

**CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN (JICA)
BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI, VIỆT NAM**

**NGHIÊN CỨU TOÀN DIỆN
VỀ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG HỆ THỐNG GIAO THÔNG VẬN TẢI
Ở VIỆT NAM
(VITRANSS 2)**

**Báo cáo chuyên ngành số 03
CẢNG VÀ VẬN TẢI BIỂN**

Tháng 05 năm 2010

**Công ty ALMEC
Công ty Tư vấn Phương Đông
Công ty NIPPON KOEI**

EID
JR
10-076

**CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN (JICA)
BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI, VIỆT NAM**

**NGHIÊN CỨU TOÀN DIỆN
VỀ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG HỆ THỐNG GIAO THÔNG VẬN TẢI
Ở VIỆT NAM
(VITRANSS 2)**

**Báo cáo chuyên ngành số 03
CẢNG VÀ VẬN TẢI BIỂN**

Tháng 05 năm 2010

**Công ty ALMEC
Công ty Tư vấn Phương Đông
Công ty NIPPON KOEI**

Tỷ giá hối đoái sử dụng trong báo cáo này
1 USD = 110 Yên = 17.000 đồng
(Mức trung bình năm 2008)

LỜI NÓI ĐẦU

Đáp ứng yêu cầu của Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam, Chính phủ Nhật Bản đã quyết định tiến hành Nghiên cứu toàn diện về Phát triển bền vững hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam (VITRANSS2), giao chương trình này cho Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA)

JICA đã cử một đoàn nghiên cứu sang Việt Nam làm việc từ tháng 11,2007 tới tháng 5,2010, do ông IWATA Shizuo từ công ty ALMEC làm trưởng đoàn, và có các thành viên khác là chuyên gia của công ty ALMEC, công ty tư vấn Phương Đông và công ty Nippon Koei.

Được sự hợp tác chặt chẽ của nhóm đối tác Việt Nam, Đoàn Nghiên cứu JICA đã tiến hành nghiên cứu này, đồng thời tổ chức nhiều buổi thảo luận với các cán bộ hữu quan của Chính phủ Việt Nam. Khi trở về Nhật Bản, Đoàn Nghiên cứu đã hoàn tất nghiên cứu và nộp báo cáo này.

Tôi hy vọng rằng báo cáo này sẽ góp phần vào quá trình phát triển bền vững của hệ thống giao thông vận tải của Việt Nam và cả nước Việt Nam, đồng thời đưa mối quan hệ hữu hảo giữa hai nước lên một tầm cao mới.

Tôi xin chân thành cảm ơn các cán bộ Chính phủ Việt Nam đã hỗ trợ và hợp tác chặt chẽ với nghiên cứu này.

Tháng 5, 2010

HIROYO SASAKI,
Phó Chủ tịch
Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản

Tháng 5, 2010

HIROYO Sasaki

Phó Chủ tịch

Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản

Tokyo

Tờ trình

Kính thưa ngài,

Chúng tôi xin chính thức đệ trình bộ báo cáo cuối cùng của Nghiên cứu toàn diện về Phát triển bền vững Hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam (VITRANSS2).

Bộ báo cáo này tổng hợp các kết quả nghiên cứu thực hiện cả ở Việt Nam và Nhật Bản trong giai đoạn từ tháng 11, 2007 tới tháng 5, 2010 của Đoàn Nghiên cứu gồm các chuyên gia của công ty ALMEC, công ty Tư vấn Phương Đông và công ty Nippon Koei.

Báo cáo này có được là nhờ sự đóng góp của rất nhiều người. Trước hết, chúng tôi đặc biệt cảm ơn những người đã hỗ trợ và hợp tác với Đoàn Nghiên cứu trong thời gian qua, đặc biệt là của Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam.

Chúng tôi cũng cảm ơn các cán bộ của quý cơ quan, của Ban Cố vấn JICA và của Đại sứ quán Nhật Bản tại Việt Nam đã hỗ trợ và cố vấn sâu sát cho chúng tôi trong quá trình nghiên cứu.

Chúng tôi hy vọng rằng bộ báo cáo này sẽ góp phần vào quá trình phát triển bền vững của hệ thống giao thông vận tải tại Việt Nam.

