

Chương 16 Lập chương trình hành chính và quản lý cảng

16.1 Chương trình cải tiến hành chính cảng

(1) Phân loại các cảng

Để xác định tầm quan trọng của các cảng, làm rõ thứ tự ưu tiên đầu tư và để phân phối hợp lý nguồn ngân sách hạn hẹp, về cơ bản các cảng ở Việt Nam cần được chia làm ba loại theo chức năng như sau.

a) “Cảng chính”

Cảng chính là cảng hiện đang đóng góp một cách đáng kể vào sự phát triển nền kinh tế quốc gia và thương mại quốc tế và chắc chắn có khả năng mang lại sự phát triển trong tương lai của Việt Nam.

b) “Cảng khác”

Các cảng còn lại trong số các cảng tổng hợp được xếp vào loại “Cảng khác”

c) “Cảng chuyên dụng”

Các cảng đang chuyên chỉ để phục vụ riêng các nhu cầu của những người sử dụng hoặc các hàng hóa đặc biệt, được xếp vào loại “Cảng chuyên dụng”

Sự phân loại này chỉ là tương đối. Vai trò và trách nhiệm của Chính phủ đối với công tác quản lý nhà nước cảng cần được xác định rõ cho mỗi loại cảng.

(2) Chính sách hành chính cảng đối với Cảng chính

Các cảng chính đóng góp to lớn vào sự tăng trưởng kinh tế của vùng và quốc gia qua việc xử lý, bốc xếp khối lượng lớn hàng hóa quốc tế bao gồm cả container, các hàng hóa khác và hành khách. Cần xây dựng một chính sách hành chính và quản lý hợp lý đối với những cảng chính này.

(3) Xác định một bộ máy cho công tác hành chính cảng

Tốt nhất là hành chính cảng nên được quản lý bởi một cơ quan hành chính bao gồm Bộ Giao thông và Cục Hàng hải.

(4) Cải thiện cơ cấu tổ chức

1) Lập và phê chuẩn Quy hoạch Tổng thể cảng cho mỗi cảng chính.

a-1) ý nghĩa của quy hoạch

Quy hoạch Tổng thể cảng có thể được xem như là bộ khung cho việc hiện thực hoá các điều kiện lý tưởng, cho sự phát triển có hệ thống và quản lý cảng một cách hợp lý. Do vậy, điều vô cùng quan trọng là cho phép các Cảng chính được tự mình lập Quy hoạch Tổng thể cho riêng mình. Ngoài ra, Quy hoạch này cần phải được xem xét lại theo từng thời kỳ và sửa chữa nếu cần thiết và nên được công khai.

a-2) Cơ quan làm quy hoạch cảng

Về nguyên tắc thì Quy hoạch Tổng thể cảng phải do Ban quản lý Cảng lập, đơn vị này sẽ chịu trách nhiệm thúc đẩy sự thịnh vượng của khu vực thông qua việc lập quy hoạch và phát triển các cảng trong vùng.

a-3) Phê chuẩn quy hoạch

Việc phê chuẩn Quy hoạch Tổng thể cảng cần phải làm chặt chẽ và công khai và nếu có thể, nên có một cơ chế về thủ tục được định ra theo luật pháp hoặc quy định. Quy hoạch Tổng thể cảng cần do một hội đồng phê duyệt, tổ chức này bao gồm những thành viên có liên quan và các cán bộ lãnh đạo liên quan v.v...

b) Đề ra kế hoạch đầu tư ngắn hạn

Để thể hiện sự mong muốn nghiêm túc của một đất nước hướng tới việc phát triển cảng và để tránh việc đầu tư trùng lặp, điều rất quan trọng là phải đề ra một kế hoạch đầu tư ngắn hạn cho Cảng chính.

Kế hoạch đầu tư ngắn hạn quy định tổng số đầu tư hàng năm của tất cả Cảng chính trong một khoảng thời gian nhất định.

(5) Tạo quan hệ tốt đẹp giữa Bộ Giao thông/Cục Hàng hải và Ban quản lý Cảng

Điều không thể bỏ qua là phải thiết lập một mối quan hệ gắn bó giữa Bộ Giao thông/ Cục hàng hải với Ban quản lý Cảng chính. Để làm được điều này, cần phải cải thiện trong tương lai toàn bộ hệ thống hành chính cảng và Ban quản lý chịu trách nhiệm trong công tác hành chính và quản lý hàng ngày của cảng, qua việc áp dụng hệ thống đã được cải thiện đó.

(6) Lập ra biểu cảng phí cơ bản thích hợp

a) Các nỗ lực hướng tới giảm thêm cảng phí

Hai chính sách sau đây có thể được đề xuất để lập biểu cảng phí thích hợp.

Một là thực hiện một sự giảm triệt để biểu cảng phí như một chính sách quốc gia để điều chỉnh khoảng cách tồn tại giữa cảng Sài Gòn và các cảng Châu á láng giềng về phí vào cảng đối với các tàu nước ngoài.

Hai là tăng cảng phí đối với những tàu nội địa. Tuy vậy, theo một tính toán thử nghiệm, hiệu quả của việc áp dụng ý tưởng này không cao lắm.

b) Đưa vào cấu trúc biểu giá “giảm giá theo thời gian”

Điều rất quan trọng để chính phủ đưa vào một cấu trúc biểu giá “giảm giá theo thời gian (time-conscious)” để trở thành một cảng “hướng đến người sử dụng”. Các cảng Việt Nam luôn phải có ý thức khuyến khích việc sử dụng có hiệu quả các hạng mục công trình cảng.

Chính phủ cần nghiên cứu việc đưa khái niệm này vào cấu trúc biểu giá cảng của Việt Nam để thúc đẩy việc neo đậu và giải phóng hàng hóa nhanh chóng.

16.2 Cải tiến chương trình quản lý cảng

(1) Đưa vào áp dụng hệ thống Trao đổi dữ liệu điện tử (EDI)

Hy vọng Chính phủ sẽ chỉ đạo mạnh mẽ trong việc áp dụng hệ thống EDI vì các lý do chính sau:

- Để thiết lập một sự phối hợp và hợp tác giữa các bên liên quan,
- Để lắng nghe quan điểm của những người sử dụng cảng và hiệp hội những người sử dụng cảng càng nhiều càng tốt,
- Để phối hợp với các tổ chức có liên quan trên thế giới qua hệ thống EDI dựa trên tiêu chuẩn quốc tế,
- Để thông báo hoặc điều chỉnh các điều luật và các quy định liên quan.

(2) Cải tiến Hệ thống Thống kê cảng

Việc lập hệ thống thống kê cho Cảng chính nếu được thực hiện càng sớm càng tốt.

(3) Đưa vào áp dụng Hệ thống Đào tạo đội ngũ nhân viên thích hợp

Ban quản lý cảng cần lập ra các chương trình đào tạo thích hợp và được phối hợp tốt cho đội ngũ nhân viên và những người vận hành. Song song với các việc đào tạo đội ngũ nhân viên này, sẽ là rất có ích nếu cử một vài thành viên của đội ngũ nhân viên ra học tập tại các cảng chính ở nước ngoài. Việc cải tiến hơn nữa các tiện ích giáo dục đào tạo để nâng cao trình độ chuyên môn của những người học cũng là rất quan trọng.

(4) Xúc tiến kinh doanh tiếp thị của cảng

Các nỗ lực xúc tiến kinh doanh tiếp thị là bắt buộc với bất kỳ một tổ chức kinh tế nào, dù đó là tổ chức nhà nước hay tư nhân, để tiếp tục tồn tại trong thế giới cạnh tranh ngày nay. Có thể khuyến nghị những hoạt động xúc tiến sau đây:

- a) Hội thảo chuyên đề về thúc đẩy kinh doanh, b) Internet, c) Sách hướng dẫn về cảng hàng năm, d) Video và CD và e) Tờ giới thiệu Brochure.

16.3 Hình thức tổ chức mới của Ban quản lý cảng

(1) Xem xét về tổ chức quản lý cảng thích hợp

Trong Quy hoạch Tổng thể, các loại hình về Hệ thống Cảng vụ được kiến nghị như là một tổ chức quản lý cảng mới. Ban quản lý cảng này là một cơ quan độc lập về tổ chức với chức năng chỉ đạo toàn bộ việc điều hành và khai thác của một cảng và hoàn toàn khác với Cảng vụ hiện là một tổ chức thuộc Cục Hàng hải chịu trách nhiệm quản lý nhà nước về vận tải đường biển. Từ nay về sau trong báo cáo này, để phân biệt hai cơ quan này một cách rõ rệt, hình thức tổ chức mới của tổ chức quản lý cảng được viết là Ban quản lý cảng. Và cơ quan thuộc Cục hàng hải hiện tại được viết là Cảng vụ (Cục hàng hải). Ban quản lý cảng có một cơ chế ra quyết định riêng là "Hội đồng ủy viên".

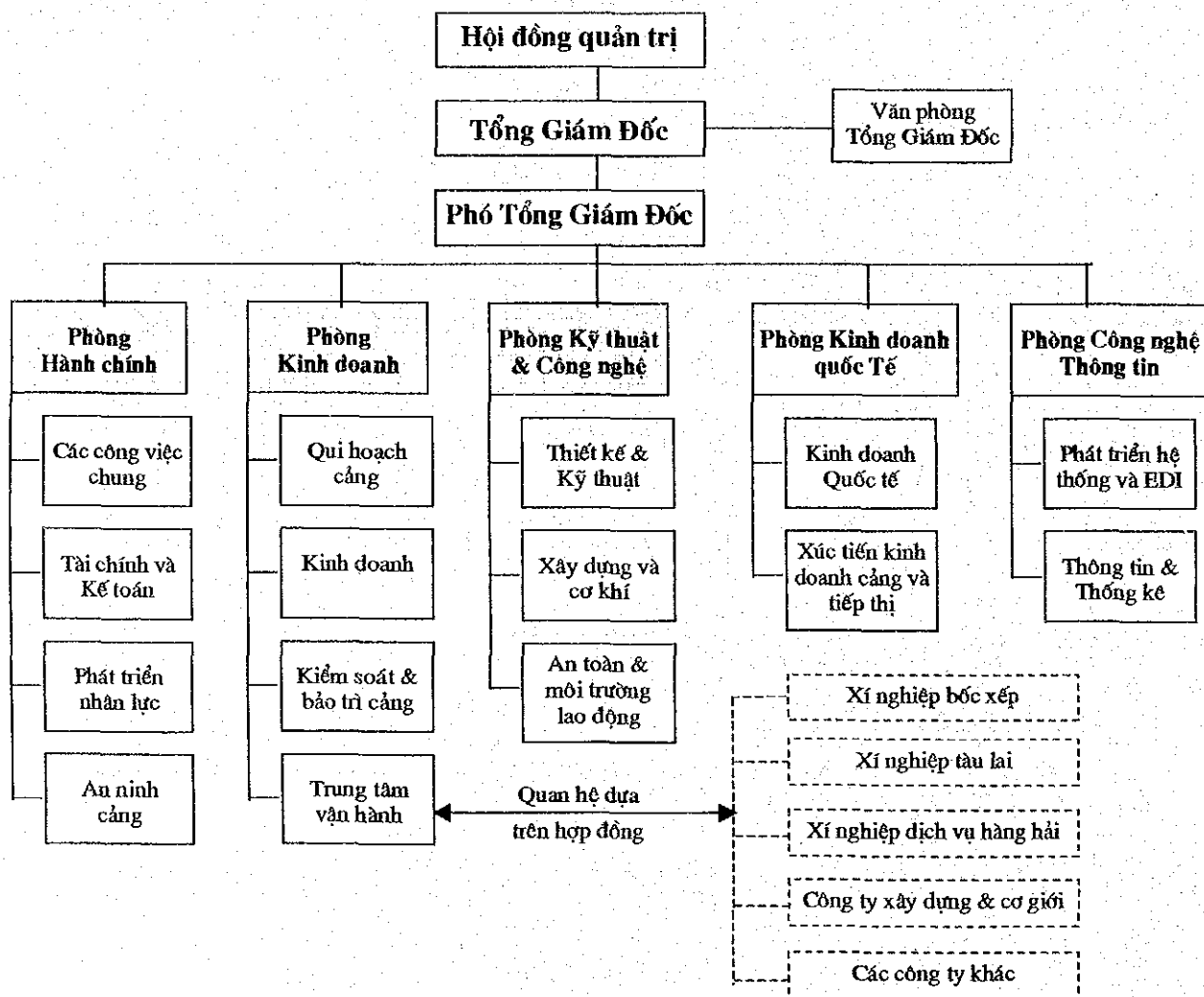
(2) Hình thức tổ chức mới của Ban quản lý Cảng (PMB) trong Quy hoạch Tổng thể

Mỗi phòng ban trong Ban quản lý Cảng mới phải đáp ứng yêu cầu của Hội đồng một cách chiến lược và tích cực yêu cầu về các thời điểm mới việc quản lý cảng. Về mục tiêu này, có thể khuyến

ngiht một tổ chức có kết cấu ba lớp, gồm ba nhóm để quản lý chiến lược, quản lý thường xuyên và hỗ trợ. Sơ đồ tổ chức của Ban quản lý mới được chỉ ra trên Hình 16.1.

(3) ý tưởng về thành lập Ban quản lý Cảng

- a) Ban quản lý Cảng thuộc hệ thống cảng vụ ít nhất cần được lập ra tại các Cảng chính.
- b) Khi các Cảng chính nằm rất gần nhau, có thể lập một Ban quản lý chung thuộc hệ thống Cảng vụ để quản lý các cảng này.
- c) Trong trường hợp các cảng khu vực Thị Vải - Vũng Tàu, cảng Phú Mỹ và cảng Cái Mép (dưới đây gọi là “Cảng Mới”), sẽ được thiết kế tất yếu là một Cảng chính, cần được quản lý bởi một Cảng vụ vì vị trí địa lý gần gũi của chúng.



Hình 16.1 Sơ đồ tổ chức Ban quản lý cảng mới (PMB)

Chương 17 Chiến lược khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân (PSP) trong phát triển và khai thác cảng

17.1 Triết lý chung về việc thúc đẩy PSP

(1) Sự cần thiết của việc Chính phủ quản lý thích đáng

Về sự tham gia của khu vực tư nhân, cần nhấn mạnh đây là một xu hướng có giá trị. Nhưng đồng thời, cần phải chú ý nhiều hơn đến các khía cạnh tiêu cực như việc bất chấp lợi ích công cộng và sự độc quyền.

Với ý thức này, cần đẩy mạnh sự quản lý thích đáng của Chính phủ thông qua “Quy hoạch Tổng thể cảng” và các quy định đối với khu vực tư nhân.

(2) Phân loại PSP

Dưới đây là các loại hình tham gia của khu vực tư nhân điển hình.

- Hợp đồng quản lý
- Thuê
- Nhượng / cùng khai thác
- BOT
- Liên doanh

(3) Sự tham gia của khu vực tư nhân vào Dự án phát triển cảng và Dự án vận hành cảng

Cho đến nay, không có thay đổi nhanh trong việc đưa khu vực tư nhân tham gia vào các dự án phát triển cảng.

Lĩnh vực cảng có một nét đặc trưng đặc biệt là phạm vi đầu tư cho một công việc là rất lớn trong số cải tạo, nâng cấp một cơ sở hạ tầng giao thông vận tải. Do vậy, không có việc rủi ro đầu tư đi kèm với phát triển phát sinh ra một cách tự nhiên nhưng nếu có thì là rủi ro rất lớn.

Chính phủ cần cân nhắc một cách cẩn thận xem làm thế nào để thu hút khu vực tư nhân vào việc phát triển cảng thông qua các biện pháp thích hợp như lập ra một cơ chế phân tán rủi ro.

Mặt khác, giống như các cảng chính ở các nước Châu á láng giềng, dịch vụ cảng công ten nơ chủ yếu là do khu vực tư nhân cung cấp thông qua thỏa thuận hợp đồng thuê, quản lý và vận hành.

Một hệ thống cho thuê như là loại hình hợp đồng phổ biến. Tuy nhiên, trong những năm vừa qua, PSP đã kết hợp với việc phát triển và vận hành cảng qua loại hình BOT cũng có thể được thấy như Cảng Laem Chabang Port ở Thái Lan.

17.2 Chiến lược thúc đẩy sự tham gia của khu vực tư nhân

(1) Mở rộng lĩnh vực tham gia của khu vực tư nhân

Điều quan trọng là lĩnh vực tham gia phải được mở rộng không chỉ trong các dự án phát triển cảng mà còn trong các dự án dịch vụ cảng. Cách có hiệu quả nhất để thực hiện các hoạt động

cảng “theo định hướng thị trường” hơn nữa là đưa khu vực tư nhân vào việc vận hành cảng trong một phạm vi hợp lý.

Nói chung, hệ thống quản lý cảng được phân làm ba loại (“Cảng dịch vụ công cộng”, “Cảng chủ nhà cho thuê”, “Cảng tư nhân”) theo quyền sở hữu. Và, các loại hình vận hành cảng công ten nơ ở Việt Nam là “Cảng dịch vụ công cộng” và “Cảng sở hữu tư nhân”. Điều đáng làm là chuyển dần hệ thống quản lý cảng từ “Cảng dịch vụ công cộng” sang “Cảng chủ nhà cho thuê”.

(2) Lập ra chính sách phân tán rủi ro

Một vài ví dụ về chính sách phân tán rủi ro được chỉ ra trong Bảng 15.1.

Bảng 17.1 Một vài ví dụ về chính sách phân tán rủi ro trong các dự án BOT

Hạng mục	Chính sách phân tán rủi ro
1. Các rủi ro về nguồn vốn và tài chính	+ Chính phủ đứng ra thay nhà kinh doanh vay (ví dụ, một khoản “vốn vay mềm” dài hạn bằng “trái phiếu”) + Cho phép phát hành “trái phiếu có bảo đảm” của chính phủ + Cho phép phát hành các trái phiếu với “tín dụng bằng thuế”
2. Biểu giá	+ Bãi bỏ quy định về biểu giá + Cho phép các tỷ suất biểu giá “khác nhau” và biểu giá dựa trên “Thanh toán chi phí” + Cho phép tỷ suất biểu giá thay đổi theo “Lạm phát” (cơ chế điều chỉnh phí thích hợp)
3. Khối lượng hàng hóa	+ Bảo đảm khối lượng hàng hóa tối thiểu cho khu vực tư nhân
4. Khuyến khích khu vực tư nhân	+ Đưa ra “Nhượng bộ thuế đặc biệt”
5. Các vấn đề khác	+ Trách nhiệm hoàn toàn của chính phủ đối với việc phát triển hạ tầng cơ sở liên quan + Đưa ra nhượng bộ khác có thể có lợi cho khu vực tư nhân

Do OCDI kiến nghị

“Chính sách phân chia rủi ro” thích hợp bao gồm nhượng bộ hơn nữa và đưa ra những khuyến khích mới cần được kiểm tra cẩn thận giữa các cơ quan chính phủ liên quan kể từ nay.

(3) Các khuyến khích thông qua việc bãi bỏ quy định

Hệ thống thuế ưu đãi thích hợp đối với các dự án đầu tư nước ngoài và các dự án BOT tư nhân cần phải được soạn thảo cẩn thận. Tiếp tục đơn giản hoá thủ tục đối với đầu tư nước ngoài cũng cần phải đẩy mạnh.

17.3 Tích cực đưa sự tham gia của khu vực tư nhân vào Dự án cảng mới

Các loại hình tham gia của khu vực tư nhân khó khăn hơn có thể được bó gọn trong hai loại hình sau đây theo những quan điểm khác nhau về quyền sở hữu và rủi ro tài chính.

