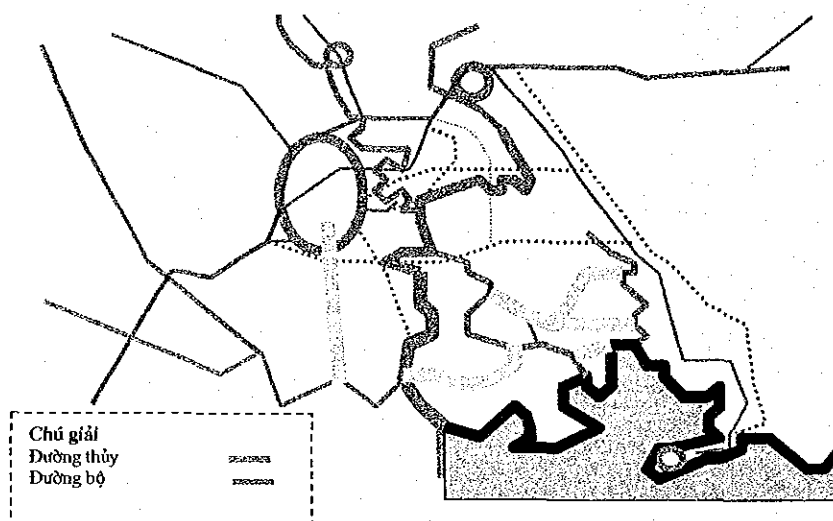
Dự án quốc lộ lớn và dài hạn này nhằm hoàn chỉnh đường vành đai xung quanh TP.HCM trước năm 2020. Quốc lộ này xe đi qua phía Nam và phía Đông của TP.HCM ngang qua sông Nhà Bè, kênh Lòng Lâu và sông Đồng Nai, do đó sẽ tạo thành một đường vành đai nối với QL 1 hiện có. Tuyến đường này cũng có chức năng như một đường vòng để làm thông suốt con đường vận chuyển hàng hóa giữa đồng bằng sông Mê Kông, phía Nam và phía Tây TP.HCM, khu vực Thị Vải - Vũng Tàu và các khu công nghiệp tại Hiệp Phước và Nhơn Trạch.

(2) Đường thủy nội địa

Sông Cửu Long, sông Đồng Nai và các nhánh sông tạo nên một mạng lưới đường thủy nội địa ở miền Nam Việt Nam. Theo "Quy hoạch Tổng thể Phát triển Giao thông Đường thủy Nội địa đến năm 2020", chính phủ có kế hoạch phát triển các cảng sông, các bến hàng hóa và cải tạo các tuyến đường thủy.

Sông Cần Giuộc nối TP.HCM với vùng đồng bằng sông Mê Kông qua sông Rạch Cát gần cửa sông Soài Rạp (Xem hình 13.4.3). Trong khu vực Tp. HCM, có 10 tuyến đường thủy nội địa. Một cảng sông mới có dự kiến xếp dỡ 2,5 triệu tấn hàng hóa vào năm 2020 sẽ được xây dựng năm 2008 tại hợp lưu sông Cần Giuộc và sông Chợ Đệm ở Quận 8.

Hình 13.4.3 Đường thủy nội địa tại Vùng KTTĐPN



Bốn tuyến đường thủy nội địa đã được hoạch định, nằm giữa sông Soài Rạp và sông Thị Vải. Tuy nhiên, việc đi lại của tàu thuyền trên các tuyến này không có nhiều thuận lợi do tính chất phức tạp của các tuyến và thiếu hệ thống tín hiệu hàng hải trên luồng. Chính quyền Tp. HCM và tỉnh

Bà Rịa - Vũng Tàu đang dự kiến rút ngắn lộ trình bằng việc đào thêm những rạch mới và bố trí hệ thống tín hiệu hàng hải trên luồng vào năm 2010.

(3) Đường sắt

Chỉ có tuyến đường sắt Thống Nhất nối miền Bắc và miền Nam chạy qua Vùng KTTĐPN. Tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu (bao gồm tuyến nối với quận 2, TP.HCM), tuyến TP.HCM - Cần Thơ và tuyến TP.HCM - Lộc Ninh là các dự án dài hạn mới đến năm 2020. Các tuyến ra vào các cảng dự kiến dọc sông Thị Vải sẽ dễ dàng xây dựng sau khi hoàn thành tuyến chính giữa Biên Hòa và Vũng Tàu.

Sau khi hoàn thành mạng lưới đường sắt này trong Vùng, việc đi làm của cư dân và việc vận chuyển hàng rời đến cảng và ngược lại sẽ được thuận lợi.

(4) Đường hàng không

Sân bay quốc tế TP.HCM đã được mở rộng và nâng cấp bằng nguồn vốn từ JBIC. Và trong tương lai một sân bay quốc tế mới sẽ được xây dựng tại huyện Long Thành, tỉnh Đồng Nai kế cận TP.HCM, sẽ thúc đẩy phát triển kinh tế các khu vực bao quanh. Và ngay cả mặc dù trong quá khứ đường hàng không không có vai trò chính trong vận chuyển hàng hóa, nó vẫn được mong đợi để vận chuyển các sản phẩm có giá trị gia tăng cao khi ngành công nghiệp trong khu vực xung quanh phát triển đến những trình độ cao hơn trong tương lai.

(5) Thiết lập Trung tâm Hậu cần mới tại miền Nam Việt Nam

1) Mô hình giao thông đa phương tiện trong hệ thống đường sắt

Đường sắt có chức năng phức hợp như là một phương tiện giao thông vận tải trong thương mại, trong nước và ngoài nước. Nhiều quốc gia trên thế giới được nối với nhau bằng hệ thống đường sắt. Trong xu thế toàn cầu hóa, những yêu cầu về hiệu suất vận tải và hiệu suất phí tổn càng ngày càng cao. Trong những năm gần đây, nhiều phát triển mới trong ngành đường sắt được tăng cường trên thế giới. Những phát triển này có thể được phân loại thành hai khu vực: đầu tư và vận hành quản lý.

Trong khu vực đầu tư tuyến mới và hạ tầng, thì một số tuyến mới đã được xây dựng tại á châu. Tại Trung Quốc, dịch vụ mới đã được thiết lập để nối kết Trung Quốc và châu Âu. Ví dụ, Công ty Rotterdam thuộc Cơ quan quản lý cảng Rotterdam đang cung cấp dịch vụ vận tải container đến Tây Bắc Trung Quốc.