Trân trọng,

IWATA Shizuo

Trưởng Đoàn Nghiên cứu

Nghiên cứu Toàn diện về

Phát triển Bền vững

Hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam

(VITRANSS2)

MỤC LỤC

1 GIỚI THIỆU

- 1.1 Mục tiêu 1-1
- 1.2 Cấu trúc của Báo cáo 1-1

2 HIỆN TRẠNG

- 2.1 Mạng lưới cảng biển 2-1
- 2.2 Vận tải biển 2-6
- 2.3 Luồng vào cảng 2-9
- 2.4 Hiệu quả hoạt động của ngành..... 2-11
- 2.5 Khung thể chế..... 2-16
- 2.6 Tóm tắt các vấn đề và điểm yếu..... 2-23

3 CÁC QUY HOẠCH VÀ CHÍNH SÁCH HIỆN HÀNH

- 3.1 QHTT phát triển cảng biển 3-1
- 3.2 Các dự án đang triển khai/đã cam kết..... 3-9
- 3.3 Quy hoạch vận tải biển 3-13
- 3.4 Nhu cầu đầu tư 3-14
- 3.5 Nhận xét về các quy hoạch của Chính phủ..... 3-16

4 CÁC VẤN ĐỀ QUY HOẠCH CHÍNH

- 4.1 Vai trò của ngành hàng hải..... 4-1
- 4.2 Các vấn đề phát triển của ngành hàng hải..... 4-3
- 4.3 Các chiến lược phát triển chuyên ngành hàng hải bền vững 4-6

5 CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN DÀI HẠN

- 5.1 Các chiến lược phát triển cảng..... 5-1
- 5.2 Phát triển các cảng cửa ngõ quốc tế 5-4
- 5.3 Định hướng phát triển vận tải biển 5-6
- 5.4 Quản lý và khai thác vận tải biển..... 5-7

6 DỰ THẢO QUY HOẠCH TỔNG THỂ

- 6.1 Các dự án đề xuất 6-1
- 6.2 Xác định ưu tiên cho các dự án..... 6-10
- 6.3 Chiến lược đầu tư theo vùng..... 6-13
- 6.4 Tóm tắt các khuyến nghị..... 6-16

PHỤ LỤC

- Phụ lục 2A
- Phụ lục 2B
- Phụ lục 2C
- Phụ lục 4D
- Phụ lục 6E

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 2.1.1	Khái quát về các cảng biển loại I	2-1
Bảng 2.1.2	Tỷ lệ tăng trưởng hàng năm theo nhóm cảng	2-3
Bảng 2.1.3	Khối lượng hàng thông qua cảng biển Việt Nam (1995-2008).....	2-4
Bảng 2.1.4	Khối lượng hàng container nội địa và quốc tế theo các cảng chính (TEU).....	2-4
Bảng 2.1.5	Khối lượng vận tải container theo nhóm cảng (2003-2007)	2-5
Bảng 2.2.1	Số tàu đăng ký theo loại tàu và trọng tải	2-6
Bảng 2.2.2	Khối lượng vận tải bằng đường biển (2004-2007)	2-7
Bảng 2.2.3	Năng lực vận tải biển.....	2-7
Bảng 2.3.1	Hiện trạng và quy hoạch luồng vào các cảng của Việt Nam	2-9
Bảng 2.4.1	Chi phí xuất khẩu so sánh của một số quốc gia.....	2-11
Bảng 2.4.2	Năng suất của một số bến container	2-11
Bảng 2.4.3	Các quốc gia có tỷ lệ tàu bị giữ lại cao (1996-1998)	2-12
Bảng 2.4.5	Các chỉ tiêu hoạt động của một số công ty vận tải biển chính	2-14
Bảng 2.5.1	Sự đa dạng trong lợi ích phát triển và quản lý cảng.....	2-16
Bảng 2.5.2	Các chủ thể phát triển và khai thác cảng biển chính.....	2-18
Bảng 2.5.3	Bảng mức phí và lệ phí cảng biển của Cảng Sài Gòn	2-20
Bảng 2.5.4	So sánh chi phí vận tải nội địa.....	2-21
Bảng 3.1.1	Chiến lược phát triển cảng đến năm 2020 theo vùng	3-7
Bảng 3.2.1	Danh mục các dự án đang triển khai/đã cam kết.....	3-9
Bảng 3.2.2	Các dự án cảng ở khu vực Cái Mép – Thị Vải	3-10
Bảng 3.4.1	Vốn đầu tư ước tính của QHTT (1997-2010)	3-14
Bảng 3.4.2	Quy hoạch phát triển đội Tàu viễn dương.....	3-15
Bảng 3.4.3	Quy hoạch phát triển đội Tàu nội địa.....	3-15
Bảng 4.1.1	Khối lượng hàng xuất, nhập khẩu thông qua ước tính.....	4-1
Bảng 4.1.2	Khối lượng container xuất, nhập khẩu thông qua ước tính.....	4-1
Bảng 4.1.3	Khối lượng hàng nội địa thông qua ước tính (năm 2020 và năm 2030)	4-2
Bảng 4.2.1	Độ sâu hiện tại của một số cảng container chính.....	4-3
Bảng 4.3.1	Phân tích SWOT của chuyên ngành cảng và vận tải biển	4-6
Bảng 4.3.2	Ma trận chiến lược.....	4-6
Bảng 4.3.3	Yêu cầu cơ sở vật chất kỹ thuật theo loại tàu.....	4-9
Bảng 4.3.4	Mô hình kết hợp các tàu hàng Ro-Ro ở Việt Nam	4-11
Bảng 5.2.1	Dự báo vận tải hàng hóa năm 2020 và năm 2030 (hàng xuất, nhập khẩu)	5-4
Bảng 6.1.1	Các dự án đã cam kết/đang triển khai.....	6-1
Bảng 6.1.2	Các dự án đã quy hoạch	6-4
Bảng 6.2.1	Các tiêu chí trong phân tích đa tiêu chí để xác định thứ tự ưu tiên cho dự án	6-11
Bảng 6.2.2	Đánh giá toàn diện (MCA) các dự án.....	6-12
Bảng 6.3.1	Chiến lược đầu tư cảng 2011-2020.....	6-13