Loại hình BOT: Khu vực tư nhân chiếm tỷ trọng lớn trong cả quyền sở hữu về đất đai và các công trình và các rủi ro tài chính.

Loại hình cho thuê: Nhà nước đóng vai trò lớn trong vấn đề quyền sở hữu đất đai, các công trình và các rủi ro tài chính.

Cả hai loại hình này đang được áp dụng thành công tại nhiều cảng ở Châu á láng giềng như đã tường thuật.

Tuy nhiên, việc lựa chọn loại hình PSP cần phải được thực hiện thông qua việc xem xét đặc điểm của cả hai loại. Trong trường hợp mà khu vực nhà nước không đủ các nguồn vốn, thì phương pháp hiệu quả nhất để thực hiện phát triển cảng có hiệu quả và quản lý cảng hợp lý có thể là đưa khu vực tư nhân tham gia vào hệ thống BOT. Tuy nhiên, có thể khuyến nghị một cách căn bản rằng hạ tầng cơ sở cảng ở Việt Nam cần phải được phát triển và sở hữu bằng trách nhiệm của khu vực nhà nước. Trong trường hợp mà Chính phủ có thể vay vốn nước ngoài với lãi suất thấp, việc áp dụng loại hình cho thuê sẽ là phù hợp hơn loại hình BOT.

Do đó, việc xác định loại hình tham gia thích hợp của khu vực tư nhân cần được chỉ đạo tỉ mỉ cẩn thận thông qua việc kiểm tra xem xét về chính sách quốc gia, tình trạng tài chính của quốc gia, và mong muốn của khu vực tư nhân và v.v...

Phần 2.2. Nghiên Cứu Sơ Bộ về các Dự án Chính tại Khu Vực Thị Vải - Vũng Tàu

Để so sánh giữa hai vị trí Thị Vải - Cái Mép và Thị Vải - Bến Đình Sao Mai, một nghiên cứu không chính thức đã được tiến hành dưới những tiền đề và giả định như được trình bày trong bảng 18.1, trong đó bên tổng hợp cho tàu 30.000.

Bảng 18.1 Các hạng mục dự án chính tại Thị Vải - Vũng Tàu

(1) Vị trí Bến Đình - Sao Mai

Hạng mục hạ tầng	Cỡ tàu	Số lượng
Bến container	80.000 DWT	2
Bến container	50.000 DWT	3
Đê chắn sóng		100 m
Luồng (GRB-BĐSM)	80.000 DWT	2 chiều
Đường ra vào cảng		4 làn xe - 3 km

(2) Vị trí Cái Mép

Hạng mục hạ tầng	Cỡ tàu	Số lượng
Bến container	80.000 DWT	2
Bến container	50.000 DWT	3
Luồng (GRB-CM)	80.000 DWT	2 chiều
Đường ra vào cảng		4 làn xe - 3 km

(3) Vị trí Thị Vải

Hạng mục hạ tầng	Cỡ tàu	Số lượng
Bến tổng hợp	50.000 DWT	2
Bến tổng hợp	30.000 DWT	2
Luồng (CM-TV)	50.000 DWT	1 chiều
Đường ra vào cảng		4 làn xe - 2 km

GRB: đoạn luồng tại cửa Vịnh Gành Rái

BĐSM: đoạn luồng vào vị trí Bến Đình - Sao Mai

CM: đoạn luồng vào vị trí Cái Mép

TV: đoạn luồng vào vị trí Thị Vải

Chương 18 Thiết Kế Kết Cấu Sơ Bộ cho các Dự Án Cảng Chính

(1) Các công trình neo đậu

Các công trình neo đậu của cảng Thị Vải và cảng Cái Mép sẽ được xây dựng dọc theo bờ sông Thị Vải. Do vậy, nên xây dựng các kết cấu bến hờ để không làm cản trở dòng chảy trong sông. Và tất cả các cọc móng được thiết kế thẳng đứng để giảm thiểu ảnh hưởng tiêu cực gây ra do sự lún của lớp đất bên dưới. Nhưng còn có một khả năng là các kết cấu gồm các cọc thẳng đứng và các cọc kép tam giác là kinh tế hơn. Do vậy, việc nghiên cứu so sánh chi tiết sẽ được tiến hành trong giai đoạn nghiên cứu khả thi.

Sông Thị Vải tại khu vực trước cảng Cái Mép rất rộng, nhưng độ dốc lòng sông lại rất thoải. Do vậy, bến cảng và sân bãi được xây dựng riêng rẽ và giữa chúng cần xây dựng cầu dẫn dài 90 m.

Các công trình neo buộc của cảng Bến Đình - Sao Mai được bố trí trong Vịnh Gành Rái. Điều kiện địa chất khu vực cảng là tốt hơn so với khu vực cảng Thị Vải hoặc cảng Cái Mép, nhưng vẫn không đủ độ chịu lực thích hợp để xây dựng các hạng mục công trình có trọng lượng lớn. Do vậy kết cấu loại hờ cũng nên được áp dụng trong thiết kế này. Tuy nhiên, cũng có khả năng áp dụng kết cấu loại kín như kết cấu cọc ống thép và cừ thép cho cảng này. Do vậy, nếu như cảng này được chọn cho nghiên cứu khả thi, thì sẽ tiến hành nghiên cứu so sánh chi tiết.

Độ lặn trong vùng nước tại cảng Bến Đình - Sao Mai là không đủ. Do vậy, dự kiến sẽ có một đê chắn sóng dài 100 m tại điểm bắt đầu của bến. Độ sâu nước xung quanh đê chắn sóng từ 4,0 m tới 6,0m khi triều cao và chiều cao sóng vỡ dự tính là 4,0 m. Dựa trên các tiêu chuẩn kỹ thuật, đỉnh đê chắn sóng này đã được xác định ở cao độ +6,5 m. Loại kết cấu dự kiến của đê chắn sóng này là loại đá đổ dựa theo quan điểm vật liệu có sẵn ở địa phương, chi phí xây dựng thấp và tính linh hoạt trong việc sửa đổi và bố trí lại trong tương lai.

(2) Sân bãi

Tại tất cả các vị trí của dự án đều có các lớp đất sét rất mềm, các vật liệu san lấp và chất tải sẽ cố kết các lớp đất này. Dựa trên kết quả tính toán cố kết, độ lún tổng cộng tại các cảng Phú Mỹ, Cái Mép và Bến Đình - Sao Mai lần lượt là 2,8m, 3,3m và 1,9m. Quá trình lún này sẽ xảy ra từ từ và kéo dài trong nhiều năm và sẽ gây hư hại các kết cấu và công trình trên mặt đất.

Để đối phó với ảnh hưởng tiêu cực do lún đất nền gây ra, cần phải tiến hành gia cố xử lý đất bằng bắc thấm. Từ phân tích quan hệ giữa thời gian và mức độ cố kết đã tính toán được khoảng cách yêu cầu giữa các bắc thấm là 1,5 m và cần khoảng 2 năm để đạt tới 70% đến 80% của độ lún toàn phần, sau đó dọn bỏ phần gia tải để bắt đầu công tác xây dựng trên nền đất đã được cải tạo.

Chương 19 Kế Hoạch Thi Công Sơ Bộ và Dự Toán Kinh Phí

19.1 Điều kiện tiên quyết về kế hoạch xây dựng

Các điều kiện tiên quyết cho kế hoạch xây dựng như số lượng và năng lực của các công ty xây dựng, thiết bị sẵn có và vật liệu cung cấp cho dự án đã được khảo sát. Kết quả cho thấy toàn bộ năng lực của các công ty xây dựng công trình hàng hải là đủ cho dự án trừ một số hạng mục.

Việc cung cấp vật liệu xây dựng như cọc ống thép hoặc cừ thép và đệm tựa tàu cao su kích thước lớn nên được nhập khẩu từ nước ngoài. Nếu như hiện tại các thiết bị thi công bậc thềm để xử lý nền đất yếu không có đủ khả năng đóng sâu được đến lớp đất yêu cầu, nhà thầu có thể mua thiết bị từ nước ngoài. Công ty PVECC là một trong những công ty xây dựng lớn đã bày tỏ quyết tâm thực hiện các biện pháp cần thiết để đáp ứng mọi nhu cầu. Một điều rõ ràng là khối lượng nạo vét luồng lạch là khá lớn và khi cần thiết sẽ phải mua thêm một số tàu hút bùn lớn. Tóm lại không có gì khó khăn để thực thi dự án.

19.2 Dự toán Kinh Phí

Để lập dự toán, đã thu thập các tài liệu liên quan như quy định cách tính dự toán và đơn giá do các địa phương ban hành hoặc các đơn giá thịnh hành trong các khu vực của dự án. Các tài liệu này là đầy đủ cho việc nghiên cứu. Đã lập dự toán sơ bộ các dự án chính đến năm 2020 trong quy hoạch tổng thể. Kết quả được trình bày trong bảng 19.2.1. Chi phí đã bao gồm cả thuế giá trị gia tăng, chi phí khảo sát và tư vấn, dự phòng và chi phí khác.

Bảng 19.2.1 Dự toán chi phí xây dựng cho Quy hoạch tại Thị Vải và Vũng Tàu

Cảng	cỡ tàu.	No.	Hạng	C.dài (m)	Ssâu(m)	triệu VND	ngàn USD	triệu Yen
Bến Đình Sao Mai								
Container (gồm đế chân sóng)	80.000DWT	2	Container	350x2=700m	-16,0	2.796.595	186.440	22.373
Container	50.000DWT	3	Container	300x3=900m	-14,0	2.948.562	196.571	23.589
Đường vào cảng				3.000x20m		104.781	6.985	838
Luồng (BDSM&GRB)	52,0 Mill. m ³			16.348x350m	-16,0	1.531.940	102.129	12.256
Cộng						7.381.878	492.125	59.055
Cái Mép								
Container	80.000DWT	2	Container	350x2=700m	-16,0	2.578.071	171.871	20.625
Container	50.000DWT	3	Container	300x3=900m	-14,0	2.795.524	186.368	22.364
Đường vào cảng				3.000x20m		100.931	6.729	807
Luồng (CM&GRB)	31,3 Mill. m ³			26.160x350m	-16,0	1.529.480	101.965	12.236
Cộng						7.004.006	466.934	56.032
Thị Vải								
Tổng hợp	50.000DWT	2	Tổng hợp	300x2=600m	-14,0	1.206.397	80.426	9.651
Tổng hợp	30.000DWT	2	Tổng hợp	250x2=500m	-12,0	867.186	57.812	6.937
Đường vào cảng				2.000x20m		60.612	4.041	485
Luồng (CM&TV)	13,4 Mill. m ³			12.000x310m	-14,0	669.915	44.661	5.359
Cộng						2.804.110	186.941	22.433

Ghi chú: 1. Tỷ giá 15.000VND = 1USD = 120Yen. 2. Không bao gồm chi phí duy tu nạo vét

Chương 20 Phân tích kinh tế sơ bộ

Việc phân tích kinh tế dự án nhằm để đánh giá tính khả thi kinh tế của toàn dự án qua phân tích các lợi ích thu được và chênh lệch giữa các chi phí khác trong trường hợp có và không có dự án.

Nghiên cứu đã làm rõ hai cấu hình khác nhau của các cụm cảng được dự kiến xây dựng tại khu vực Thị Vải và Vũng Tàu để thay thế cho cụm cảng Thành phố Hồ Chí Minh. Các phân tích này được nghiên cứu với giả định là có cảng Cái Mép và Thị Vải hoặc có cảng Bến Đình- Sao Mai và Thị Vải. Phân tích kinh tế sơ bộ dùng để so sánh sự ưu việt của từng cụm cảng theo quan điểm lợi ích kinh tế quốc gia thể hiện qua các hệ số, tỉ suất nội hoàn kinh tế (EIRR), trị giá kinh tế thuần (ENPV) và tỉ lệ lợi ích trên chi phí (B/C) cho từng gói dự án riêng.

Tiêu chuẩn khả thi kinh tế liên quan thu được từ quá trình nhằm tối đa các mục tiêu kinh tế quốc gia. Phân tích khả thi kinh tế qua so sánh EIRR của dự án với điều kiện tối thiểu phải đạt 10% cho các dự án hạ tầng cơ sở ở Việt Nam (ADB 1998). Tỷ lệ chiết khấu 10% được xem như là chi phí biến động kinh tế của vốn và được sử dụng để tính B/C, NPV và EIRR.

(1) Các lợi ích kinh tế

Các lợi ích kinh tế được ước tính dựa trên so sánh trường hợp có hay không có dự án. Lợi ích có thể lượng hoá được áp dụng cho phân tích kinh tế bao gồm:

- (A) Lợi ích từ việc tránh thời gian chờ đợi tàu;
- (B) Lợi ích từ việc tiết kiệm chi phí do giảm bớt việc đi lại trên luồng;
- (C) Lợi ích từ việc giảm bớt chi phí liên quan đến tai nạn hàng hải; và
- (D) Lợi ích từ việc tiết kiệm chi phí vận chuyển hàng hóa hoặc chi phí vận chuyển bằng xe tải;

(2) Chi phí kinh tế

1) Đầu tư vốn

Chi phí kinh tế sử dụng cho việc phân tích tính khả thi kinh tế thu được bằng cách chuyển giá thị trường hoặc giá tài chính sang giá kinh tế theo những hệ số chuyển đổi quy ước cho từng loại công việc sau khi trừ đi phí thanh toán chuyển đổi như thuế nhập khẩu, tiền lương lao động đã được hiệu chỉnh khi tính đến sự dao động của thời vụ.

Bảng 20.1 Chi phí kinh tế của dự án (triệu US\$)

	Cái Mép	Bến Đình - Sao Mai	Thị Vải
Cảng	294	324	111
Luồng	36	58	3
Cộng	330	382	114

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Chú ý: Vốn đầu tư ban đầu được ước tính với sửa đổi nhỏ vào tháng 7 năm 2002

2) Chi phí vận hành cảng

Chi phí trung bình cho bốc xếp hàng hóa và khai thác cảng trên 1 tấn hàng hóa là 1.99 US\$. Sau đó, được chuyển sang giá kinh tế (hệ số chuyển đổi 0.80), ra kết quả 1.60 US\$ và giá trị này được sử dụng cho phân tích kinh tế trong báo cáo này.

(3) Chi phí cho duy tu

Chi phí duy tu hàng năm cho các công trình cảng được dự tính bằng 2% và cho luồng là 5% tổng chi phí đầu tư của từng hạng mục đó.

(4) Khả thi kinh tế

1) Lợi ích kinh tế của dự án

Tổng lợi ích kinh tế thu được từ từng cảng dự án được tóm lược trong bảng 20.2 dưới đây.

Bảng 20.2 Lợi ích kinh tế theo nhóm (triệu US\$)

Dự án Cảng Cái Mép với Thị Vải

Năm	A	B	C	D	Tổng
2010	8,5	1,7	2,5	3,1	15,0
2015	143,3	6,3	2,5	21,8	173,8
2020	413,9	13,73	2,5	47,46	477,58
%	83,5%	3,2%	1,2%	11,1%	100%

Dự án Cảng Bến Đình - Sao Mai với Thị Vải

Năm	A	B	C	D	Tổng
2010	8,5	1,1	2,5	0,8	12,8
2015	143,3	7,0	2,5	5,4	158,2
2020	413,9	15,4	2,5	11,8	443,6
%	91,8%	3,9%	1,3%	3,0%	100%

Chú giải:

- (A) Thời gian chờ của tàu tại các cảng hiện hữu
- (B) Giao thông trên luồng
- (C) Giảm tai nạn hàng hải
- (D) Chi phí cho vận chuyển đường bộ

2) Kết quả đánh giá kinh tế

Lợi ích thu được qua sử dụng các công thức trên sẽ tính ra tổng chi phí tiết kiệm mang sang hàng năm từ cảng dự án. Dựa trên dự toán kinh phí và lợi ích trong suốt giai đoạn dự án, Nghiên cứu đã tiến hành phân tích tính khả thi kinh tế các giả định về kết quả, tiến độ phát triển khác nhau và hai

trường hợp tối ưu nhất được lựa chọn như nêu trong bảng 20.3 cho riêng từng cụm cảng dự án tại khu vực Cái Mép và Vũng Tàu.

Bảng 20.3 Trình tự và Tiến độ phát triển giả định

Thời kỳ thực hiện	2006-2010	2010-2015
Bến tổng hợp 30000 DWT	XXXXXXXX	
Bến tổng hợp 50000 DWT	XXXXXXXX	
Bến container 50000 DWT	XXXXXXXX	
Bến container 80000 DWT		XXXXXXXX
Luồng cho Bến tổng hợp Thị Vải	XXXXXXXX	
Luồng cho Cái Mép 50000 DWT	XXXXXXXX	
Luồng cho Cái Mép 80000 DWT		XXXXXXXX
Luồng cho Vũng Tàu 50000 DWT	XXXXXXXX	
Luồng cho Vũng Tàu 80000 DWT		XXXXXXXX

Các chỉ số khả thi kinh tế đã phân tích được tóm lược trong bảng 20.4 dưới đây. Theo kết quả trong bảng, các chỉ số khả thi kinh tế của toàn dự án, bất kể loại hình, các hạng mục dự án và thời gian khai triển cho thấy cao hơn tiêu chuẩn đề ra ở phần trên, khi giá trị hiện tại ròng được chiết khấu 10%. Như thế về yêu cầu đảm bảo mục tiêu kinh tế quốc gia, toàn bộ dự án được đánh giá là khả thi.

Bảng 20.4 Tóm tắt phân tích kinh tế

Dự án Cái Mép với Thị Vải

EIRR (%)	22,50
ENPV (Triệu US\$)	1.100,00
B/C, tỷ lệ CK10%	2,71

Dự án Bến Đình - Sao Mai với Thị Vải

EIRR (%)	19,60
ENPV (Triệu US\$)	888,20
B/C, tỷ lệ CK10%	2,23

Theo các bảng trên, rõ ràng là cả hai kế hoạch phát triển cảng tại khu vực Thị Vải và khu vực Vũng Tàu được xem là khả thi vì EIRR lớn hơn 10% và BCR lớn hơn 1,0. Các bảng này cho thấy rõ ràng là sự kết hợp giữa Dự án Cái Mép với Thị Vải là ưu việt hơn so với Dự án Bến Đình - Sao Mai với Thị Vải về mục tiêu kinh tế quốc gia vì ENPV của dự án trước cao hơn dự án sau. Tuy nhiên, cần lưu ý rằng các phân tích này là dựa trên các tính toán thông thường chưa xét đến các yếu tố phát triển liên quan đến môi trường, kinh tế - xã hội, quy hoạch phát triển công nghiệp và đô thị v.v...

Chương 21 Đánh Giá Môi Trường Ban Đầu (IEE)

Dựa trên thông tin về các điều kiện môi trường được thu thập tại các khu vực khảo sát, các tác động tiêu cực tại ba vị trí dự án được chọn trong Quy hoạch Tổng thể được xem xét trước hết.

Tổng số đánh dấu thể hiện mức độ ảnh hưởng môi trường tiêu cực trong danh mục kiểm tra IEE được tóm tắt trong Bảng 21.1.