Trong khu vực vận hành quản lý, vấn đề tái cơ cấu là vấn đề chung trong lĩnh vực đường sắt từ nhiều năm nay. Tại úc, quá trình tư nhân hóa đã và đang được tiến hành trong việc vận hành quản lý tất cả hệ thống đường sắt quốc gia. Mục đích của chính sách này là để kêu gọi đầu tư của thành phần tư nhân.

2) Trường hợp của Việt Nam

Để giảm tình trạng tắc nghẽn giao thông của TP.HCM hiện nay, đặc biệt tình trạng tắc nghẽn giao thông trầm trọng ở lân cận cụm cảng TP.HCM, hy vọng rằng mạng lưới đường sắt sẽ hoàn thành một vai trò quan trọng trong lĩnh vực vận chuyển hàng hóa, đặc biệt là hàng container. Khi mạng

lưới đường sắt được thiết lập trong khu vực này, một Kho thông quan nội địa công cộng lớn (ICD) cũng cần như một cơ sở hạ tầng và thúc đẩy cảng container mới.

ICD nên được đặt ở bên ngoài TP.HCM và gắn sát với các cảng mới và các khu công nghiệp khi có thể để có chức năng như một trung tâm hậu cần cho khu vực này. Ngoài ra, dự kiến rằng ICD sẽ được xây dựng trong khu công nghiệp gắn sát địa điểm Cái Mép ở giai đoạn đầu và cuối cùng tại một nơi kề với cảng mới để cho phép giao thông hàng không và hàng hải kết nối nhau (xem Hình 13.4.6).

ICD cũng có các chức năng như một trung tâm hậu cần tại miền Nam Việt Nam:

- Vận chuyển container đi / đến TP.HCM bằng đường sắt để giảm ách tắc giao thông trong nội thành TP.HCM.
- Bến cửa ngõ đi miền Bắc và miền Trung, và Campuchia cho hàng container quốc tế.

Hình 13.4.4 Hệ thống giao thông tại Miền Nam Việt Nam

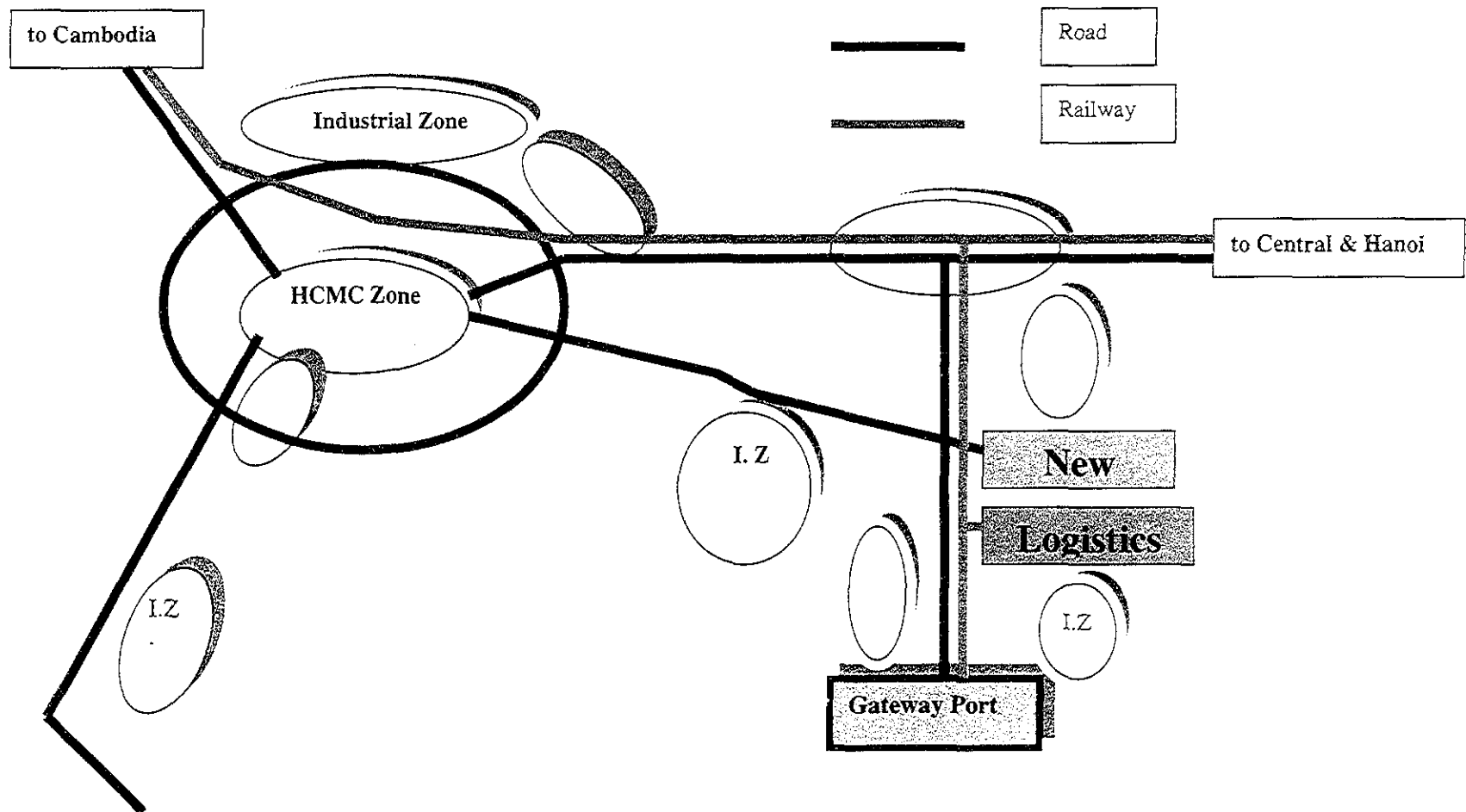
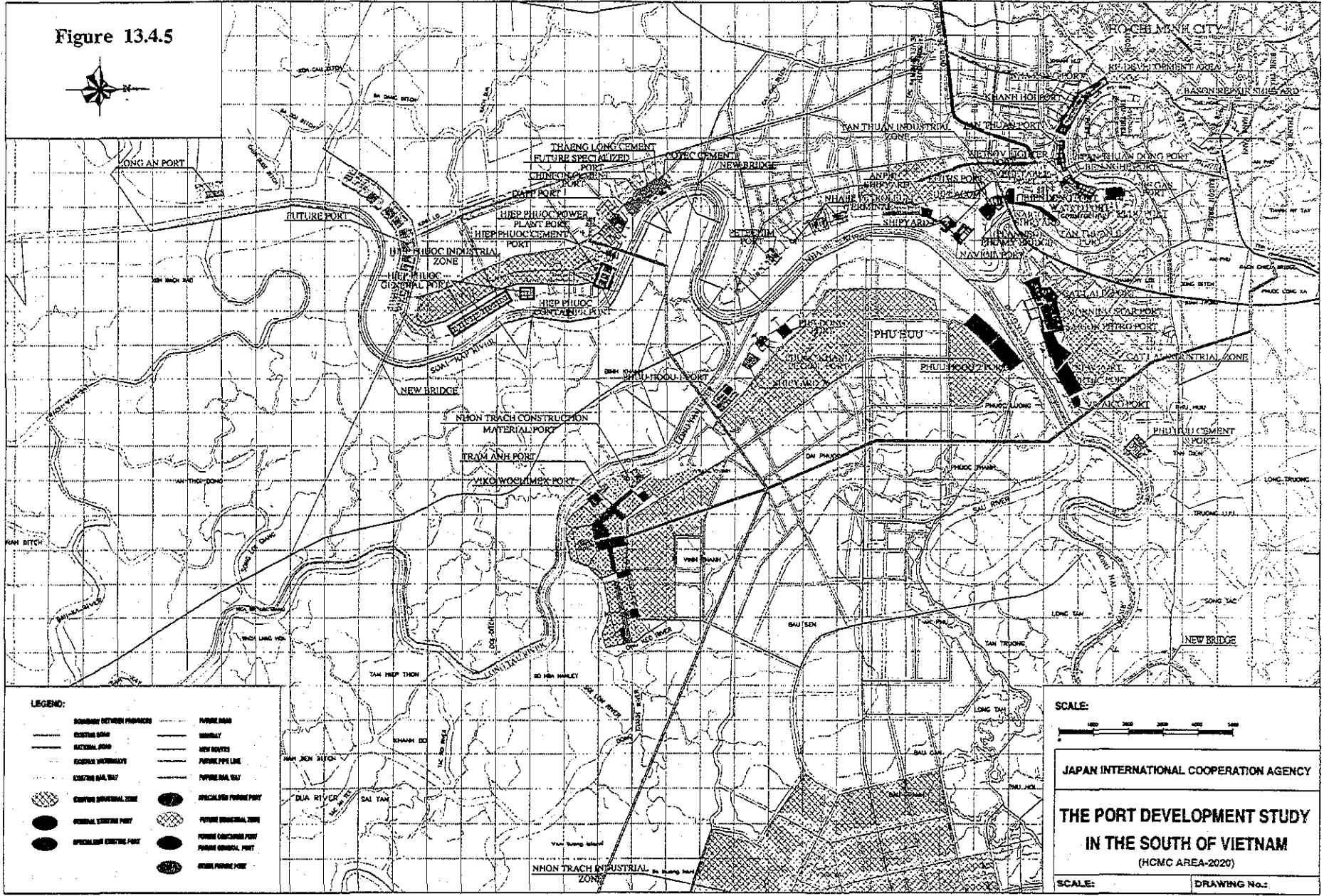