DANH MỤC HÌNH VẼ

Hình 2.1.1	Vị trí các cảng biển theo Nhóm cảng.....	2-2
Hình 2.1.2	Khối lượng hàng hóa thông qua các cảng biển Việt Nam giai đoạn 1995-2008.....	2-2
Hình 2.1.3	Khối lượng hàng hóa thông qua theo Nhóm cảng (2003-2007).....	2-3
Hình 2.4.1	Tổng doanh thu của VINALINES	2-13
Hình 2.4.2	Nguồn thu của VINALINES.....	2-13
Hình 2.5.1	Cơ cấu tổ chức của Cục HHVN.....	2-17
Hình 2.5.2	Sơ đồ VINALINES	2-19
Hình 3.1.1	Dự báo khối lượng hàng hóa thông qua cảng.....	3-6
Hình 3.1.2	Công suất thực tế và quy hoạch theo Nhóm cảng biển	3-6
Hình 3.2.1	Cảng cửa ngõ quốc tế Cái Mép.....	3-10
Hình 3.2.2	Cảng quy hoạch tại Lạch Huyện và Đình Vũ.....	3-11
Hình 3.2.3	Cảng trung chuyển tại Vân Phong.....	3-12
Hình 4.1.1	Nhu cầu vận tải hàng hóa và tỷ phần đảm nhận của các phương thức dọc theo hành lang vận tải Bắc - Nam	4-2
Hình 5.1.1	Khung phát triển cơ sở vật chất kỹ thuật quốc gia	5-1
Hình 6.1.1	Các dự án đề xuất	6-9

DANH MỤC HỘP

Hộp 3.3.1	Kế hoạch mở rộng của VINALINES đến năm 2020	3-13
-----------	---	------

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT

ADB	Ngân hàng phát triển Châu Á
ASEAN	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á
BIDV	Ngân hàng đầu tư phát triển Việt Nam
Bil.	Tỉ
BMS	Hệ thống quản lý cầu
BOT	Xây dựng – Kinh doanh – Chuyển giao
BT	Xây dựng và Chuyển giao
CB	Trái phiếu xây dựng
CBTA	Hiệp định giao thông vận tải biên giới
CFEZ	Khu kinh tế trọng điểm miền Trung
CIENCOS	Tổng công ty xây dựng và thiết kế công trình dân sự
CPC	Ủy ban nhân dân xã
CPT	Thí nghiệm xuyên
CPTU	Thí nghiệm xuyên không thoát nước
DBST	Xử lý bề mặt theo phương pháp thâm nhập nhựa 2 hai lớp
D/D	Thiết kế chi tiết
DPC	Ủy ban nhân dân huyện
DPWH	Sở giao thông công chính
DQIZ	Khu Công nghiệp Dung Quất
DSRC	Thông tin liên lạc tầm ngắn chuyên dụng
EIRR	Tỉ lệ nội hoàn kinh tế
ETC	Thu phí tự động
FEZ	Khu kinh tế trọng điểm
FIDIC	Hiệp hội quốc tế các kỹ sư tư vấn
FIRR	Tỉ lệ nội hoàn tài chính
F/S	Nghiên cứu khả thi
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội
GOV	Chính phủ Việt Nam
HCMC	Tp.HCM
HDM-4	Phần mềm quản lý và phát triển đường bộ - Phiên bản 4
HPM	Cẩm nang quy hoạch đường bộ
IDICO	Công ty cổ phần đầu tư phát triển nhà và đô thị
IICPTA	Bước thực hiện ban đầu của Hiệp định giao thông vận tải qua biên giới
IRR	Tỉ lệ nội hoàn
ITS	Hệ thống giao thông thông minh
IWT	Vận tải thủy nội địa
IZ	Khu công nghiệp
JBIC	Ngân hàng hợp tác quốc tế Nhật Bản
JICA	Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật bản
JPY	Đồng Yên
LTPBMC	Hợp đồng bảo trì dài hạn dựa trên khả năng thực hiện
MBC	Bảo trì theo hợp đồng
MCA	Phân tích đa tiêu chí
Mil.	Triệu