Bảng 21.1 Bảng tóm tắt danh mục kiểm tra IEE

Đánh dấu	Địa điểm Thị Vải	Địa điểm Cái Mép Hạ	Địa điểm Bến Đình - Sao Mai
0	6	12	3
+	27	20	18
++	5	7	15
+++	1	0	3

Mức độ ảnh hưởng: 0; Nhẹ +, vừa phải ++, trung bình +++, nghiêm trọng

Lưu ý rằng rừng ngập mặn tại khu vực cảng đề xuất ở Thị Vải và Cái Mép hạ sẽ bị phá hủy để xây dựng bến bãi hàng hóa. Tuy nhiên, các khu vực này đều nằm trong Khu công nghiệp, nơi mà các hoạt động phát triển đã được chính phủ phê chuẩn.

Các ảnh hưởng môi trường được đánh dấu +++ trong bảng trên được mô tả dưới đây

(1) Vị trí Thị Vải

- Xói lở rừng ngập mặn

Rừng ngập mặn ở huyện Cần Giờ trải dọc theo bờ phải sông Thị Vải từ cửa sông lên phía thượng lưu bị xói lở do bồi lắng sinh ra khi các tàu thuyền qua lại từ năm này sang năm khác. Việc tăng cường giao thông đường thủy kèm theo việc phát triển cảng mới, đặc biệt là ở đoạn hẹp ở thượng lưu, có thể làm tăng việc xói lở này.

(2) Vị trí Bến Đình - Sao Mai

- Môi trường kinh tế - xã hội

Tái định cư cho dân cư dọc theo quốc lộ 51 hiện có thể là cần thiết để giải quyết sự gia tăng giao thông ra vào cảng. Một vài tác động tiêu cực có thể phát sinh từ dân cư.

- Ảnh hưởng do nạo vét và san lấp đất

Một phạm vi lớn bãi cạn sẽ biến mất do công tác cải tạo đất. Điều này nghĩa là phá hủy hệ thống tự làm sạch của tự nhiên (hệ thống phân hủy chất ô nhiễm hữu cơ thành chất vô cơ). Ngoài ra, có khả năng lưu thông nước biển bị ngăn chặn bởi công tác san lấp đất, sẽ làm tăng ô nhiễm nước ở phía trước xưởng đóng tàu Vũng Tàu.

Khảo sát sinh vật đáy do Đoàn Nghiên cứu thực hiện đã phát hiện rằng mức độ đa dạng sinh vật tại vị trí Bến Đình - Sao Mai, thấp hơn tại vị trí Cái Mép Hạ. Nói cách khác, hệ sinh thái tại vị trí Bến Đình - Sao Mai hầu như không thể tiếp nhận thêm chất thải từ bờ thải ra nữa.

Xem xét các đặc điểm chính ở trên về tác động môi trường tiêu cực tại các vị trí nghiên cứu, việc phát triển cảng mới tại vị trí Bến Đình - Sao Mai có thể có mức độ ảnh hưởng bất lợi tương đối cao đối với môi trường hơn các vị trí khác.

Chương 22 Dự án phát triển cảng ưu tiên

Nghiên cứu dự án ưu tiên tại Thị Vải và Vũng Tàu nhằm phát triển bến tổng hợp cho tàu 50.000 DWT, bến Container cho tàu 50.000 DWT và tàu 80.000 DWT.

22.1 So sánh tổng quát giữa hai vị trí được đề cử cho Cảng container nước sâu

22.1.1 Phương hướng và phương pháp chung

Cần nhắc các điều kiện trên cho các phân tích bổ sung, các phương pháp sau đây được áp dụng để so sánh tổng quát giữa hai vị trí được đề cử.

- 1) Chỉ so sánh tập trung vào 2 vị trí phát triển lựa chọn. Không xét các trường hợp phương án khác.
- 2) Trong so sánh, giả định chức năng và quy mô bến container tại 2 vị trí CMH và BĐSM là như nhau.
- 3) Các yếu tố nghiên cứu so sánh bao gồm các yếu tố có thể lượng hóa và không thể lượng hóa.

22.1.2 Chức năng cảng

Nghiên cứu đã xác định 3 loại tiềm năng nhu cầu chuyển tải tại Việt Nam như sau:

- (a) Chuyển tải quốc tế tại chỗ, nhất thời
- (b) Chuyển tải nội địa cho các cảng khác của Việt Nam
- (c) Hàng quá cảnh dọc theo tuyến cao tốc xuyên á (Phnon Penh - HCMC)

Lượng hàng container chuyển tải và quá cảnh được dự báo là 135.000 TEUs vào năm 2010 và 267.000 TEUS vào năm 2020. Với một khối lượng hàng chuyển tải và quá cảnh nhỏ như thế này thì không cần phải xây dựng một cảng chuyển tải độc lập. Có thể nói rằng việc xây dựng một cảng chuyển tải quốc tế trong khu vực này không phải là lựa chọn tốt nhất trong thời gian trung và ngắn hạn.

Bảng 22.1.1 Nhu cầu hàng container chuyển tải và quá cảnh tại VKTTĐPN (000 TEUs)

	năm 2010	năm 2020
Chuyển tải quốc tế	20	43
Chuyển tải nội địa	83	166
Hàng quá cảnh Cam-pu-chia	32	59

Chức năng và qui mô của cảng container dùng để so sánh trong Nghiên cứu được trình bày như sau.

(1) Chức năng

Chức năng cơ bản của cảng được phát triển tại vị trí cảng ứng viên gọi là "Cảng container Cửa Ngõ Quốc Tế" (IGCP) sẽ gồm các chức năng sau đây:

- 1) Hỗ trợ phát triển kinh tế xã hội khu vực phía Nam Việt Nam.
- 2) Chủ yếu phục vụ vận chuyển container quốc tế đến/từ vùng KTTĐPN, bao gồm container chuyển tải nội địa.
- 3) Đẩy mạnh phát triển công nghiệp vùng sau cảng.
- 4) Làm giảm tình trạng quá tải giao thông đường bộ / đường thủy khu vực Tp.HCM.

- 5) Xúc tiến và đề ra nội quy cho các hoạt động phát triển tại khu nước trước bến trên sông Thị Vải.
- 6) Giảm thiểu các tác động có thể có, gây ảnh hưởng môi trường tự nhiên và kinh tế xã hội.

(2) Qui mô

Qui mô chung của phát triển cảng và kích cỡ các hạng mục chính như sau:

- 1) Hai bến container có kết cấu bến sâu -14m cho tàu container 50.000 DWT và bãi container 300 x 600m.
- 2) Đường nối quốc lộ 51 với 4 làn xe.
- 3) Luồng 2 chiều, sâu -14m.
- 4) Kết cấu thượng tầng và thiết bị xếp dỡ container đảm bảo công suất xếp dỡ 300.000 TEU/năm/bến.

22.1.3 Đánh giá từng yếu tố của dự án

Kết quả đánh giá các yếu tố của mỗi dự án như sau. Xin chú ý là hệ số của những hạng mục đánh giá trong bảng không thể hiện giá trị tuyệt đối của sự đánh giá, vì các hệ số chỉ biểu hiện sự tương đối trội hơn của các hạng mục giữa hai vị trí.

22.1.4 Đánh giá và kiến nghị chung

Trên cơ sở nghiên cứu so sánh nói trên, đánh giá và kiến nghị chung được tóm lược như sau:

(1) Trên cơ sở các thảo luận trên và phân tích so sánh của tài liệu này, có thể nói vị trí Cái Mép Hạ nhìn chung có ưu thế hơn vị trí BDSM trong việc phát triển cảng container kiểu IGCP ít ra là trong giai đoạn ngắn/ trung hạn. (Xem chi tiết "Cảng Cửa Ngõ Container Quốc Tế" (IGCP) trong Phần 2.1 của báo cáo này.)

(2) Trên cơ sở lâu dài, tuy nhiên, BDSM có tiềm năng hơn trong việc mở rộng công suất bến container do Cái Mép hạ bị hạn chế không gian cho mở rộng phát triển bến container. (Mở rộng thêm tối đa chỉ được 4 bến)

Bảng 22.1.2 Các yếu tố lượng hóa được

Yếu tố so sánh	LCM	BDSM
Các điều kiện tự nhiên để chạy tàu		
Khí tượng (gió)	1	-
Thủy lực (sóng, dòng chảy)	1	-
Các điều kiện tự nhiên để thiết kế kết cấu		
Đất nền	-	1
Địa hình	1	-
Khoảng cách với chủ hàng và với tuyến giao thông hàng hải		
So với nơi đi / đến của hàng container	1	-
So với tuyến hàng hải	-	1
Các yếu tố cho xây dựng và duy tu		
Nạo vét cơ bản ban đầu	1	-
Nạo vét duy tu	0	0
Xây dựng bến	0	0
Kinh phí xây dựng	1	-
Chi phí và Lợi ích kinh tế		
Rủi ro đầu tư dự án theo phương thức BOT	0	0

Trội hơn (1) ngang bằng (0)

Bảng 22.1.3 Các yếu tố không thể lượng hóa

Yếu tố so sánh	LCM	BDSM
Đặc điểm chung của các vị trí		
Đặc điểm chung của các vị trí	1	-
Tác động của các điều kiện tự nhiên		
Rừng ngập mặn	-	1
Nạo vét và tôn tạo bãi	1	-
Tác động của các điều kiện xã hội		
Tái định cư	1	-
ảnh hưởng hoạt động du lịch	1	-
ảnh hưởng hoạt động đánh bắt cá	1	-
Tác động phát triển khu vực trong tương lai		
Phát triển đô thị	1	-
Tiềm năng phát triển công nghiệp và hàng hải	1	-
Có hay không có chức năng công cộng tư nhân		
Có hay không có chức năng công cộng/ tư nhân	-	1

trội hơn (1) ngang bằng (0)

22.2 Lựa chọn các gói dự án phát triển cảng ưu tiên đến năm mục tiêu 2020

Các phương án cho các gói dự án ưu tiên ở khu vực Thị Vải - Vũng Tàu được nêu trong bảng dưới đây. Dự án cảng container mới, đóng vai trò một cửa ngõ hàng hải trong khu vực Châu Á và ở miền Nam Việt nam, được Chính Phủ Việt Nam đặt kế hoạch vào năm 2010 có thể bắt đầu từ vị trí Cái Mép. Trong giai đoạn thứ hai của dự án, có hai phương án về các gói dự án. Gói thứ nhất là xây dựng các bến cảng nước sâu tiếp thêm ở Cái Mép và gói thứ hai là xây

dụng các bến cảng nước sâu mới ở Bến Đình - Sao Mai. Cần phải xác định vị trí dự án tương lai cho các tàu có kích cỡ Post-panamax sau khi kiểm tra các điều kiện sau đây:

- Sự tăng trưởng của toàn bộ nền kinh tế Việt Nam
- Các dữ liệu về điều kiện tự nhiên (luồng, sóng, bùn cát, v.v...)
- Mức tăng vận chuyển hàng container trong khu vực xung quanh các cảng
- Sự có hay không những chủ hàng container thường xuyên
- Ước tính chi tiết về tác động môi trường và xã hội

Bảng 22.2 Các Gói Phương án ưu tiên cho dự án Cảng

	Năm 2010	Năm 2020
Gói Phương Án 1	Tàu hàng tổng hợp 50.000 DWT tại Thị Vải (lợi dụng thủy triều) Tàu Container 50.000 DWT tại Cái Mép (24h)	Tàu hàng tổng hợp 50.000 DWT tại Thị Vải (lợi dụng thủy triều) Tàu Container 80.000 DWT tại Cái Mép (24h)
Gói Phương Án 2	Tàu hàng tổng hợp 50.000 DWT tại Thị Vải (lợi dụng thủy triều) Tàu Container 50.000 DWT tại Cái Mép (24 h)	Tàu hàng tổng hợp 50.000 DWT tại Thị Vải (lợi dụng thủy triều) Tàu Container 80.000 DWT tại Bến Đình - Sao Mai (24h)

Dịch vụ nhanh có ý nghĩa đặc biệt quan trọng đối với các tàu container. Do vậy, đoạn luồng cho tới Cái Mép cần được quy định là tuyến giao thông hai chiều, về cơ bản có độ sâu đủ cho môn nước cho tàu container. Mặt khác, vị trí Thị Vải nên được phát triển như cảng hàng tổng hợp với luồng giao thông một chiều có tính đến lợi dụng thủy triều.

Phân 3 Kế Hoạch Phát Triển Ngắn Hạn

Chương 23 Kế hoạch phát triển ngắn hạn đến Năm mục tiêu 2010

23.1 Hàng hải và các biến đổi xã hội liên quan đến Phát triển cảng

23.1.1 Phân tích Lượng Tàu Đến

(1) Giới thiệu

Giáo sư Kuroda và cộng sự ở Trường Đại học Kobe đã phát triển các mô hình thị trường vận tải hàng hải container. Trong báo cáo này khả năng các tàu container đến một cảng nước sâu mới ở Việt Nam và sự tác động của nó đối với các cảng khác trong khu vực ASEAN vào năm 2010 được phân tích dựa theo các mô hình toán của họ.

(2) Mô hình

Trong báo cáo này, một tuyến nối liền hai cảng cụ thể được gọi là “tuyến kết nối”, mỗi tuyến kết nối được giả định chỉ tiếp nhận một loại cỡ tàu. Do vậy, ví dụ, nếu có hai tàu có kích cỡ khác nhau cùng lưu thông trên một tuyến giữa hai cảng cụ thể, hai tuyến kết nối khác nhau được xem là tương ứng với từng cỡ tàu.

(3) Các tiền đề và giả định

Trong báo cáo này, thị trường được giả định là thị trường cạnh tranh tuyệt đối, và các tiền đề và giả định sau đây đã được sử dụng:

- + Trong thị trường, có rất nhiều hãng vận tải cung cấp các dịch vụ với chất lượng tương tự và các chủ hàng đồng chất.
- + Giả định không có phí tồn chìm để gia nhập và rút khỏi thị trường.
- + Khối lượng hàng đi và đến được cung cấp ưu tiên và không bị ảnh hưởng bởi dịch vụ do các hãng vận tải cung cấp.
- + Các hãng vận tải phải vận chuyển toàn bộ các hàng hóa đi và đến.
- + Các hãng vận tải có quyền lựa chọn một số loại cỡ tàu.
- + Giả định thời gian chạy tàu trên một tuyến kết nối là như nhau với các cỡ tàu khác nhau. Trong các ví dụ số học của báo cáo này, các tàu loại 1.000TEU, 3.000TEU, và 6.000TEU sẽ được xem xét.

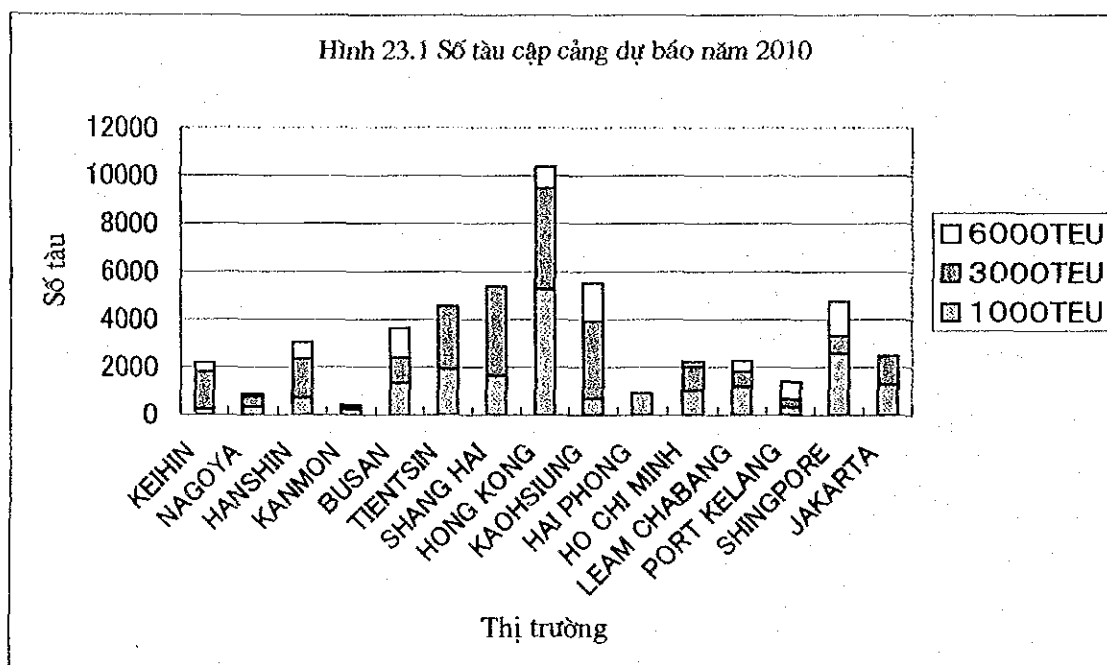
(4) Thị trường tương lai vào năm 2010

Mô hình cũng được áp dụng cho thị trường năm 2010, trong đó các cỡ tàu 1.000TEU, 3.000TEU, và 6.000TEU sẽ được xét đến. Khối lượng hàng đi và đến vào năm 2010 được dự tính dựa trên dữ liệu năm 2000 có tính đến tỉ lệ tăng trưởng GDP của từng vùng.

Thị trường Việt Nam bao gồm hai khu vực. Một là khu vực Hà Nội bao gồm cả Cảng Hải Phòng và còn lại là khu vực miền nam, nghĩa là Vùng KTTĐPN bao gồm cả TP.HCM. Thị trường Trung Quốc được chia làm 3 khu vực, gồm Tientsin, Thượng Hải, Hồng Kông. Các thị trường Đài Loan và Phillippines được xử lý như một thị trường duy nhất. Qui hoạch phát triển cảng của các nước liên quan được dùng để dự báo cơ sở và thiết bị cảng trong tương lai cho năm 2010. Các mức phí sử dụng cảng hiện nay được sử dụng làm mức cước trong tương lai cho từng cảng.

(5) Lượng tàu đến cảng nước sâu mới trong Vùng KTTĐPN

Theo dự tính các tàu container loại 6.000TEU sẽ cập bến các cảng nước sâu trong vùng KTTĐPN để tránh mức cước sử dụng cảng đắt đỏ và tình trạng ách tắc ở cảng Singapore. Cảng Singapore sẽ hoạt động như một cảng chuyển tải cho Thái Lan, Malaysia, và Indonesia. Vì vậy, các hãng vận tải sẽ lựa chọn cảng nước sâu ở Việt Nam vì ở đây sẽ không đóng tàu và vì cảng có thể tiếp nhận được các tàu container cỡ lớn. Hầu hết tất cả các hàng hóa chuyển tải ở cảng nước sâu mới ở vùng KTTĐPN này sẽ đến từ miền bắc Việt Nam và tình trạng chuyển tải hàng hóa của Việt Nam ở cảng Singapore sẽ giảm vào năm 2010. Điều quan trọng là hệ thống chuyển tải hàng nội địa từ miền bắc Việt Nam cũng phải được đánh giá cùng thời điểm. Bên cạnh đó, mạng lưới giao thông của các tàu cỡ 6.000TEU giữa cảng nước sâu mới ở vùng KTTĐPN và Cảng Leam Chabang và Kaoshiung cũng sẽ được hiện thực hóa.



23.1 Các biến đổi xã hội liên quan đến Phát triển cảng

Tổng lượng hàng hoá thông qua các cảng VKTTĐPN sẽ tăng gấp đôi so với khối lượng hiện nay. Đặc biệt, hàng container dự kiến sẽ tăng rất cao. Ngoài ra, lượng hành khách đi lại cũng sẽ tăng đáng kể. Sự va chạm giữa vận chuyển hàng hoá đến/đi từ các cảng nội thành Tp. HCM và hoạt động đô thị ngày càng gia tăng sẽ trở nên gay gắt trong tương lai gần. Khuyến nghị các cảng trong nội thành cần được di dời đến vị trí thích hợp hơn cho các hoạt động cảng; tái thiết khu vực cảng hiện nay với mục đích khác

Ngày nay cơ chế sản xuất đã mang tính toàn cầu: các nước Châu á sẽ phải tuân thủ các quy tắc của cả WTO và AFTA. Trong tình thế như vậy, có thể giả định chắc chắn rằng vận tải biển bằng tàu container sẽ tăng từng năm. Ngoài ra, cỡ tàu container sẽ ngày càng lớn hơn so với hiện nay. Do vậy, phát triển một cảng nước sâu dọc theo sông Thị Vải là cần thiết.