Figure 13.4.5



13-18



LEGEND:

---	BOUNDARY BETWEEN PROVINCES	---	VIETNAME RIVER
---	DISTRICT BOUNDARY	---	CHANNEL
---	NATIONAL ROAD	---	NEW ROBERTS
---	REGIONAL HIGHWAY	---	PIPING PIPE LINE
---	EXISTING CANAL, TAIL	---	VIETNAME CANAL, TAIL
▨	EXISTING INDUSTRIAL ZONE	●	SPECIALIZED PORT
●	GENERAL EXISTING PORT	▨	FUTURE INDUSTRIAL ZONE
●	SPECIALIZED EXISTING PORT	●	FUTURE GENERAL PORT
		●	GENERAL PORT

SCALE:

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

**THE PORT DEVELOPMENT STUDY
IN THE SOUTH OF VIETNAM
(HCMC AREA-2020)**

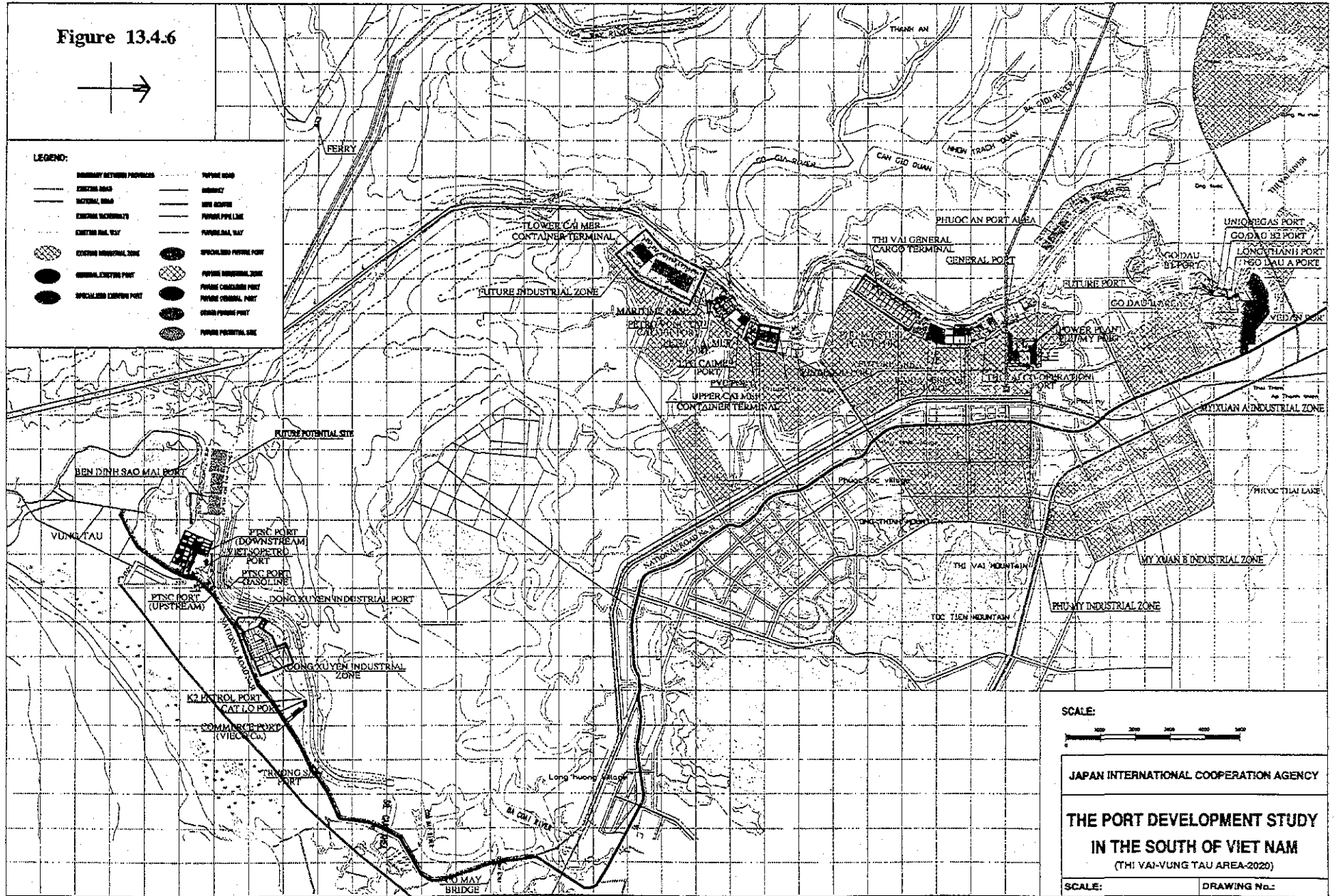
SCALE: **DRAWING No.:**

Figure 13.4.6



LEGEND:

- | | |
|--------------------------------|-----------------------------|
| --- BOUNDARY BETWEEN PROVINCES | --- FUTURE ROAD |
| --- EXISTING ROAD | --- AIRCRAFT |
| --- NATIONAL ROAD | --- NEW AIRPORT |
| --- EXISTING INFRASTRUCTURE | --- FUTURE PIPELINE |
| --- EXISTING RAIL TRAIL | --- FUTURE RAILWAY |