MOC	Bộ Xây dựng
MOF	Bộ Tài Chính
MOT	Bộ GTVT
M/P	Quy hoạch tổng thể
MPI	Bộ kế hoạch & đầu tư
MTEF	Khung chi tiêu trung hạn
MYP5	Kế hoạch và chương trình nhiều năm
N/A	Chưa cập nhật
NFEZ	Khu kinh tế trọng điểm miền Bắc
NH	Quốc lộ
NTSC	Ủy ban an toàn giao thông quốc gia
N-S	Bắc - Nam
OBU	Thiết bị trên xe
ODA	Hỗ trợ phát triển chính thức
O&M	Khai thác và bảo trì
PC	Ủy ban nhân dân
PC	Bê tông dự ứng lực
PDOT	Sở giao thông tỉnh
PHD	Cống nằm đúc sẵn
PM	Thủ tướng Chính phủ
PMD	Quyết định của Thủ tướng Chính phủ
PMS	Hệ thống quản lý mặt đường
PMU	Ban quản lý dự án
PPC	Ủy ban nhân dân tỉnh
PPP	Hợp tác nhà nước – tư nhân
PR	Đường tỉnh
PTSC	Ủy ban an toàn giao thông tỉnh
PVD	Cống đứng đúc sẵn
RBIA	Ứng dụng thông tin cầu đường
RR	Đường vành đai
RRMC	Công ty bảo trì khu đường bộ
RRMU	Khu quản lý đường bộ
RSA	Kiểm toán an toàn giao thông đường bộ
RSMS	Hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ
RTIA	Ứng dụng thông tin giao thông đường bộ
R&D	Nghiên cứu và Phát triển
SB	Trái phiếu nhà nước
SC	Tín dụng nhà nước
SCF	Hệ số chuyển đổi tiêu chuẩn
SEDP	Kế hoạch phát triển KTXH
SFEZ	Khu vực kinh tế trọng điểm miền Nam
SOE	DNNN
TARAS	Hệ thống phân tích và ghi chép tai nạn giao thông
TASCO	Công ty cổ phần Tasco
TCVN	Tiêu chuẩn Việt Nam
TEC	Công ty thiết kế GTVT
TEDI	Công ty tư vấn thiết kế giao thông vận tải

TUWPS	Giao thông công chính đô thị
UPC	Ủy ban nhân dân thành phố
USD	Đô la Mỹ
VCB	Ngân hàng cổ phần thương mại ngoại thương Việt Nam
VDB	Ngân hàng phát triển Việt Nam
VEC	Tổng công ty đầu tư và phát triển đường bộ cao tốc Việt Nam
VIDIFI	Công ty cổ phần đầu tư tài chính và phát triển hạ tầng Việt Nam
VITRANSS 1	Nghiên cứu toàn diện phát triển hệ thống giao thông vận tải bền vững ở Việt Nam lần 1
VITRANSS2	Nghiên cứu toàn diện phát triển hệ thống giao thông vận tải bền vững ở Việt Nam lần 2
VND	Việt Nam Đồng
VRA	Cục Đường bộ Việt Nam
VRSP	Dự án an toàn giao thông đường bộ Việt Nam
WB	Ngân hàng thế giới

1 GIỚI THIỆU

1.1 Mục tiêu

Báo cáo này nhằm rà soát lại hoạt động của chuyên ngành trong thời gian qua, xem xét hiện trạng phát triển và đưa ra triển vọng phát triển của chuyên ngành Cảng và Vận tải biển của Việt Nam.

Các vấn đề chiến lược được xem xét gồm vai trò then chốt của các cảng biển cửa ngõ quốc tế trong nền kinh tế định hướng xuất khẩu dựa vào đầu tư trực tiếp nước ngoài và vai trò chính của vận tải biển trên hành lang vận tải Bắc – Nam trong đó vận tải ven biển chiếm tỷ trọng lớn trong nhu cầu vận tải hàng hóa cụ thể trung bình và dài.