Trung tâm Tp. HCM đang được mở rộng về phía đông với tốc độ nhanh. Việc hoàn thành hầm Thủ Thiêm và cầu Phú Mỹ cắt ngang sông Sài Gòn sẽ thúc đẩy hơn nữa việc mở rộng đó. Hơn nữa, việc phát triển tuyến đường cao tốc nối Tp. HCM với Long Thành sẽ có ảnh hưởng quan trọng đối với khu vực phía đông thành phố. Để thích ứng với xu hướng mở rộng thành phố, các cảng nằm ở trung tâm thành phố cần được di chuyển ra khu vực Cát Lái. Do đó, điều quan

trọng là nên bắt đầu phát triển Cảng Cát Lái.

Cùng với sự tăng trưởng kinh tế, người dân thành phố sẽ có nhu cầu tiêu khiển, giải trí. Do đó, dịch vụ du lịch sẽ phát triển, kéo theo du lịch sông biển cũng phát triển giống như các nước Châu á khác. Do đó, cải thiện môi trường đô thị, đặc biệt cảnh quan môi trường dọc ven sông biển là rất quan trọng. Để đạt mục đích này, khuyến nghị di dời các nhà máy hiện gây nhiễm môi trường đô thị đến những vị trí thích hợp (khu vực Hiệp Phước). Do đó, cần phát triển cảng quy mô thích hợp tại khu vực Hiệp Phước để vận chuyển hàng hoá đến/đi từ các nhà máy do di dời này.

Ngoài ra, cải thiện chất lượng nước và chất lượng đáy sông Sài Gòn là cần thiết. Những đơn vị quản lý nhà nước phụ trách theo dõi, thực hiện làm xanh sạch môi trường liên quan khu vực cảng, sông, khu công nghiệp v.v của thành phố và dọc ven sông cần tiếp tục nỗ lực và phối hợp với những tổ chức khác để cải thiện chất lượng nước cũng như chất lượng đáy sông và các cảng.

Điều quan trọng là phải bảo tồn môi trường thiên nhiên của khu vực Cần Giuộc và Vũng Tàu khi phát triển các hạng mục công trình du lịch sông biển để phục vụ nhu cầu tiêu khiển giải trí của khách đi nghỉ cuối tuần.

23.2 Đặc trưng của vận tải cảng VKTTĐPN năm 2010

Ngoài khu vực VKTTĐPN, cảng VKTTĐPN còn phục vụ cho những nơi khác ngoài vùng. Để mô tả đặc trưng vận tải cảng VKTTĐPN năm 2010 chi tiết hơn, phần này phân tích phát triển của vùng hấp dẫn cảng, chủ yếu các khu công nghiệp và hành lang vận tải ngoài VKTTĐPN.

23.2.1 Dự kiến Phát triển vùng hấp dẫn cảng

(1) Phát triển công nghiệp trong VKTTĐPN

Các đơn vị sản xuất, chế tạo là đối tượng sử dụng cảng lớn nhất và đối tượng này tập trung chủ yếu ở VKTTĐPN. Chính sách hiện nay của chính phủ là khuyến khích phát triển công nghiệp trong các khu vực được chỉ định, nằm ngoài vùng đô thị đông dân cư. Điều này thể hiện rõ trong Quy hoạch Tổng thể Phát triển VKTTĐPN giai đoạn 1996-2010 do Bộ Kế hoạch và Đầu tư phối hợp AusAID lập, và sau đó được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt (QĐ số 44/1998/QĐ-TTg).

Bảng 23.2.1 Phát triển KCN tại VKTTĐPN

Khu vực	Quy hoạch Tổng thể		Thực tế (số liệu năm 2000)
	Năm 2000	Năm 2010	
Tp. Hồ Chí Minh	2 KCX và 5 KCN 910 ha	2 KCX và 13 KCN 3.440 ha	2 KCX và 9 KCN 1.997 ha
Bình Dương	7 KCN 921 ha	10 KCN 2.471 ha	6 KCN 803 ha
Đồng Nai	6 IZ 1.520 ha	1 KCX và 12 KCN 4.132 ha	1 KCX và 7 KCN 1.981 ha
Bà Rịa - Vũng Tàu	2 KCN 500 ha	6 KCN 1.810 ha	5 KCN 1.809 ha
Toàn VKTTĐPN	3.851 ha	11.853 ha	6.590 ha

Nguồn: Tình hình thực hiện chính sách Phát triển Kinh tế - Xã hội VKTTĐPN (Bộ KH&ĐT, 2000), số liệu của BQL KCN/KCX địa phương

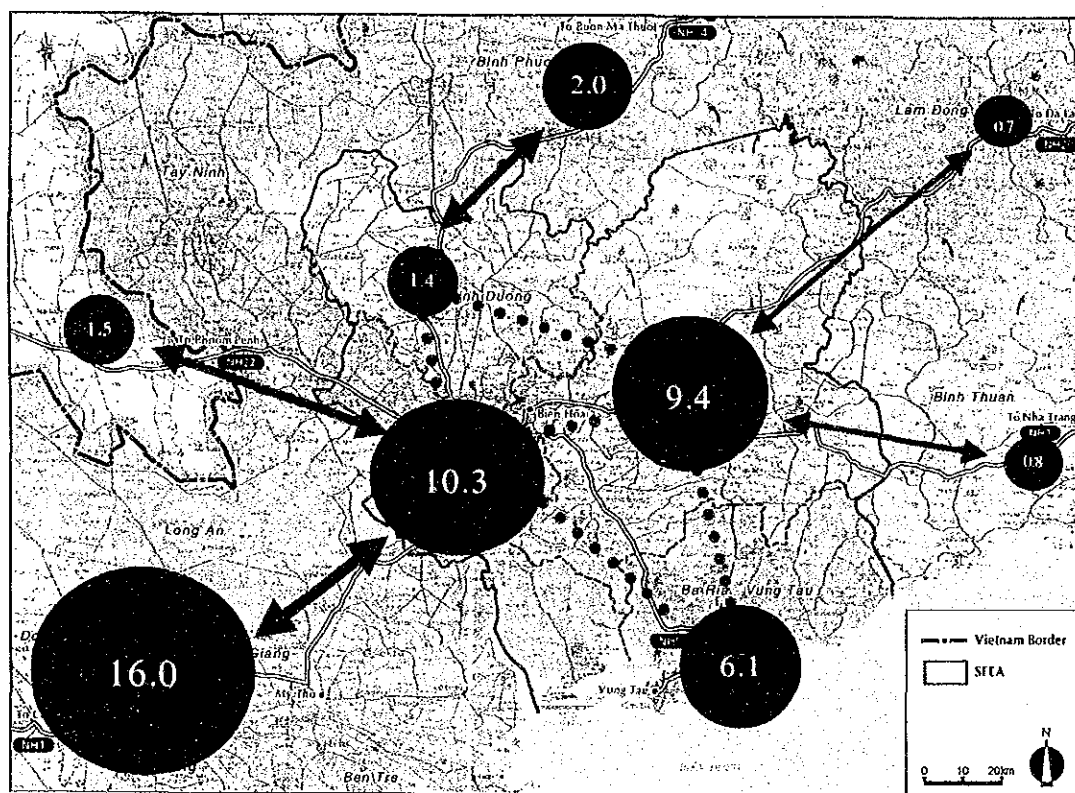
(2) Phát triển đường hành lang nối các cảng VKTTĐPN

Cụm cảng của VKTTĐPN có vùng hấp dẫn rộng và được nối với nhau qua 5 tuyến hành lang như sau :

- 1) Hành lang ven biển Bắc - Nam
- 2) Hành lang Tp. HCM - Đà Lạt
- 3) Hành lang vùng núi Bắc - Nam
- 4) Hành lang Tp. HCM — Phnom Penh
- 5) Hành lang Tp. HCM - Cần Thơ

Khu vực có nhu cầu lớn nhất là khu vực Đồng bằng Mê Kông, tiếp theo là TP.HCM và tỉnh Đồng Nai.

Hình 23.2.1 VKTTĐPN và các tuyến hành lang



Chú ý: Lượng giao thông qua cảng (triệu tấn, 2010)

23.2.2 Tác động của các cảng Thị Vải - Vũng Tàu đối với vận tải cảng

Vì các cảng tập trung ở phía Tp. HCM, nên một lượng hàng hoá đáng kể phải di ngang qua sông Đồng Nai. Khối lượng hàng hoá ước tính là 5,6 triệu tấn năm 2000 hoặc tương đương 1.500 xe tải 10tấn /ngày. Khi cảng cửa ngõ Thị Vải - Vũng Tàu đóng vai trò đáng kể như dự kiến, thì lưu lượng vận tải qua sông Đồng Nai vào trung tâm Tp. HCM sẽ giảm đáng kể.

Mặc dù ưu tiên khi quyết định chọn lựa cảng của hãng tàu là không đơn giản, cảng cửa ngõ mới có thể làm giảm vận tải trên sông xuống thấp nhất là 1,3 triệu tấn năm 2010. Nếu không có cảng cửa ngõ này, khối lượng có thể vọt lên mức 13,6 triệu tấn. Dựa trên phân tích này, một cảng cửa ngõ đặt tại khu vực Thị Vải - Vũng Tàu sẽ là thích hợp để không làm nặng thêm gánh nặng của hệ thống giao thông đô thị Tp. Hồ Chí Minh.

Bảng 23.2.2 Ước tính vận tải qua sông

	Không có cảng cửa ngõ Thị Vải - Vũng Tàu	Có cảng cửa ngõ Thị Vải - Vũng Tàu
Năm 2000	5,6 triệu tấn	- chưa có -
Năm 2010	13,6 triệu tấn	1,3 triệu tấn

23.3 Hệ thống giao thông vận tải đến năm mục tiêu

(1) Đường bộ

Mạng lưới giao thông chính đến năm 2010 có chức năng như tuyến giao thông huyết mạch ở Nam Việt Nam là giao thông đường bộ và giao thông đường thủy nội địa.

Tại Tp.HCM đang trong giai đoạn chuẩn bị xây dựng đường cao tốc Đông Tây và cầu Phú Mỹ để phát triển khu vực Đông Bắc của Thành phố. Đường cao tốc Đông Tây được dự kiến đi ngang qua Tp.HCM qua hầm Thủ Thiêm (6 làn xe) sẽ được hoàn thành vào năm 2005. Đường cao tốc này sẽ dẫn đến QL 51 và sân bay mới tại Long Thành qua Khu công nghiệp Nhơn Trạch, được dự kiến để làm giảm bớt tình trạng tắc nghẽn giao thông trong thành phố và giúp lưu thông hàng hóa giữa Tp.HCM và các cảng tại sông Thị Vải.

Tuyến Tp.HCM - Long Thành là một phần của đường cao tốc Tp.HCM Vũng Tàu, là một yếu tố then chốt để nối các khu công nghiệp tại Tp.HCM đến các cảng mới dọc theo sông Thị Vải và dự kiến không chỉ góp phần giảm tắc nghẽn giao thông trên QL1 mà còn góp phần phát triển kinh tế vùng. Chính quyền của cả Tp.HCM và Đồng Nai đang có kế hoạch xây dựng đường cao tốc này như là một dự án ưu tiên hàng đầu trong lĩnh vực giao thông vận tải.

Với các tình hình trên, sự phát triển cảng như một cửa ngõ của mạng lưới giao thông vận tải để nối với các trung tâm phát triển tại VKTTĐPN và vùng hấp dẫn của nó trở thành quan trọng và không thể thiếu được đối với việc phát triển khu vực có hiệu quả bao gồm phát triển nông nghiệp và công nghiệp. Ngoài ra, nếu các cảng và các cơ sở hạ tầng khác được phát triển thích hợp trong khu vực, chúng có thể thu hút nhiều tàu đi biển ghé vào và do đó có thể phát triển khu vực gấp bội.

(2) Giao thông đường thủy nội địa

Về các kế hoạch nâng cấp đường thủy nội địa tại Việt Nam, Nghiên cứu Dự án nâng cấp và cải tạo các tuyến đường thủy nội địa vùng đồng bằng sông Mê Kông (Quy hoạch Tổng thể Đồng bằng sông Mê Kông) đã được nghiên cứu với vốn tài trợ của Ngân Hàng Thế Giới. Sau đó dự án này đã được thực hiện và hoàn tất vào năm 2001. Các công trình nâng cấp đường thủy nội địa đã được hoàn tất là:

- 1) Hành lang Tp.HCM - Cần Thơ 195 km
- 2) Hành lang Cần Thơ - Cà Mau 192 km
- 3) Hành lang Cần Thơ - Kiên Lương 173 km

Cảng vụ Cảng Phnom Penh đã có quy hoạch vận chuyển hàng container bằng các sà lan đi từ các cảng tại Tp.HCM đến cảng Phnom Penh qua sông Cửu Long. Theo Trạm hoa tiêu của Việt Nam thì (1) Hầu như chắc chắn là các sà lan sẽ đi đến Campuchia bằng đường sông Tiền, đây là luồng duy nhất, (2) Sà lan dài 120m, mớn nước 5m, tính không 32m, (3) Luồng không đủ an toàn do thiếu hệ thống hỗ trợ hàng hải, (4) Thủ tục thông quan dễ dàng tại biên giới.

Nếu việc phát triển trên được thực hiện thành công, các cảng mới sẽ có một cơ hội lớn trở thành cửa ngõ cho khu vực đồng bằng sông Cửu Long và Campuchia thông qua giao thông đường thủy nội địa.

23.4 Mục tiêu chính của phát triển cảng ngắn hạn

Cảng sẽ được thiết kế cho hàng container, hàng khô công kênh và có khả năng tiếp nhận tàu lên đến 50.000DWT trên sông Thị Vải để phù hợp với việc gia tăng cỡ tàu.

Trên sông Đồng Nai và Soài Rạp, cảng sẽ được thiết kế cho vận chuyển hàng hoá cùng loại nhưng chỉ tiếp nhận tàu lên đến 20.000DWT căn cứ theo nhu cầu hàng hoá đến và đi từ các khu công nghiệp nằm dọc theo các con sông này. Việc di dời từng bước các cảng dọc sông Sài Gòn ra ngoài ô được kiến nghị.

Di dời các cảng hiện hữu nằm dọc sông Sài Gòn ra phía bờ sông Đồng Nai và Soài Rạp nên thực hiện từng bước. Việc di dời và tái phát triển cảng cần bắt đầu từ khu vực Tân Cảng và sau đó là bến Nhà Rồng của Cảng Sài Gòn.

Khảo sát và kiểm tra chi tiết việc phát triển luồng tàu qui mô lớn trên sông Soài Rạp cần được tiến hành vì sự phát triển của luồng này là yếu tố then chốt trong việc phát triển khu cảng Hiệp Phước.

23.5 Phân phối hàng hoá thông qua cảng

Quy mô yêu cầu trong Kế hoạch Phát triển ngắn hạn (2010) được dựa trên khối lượng hàng hóa thông qua tại các cảng VKTTĐPN. Tóm lược hàng hóa qua cảng VKTTĐPN được trình bày trong Bảng 23.5.1.

Bảng 23.5.1 Phân bố hàng hoá theo cảng năm 2010

Tên cảng	Hàng tổng hợp (x 1.000 tấn)	Hàng container (x 1.000 TEU)
(Cụm cảng HCMC)		
Sài Gòn/Tân Cảng/Bến Nghé/VICT	9.600	760
Các cảng khác thuộc cụm cảng HCMC	3.000	-
Cảng KCN Cát Lái	400	300
Cảng Container Hiệp Phước	400	110
Cộng	13.400	1.170
(Cụm cảng Thị Vải — Vũng Tàu)		
Gò Dầu/Bà Rịa Serece v.v...	3.200	-
Cảng tổng hợp Thị Vải	1.100	-
Cảng container Cái Mép Hạ	-	1.100
Cảng Đông Xuyên	200	-
Cộng	4.500	1.100
Tổng cộng	17.900	2.270

(Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA)

Phân bố lượng hàng của các cảng được căn cứ theo:

- Thông báo số 62/TB-VP-CNN ngày 15/06/2000 của UBND Tp.HCM khi kết thúc cuộc họp của UBND Tp.HCM về các dự án đầu tư tại KCN Cát Lái đã nêu rằng UBND Tp.HCM đồng ý cho giao Khu Chế Xuất Sài Gòn và lập một dự án đầu tư cho việc xây dựng một cảng chuyên dùng trong khu công nghiệp có quy mô 53 ha để phục vụ KCN Cát Lái và vùng hấp dẫn của cảng. Công trình cảng gồm 3 bến container và 2 bến tổng hợp, sẽ được hoàn tất vào năm 2010, theo Nghiên cứu Khả thi của Cảng KCN Cát Lái do UBND Tp.HCM lập.
- Năm 1998, Quận Cảng Sài Gòn đã lập Nghiên cứu khả thi Giai đoạn 2 của Dự án mở rộng Cảng Cát Lái để trình Cơ quan có thẩm quyền phê duyệt với sự chấp thuận của Bộ tư lệnh Hải quân và Bộ Quốc Phòng do công suất cảng hiện có không đáp ứng được nhu cầu lượng hàng thông qua hiện tại và để phát triển cảng đến năm 2010.

- Ngày 10/07/1998, Thủ tướng đã ban hành Quyết định 123/1998/QĐ-TTg, đã phê chuẩn Điều chỉnh Quy hoạch Tổng thể Tp.HCM đến năm 2020. Theo Quy hoạch Tổng thể, hướng phát triển trong qui hoạch giao thông vận tải và cơ sở hạ tầng là như sau:
1. Hạn chế mở rộng và phát triển các cảng trong nội thành 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 cũ trong nội thành phục vụ du lịch trên sông.

23.6 Các Dự án cảng năm mục tiêu 2010

23.6.1 Các cảng khu vực Tp. HCM

(1) Tái phát triển cảng dọc sông Sài Gòn

Theo Quy hoạch Tổng thể Phát triển đô thị Tp HCM, những cảng chính trong TP như Tân Cảng và VICT dự kiến sẽ di dời ra khu vực Cát Lái và/hoặc Hiệp Phước vào năm 2020. Hiện nay, tắc nghẽn giao thông thường xuyên xảy ra ở một số đoạn đường phía đầu bắc cầu Tân Thuận. Cần ưu tiên di dời và tái phát triển các công trình cảng trong khu vực này. Cảng nằm trong trung tâm thành phố vẫn duy trì nhưng chỉ hoạt động với công suất hạn chế, để phục vụ vận chuyển hàng hoá trực tiếp vào thành phố hoặc lân cận. Việc di dời khu chế xuất và cảng VICT là không dễ dàng, không chỉ về qui mô mà còn vì mặt bằng nơi này đã được các công ty nước ngoài ký thuê dài hạn cho hoạt động của KCX và của cảng.

(2) Phát triển cảng KCN Cát Lái

Hàng hoá vận chuyển đến/đi từ KCN và Tp. Hồ Chí Minh sẽ chủ yếu qua các cảng KCN Cát Lái và Hiệp Phước. Hàng hoá đến từ các khu vực khác sẽ qua một cảng thích hợp, ví dụ cảng Phú Mỹ. Do vậy, cần phải tăng cường công suất các công trình cảng.