| --- EXISTING INDUSTRIAL ZONE | --- SPECIALIZED FUTURE PORT |
| --- GENERAL EXISTING PORT | --- FUTURE INDUSTRIAL ZONE |
| --- SPECIALIZED EXISTING PORT | --- FUTURE CHANNEL PORT |
| | --- FUTURE GENERAL PORT |
| | --- FUTURE SPECIAL PORT |
| | --- FUTURE POTENTIAL SITE |

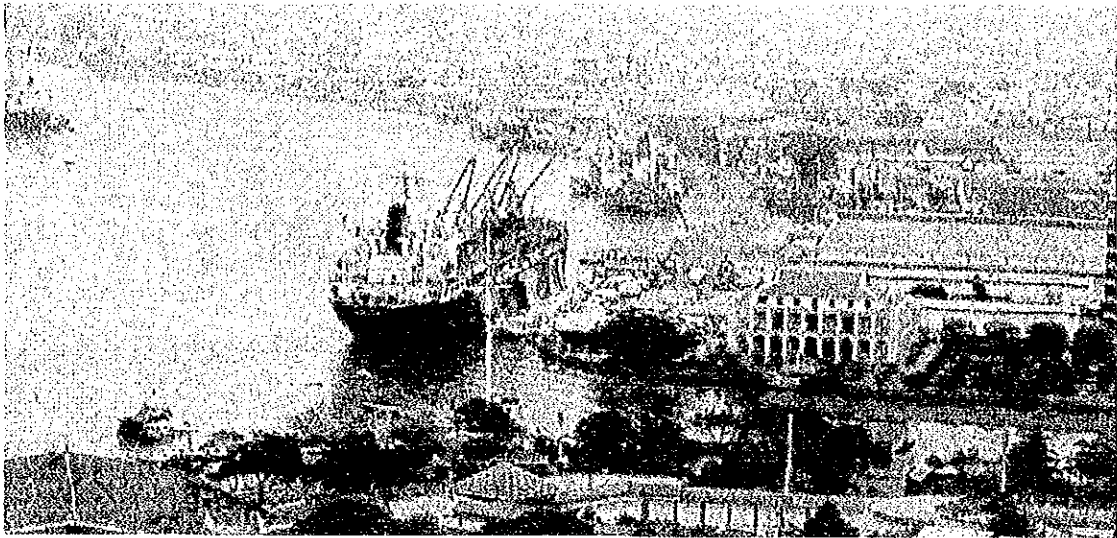


13-19

13.4.7 Di dời và tái phát triển các cảng hiện hữu của Tp. HCM

(1) Khái niệm cơ bản

Gần cầu Tân Thuận thường xảy ra ách tắc giao thông. Các cảng ở thượng lưu cầu Tân Thuận trong sông Sài Gòn cần được di dời từng bước đến Cát Lái và Hiệp Phước. Một phần cảng hiện hữu trong trung tâm Tp. HCM cần phải được tái thiết thành những khu tiện ích trước nước. Một phần chức năng bốc xếp hàng hoá cần được duy trì hài hoà với các hoạt động đô thị. Ngoài ra, không nên tăng cường năng suất các cảng hiện hữu tại Trung Tâm Tp. trên sông Sài Gòn.

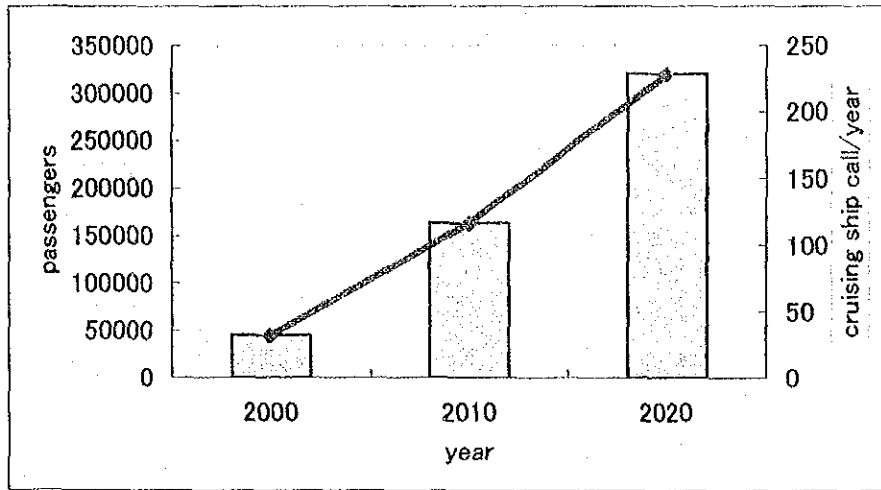


Hình 13.4.7 Bến Nhà Rồng (2002)