Các định hướng phát triển dài hạn không chỉ bao gồm đầu tư kết cấu hạ tầng mà còn gồm cải thiện tổ chức và thể chế. Các dự án đề xuất của chuyên ngành được rà soát và phân loại thứ tự ưu tiên dựa trên khung phát triển chung của quốc gia.

1.2 Cấu trúc của Báo cáo

Báo cáo này gồm các chương sau:

Chương 1: Giới thiệu. Chương này tổng hợp khái quát nội dung của báo cáo và chỉ dẫn để nắm bắt được toàn bộ báo cáo.

Chương 2: Hiện trạng. Chương này mô tả hiện trạng của các cảng biển và vận tải biển của Việt Nam. Hoạt động của chuyên ngành trong những năm qua cũng được xem xét và thảo luận về hiện trạng của các cảng biển, đội tàu cũng như cơ cấu thể chế.

Chương 3: Các quy hoạch của Chính phủ. Chương này rà soát và tổng hợp các quy hoạch của các cơ quan quản lý cảng và cơ quan phát triển vận tải biển cũng như nhận xét, đánh giá về các quy hoạch này.

Chương 4: Các vấn đề quy hoạch chính. Chương này thảo luận các vấn đề chính cần xem xét trong quy hoạch phát triển dài hạn của chuyên ngành.

Chương 5: Các chiến lược phát triển dài hạn. Chương này đưa ra các hướng tiếp cận đề xuất để giải quyết các vấn đề chính của Chuyên ngành.

Chương 6: Dự thảo quy hoạch tổng thể – xác định và đưa ra thứ tự ưu tiên trong công tác thực hiện các dự án phát triển cảng biển đến năm 2020.

2 HIỆN TRẠNG

2.1 Mạng lưới cảng biển

1) Cơ sở vật chất kỹ thuật

Theo Quyết định số 16/2008/QĐ-TTg ngày 28 tháng 01 năm 2008 của Thủ tướng Chính phủ, dựa trên tầm quan trọng, các cảng biển được phân cấp thành 03 loại (Cảng loại I, Cảng loại 2 và Cảng loại 2). Đã có 49 cảng được phân loại (Xem phụ lục 2A) thành các cấp sau:

- (i) Cảng loại I: 17 cảng, chủ yếu là các cảng chính có lưu lượng vận tải cao và tiếp nhận tàu thuyền cỡ lớn từ các tuyến vận tải quốc tế và vận tải nội địa liên vùng có cự ly dài;
- (ii) Cảng loại II: 23 cảng, đóng vai trò là các cảng thứ yếu phục vụ vận tải nội địa với công suất trung bình đến thấp;
- (iii) Cảng loại III: là các cảng phục vụ khai thác dầu thô, là bể chứa cho các giàn khoan lân cận trên biển.

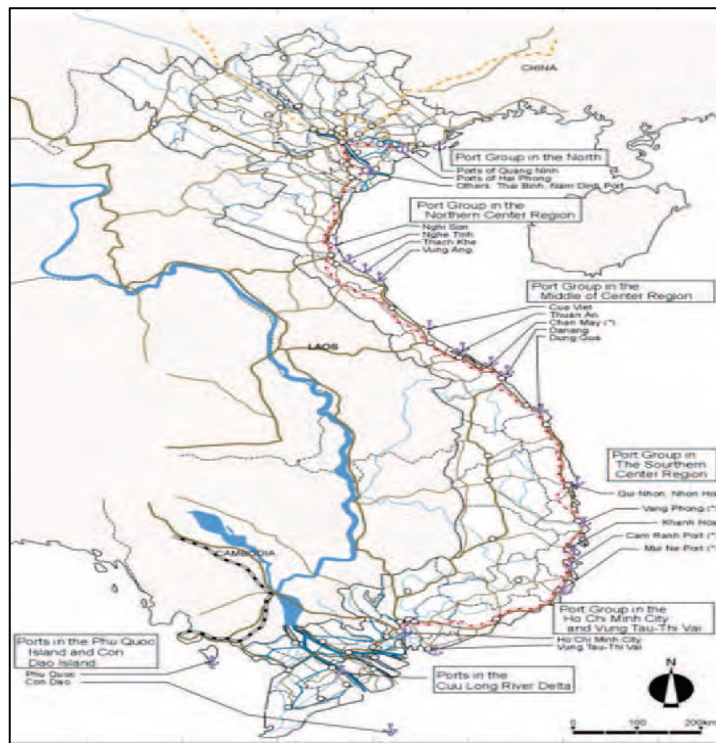
Hình 2.1.1 tổng hợp vị trí các cảng biển cũng như các cơ quan quản lý mà 8 nhóm cảng trực thuộc. Hiện tại, Quy hoạch mới về hệ thống cảng biển Việt Nam đã đệ trình Thủ tướng Chính phủ đang chờ phê duyệt. Mặc dù, chưa có cảng nào được thiết kế cho vận tải hành khách do các công ty vận tải biển chưa khai thác loại dịch vụ vận tải này. Bảng 2.1.1 tổng hợp chi tiết hơn các cảng biển loại I và quy mô các bến của từng cảng. Danh mục các bến được tổng hợp trong Phụ lục 2B.