(3) Phát triển cảng KCN Hiệp Phước

Về việc phát triển cảng quy mô lớn của KCN Hiệp Phước, thì vấn đề bố trí lại cụm cảng Sài Gòn và khả năng phát triển quy mô lớn của Luồng sông Soài Rạp ở hạ lưu là các nhân tố quan trọng. Hiện tại, dường như dự phát triển cảng đang được tiến hành song song với việc phát triển của khu công nghiệp. Một cảng container và hàng tổng hợp cho tàu 20.000 DWT nên được xây dựng trước năm 2010.

Việc cắt ngắn đoạn cong của luồng ở thượng lưu Soài Rạp sẽ có ảnh hưởng tiêu cực đến chiều sâu của mức nước. Nói cách khác, chiều sâu nước có thể cạn hơn ở phía trước của Nhà máy Điện Hiệp Phước do việc cắt ngắn đoạn cong ở thượng lưu. Vấn đề này nên được kiểm tra cẩn thận trong trường hợp phát triển luồng.

23.6.2 Các cảng khu vực Thị Vải - Vũng Tàu

(1) Phát triển Bến Tổng hợp Quốc tế Thị Vải

Bến Tổng hợp Quốc tế Thị Vải về cơ bản phục vụ chuyên chở hàng cho các hoạt động công nghiệp sau cảng. Tàu đến cảng Thị Vải phải qua đoạn luồng quanh co hơn 30 km từ Mũi Vũng Tàu. Điều này là không thích hợp cho hoạt động chạy tàu container, vốn đòi hỏi vận hành nhanh. Do vậy, độ sâu và chiều rộng luồng trong đoạn này chỉ thích hợp hoặc đáp ứng yêu cầu của tàu hàng tổng hợp. Các Bến hàng tổng hợp cho tàu 50.000DWT cần được phát triển vào năm 2010.

(2) Phát triển bến container quốc tế Cái Mép

Cỡ tàu container ngày càng tăng nhanh trên thế giới. Điều này đòi hỏi cần phát triển một cảng nước sâu tại Việt Nam càng sớm càng tốt. Cảng container phải hoạt động liên tục 24/24 giờ. Nói cách khác, vận hành cảng không phụ thuộc mực nước thủy triều. Điều này rất quan trọng đối với phát triển kinh tế của Việt Nam vì khi đó có thể vận tải container trực tiếp, không qua tàu chuyển tải. Vị trí Cảng Cái Mép nằm gần vị trí KCN Phú Mỹ, do đó rất thuận lợi trong quản lý cảng. Các bến container cho tàu 50.000 DWT cần được phát triển vào năm 2010.

(3) Phát triển khu vực Vũng Tàu

Vị trí Bến Đình - Sao Mai được xem là thích hợp cho cảng trung chuyển container. Tuy nhiên, nơi đây rất giàu tài nguyên cá và tiềm năng du lịch. Phát triển cảng tại vị trí hoặc khu vực này cần phải được xem xét kỹ từ nhiều quan điểm khác nhau và trên cơ sở lâu dài. Cần lưu ý, vị trí này, quỹ đất cho phát triển sau cảng là rất hạn chế. Cảng KCN Đông Xuyên sẽ được phát triển vào năm 2010.

Bảng 23(1) Số bến container tương lai

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

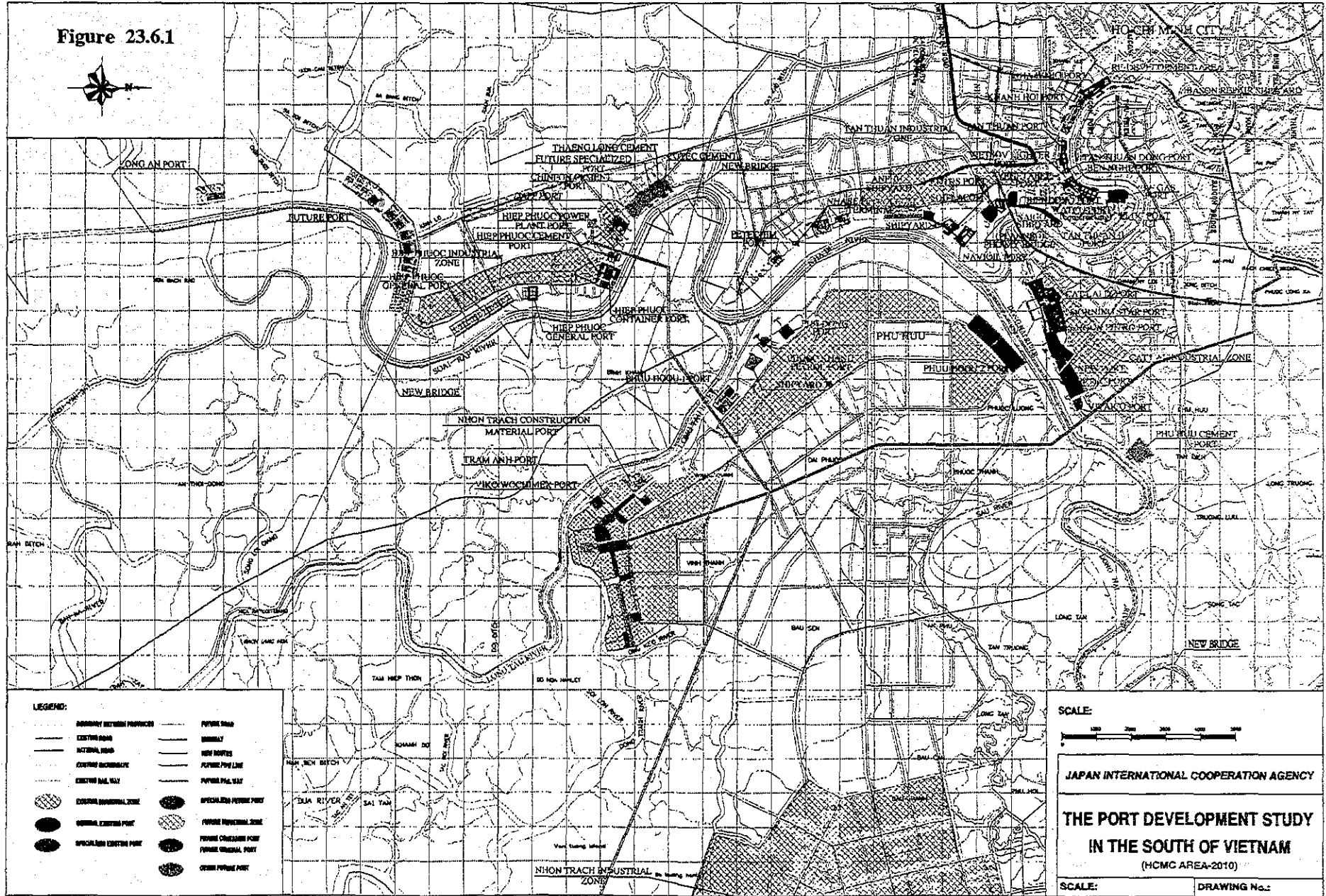
Bảng 23(2) Số bến tổng hợp tương lai

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

Bảng 23(3) Số bến hành khách tương lai

Bến hành khách	Cỡ tàu	2010	2020	Cộng
Sài Gòn	50.000 GRT	0	1	1

Figure 23.6.1

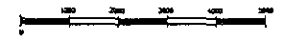


23-11

LEGEND:

- | | | | |
|--|----------------------------|--|-------------------|
| | BOUNDARY BETWEEN PROVINCES | | FUTURE ROAD |
| | EXISTING ROAD | | INDUSTRIAL ZONE |
| | INTERNAL ROAD | | NEW PORTS |
| | EXISTING RAILWAY | | FUTURE PIPE LINE |
| | EXISTING CANAL | | FUTURE CANAL |
| | EXISTING DRAINAGE | | FUTURE DRAINAGE |
| | EXISTING INDUSTRIAL ZONE | | OTHER FUTURE PORT |
| | EXISTING PORT | | |
| | SPECIALIZED EXISTING PORT | | |
| | FUTURE INDUSTRIAL ZONE | | |
| | FUTURE EXISTING PORT | | |
| | FUTURE SPECIALIZED PORT | | |
| | FUTURE OTHER PORT | | |

SCALE:

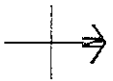


JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

**THE PORT DEVELOPMENT STUDY
IN THE SOUTH OF VIETNAM**
(HCMC AREA-2010)

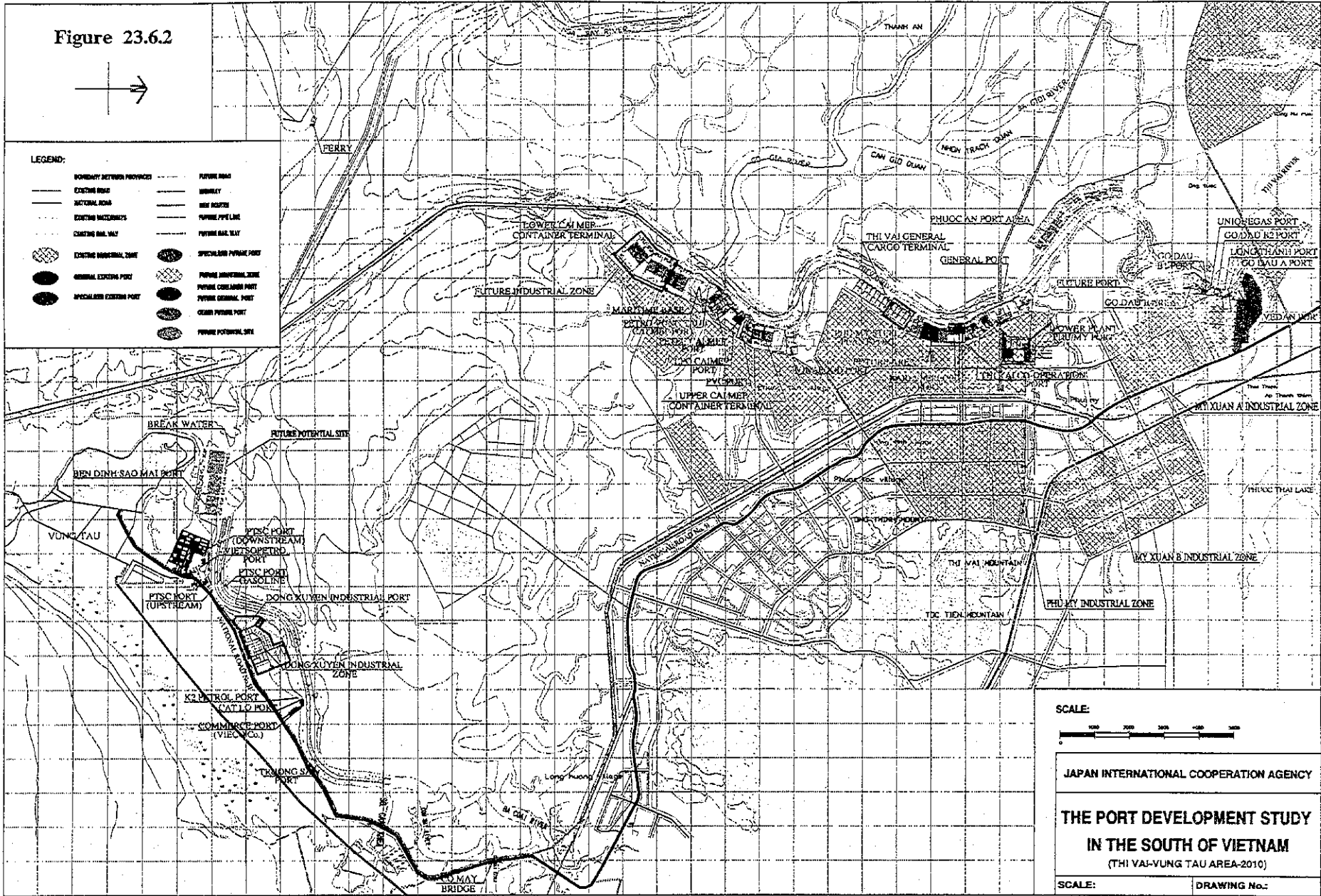
SCALE: DRAWING No.:

Figure 23.6.2

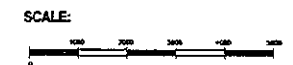


LEGEND:

- | | |
|--------------------------------|-------------------------------|
| --- BOUNDARY BETWEEN PROVINCES | --- FUTURE ROAD |
| --- EXISTING ROAD | --- HIGHWAY |
| --- NATIONAL ROAD | --- RISE ASPECT |
| --- EXISTING AIRCRAFTS | --- FUTURE PIPE LINE |
| --- EXISTING RAIL WAY | --- FUTURE RAIL WAY |
| --- EXISTING INDUSTRIAL ZONE | --- SPECIALIZED PIPELINE PORT |
| --- GENERAL EXPORT PORT | --- FUTURE INDUSTRIAL ZONE |
| --- SPECIALIZED EXPORT PORT | --- FUTURE COALMINE PORT |
| | --- FUTURE GENERAL PORT |
| | --- CRANE PORT |
| | --- FUTURE POTENTIAL SITE |



23-12



JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

THE PORT DEVELOPMENT STUDY
IN THE SOUTH OF VIETNAM
 (THI VAU-VUNG TAU AREA-2010)

SCALE: DRAWING No.:

Chương 24 Chương trình Hành chính và Quản lý cảng đến năm 2010

24.1 Cải tiến Hệ thống hành chính và Quản lý cảng đến năm 2010

(1) Cải tiến hơn nữa Hệ thống Hành chính cảng

Chính phủ cần thực hiện liên tục và tích cực việc cải tiến hệ thống hành chính cảng. Đặc biệt, hoạch định các chính sách/kế hoạch và cải tiến khung cơ cấu là các mục tiêu quan trọng, nó ảnh hưởng tới sự tiến bộ của hệ thống hành chính cảng ở Việt Nam.

(2) Thành lập Ban quản lý cảng (PMB) cho Cảng mới

Để thực hiện có hiệu quả việc quản lý và khai thác Cảng mới đặt tại hai khu vực Phú Mỹ và Cái Mép, cần lập ra một PMB mới càng sớm càng tốt. Về cơ bản, hình thức tổ chức của PMB mới có dạng như đã kiến nghị trong Hệ thống Quản lý và Khai thác Cảng trong Quy hoạch Tổng thể. Việc quản lý và khai thác Cảng mới cần được thực hiện theo một khung cơ cấu phù hợp với một cảng container lớn, mới điển hình ở Việt Nam.

(3) Cơ chế hoá trong hoạch định và phê duyệt Quy hoạch Tổng thể cảng

Năm 2010, việc chế độ hóa trong hoạch định và phê duyệt Quy hoạch Tổng thể các cảng chính cần được thực thi. Quy hoạch Tổng thể cảng phải đáp ứng toàn diện các yêu cầu của tiến trình quy hoạch, được tổ chức phối hợp chặt chẽ với các tổ chức liên quan khác. Để đạt được tiến trình này, theo nguyên tắc PMB sẽ lập sơ thảo quy hoạch cảng của họ và sau đó trình chính quyền trung ương xem xét, phê duyệt.

(4) Cải tiến Hệ thống thống kê cảng

Thống kê cảng về cơ bản phải bao gồm tất cả các cảng ở Việt Nam. Vào năm 2010, tối thiểu phải có 1 hệ thống thống kê cảng hoàn chỉnh bao gồm tất cả các cảng chính. Như phần trên đã trình bày, tối thiểu cần phải làm rõ xu hướng vận tải hàng hoá: số lượng và xuất xứ/nơi đến của từng loại hàng hoá, số lượng tàu cập bến, số lượng hành khách và tình trạng bến cảng, kho bãi v.v...

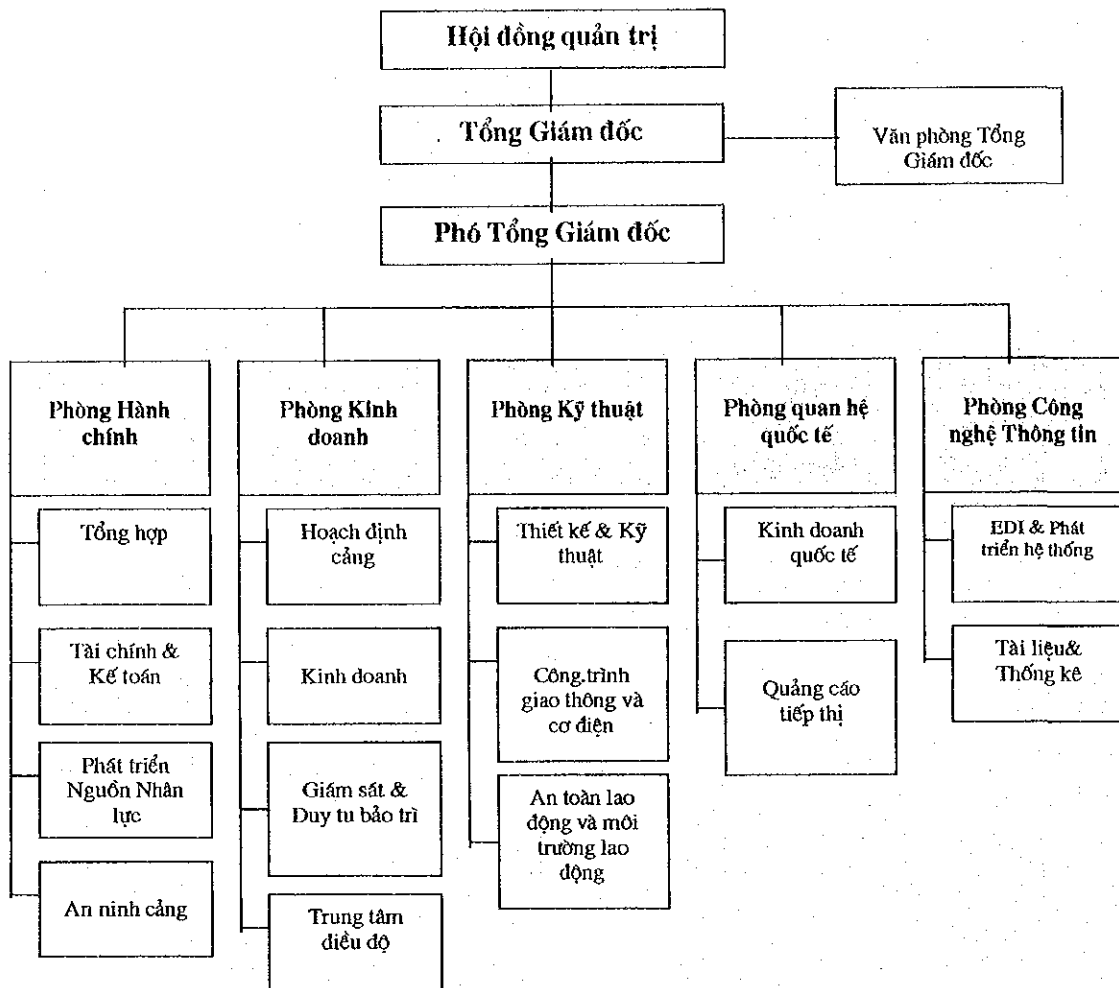
(5) Tăng cường khuyến mãi, tiếp thị cảng

Các hoạt động tăng cường khuyến mãi và tiếp thị là rất quan trọng cho phát triển cảng trong tương lai. PMB mới phải đóng vai trò tích cực, thực hiện có kết quả các hoạt động khuyến mãi, tiếp thị, bao gồm:

- + Tập quảng cáo, giới thiệu về cảng,
- + Video và CD quảng cáo,
- + Internet,
- + Tổ chức hội thảo v.v...