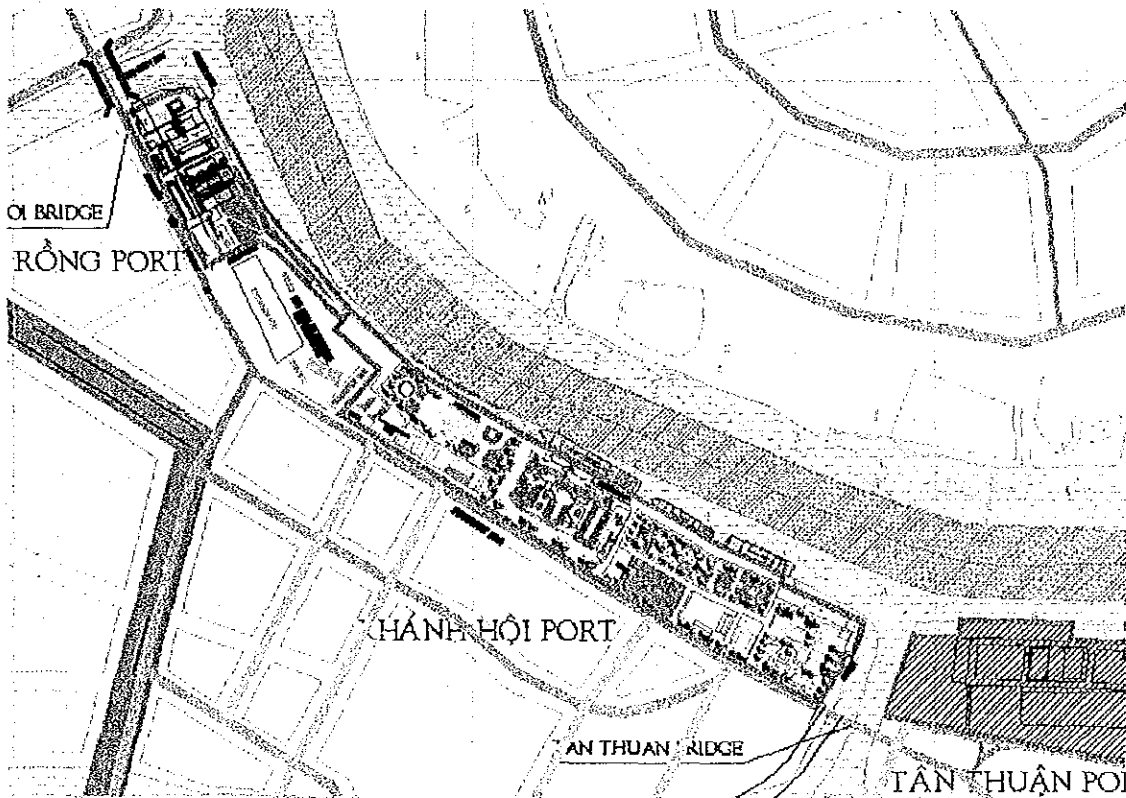
(2) Phát triển bến tàu khách

Các cảng vùng KTTĐPN tiếp nhận khoảng 45.000 lượt khách du lịch biển quá cảng trong năm 2000. Để đánh giá tiềm năng thị trường hành khách tại VKTTĐPN, Nghiên cứu đã chú ý đến khách du lịch trong và ngoài nước. Các nhu cầu được phân tích với các giả định như sau: Singapore đã cung cấp cơ hội du lịch biển cho 2,5% lượng du khách nước ngoài của họ trong năm 2000. Giả sử rằng lượng du khách biển chiếm 0,5% tổng số du khách đến VKTTĐPN trong năm 2010 và 1% trong năm 2020. Mặt khác, khách du lịch trong nước được giả định là không đáng kể vì giá tour cao.

Số lượt tàu khách đến VKTTĐPN được dự báo sẽ tăng từ 116 chiếc vào năm 2010 đến 229 chiếc vào năm 2020. Tại trung tâm của bến Khánh Hội, một bến tàu khách 50.000 GRT được đề xuất vào năm 2020. Về vấn đề tái thiết, việc sử dụng tạm thời các hạ tầng, thiết bị và mặt bằng hiện hữu là vấn đề cần thiết và có tính kinh tế. Kiến nghị nên tạm thời sử dụng các bến hiện hữu cho tàu khách trong thời gian thi công tái thiết.



Hình 13.4.8 Dự báo nhu cầu khách du lịch tàu và số lượt tàu vào cảng



Hình 13.4.9 Khu bến Nhà Rông và Khánh Hội vào năm 2020

(3) Các giai đoạn di dời các cảng hiện hữu

Các giai đoạn di dời các bến hàng hóa cần được nghiên cứu với sự lưu ý đến việc thi công đường hầm qua sông và hoạt động bốc xếp tại các cảng hiện hữu. Các giai đoạn di dời được đề xuất như sau: Bến Nhà Rồng nên được di dời ở giai đoạn đầu, và sau đó một nửa của bến Khánh Hội (gần văn phòng Cảng vụ Sài Gòn) nên được di dời trong giai đoạn hai. Và cuối cùng là trung tâm bến sẽ được phát triển thành bến tàu khách. Để giải quyết việc di dời các bến này, cần phải xây dựng 6 bến mới tại khu vực Cát Lái và Soài Rạp.

Bảng 13.3.5 Lịch trình di dời

Year	2010	2015	2020
Terminals under Saigon Port to be relocated	Nha Rong	Khanh Hoi (1)	Khanh Hoi (2)
Number of future berths to be developed at the new port site	2	2	2