Bảng 2.1.1 Khái quát về các cảng biển loại I

Tên cảng biển	Tên bến	Bến			Luồng tiếp cận	
		Chiều dài (m)	Độ sâu (m)	Cỡ tàu lớn nhất (DWT)	Chiều dài (km)	Độ sâu tối thiểu (m)
Cầm Phả		500	9,5-10,5	50.000	40	7,4
Hòn Gai	Cái Lân	926	5,0-12,0	45.000	31	7,3
	B12	506	1,6-13,0	40.000	15	8,1
Hải Phòng	Vật Cánh	484	4,0-4,5	3.000	20	3,7
	Hoàng Diệu (cảng chính)	1.717	8,4	10.000	37	4,1
	Chùa Vẽ	848	8,5	10.000		
	Đình Vũ	238	8,7	20.000	26	5,3
	Đoạn Xá	210	8,4	10.000	30	4,5
	Transvina	182	8,5	10.000		
	Viconship	320		10.000		
	Cửa Cấm	348	2,5-7,0	7.000	20	4,5
Nghi Sơn	Bến tổng hợp Nghi Sơn	390	7,5-11,0	10.000	2	7,5
Cửa Lò		650	7,5	10.000	4	5,5
Vũng Áng		185	10,8	45.000(QH)	2	9,2
Chân Mây		420	8,0-12,5	30.000	3	12,0
Đà Nẵng	Tiên Sa	595	11,0-12,0	30.000	8	12,7
	Sông Hàn	528	7,0	5.000		
Dung Quất		110	8,7	20.000	Gần biển	8,7
Quy Nhơn		830	8,5-11,8	30.000	7	10,5
Nha Trang		552	8,5-11,8	20.000	5	11,5
Vũng Tàu Đồng Nai Hồ Chí Minh	Phú Mỹ (Bà Rịa-Serece)	614	3,0-12,0	60.000	31	12,0
	Đồng Nai (Long Bình Tân)	172	3,0-8,3	5.000	100	4,0
	Sài Gòn	2.669	8,5-11,0	36.000	85	8,5
	Bến Nghé	816	9,5-13,0	36.000	84	
	Cát Lái	973	10,5-12,0	15.000	85	
	Tân Cảng	706	9,5	36.000	90	
	VICT	486	10,0	20.000	85	
	Cảng dầu Nhà Bè	545	6,8-11,8	32.000	70	
Cần Thơ	Cần Thơ	302	11,0	10.000	120	3,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Hình 2.1.1 Vị trí các cảng biển theo Nhóm cảng