24.2 Sơ đồ tổ chức Ban Quản lý cảng mới (PMB)

Sơ đồ tổ chức PMB Cảng mới đến năm 2010 được dự kiến như trong Hình 24.1.



Hình 24.1 Sơ đồ tổ chức PMB mới

Tùy điều kiện thực tế, hoạt động dịch vụ xếp dỡ và dịch vụ tàu lai sẽ giao cho các xí nghiệp độc lập làm việc theo hợp đồng giao dịch, PMB mới sẽ không trực tiếp điều hành các đơn vị này.

(2) Quy mô tổ chức PMB cảng mới

Có thể quan sát thấy có tương quan giữa số lượng nhân viên PMB và lượng hàng container vận chuyển tại cảng. Dựa trên tương quan nói trên ở một vài cảng trên thế giới, có thể ước tính quy mô tổ chức của PMB cảng mới.

Kết quả, quy mô tổ chức PMB cảng mới với khoảng 300 nhân viên là hợp lý, gồm quản lý và khai thác.

24.3 Chương trình xúc tiến PSP tại cảng mới

(1) Xác định loại hình PSP thích hợp cho bến container cảng mới

Dự báo vận chuyển container tại cảng mới sẽ tăng trong tương lai. Đặc biệt, cảng Cái Mép là cảng container đầu tiên ở Việt Nam đáp ứng về quy mô và độ sâu nước. Để khai thác lợi thế tối đa nguồn vốn xã hội này, quản lý và khai thác cảng hiệu quả sẽ là một yêu cầu nghiêm túc.

Do đó, cần xem xét những vấn đề nêu dưới đây khi xác định loại hình PSP thích hợp:

- + Là cảng container quốc tế tiên tiến nhất điển hình ở Việt Nam.
 - + Luôn có một bộ phận cộng đồng giám sát sự phát triển và quản lý cảng mới.
 - + Mặt bằng, đất đai và hạ tầng cơ sở cơ bản tại cảng là công hữu.
 - + Tránh tình trạng: Mọi quản lý và khai thác cảng đều thuộc về khu vực tư nhân.
 - + Nếu Bộ GTVT/Cục HHVN có thể vay được các nguồn vốn từ nước ngoài với lãi suất thấp thì tình hình về PSP sẽ được cải thiện rất nhiều.
- Về loại hình PSP sẽ áp dụng tại cảng mới, đề nghị mô hình B nêu ở Phần 3 Chương 15, đặc biệt hình thức “cho thuê” là phù hợp nhất.

(2) Hình thức sử dụng bến container tại cảng mới

Có ba hình thức sử dụng: “công cộng”, “thương mại” và “tư nhân”.

Cảng mới phục vụ không chỉ một mà nhiều công ty vận tải biển, do đó để đảm bảo hiệu suất khai thác bến cao, nên sử dụng bến công cộng. Khuyến nghị hình thức sử dụng bến cho mục đích “thương mại” cần được áp dụng cho bến container của cảng mới.

Như đã giới thiệu ở trên, sơ đồ phát triển/khai thác hợp lý đối với bến container cảng mới được tóm tắt như sau:

- + Khu vực nhà nước cung cấp cơ sở hạ tầng và nếu được, sẽ cung cấp thiết bị cầu bờ Gantry, còn khu vực tư nhân cung cấp phần kết cấu dưới. Việc quản lý và khai thác bến cảng sẽ do khu vực tư nhân thực hiện. Hình thức sử dụng bến chủ yếu là “cho mục đích thương mại”

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

Chương 25 Kế hoạch phát triển dự án ưu tiên

25.1 Kế hoạch phát triển cảng ở địa điểm dự án ưu tiên

Khu vực Phú Mỹ - Thị Vải dọc theo sông Thị Vải đã được quy hoạch là Khu Công Nghiệp (KCN) và tiến độ công nghiệp hóa tại đây đã được phát triển nhanh chóng. Ngoài ra, kế hoạch xây dựng một KCN ở Cái Mép cũng đang được tiến hành. Cùng với việc khai thác các KCN này, các dự án mở rộng Quốc lộ 51 hoặc kéo dài đường sắt dọc theo sông Thị Vải cũng đã và đang được qui hoạch. Để phối hợp với các kế hoạch phát triển công nghiệp và các dự án xây dựng hạ tầng giao thông đó, đồng thời nhằm kích thích sự tăng trưởng kinh tế của toàn vùng KTTĐPN, việc xây dựng các cảng mới ở khu vực Cái Mép - Thị Vải là rất quan trọng. Dựa trên các điều kiện như chiều dài bờ, không gian rộng lớn sau cảng, cũng như các chỉ số kinh tế xã hội khác, khu vực Cái Mép - Thị Vải là nơi thích hợp nhất cho việc xây dựng cảng mới.

Xem xét tất cả các vấn đề nêu trên đây, dự án xây dựng một cảng container nước sâu (sâu hơn -14m) là vấn đề không thể thiếu được để đảm bảo sự phát triển tự lập của nền kinh tế Việt Nam. Từ quan điểm này, việc xây dựng 2 bến ở Cái Mép Hạ được xem là dự án ưu tiên. Cùng với dự án này, dự án xây dựng một cảng tổng hợp khác (50.000DWT) với mức nước 14m (sâu hơn -12m) ở khu vực Thị Vải, nơi mà tiến độ công nghiệp hóa đang phát triển nhanh chóng cũng được qui hoạch.

Kết quả tính toán trên mô hình toán cho thấy rằng có khả năng có khoảng 150 tàu container cỡ Post-Panamax đến Cái Mép vào năm 2010. Cảng Cái Mép không phải là cảng cuối cùng mà tàu đến. Nói cách khác, tàu Post-Panamax không cập cảng Cái Mép trong trạng thái đầy tải. Do đó, vào năm 2010 không cần phải xây bến có độ sâu -16 m nhưng cần trang bị thiết bị đủ thỏa mãn chiều rộng của tàu Post-Panamax.

Trong sông thì bến cảng ở thượng nguồn nên được xây dựng trước. Tuy nhiên tại vị trí này thì phía thượng lưu sâu hơn phía hạ lưu. Phí thượng lưu nên được để dành lại cho bến tương lai với mức nước sâu -16 m. Do đó, đến năm 2010, nên khởi đầu xây dựng cảng tại vị trí giữa cho dự án ưu tiên giai đoạn đầu.

Trong số các dự án trên, có 3 hạng mục công trình phải do bộ môn công cộng thực hiện. Đó là: (1) xây dựng luồng tàu, đây là hạng mục khiến cho dự án khó dự toán được lợi nhuận, (2) xây dựng các đường ra vào cảng và (3) xây dựng các bến cảng qui mô lớn (sâu hơn -14m) cần vốn đầu tư rất lớn.

Việc sử dụng các nguồn vốn ODA để tài trợ cho việc xây dựng và phát triển toàn bộ các cơ sở hạ tầng cần thiết cho tới năm 2010 một mặt vừa không phù hợp với mục tiêu của ODA, đó là thúc đẩy sự phát triển tự lập của quốc gia nhận viện trợ, và mặt khác còn nổi lên các vấn đề liên quan đến giới hạn ngân sách. Do đó, cần phải phân bổ các nguồn vốn có hạn này cho các dự án ưu tiên, nghĩa là các dự án có vai trò như chất xúc tác kích thích nhiều đầu tư hơn nữa vào các dự án khác từ phía quốc gia nhận viện trợ hoặc từ thành phần kinh tế tư nhân. Trong nghiên cứu này, qui mô gói dự án ưu tiên được giới hạn trong một qui mô tối thiểu cần được cơ quan công cộng thực hiện.

25.2 Quy hoạch luồng khu vực dự án ưu tiên

25.2.1 Quy hoạch luồng

Quy hoạch luồng được tính toán theo các hướng dẫn của PIANC. Kết quả tính toán được trình bày dưới đây. Trong tính toán, sử dụng dữ liệu đầu vào của vùng biển mở cho trường hợp Vịnh Gành Rái và dữ liệu vùng biển kín cho đoạn từ cửa sông Thị Vải đến Cái Mép thượng. Phân đoạn từ biển vào tới Cái Mép phải được thiết kế sao cho các tàu container có thể ra vào hai chiều vào mọi thời điểm; đặc biệt, mức nước phải đủ để tiếp nhận mớn nước của tàu container 50.000DWT. Đoạn từ Cái Mép trở lên thượng lưu, có thể lợi dụng thủy triều và đảm bảo thông tàu 2 chiều. Tuy nhiên, ở đoạn cong chữ S giữa Cái Mép và Thị Vải, để đảm bảo an toàn hàng hải, cần giới hạn lưu thông một chiều ở đoạn luồng này.

Bảng 25.2.1 Các dự án ưu tiên năm 2010

(1) Bến

Khu vực	Cỡ tàu	Loại hàng	Số bến	Lượng hàng (x1.000)
Cái Mép Hạ	50.000 DWT	Container	2B (LCC 3-4) -14m	600 TEUs
Thị Vải	50.000 DWT	Tổng hợp	2B (TVG 1-2) -12m	1.100 tấn

(2) Luồng tàu - Đoạn 1

Cái Mép (2 chiều, 24 giờ)	Sâu (m)
Hiện tại	-9
Giai đoạn 1	-12
Giai đoạn 2	-14

(3) Luồng tàu - Đoạn 2

Cái Mép — Thị Vải (2 chiều, thủy triều)	Sâu (m)
Hiện tại	-10
Giai đoạn 1	-12

Đoạn cong (một chiều)

Bảng 25.2.2 Quy hoạch luồng cho năm 2010

Đoạn luồng	Kích cỡ tàu	Sâu (m)	Rộng (m)	Vận hành
Vịnh Gành Rái	50.000 DWT	-14	310	2 chiều, 24/24 giờ
Cái Mép	50.000 DWT	-14	310	2 chiều, 24/24 giờ
Đoạn cong chữ S	50.000 DWT	-12	200	1 chiều, thủy triều
Thị Vải	50.000 DWT	-12	310	2 chiều, thủy triều

Bảng 25.2.3 Quy hoạch luồng cho năm 2020 (để tham khảo)

Đoạn luồng	Kích cỡ tàu	Sâu (m)	Rộng (m)	Vận hành
Vịnh Gành Rái	80.000 DWT	-16	420	2 chiều, 24/24 giờ
Cái Mép	80.000 DWT	-16	420	2 chiều, 24/24 giờ
Đoạn cong chữ S	50.000 DWT	-12	200	1 chiều, thủy triều
Thị Vải	50.000 DWT	-12	310	2 chiều, thủy triều

Figure 25.2.1 Cai Map Site

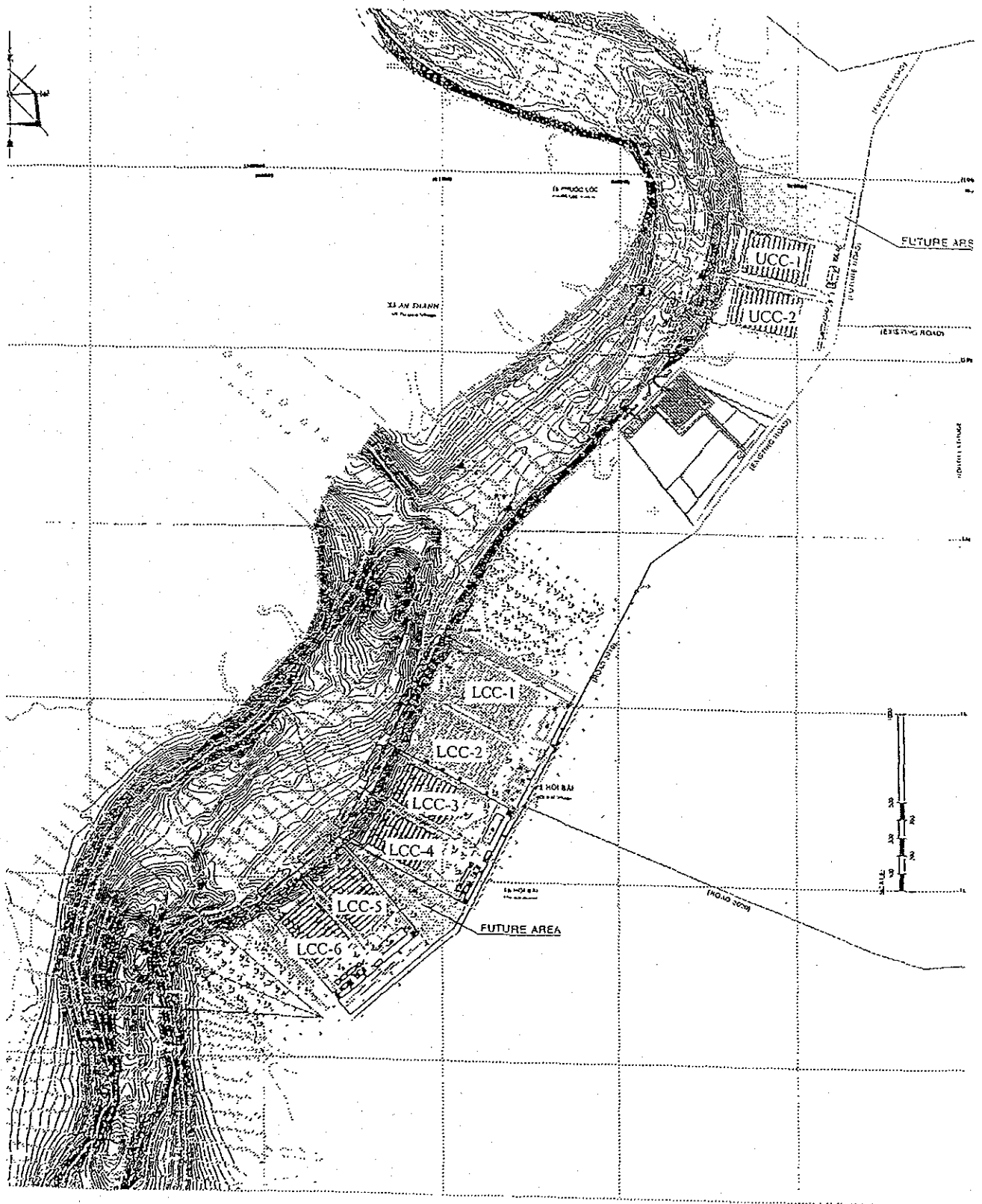
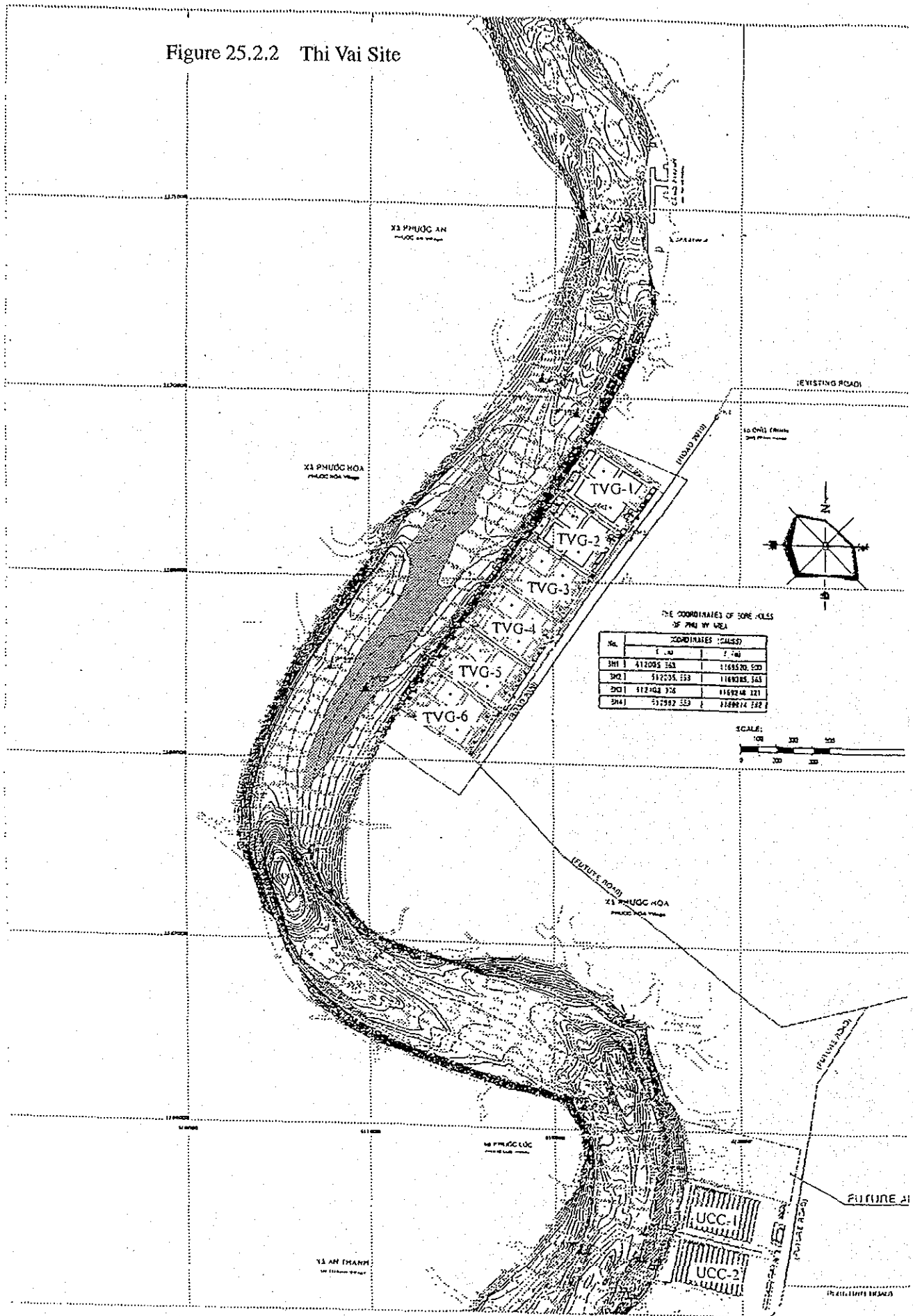
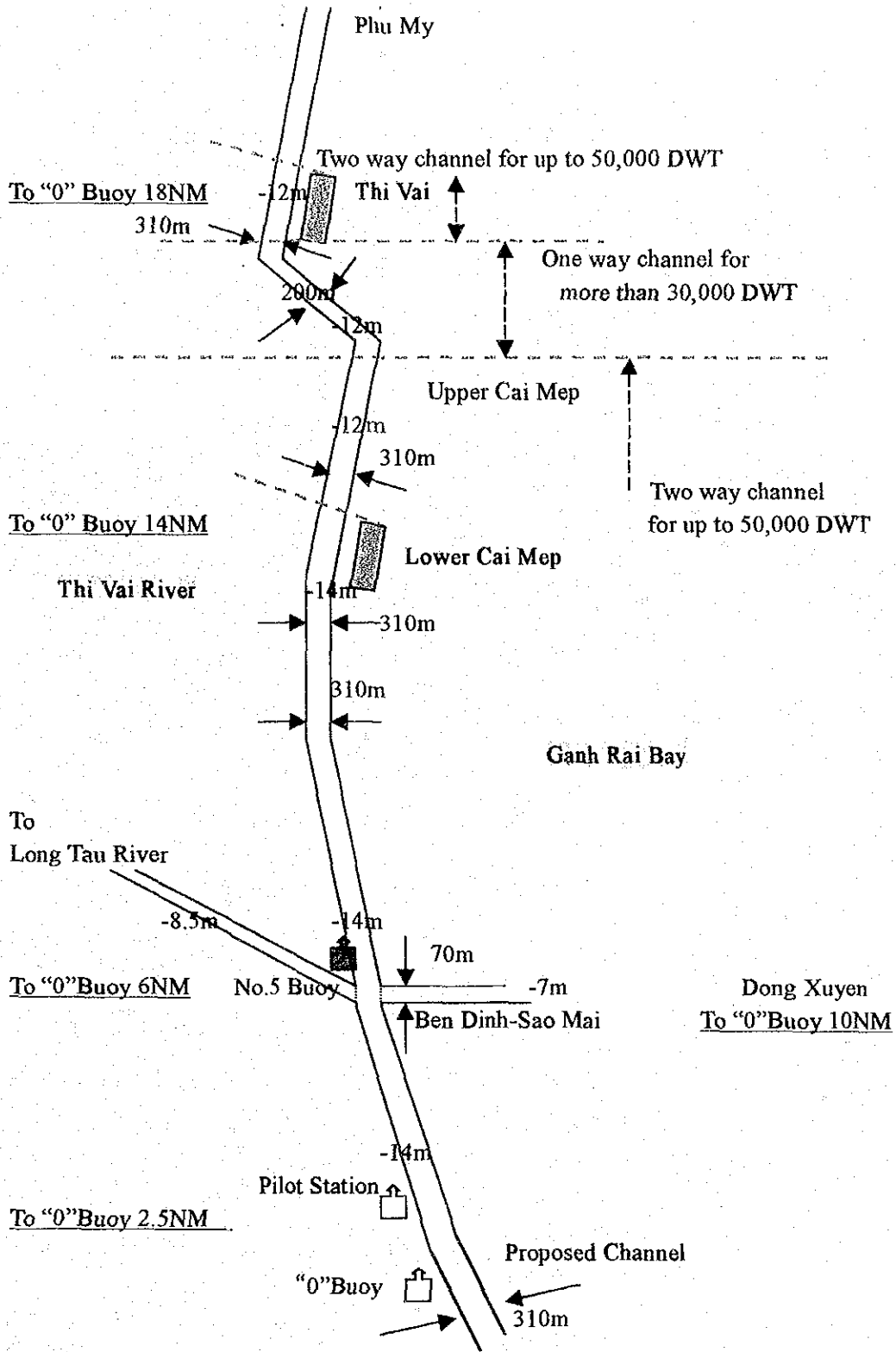