(4) Phát triển cảng tại Hiệp Phước và Luồng sông Soài Rạp

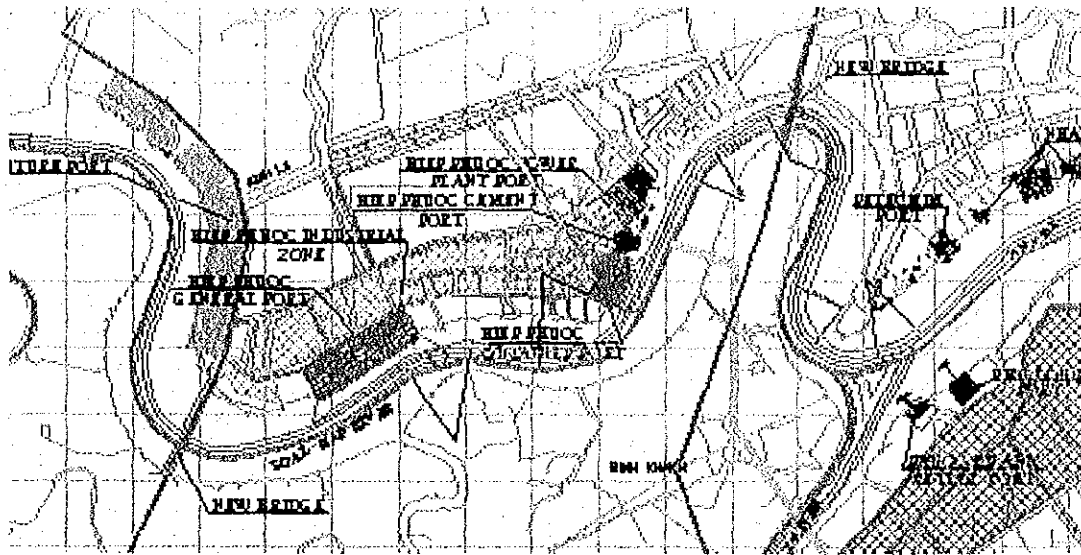
Cụm cảng tại khu vực Hiệp Phước phải được xây dựng để phục vụ xếp dỡ hàng hóa cho các khu công nghiệp phía sau. Ngoài ra, đón nhận lượng hàng hóa đổ về từ khu vực phía nam nhằm giảm bớt tình trạng ách tắc giao thông tại Nhà bè và luồng sông cũng như tại trung tâm thành phố. Cùng với việc này, đoạn thượng lưu luồng sông Soài Rạp giáp với luồng sông Lòng Tàu cần phải được cải tạo cho tàu đến 20.000 DWT trong giai đoạn ngắn và trung hạn.

Phát triển cảng qui mô lớn ở khu vực này phụ thuộc vào khả năng phát triển luồng ở hạ lưu sông Soài Rạp. Không thể kết luận ngay được về khả năng phát triển cảng với qui mô lớn tại hạ lưu cửa sông này. Trước mắt, có thể tận dụng mức nước hiện hữu và thêm các thiết bị hỗ trợ hàng hải mới để chạy tàu đến 5.000 DWT.

(5) Những việc gì phải làm tiếp

Cần chú ý là có 4 vấn đề chủ yếu phải giải quyết trước khi di dời cảng ở trung tâm này ra ngoài ô. Việc di dời cảng cần phải thực hiện từng bước và có sự tham gia ý kiến của các cơ quan liên hệ.

- Không rõ ràng về vấn đề kỹ thuật trong việc nạo vét luồng sông Soài Rạp.
- Khu chế xuất Tân Thuận và cảng VICT đã cho nước ngoài thuê với hợp đồng 50 năm.
- Cảng Sài Gòn vừa đầu tư hạ tầng thiết bị với vốn vay từ ADB.
- Đảm bảo có đủ ngân sách khổng lồ cần thiết cho việc di dời và tái thiết.



Hình 13.4.10 Cảng Hiệp Phước vào năm 2020

(6) Mục tiêu nghiên cứu tương lai

a) Nghiên cứu di dời và tái thiết khu vực cụm cảng HCM

Cần phải tiến hành nghiên cứu tái thiết lại khu vực cảng kết hợp với nghiên cứu phát triển vận tải và đô thị.

b) Nghiên cứu các vấn đề về kỹ thuật trong việc phát triển sông Soài Rạp

Mục đích của nghiên cứu là nghiên cứu tính kinh tế và kỹ thuật để nắm bắt khả năng và phương pháp phát triển, duy trì luồng tại cửa sông Soài Rạp để có thể tiếp nhận tàu có trọng tải lớn.

Chương 14 Khai Thác Bến và Luồng đến năm mục tiêu

(1) Khai thác Bến cảng

Trong năm mục tiêu, năm 2020 các cảng hiện có đã được cải tạo nâng cấp và các cảng hiện đại mới sẽ được khai thác một cách cân đối trong Vùng KTTĐPN.

1) Cải tạo nâng cấp các cảng hiện có

1. Đối với bốc xếp hàng hoá tổng hợp, các thiết bị như xe nâng và các thiết bị bốc xếp đặc biệt, gàu, thùng, phễu, như băng chuyền v.v... sẽ được sử dụng.
2. Khi mà hàng tổng hợp đã được container hóa, các kho bãi hàng tổng hợp hiện có bao gồm các nhà kho sẽ được chuyển thành bãi container và sau đó các thiết bị xếp dỡ container như RTG sẽ được đưa vào sử dụng.
3. Việc vi tính hóa hệ thống điều hành khai thác sẽ cải thiện việc bốc xếp hàng hoá và bảo trì thiết bị.

2) Các cảng mới hiện đại

Các cảng mới hiện đại sẽ bốc xếp chủ yếu là hàng container, kể đến là hàng hoá tổng hợp và hàng rời.

1. Việc bốc xếp hàng trên bến container sẽ sử dụng cầu bờ di động (tàu Panamax và post-panamax), RTG và hệ thống đầu kéo trên bãi. Và tất cả mọi hoạt động trong cảng sẽ được điều khiển qua hệ thống máy tính.
2. Số lượng lớn hàng rời sẽ được bốc xếp ở các bến hàng rời chuyên dùng, được trang bị cầu bờ di động có gầu hoặc thiết bị hút chân không, đổ vào băng chuyền tới các nhà kho, silo và bãi chứa.

(2) Khai thác Luồng

- 1) Khai thác luồng sông Sài Gòn và Lòng Tàu sẽ không thay đổi về cơ bản so với hiện nay và cỡ tàu tối đa (Chiều dài toàn bộ 230m, mớn nước 9,5m) nhưng có thể chạy tàu vào ban đêm. Mặt khác, luồng sông Dừa trên sông Lòng Tàu sẽ được sử dụng cho các tàu thuyền nhỏ như tàu cánh ngầm (Jet Foil).
- 2) Đoạn luồng phía bắc sông Soài Rạp sẽ được sử dụng cho các tàu có kích thước lớn như trên khi cập các cảng Hiệp Phước qua sông Lòng Tàu, trong khi đoạn luồng phía nam sẽ được dùng cho các tàu nhỏ (đến 5.000 DWT) sau khi đã khảo sát nghiêm ngặt và lắp đặt các phương tiện hỗ trợ hàng hải.
- 3) Khai thác luồng sông Thị Vải
Mặc dù luồng sẽ được nạo vét và mở rộng để tàu có mớn nước sâu có thể lưu thông hai (02) chiều trên luồng đến Cái Mép, nhưng trên đoạn sông cong giữa Cái Mép và Phú Mỹ, chỉ được phép giao thông một (01) chiều đối với tàu lớn hơn 30.000 DWT. Các đèn hiệu hướng dẫn phải được lắp đặt ở các khúc cong.
- 4) Hệ thống VTS cần được đưa vào sử dụng trên toàn bộ vùng nước ở VKTTĐPN và phải do một đơn vị quản lý. Lý do là vì số lượng tàu kích thước lớn lưu thông trên luồng sông Dinh, Thị Vải và lượng tàu kích thước nhỏ lưu thông trên luồng sông Soài Rạp sẽ gia tăng, và các tàu này sẽ di chuyển trên toàn bộ vùng nước thuộc VKTTĐPN.