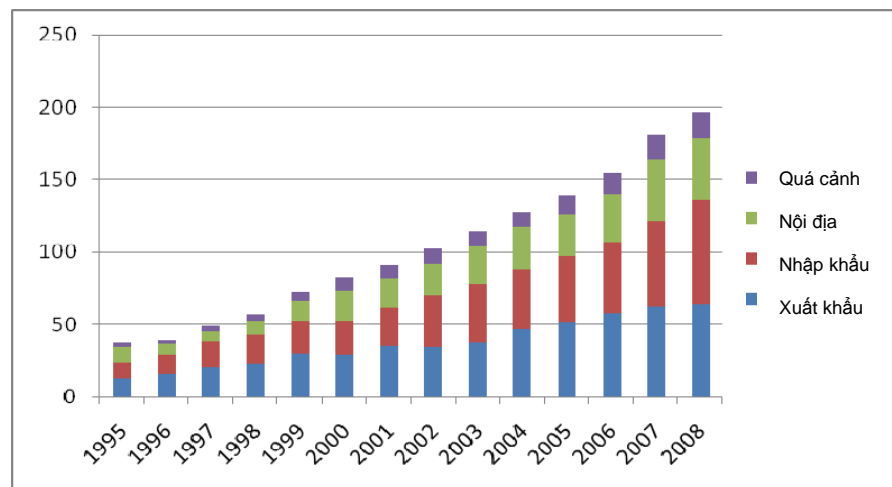
Nguồn: Cục HHVN

2) Lưu lượng vận tải tại các cảng biển

(1) Hàng hóa

Tổng khối lượng hàng hóa thông qua các cảng biển của Việt Nam đã tăng nhanh từ 49 triệu tấn năm 1997 lên 196.6 triệu tấn năm 2008. Trong tổng khối lượng hàng hóa thông qua năm 2008, khoảng 69.2% là hàng xuất nhập khẩu, 21.8% là hàng nội địa và 9% là hàng quá cảnh. Sự tăng trưởng đáng kể này phản ánh tăng trưởng kinh tế nhanh mà Việt Nam đạt được kể từ khi thực hiện chính sách Đổi mới.

Hình 2.1.2 Khối lượng hàng hóa thông qua các cảng biển Việt Nam giai đoạn 1995-2008

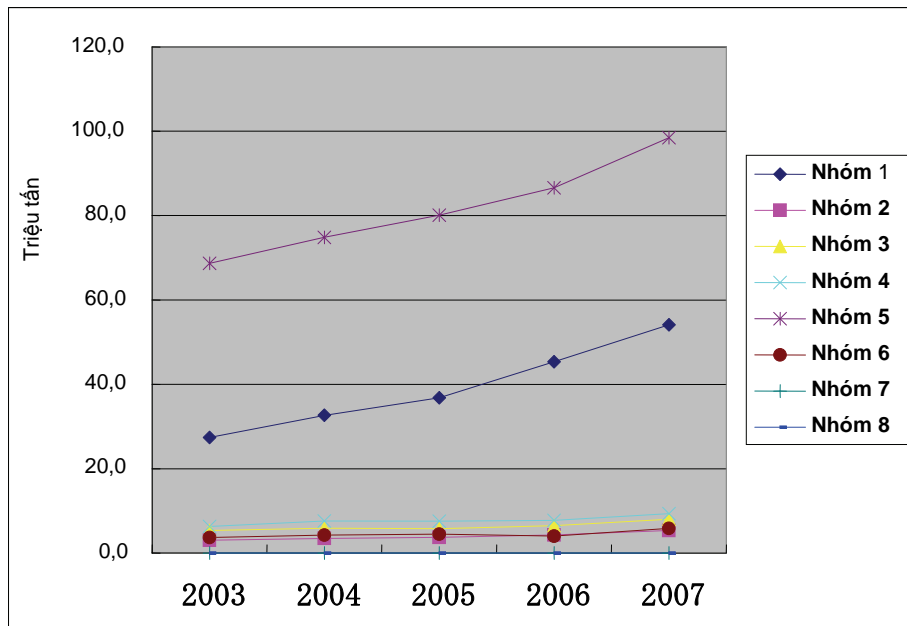


Nguồn: Cục HHVN

Hình 2.1.3 tổng hợp phân bổ hàng hóa vận tải theo khu vực. Các cảng thuộc Nhóm cảng số 5, gồm cả các cảng biển ở khu vực TPHCM và Vũng Tàu – Thị Vải liên tục đứng đầu bảng với 98 triệu tấn (54% tổng khối lượng hàng hóa thông qua), tiếp đến là Nhóm cảng số 1, gồm các cảng Hải Phòng và Cái Lân chiếm 30% tổng khối lượng hàng hóa thông qua. Nhóm cảng số 4 (nhóm cảng vùng duyên hải Nam Trung bộ, gồm cảng Nha Trang và cảng Quy Nhơn) cũng như Nhóm cảng số 3 (nhóm cảng miền Trung gồm cảng Đà Nẵng) cũng có khối lượng hàng ổn định.

Về tốc độ tăng trưởng hàng năm, Nhóm cảng số 1 và Nhóm cảng số 2 có tốc độ tăng trưởng cao hơn mức trung bình của cả nước là 12%/năm như tổng hợp trong Bảng 2.1.2.