Figure 25.2.2 Thi Vai Site



Hình 25.2.3 Luồng quy hoạch tại Vịnh Gành Rái và Sông Thị Vải (năm 2010)



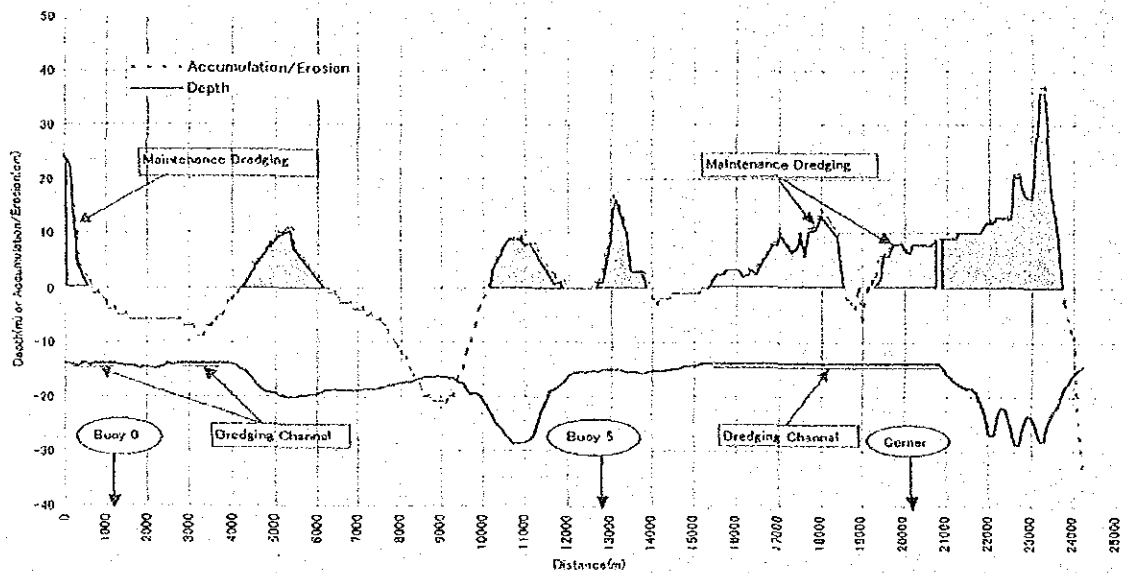
25.2.2 Nạo vét ban đầu và duy tu nạo vét

Kế hoạch nạo vét luồng được căn cứ trên Qui hoạch Luồng, theo đó các đoạn thẳng của luồng hai chiều có mức nước quy hoạch là 14m và độ rộng đáy là 310m. Độ dốc mặt bên được tính là 1/5, có xét đến điều kiện chất đáy mềm và loại thiết bị nạo vét.

Khối lượng bùn cát trong luồng được đánh giá dựa vào mô hình toán và xem xét các tiêu chuẩn kỹ thuật. Theo tính toán sa bồi sẽ xuất hiện ở 5 khu vực trong luồng. Sa bồi ở độ sâu luồng qui hoạch sẽ xuất hiện ở hai khu vực, đó là ở cửa Luồng vào Vũng Tàu và quanh đoạn gẫy của Luồng vào Sông Thị Vải như trong Hình 25.2.4. Tổng khối lượng sa bồi trên độ sâu của luồng qui hoạch theo dự tính là 130.000 đến 430.000 m³.

Các yêu cầu và điều kiện nạo vét là phải đảm bảo rằng công tác nạo vét không gây bất kỳ trở ngại nào đối với sự lưu thông của tàu trong các luồng, độ sai số cho phép theo phương đứng lượng nạo vét thừa phải nhiều hơn độ sâu luồng qui hoạch (nạo vét dư thêm) 50 cm, và độ sai số cho phép theo phương ngang nhỏ hơn 4m, đưa vào áp dụng thiết bị nạo vét cỡ lớn và hiệu quả cao, và đạt hiệu suất của công tác nạo vét như đã thực hiện trước đây.

Khối lượng nạo vét ban đầu theo tính toán là 9,9 triệu m³, bao gồm lượng nạo vét cơ bản ròng, khối lượng bùn cát sai số cho phép sâu 50cm, và lượng nạo vét dư thêm sâu 50cm. Khối lượng nạo vét và chu kỳ duy tu nạo vét theo tính toán là 0,3 triệu m³ cách nhau 3 năm ở đoạn vào của Luồng vào Vũng Tàu, và 2,1 triệu m³ cách nhau 4 năm quanh góc của Luồng Cửa ngõ Sông Thị Vải, bao gồm cả nạo vét sa bồi và nạo vét thêm.



Hình 25.2.4 Phân bố của sa bồi dọc theo luồng

Phương pháp nạo vét phù hợp về mặt thiết bị và vận hành cũng đã được nghiên cứu. Đội tàu nạo vét phù hợp nhất bao gồm Tàu nạo vét hút ngoam và một Tàu lai đất được trang bị thanh nạo. Hiệu quả và công suất nạo vét của các tàu nạo vét hút bụng hiện có ở Việt Nam và nước ngoài đã được phân tích, có lưu ý đến các điều kiện của khu vực. Các phương pháp hoạt động đã xem xét bao gồm “Nạo vét thường”, “Nạo vét thổi”, “Hút - đắp bờ”, và một số phương pháp khác. Phương pháp “Nạo vét thường” được xem là phương pháp thích hợp nhất đồng thời bổ sung thêm san phẳng bằng thanh nạo.

Phương pháp và vị trí đổ bùn đất nạo vét được cũng đã được nghiên cứu. Đổ đất ở ngoài khơi được đánh giá là phương pháp thích hợp nhất trên cơ sở thông lệ trước nay ở các cảng khác của Việt Nam. Vị trí đổ chất nạo vét được chọn lựa ở ngoài khơi cách Mũi Vũng Tàu 5 km. Tác động của việc bỏ bùn cát ra biển được đánh giá dựa trên loại vật liệu, sự phân tán, sự bồi tụ trong lòng biển và môi trường sinh học. Hầu như không có tác động nghiêm trọng nào. Tuy nhiên, cần tiến hành các khảo sát theo dõi đặc biệt về sự tích tụ của sa bồi dưới đáy biển.

Kế hoạch thực hiện nạo vét cũng đã được tính đến và theo đề xuất là công tác nạo vét cơ bản phải một Tàu nạo vét hút bụng hiệu suất cao (bơm: 8.000 x 2 m³/h, tốc độ (không tải): 15 hải lý) và công suất lớn (4.000m³), mặc dù hiện không có ở Việt Nam. Thời gian cần thiết để hoàn tất nạo vét cơ bản là 3 năm hoạt động liên tục.

Công tác nạo vét duy tu có thể được thực hiện bằng một Tàu nạo vét hút bụng hiệu suất thông dụng (bơm: 3.500 m³/h, tốc độ (không tải): 12 hải lý) và công suất (3.500m³). Nạo vét ở đầu luồng sẽ mất khoảng 2,4 tháng trong điều kiện hoạt động bình thường. Theo đánh giá, phải mất khoảng 11,5 tháng mới hoàn tất công tác nạo vét đoạn gáy của Luồng vào Thị Vải trong điều kiện làm việc hết công suất.

Cần phải tiến hành giám sát và khảo sát cẩn thận để lập kế hoạch/quản lý công tác nạo vét cho đúng qui cách.

25.3. Hệ thống giao thông khu vực dự án ưu tiên

25.3.1 Đường ra vào Cảng nối với Quốc lộ 51

(1) Số làn xe yêu cầu

Khối lượng giao thông theo thiết kế trên đường ra vào cảng tới năm 2010 được dự tính như sau:

Bảng 25.3.1 Khối lượng giao thông dự tính đến năm 2010

Tên bến	Khối lượng giao thông	Đơn vị tính
Bến Tổng Hợp Quốc Tế Thị Vải	186	Tổng hợp=1.100.000 tấn
Bến Container Quốc Tế Cái Mép	993	Container=1.100.000 TEU

Số làn xe lưu thông yêu cầu được xác định như sau: năng suất lưu thông là 650 xe/giờ đối với đường 2 làn xe và 2.400 xe/giờ đối với đường 4 làn xe. Theo khối lượng lưu thông dự báo nêu trên, Bến Tổng Hợp Quốc Tế Thị Vải cần đường 2 làn xe và Bến Container Quốc Tế Cái Mép sẽ được qui hoạch đường 4 làn xe. Tuy nhiên, vẫn dành đủ diện tích 4 làn xe cho đường của cả hai bến.

(2) Điều chỉnh đường ra vào cảng bên ngoài Khu Vực Cảng

Việc điều chỉnh sơ bộ đường ra vào cảng đã được đánh giá lại bằng khảo sát thăm dò địa điểm. Việc điều chỉnh đường ra vào cảng phải được quyết định theo hướng sao cho có thể ít gây trở ngại nhất đối với các nhà dân, nhà máy hiện hữu và các cơ sở liên quan. Đường ra vào cảng nào cũng phải được qui hoạch điều chỉnh với độ dốc tối đa là 4% để đảm bảo xe vận chuyển container 40ft có thể hoạt động an toàn với tốc độ 80km/h. Khối lượng giao thông từ các Khu Công Nghiệp (IZ), được qui hoạch trong tương lai, được tính toán sau khi các Khu Công Nghiệp được xây dựng.

Chiều dài đường ra vào cảng theo qui hoạch được trình bày trong Bảng 26.3.2.

Bảng 25.3.2 Chiều dài đường ra vào cảng

Tên bến	Chiều dài (km)	Ghi chú
Bến Tổng Hợp Quốc Tế Thị Vải	2	
Bến Container Quốc Tế Cái Mép	3	Bao gồm một cầu

25.3.2 Hệ thống Giao thông trong khu vực

Quốc Lộ 51 (QL 51) nối Biên Hòa với Vũng Tàu liên kết rất nhiều khu công nghiệp trong khu vực với các cảng dọc sông Thị Vải. Các khu công nghiệp chính nằm dọc theo Quốc Lộ 51 hiện nay bao gồm Nhơn Trạch và Gò Dầu thuộc tỉnh Đồng Nai, và Mỹ Xuân và Phú Mỹ thuộc tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu. QL 51 là một đường trục nối liền thành phố Vũng Tàu với thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh khác. Hiện tại, QL 51 đang được cải tạo nâng cấp để đạt chuẩn đường Cấp 1 khu vực đồng bằng, có chiều rộng 24m, 6 làn xe, tốc độ thiết kế: 100-120 km/h.

Tuyến TP.HCM-Long Thành, một phần của Đường Cao Tốc TP.HCM - Vũng Tàu là con đường chính kết nối các khu công nghiệp ở TP.HCM với các cảng mới dọc theo sông Thị Vải.

Các cơ quan ban ngành của TP.HCM và tỉnh Đồng Nai đều đang qui hoạch xây dựng con đường cao tốc này như một dự án ưu tiên hàng đầu trong lĩnh vực phát triển giao thông.

Khi cảng nước sâu mới được xây dựng dọc sông Thị Vải, cũng cần phải xây dựng đường ra vào cảng tương ứng với khối lượng giao thông giữa cảng và QL 51 trong khu vực Phú Mỹ và khu vực Cái Mép.

Chương 26 Sơ đồ bố trí / Khai thác Bến và Khai thác Luồng

26.1 Sơ đồ bố trí và khai thác bến

Sơ đồ bố trí quy hoạch đến năm 2020 tại các vị trí Thị Vải và Cái Mép được tóm tắt trong bảng dưới đây. Ngoài ra, các bến được đề cập dưới đây sẽ được quy hoạch đến năm 2020 tại khu vực cụm cảng Tp.HCM và khu vực cụm cảng Vũng Tàu do bố trí lại một phần của cụm cảng Tp.HCM theo quy hoạch phát triển của bờ sông Sài Gòn và phát triển đô thị của tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

a) Đến năm 2010: hai (2) Bến Container và một (1) Bến Tổng hợp tại Cát Lái, một (1) Bến Container và một (1) Bến Tổng hợp tại Hiệp Phước, và một (1) Bến Tổng hợp tại Đông Xuyên. Tất cả các bến này sẽ có thể tiếp nhận tàu 20.000 DWT.

b) Đến năm 2020: Thêm vào ở trên, một (1) Bến Hành khách cho tàu 50.000 GRT tại cảng Sài Gòn, hai (2) Bến Container và 11 Bến Tổng hợp cho tàu 20.000 DWT tại vị trí Hiệp Phước.

Bảng 26.1 Sơ đồ bố trí bến ở Thị Vải và Cái Mép (2010 & 2020)

Địa điểm	Loại bến	Số bến (Tên bến)	Cỡ tàu (DWT)	Bến		2010 **F/S	2020
				Dài (m)	Rộng (m)		
Thị Vải	Tổng hợp	2B (TVG-1/2)	50.000	300x2	450	2B**	
	Tổng hợp	2B (TVG-3/4)	50.000	300x2	450		2B
	Tổng hợp	2B (TVG-5/6)	50.000	300x2	450		2B
	Tổng cộng	6B		1.800m	450	2B	4B
	Tổng diện tích				***	27 ha	81 ha
Cái Mép Thượng	Container	2B(UCC-1/2)	50.000	300x2=600m	550		2B
	Tổng diện tích				***		33 ha
Cái Mép Hạ	Container	2B (LCC-1/2)	80.000	350x2	650+80+60		2B
	Container	2B (LCC-3/4)	50.000	300x2	*650+90+50	2B**	
	Container	2B (LCC-5/6)	50.000	300x2	*650+90+50	2B	
	Tổng cộng	8B		1.900m		4B	4B
	Tổng diện tích				*** không tính cầu tàu	66 ha	125 ha

Ghi chú: * (1) 650m (550m là độ sâu sân bãi cộng 100m để mở rộng trong tương lai, (2) 90m là chiều dài cầu giữa cầu tàu và sân bãi, (3) 50m là chiều rộng của cầu tàu, ** Nghiên cứu Khả thi của dự án, *** Tổng diện tích năm 2020 có bao gồm diện tích của năm 2010.

Trong chương này, nghiên cứu tập trung vào quy hoạch bố trí và khai thác bến tổng hợp và bến container cho tàu 50.000 DWT trong Nghiên cứu Khả thi về dự án ưu tiên.

26.1.1 Bến Container Quốc tế Cái Mép Hạ (Bến số LCC 3/4)

(1) Sơ đồ bố trí và cơ sở vật chất (sơ đồ bố trí được trình bày trong Chương 26 của Báo Cáo)

- 1) Bến sẽ được thiết kế sao cho có thể tiếp nhận các tàu container 80.000DWT (tàu post-Panamax) với mớn nước tối đa 12,5m, có tính đến dự báo nhu cầu hàng hóa.
- 2) Đường mặt bến gày 22 độ giữa Bến số LCC-1/4 và LCC-5/6.
- 3) Cơ sở vật chất của hai (2) Bến Container như sau:

Cầu tàu (3 ha) và Bãi (33 ha), Sân bãi phân lô (5.600 TEUs), Văn phòng hành chính và Khu tiện nghi, CFS, Xưởng Bảo Trì, Khu Vệ sinh Container, Trạm Điện, Trạm Nhiên Liệu, Hệ thống cấp nước, Tháp Đèn, các Cổng, Bãi Trang Thiết Bị / Bãi Chờ Xe, Tường rào khu bến, Cầu lạc bộ Thủy thủ, Cửa hàng miễn thuế, v.v...

(2) Khai thác bến

- 1) Công suất của bến theo tính toán là 600 ngàn TEU cho cả hai (2) bến tàu 50.000DWT, có tính đến công suất của bãi và bến. Tuy nhiên sau năm 2010, công suất sẽ được nâng lên tối đa 740 ngàn TEU.
- 2) Hệ thống hoạt động phối hợp với cầu trung chuyển (Cầu Bánh lốp (RTG)) và đầu kéo romoóc sẽ được áp dụng.
- 3) Các xe di chuyển trên bãi container sẽ luân chuyển theo chiều kim đồng hồ để đảm bảo đặt các container trên bãi theo cùng một hướng.
- 4) Hệ thống điều khiển bằng máy vi tính sử dụng dùng để trao đổi dữ liệu điện tử (EDI), lưu chuyển tài liệu, điều hành hoạt động sân bãi và tàu sẽ được đưa vào áp dụng bằng cách chuyển đổi các phần mềm hiện có trên thị trường cho phù hợp.
- 5) Các tàu và xà lan chuyển tải phần dịch vụ trong nước sẽ được vận hành bởi các cầu container cầu trục.
- 6) Các thiết bị cần thiết được trình bày trong Chương 26 của Báo Cáo.
- 7) Hệ thống bảo trì
 - (1) Bồi dưỡng và huấn luyện các kỹ sư bảo trì
 - (2) Kiểm tra định kỳ các thiết bị,
 - (3) Các thiết bị container và phụ tùng thay thế phải được quản lý tốt bằng hệ thống máy vi tính.