- 5) Sau khi thiết lập hệ thống VTS, nên cho phép các thuyền trưởng của những tàu thường xuyên ghé cùng một khu vực cảng có thể được miễn sử dụng hoa tiêu trừ trường hợp tàu neo đậu và nhổ neo, để giảm bớt ùn tắc chờ đợi tại trạm hoa tiêu và tiết kiệm thời gian tàu bè đi lại.

Chương 15 Đánh giá chung về Dự án cảng chính

15.1 Dự án cảng ở khu vực Thành phố Hồ Chí Minh

Vận chuyển bằng container ngắn hạn là hình thức vận chuyển chính trong phạm vi châu á và các vùng của Việt Nam. Các số liệu hiện có cho thấy rằng kích thước các tàu container tuyến đường châu á là từ 500 TEU đến 1.400 TEU. Điều này thích hợp với việc chọn kích cỡ tàu 1.000 TEU đến 2.000 TEU cho các tuyến đường châu á. Cát Lái và Hiệp Phước là các vị trí được đề cử cho mục đích này. Việc bốc xếp hàng hoá tại bốn (4) cảng lớn hiện hữu của Thành phố Hồ Chí Minh cần phải được di chuyển tới các vùng ngoại ô. Cảng hiện hữu ở trung tâm Thành phố Hồ Chí Minh cần được chuyển thành các công trình tiện nghi ven sông.

(1) Cảng Khu Công nghiệp Cát Lái

Việc xây dựng một con đường mới nối từ quốc lộ tới cảng Cát Lái đã gần hoàn thành. Ngoài ra trong tương lai, việc xây dựng một cầu bắc ngang sông Sài Gòn nối với tuyến đường chính qua khu vực Cát Lái sẽ tạo nên một đường vành đai quan trọng để vận chuyển hàng hoá trong vùng đông và nam của thành phố. Các con đường này sẽ thu hút một khối lượng lớn hàng hoá mà không phải đi qua nội thành và là động lực để thúc đẩy phát triển cảng Cát Lái và khu Công nghiệp Cát Lái.

Việc thành lập khu Công nghiệp Cát Lái và cảng phục vụ cho khu công nghiệp và vùng hậu phương là phù hợp với Quy hoạch tổng thể Thành phố Hồ Chí Minh, kể cả việc di chuyển các cảng dọc sông Sài Gòn và cải thiện các điều kiện giao thông vận tải trong vùng. Luồng lạch ở cảng dự kiến là tương đối rộng và độ sâu đủ cho việc đi lại của các tàu 20.000 DWT. Do vậy, đây là một vị trí lý tưởng để xây dựng các tiện ích cảng phục vụ cho khu Công nghiệp Cát Lái và vùng hậu phương.

(2) Cảng khu Công nghiệp Hiệp Phước

Cần phải phát triển một cảng trong vùng Hiệp Phước để giảm tải giao thông trên các luồng sông Nhà Bè và Sài Gòn và để hài hòa sự phát triển của thành phố và các cảng. Kế hoạch phát triển khu Công nghiệp Hiệp Phước ở phía nam thành phố đã được lập ra để bố trí lại và mở rộng các vị trí cảng ở Thành phố Hồ Chí Minh. Việc chọn kích cỡ cho phép của tàu trong tương lai là rất quan trọng do tính chất của các vấn đề kỹ thuật liên quan tới việc nạo vét ở hạ lưu sông Soài Rạp. Do vậy, trước mắt sử dụng luồng sông Lòng Tàu - Soài Rạp thì tốt hơn là luồng sông Lòng Tàu - Sài Gòn đối với những tàu nhỏ hơn 20.000DWT. Trong trường hợp đó, cần phải cải tạo luồng lạch ở đoạn cong thượng lưu và độ cao của dây cáp điện ngang sông.

(3) Tái khai thác các cảng hiện hữu

Hoạt động bốc dỡ hàng hoá tại các cảng dọc sông Sài Gòn cần phải được bố trí lại dần dần ra vùng ngoại vi thành phố cho thích hợp với phát triển đô thị và cải thiện môi trường. Do vậy, các cảng này cần được tái phát triển như các khu vực bến sông xinh đẹp với các chức năng thương mại quốc tế và một mức độ thích hợp của chức năng bốc dỡ hàng hoá. Một cây cầu bắc ngang sông Sài Gòn sẽ được xây dựng tại Phú Mỹ, nối đường Bình Thuận với đường vành đai ngoài qua Cát Lái. Một cây cầu như vậy sẽ hạn chế việc đi lại của nhiều tàu thuyền tới các cảng hiện hữu ở trong thành phố. Tỉnh không thông thuyền phía dưới cầu này trên luồng chính phải giữ cao hơn 55m.

15.2 Các vị trí Dự án cảng ở khu vực Thị Vải - Vũng Tàu

(1) Vị trí cảng tại Thị Vải

Dọc theo sông Thị Vải, có một vài vị trí có khả năng phát triển cảng, tất cả các vị trí đó đã được đề cập đến trong Quy hoạch tổng thể phát triển Hệ thống Cảng biển Việt Nam đến năm 2010. Thực tế, một vài cảng đã được xây dựng và đã đi vào khai thác như các cảng tại Phú Mỹ, tại Gò Dầu và Cái Mép. Cảng Tổng hợp Thị Vải được dự kiến ở khu vực hạ lưu Phú Mỹ. Thị Vải nằm giữa Biên Hòa và Vũng Tàu và cách thành phố Biên Hòa khoảng 50km. Vùng đất dự định dùng cho Cảng Tổng hợp dài 2km và rộng 500m về mỗi phía thượng lưu và hạ lưu của cảng Baria Serece. Cảng này sử dụng vùng nước trong vịnh Gành Rái (cách cảng khoảng 30km) làm vùng neo đậu. Vị trí Thị Vải cách quốc lộ 51 chỉ có 3,5km. Nền đường phía sau cảng đã hoàn thành.