26.1.2 Bến Tổng Hợp Quốc Tế Thị Vải (Bến số TVG 1/2)

- (1) Sơ đồ bố trí và cơ sở vật chất (sơ đồ bố trí được trình bày trong Chương 26 của Báo Cáo).

- 1) Các trang thiết bị của Bến Hàng Tổng Hợp Quốc Tế Thị Vải (2 bến) gồm:

(a) Khu vực Bến (27 ha), (b) Văn phòng hành chính, (c) Khu tiện nghi, (d) Nhà kho (8.000m²), (e) 2 kho trung chuyển (8.000m²), (f) 8 Sân bãi ngoài trời (115.200m²) (g) Xưởng Bảo trì, (h) Các công trình khác (Trạm Điện, Trạm nhiên liệu, Hệ thống cấp nước, các Cổng, Bãi Trang Thiết Bị, Xe tải, Bãi Chờ, Tường rào khu bến, Cầu lạc bộ Thủy thủ, cửa hàng miễn thuế, v.v...)

- 2) Sau năm mục tiêu, một số lượng lớn hàng tổng hợp sẽ được container hóa, nếu không thì khối lượng lớn hàng rời sẽ được tính đến trong việc chuyển đổi thành bến container và / hoặc bến hàng rời.

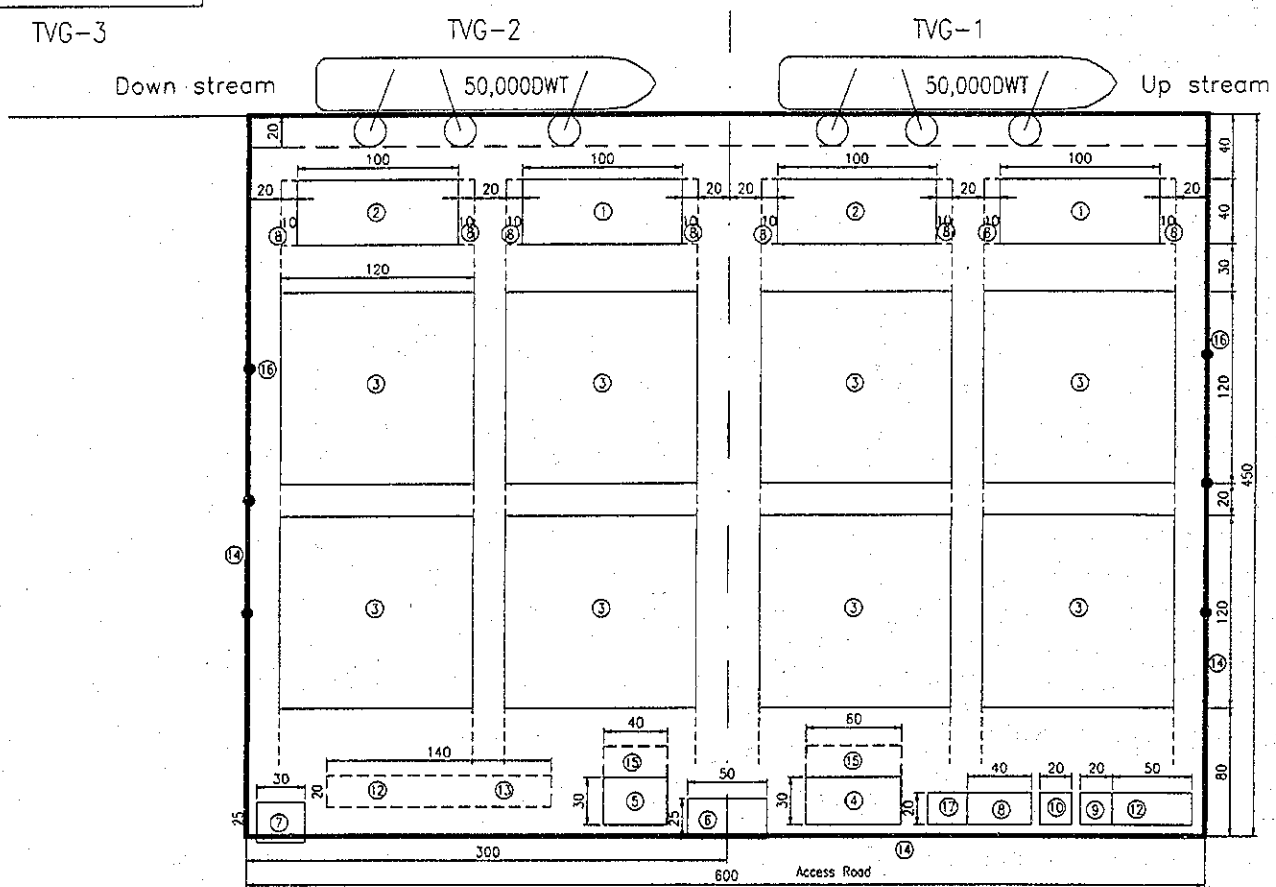
(2) Khai thác bến

- 1) Công suất bến theo dự tính sẽ là 1,6 triệu tấn tối đa trong năm 2010, nhưng sẽ là 2 triệu tấn vào năm 2020 cho cả hai bến tàu 50.000DWT. Vì số lượng sẽ tăng lên thành sáu (6) bến, và hiệu quả hoạt động của mỗi bến cũng sẽ tốt hơn vào năm 2020.
- 2) Hoạt động xếp dỡ hàng hóa sẽ được thực hiện nhờ các cầu của tàu kết hợp với các cần cầu trên bờ.
- 3) Nên sử dụng nhiều xe nâng tham gia vào các hoạt động xếp dỡ bên thành tàu để chuyển hàng hóa trực tiếp đi/đến các kho gần đó và các kho trung chuyển.
- 4) Tầng trệt của các kho hàng và các kho trung chuyển phải có độ dốc khoảng bốn (4) độ tính từ cửa ra phía biển trên mặt đất với cửa ra phía đất liền và có cao độ là 1 (m) so với mặt đất. Nhờ vậy hoạt động của xe nâng sẽ rất thuận lợi vì có thể bốc dỡ hoặc tiếp nhận hàng hóa từ các xe tải bên ngoài ngay tại đoạn dốc của cửa phía đất liền.
- 5) Để nâng cao hiệu suất xếp dỡ hàng rời, nên lắp đặt thêm các phễu có thể di chuyển được và một hệ thống băng chuyền tự động có hệ thống bánh lăn tới tận các kho hàng, khi muốn bốc dỡ khối lượng lớn hàng rời từ các tàu.
- 6) Nhiều thiết bị khác cả về chủng loại lẫn số lượng cũng sẽ được sử dụng tùy thuộc vào loại hình hoạt động. Chủng loại và Số lượng các Thiết bị cần thiết cho Bến Hàng Tổng Hợp được thể hiện trong Chương 26 của Báo Cáo.
- 7) Hợp lý hóa

Nhìn chung, Bến Hàng Tổng Hợp sẽ sử dụng rất nhiều công nhân mặc dù hiệu suất xếp dỡ hàng hóa của nó chỉ bằng một phần tư so với bến container. Vì vậy, giảm thiểu số lượng công nhân tham gia hoạt động bến và cải thiện hiệu suất xếp dỡ hàng hóa bằng cách sử dụng các phương tiện xếp dỡ hàng hóa phù hợp.

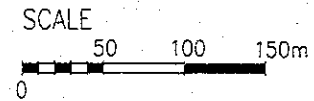
Figure 26.1

Thi Vai International General Cargo Terminal (50,000DWT)



Legend

①	Warehouse
②	Transit Shed
③	Open Yard
④	Administration Office
⑤	Amenity Block
⑥	Terminal Main Gate
⑦	Terminal Sub Gate
⑧	Maintenance Shop
⑨	Fuel Station
⑩	Power Station
⑪	Truck Waiting Area
⑫	Equipment Yard
⑬	Truck Waiting Yard
⑭	Fence
⑮	Parking
⑯	Lighting Tower
⑰	Water Supplying Facility



JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

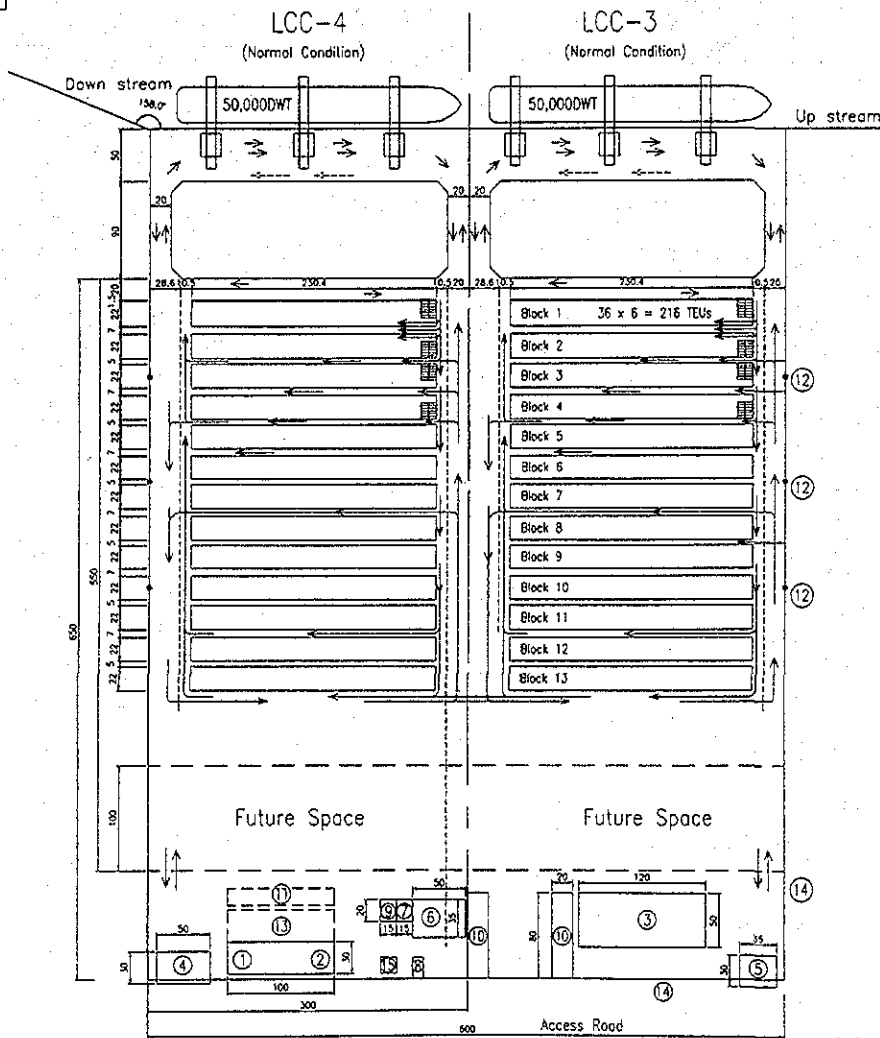
**THE PORT DEVELOPMENT STUDY
IN THE SOUTH OF VIETNAM**
(THI VAI INTERNATIONAL GENERAL
CARGO TERMINAL)

SCALE:

DRAWING No.:

Figure 26.2

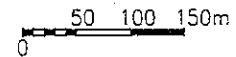
Cai Mep International Container Terminal (50,000DWT)



Legend

①	Administration Office
②	Amenity Block
③	Container Freight Station
④	Main Gate (Weighbridge)
⑤	Sub Gate
⑥	Maintenance Shop
⑦	Container Washing Area
⑧	Power Station
⑨	Fuel Station
⑩	Equipment Yard
⑪	Truck Waiting Yard
⑫	Lighting Tower
⑬	Parking Area
⑭	Fence
⑮	Water Supplying Facility

SCALE



JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

**THE PORT DEVELOPMENT STUDY
IN THE SOUTH OF VIETNAM**

(CAI MEP INTERNATIONAL
CONTAINER TERMINAL)

SCALE:

DRAWING No.:

26.2 Khai thác luồng

(1) Số lượng tàu đến Vùng KTTĐPN vào năm 2010 và 2020.

Theo tính toán từ khối lượng hàng hóa dự báo trong năm 2010 và 2020, số lượng tàu đến các vùng nước của Vùng KTTĐPN theo dự tính là trên 8.000 tàu năm 2010 (tăng 1,3 lần so với năm 2000), và 12.000 trong năm 2020 (tăng gấp đôi). Do tính toán này dựa trên giả thuyết là toàn bộ hàng hóa được chuyên chở bằng các tàu tải trọng hơn 10.000DWT, hoàn toàn có thể mong đợi số lượng tàu lớn hơn đó. Số lượng tàu lưu thông đến vùng sẽ nhiều hơn gấp hai lần các con số trên.

(2) Kích thước luồng được trình bày trong Chương 26 của Báo Cáo.

(3) Các vấn đề cần nghiên cứu

- 1) Các roi cát rất cạn ngang qua luồng nằm ở vị trí cách Phao số '0', 1.000m về phía Nam ở lối vào của Vịnh Gành Rái, có mức nước tối thiểu $-9,5m$.
- 2) Theo dự kiến luồng mới sẽ được quy hoạch 300m về hướng đông từ luồng hiện hữu để đảm bảo độ sâu mức nước cần thiết tại cửa vào Vịnh Gành Rái.
- 3) Tại khúc hợp lưu giữa các sông Lòng Tàu, luồng sông Thị Vải và Sông Dinh đến Bến Đình Sao Mai, lượng tàu lưu thông đến vùng KTTĐPN sẽ đạt 17.000 chiếc vào năm 2010 và 25.000 chiếc vào năm 2020. Nói cách khác, sẽ có 47 tàu vào năm 2010 và 69 tàu vào năm 2020 đến vào đi mỗi ngày ở khu vực này. Do vậy, cần phải lưu ý đặc biệt ở đoạn hợp lưu này và phải có qui định hướng dẫn lưu thông hợp lý ở đoạn hợp lưu.
- 4) Tại đoạn luồng cong hình chữ 'S' giữa Cái Mép Thượng và Thị Vải, các tàu có tải trọng trên 30.000DWT (Tàu có chiều dài LOA trên 200m) chỉ được phép lưu thông một chiều.
- 5) Các Bến Hàng Tổng Hợp Thị Vải sẽ có mức nước sâu $-14m$, rộng 50m và độ sâu cả hai mép bến đều phải trải dài theo tuyến 30 độ tính từ tuyến mép bến.
- 6) Các hải đăng, đèn hiệu, và phao tiêu hiện hữu đều có thể sử dụng được bằng cách di chuyển sau khi luồng đã được nạo vét sâu thêm và mở rộng thêm. Tuy nhiên các đèn biển và phao tiêu bổ sung cũng sẽ được lắp đặt, đặc biệt là ở cực nam của lối vào Vịnh Gành Rái do mức nước cạn ở đây.
- 7) Số lượng các hoa tiêu hạng đặc biệt có thể điều hành các tàu hơn 20.000GRT cũng sẽ được tăng thêm. Do vậy, hệ thống huấn luyện phải được củng cố. Nên gửi các hoa tiêu sang các nước đã phát triển nơi hiện có các hệ thống mô phỏng điều hành tàu biển.

(4) Hệ thống Điều khiển Giao thông Hàng hải (VTS)

Để đảm bảo an toàn, hiệu suất giao thông hàng hải, và bảo vệ môi trường, VTS ở Vùng KTTĐPN chắc chắn rất cần thiết vì lượng tàu đến sẽ tăng dần qua từng năm.

1) VTS của Cảng Vụ TP.HCM

Cảng Vụ TP.HCM đã lắp đặt hệ thống phản ứng VTS trên các vùng nước giữa Khu vực Cảng TP.HCM và Trạm Hoa Tiêu Vũng Tàu. Hệ thống này được chia làm hai (2) vùng. Phía Tây là Vùng 1 (dưới sự kiểm soát của Trung Tâm Điều Khiển TP.HCM, và phía Đông là Vùng 2 (dưới sự kiểm soát của Trạm Điều Khiển Vũng Tàu)

2) Các vấn đề cần nghiên cứu

Để có thể sử dụng hệ thống VTS thực tiễn trong tương lai, cần phải xem xét các vấn đề sau đây.

- (1) Huấn luyện và bồi dưỡng các nhân viên điều hành VTS
- (2) Điều khiển giao thông của các tàu nhỏ
- (3) Điều khiển giao thông ở vùng nước rộng bằng VTS
- (4) Thi hành các qui định chung trong vùng nước của Vùng KTTĐPN (TP.HCM, Đồng Nai và Bà Rịa-Vũng Tàu)
- (5) Phạm vi các dịch vụ do VTS cung cấp
 - a) Dịch vụ thông tin
 - b) Dịch vụ hỗ trợ giao thông hàng hải
 - c) Dịch vụ quản lý giao thông

3) Hệ thống VTS trong năm 2010

Hệ thống VTS như sau nên được áp dụng cho vùng nước của vùng KTTĐPN đến năm 2010, sau khi đã xem xét đầy đủ các vấn đề trên.

- (1) VTS trong vùng nước này chỉ nên do một (1) tổ chức điều hành.
- (2) Hình thành thêm Vùng 3 ngoài Vùng 1 và 2 hiện có.
- (3) Hệ thống radar bổ sung sẽ được lắp đặt dọc sông Thị Vải.
- (4) Trạm Điều Khiển bổ sung cũng sẽ được chuẩn bị để điều hành Vùng 3.
- (5) Dịch vụ thông tin là dịch vụ đầu tiên được cung ứng như trình bày ở trên, và sau đó sẽ cải thiện từng bước để có thể đảm đương hoàn thiện hệ thống VTS.
- (6) Thông tin chi tiết về tàu đến Trung Tâm Điều Khiển và các Trạm sẽ nhận các thông tin chi tiết về tàu trước khi tàu đến từ các công ty vận tải tàu biển và đại lý hàng hải qua e-mail và lưu trữ thông tin trong hệ thống máy tính của trạm.
- (7) Qui chế giao thông hàng hải địa phương trong vùng nước của VKTTĐPN Một qui chế giao thông hàng hải đặc biệt cho hệ thống VTS trong vùng nước của VKTTĐPN sẽ được thiết lập nhằm đặt ra các hạn chế về tốc độ chạy tàu, thứ tự ưu tiên của các loại tàu, thứ tự ưu tiên các tàu khi qua luồng và hạn chế khi tàu đang quay đầu trong vùng neo đậu, hạn chế các tàu lớn ở các luồng một chiều, v.v...
- (8) Các biện pháp đối phó với lưu thông của các tàu nhỏ Điều quan trọng nhất là huấn luyện chu đáo cho các thuyền trưởng và thủy thủ đoàn của các tàu nhỏ về các quy định của VTS bằng các biện pháp đặc biệt như các bài thuyết trình và sổ tay hướng dẫn. Các tàu giám sát đặc biệt như Tàu Tuần Tra Bờ Biển cần phải tiến hành tuần tra ở các vùng biển có mật độ giao thông cao để đảm bảo các tàu nhỏ tuân thủ quy định.
- (9) Huấn luyện và bồi dưỡng các điều hành viên hệ thống VTS Các học viên điều hành hệ thống VTS sẽ được huấn luyện và bồi dưỡng ở các nước phát triển, sau khi điều hành dịch vụ trong một thời gian dài, sẽ được xác nhận đủ tiêu chuẩn thành điều hành viên.
- (10) Nghiên cứu khác trong tương lai ngoài các Vùng kể trên Sau khi đã phát triển các tuyến đường thủy nội địa ở Đồng Bằng Sông Cửu Long, Vùng KTTĐPN bao gồm cả Luồng sông Soài Rạp và Cam-pu-chia, cần phải tiến hành các nghiên cứu tiếp theo về VTS.