Luồng sông Thị Vải qua Cái Mép vào đến Thị Vải. Có hai khúc cong, cách nhau 800 m, và bán kính cong của mỗi khúc cong là 920 m, khó đáp ứng được các tiêu chuẩn luồng quốc tế cho các tàu lớn trên 30.000 DWT. Do đó, cần phải hạn chế tàu có kích cỡ trên 30.000 DWT lưu thông một chiều trong đoạn luồng này.

Trong khu vực Thị Vải, vai trò chủ yếu của các cảng mới này, nếu được xây dựng, sẽ chỉ để phục vụ cho việc vận chuyển hàng hoá tiềm năng đi/tới vùng hậu phương trực tiếp và hạn chế của chúng, hay nói cách khác, chủ yếu là hàng hoá từ khu Công nghiệp Phú Mỹ.

(2) Các vị trí tiềm năng cho các cảng container nước sâu

Kích thước của các tàu container tiếp tục tăng rất nhanh. Hiện nay, các tàu cỡ Panamax đã chiếm trên 30% tổng số các tàu container trên toàn thế giới. Khi nhận các dịch vụ vận chuyển hàng xuyên qua Thái Bình Dương, Đại Tây Dương, và trên các các tuyến đường châu Âu - Viễn Đông, hầu hết các công ty vận tải biển sử dụng tàu dạng Panama hoặc Post Panamax. Kích thước tàu vận tải trong phạm vi châu á cũng đang tăng lên. Do vậy, cần phải có một cảng mới để đón nhận những tàu chuyên chở hàng hoá tới các thị trường châu Âu và châu Mỹ. Các vị trí Cái Mép và Bến Đình - Sao Mai là được đề cử cho mục đích này.

1) Vị trí cảng Cái Mép

Như đã xác định trong Quy hoạch tổng thể Phát triển Hệ thống cảng biển Việt Nam tới năm 2010, khu vực bờ bên trái của sông Cái Mép có thể phát triển một cảng. Thực tế thì Cái Mép nằm cách Phú Mỹ khoảng 10km về phía hạ lưu và nằm ngay ở cửa sông Thị Vải. Khu vực này bao gồm 100ha đất có thể dùng để bố trí các hạng mục cảng. Có một bãi cạn ở thượng lưu Phao B5. Cái Mép chỉ cách Quốc lộ 51 khoảng 9km. Trước mắt, hệ thống giao thông phía sau cảng tại vị trí Cái Mép là không thuận lợi nhưng không có vấn đề gì nghiêm trọng cả.

2) Vị trí cảng Bến Đình - Sao Mai

+ Đặc điểm chung

Bến Đình - Sao Mai nằm ở phía tây bắc thành phố Vũng Tàu trên bờ trái của sông Dinh. Vị trí dự án cảng nằm ở đầu bán đảo Vũng Tàu. Vùng đất sử dụng cho cảng có độ cao từ -4.0m đến +2.0m trên CDL. Luồng vào khu vực Bến Đình cũng là luồng vào các cảng PTSC, VietsoPetro, v.v... nằm dọc theo sông Dinh. Kích thước của luồng là sâu 7,0m và rộng 150m. Khoảng cách từ Phao số 5 tới Bến Đình chỉ khoảng 3,5km. Đó là ưu điểm lớn nhất của vị trí Bến Đình Sao

Mãi so với các vị trí khác nhưng ngược lại sóng và gió trong mùa gió mùa khá mạnh do đó việc đầu tư xây dựng một đê chắn sóng là cần thiết.

+ Tiềm năng phát triển công nghiệp và hàng hải

Khu vực bờ biển Bến Đình - Sao Mai bị hạn chế và không thích hợp cho việc phát triển công nghiệp quy mô lớn do các hoạt động đô thị và du lịch trong khu vực. Nếu cảng nước sâu được phát triển ở Cái Mép và Thị Vải, tiềm năng phát triển công nghiệp hàng hải sẽ được nâng cao thông qua việc phát triển tuyến luồng Thị Vải mới.

+ Phát triển đô thị

Vũng Tàu hiện là một thành phố dân cư đông đúc và thị xã Bà Rịa tương lai cũng sẽ như vậy. Điều đó có nghĩa là nếu dự án cảng được quy hoạch tại vị trí gần trong thành phố, những vấn đề tương tự như TP.HCM sẽ phát sinh ở đây trong tương lai. Do đó, Cái Mép ở ngoại ô Vũng Tàu, được xem là phù hợp với sự phát triển dài hạn của tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

+ Tác động đến môi trường tự nhiên

Độ sâu tự nhiên của nước là không đủ, tổng khối lượng nạo vét ban đầu sẽ là rất lớn. Khối lượng thải chất nạo vét khổng lồ và việc cải tạo san lấp rộng lớn sẽ gây ảnh hưởng tiêu cực đối với môi trường tự nhiên trong vịnh Gành Rái .

+ Ảnh hưởng đến hoạt động du lịch

Hiện có hàng ngàn người ghé đến Tp. Vũng Tàu để tham gia, tận hưởng hoạt động biển như hải sản, nhà nghỉ ven biển, tắm biển, câu cá v.v... hàng ngày. Có một vài cách để đi đến Tp. Vũng Tàu. Sẽ không thuận tiện nếu có các phương tiện giao thông hạng nặng ra vào cảng thông qua tuyến đường 2 làn xe nhỏ hẹp dẫn vào Tp. Vũng Tàu.

+ Ảnh hưởng đến hoạt động đánh bắt cá

Hiện có các hoạt động đánh bắt cá dọc phía đông mũi biển Vũng Tàu như lưới đặt, lưới giả, v.v... Khối lượng nạo vét lớn tại ĐBSM sẽ ảnh hưởng tiêu cực đến những hoạt động này (tăng độ đục, làm biến đổi đặc tính dòng chảy tự nhiên v.v...).

+ Tái định cư

Theo dự báo lưu lượng giao thông tại các cảng mới, đường dẫn 4 làn xe vào cảng cần được xây dựng vào năm 2010. Tuy nhiên Vũng Tàu là một thành phố dân cư đông đúc, đoạn QL. 51 đi qua Tp. Vũng Tàu chỉ có 2 làn xe do nhà dân cư dọc hai bên đường. Những cư dân này sẽ chuyển đến nơi khác để giải tỏa mở rộng đường hoặc xây dựng tuyến đường né tránh.

Liên quan đến vấn đề này, việc phát triển với quy mô lớn trong khu vực cần được xem xét cẩn thận.