Hình 2.1.3 Khối lượng hàng hóa thông qua theo Nhóm cảng (2003-2007)



Nguồn: Cục HHVN

Bảng 2.1.2 Tỷ lệ tăng trưởng hàng năm theo nhóm cảng

Nhóm	Tỷ lệ tăng (năm trước/năm sau)				Tỷ lệ tăng bình quân (2003-2007)
	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007	
Nhóm 1	19%	13%	23%	19%	19%
Nhóm 2	14%	8%	15%	25%	15%
Nhóm 3	9%	-2%	13%	23%	10%
Nhóm 4	20%	0%	2%	21%	10%
Nhóm 5	9%	7%	8%	14%	9%
Nhóm 6	16%	5%	-10%	45%	12%
Tổng	12%	8%	12%	17%	12%

Nguồn: Cục HHVN

(2) Hàng container

Hàng container cũng tăng nhanh từ 761.000 TEU năm 1997 lên 5,023 TEU năm 2008 (xem Bảng 2.1.3). Trên 82% lượng hàng container là hàng xuất nhập khẩu. Dù tỷ trọng hàng container nội địa còn thấp nhưng cũng đánh dấu sự tăng trưởng đáng kể trong 10 năm qua.

Bảng 2.1.3 Khối lượng hàng thông qua cảng biển Việt Nam (1995-2008)

Năm	Lượng hàng thông qua (triệu tấn)				Tỷ lệ tăng (năm trước so với năm sau)
	Xuất khẩu	Nhập khẩu	Nội địa	Quá cảnh	
1999	4,18	4,75	0,73	9,54	
2000	3,86	5,79	2,03	11,68	22
2001	5,75	5	4,1	14,83	27
2002	6,6	7,22	2,51	16,25	10
2003	8,5	8,56	3,68	20,74	28
2004	9,98	10,45	5,04	25,5	23
2005	11,25	12,72	5,62	29,6	16
2006	13,7	15,5	7,95	37,2	26
2007	16,7	21	11,59	49,3	33
2008	19,1	24,7	11,67	55,46	13

Nguồn: Cục HHVN và TDSI

Một cuộc khảo sát khối lượng hàng container tại các cảng biển chính đã được thực hiện để xác định sự phân bố container theo cảng. Kết quả được tổng hợp trong Bảng 2.1.4. Trong số 42 cảng khảo sát, 11-cảng có tiếp nhận hàng container (cả xuất nhập khẩu và nội địa). Một điều đáng chú ý là lượng hàng container tại cảng Cái Lân lại giảm trong năm 2007 do ảnh hưởng của bão lớn đã làm hư hỏng hai giàn cần cầu container. Cảng chùa Vẽ có lượng hàng container lớn nhất ở miền Bắc, khoảng 80% là hàng container quốc tế, được vận tải đi và đến cảng bằng đường bộ chứ không phải bằng đường thủy. Tương tự với hàng hóa tại cảng Đà Nẵng. Cảng Sài Gòn chiếm ưu thế về cả container quốc tế và nội địa cả nước nhưng container xuất cao gấp 26 lần container nhập. Vấn đề đáng chú ý của các công ty vận tải biển là lượng container rỗng tại cảng.

Rõ ràng là sử dụng container trong vận tải hàng hóa bằng đường biển tập trung cao ở Nhóm cảng số 5 (TPHCM) và nhóm cảng số 1 (Hải Phòng), 2 nhóm cảng này chiếm 97% tổng khối lượng container của cả nước do chỉ có các cảng này mới có các bến tiếp nhận hàng container.

Bảng 2.1.4 Khối lượng hàng container nội địa và quốc tế theo các cảng chính (TEU)

Cảng	Loại	Hướng	2005	2006	2007
Cái Lân	Nội địa	Nhập	25.365	38.462	2.578
		Xuất	31.761	39.747	5.176
	Quốc tế	Nhập	40.605	33.096	15.635
		Xuất	20.906	21.257	10.901
Hoàng Diệu	Nội địa	Nhập	63.368	76.455	112.889
		Xuất	-	-	-
	Quốc tế	Nhập	2.823	4.856	8.640
		Xuất	1.988	343	1.881
Chùa Vẽ (Hải Phòng)	Nội địa	Nhập	576	1.159	6.472
		Xuất	-	-	-
	Quốc tế	Nhập	147.610	161.010	256.217
		Xuất	147.979	163.731	247.358
Đình Vũ	Nội địa	Nhập	-	23.598	82.928
		Xuất	-	-	-
	Quốc tế	Nhập	168	5.241	25.659
		Xuất	289	6.476	13.406
Đà Nẵng (Tiên Sa, Sông Hàn)	Nội địa	Nhập	2.991	2.225	1.838
		Xuất	2.465	1.280	1.286
	Quốc tế	Nhập	13.995	16.837	25.858

Cảng	Loại	Hướng	2005	2006	2007
		Xuất	14.425	16.422	23.943
Nha Trang	Nội địa	Nhập	-	-	-
		Xuất	-	-	-
	Quốc tế	Nhập	653	586	613
		Xuất	4.230	4.819	4.825
Quy Nhơn	Nội địa	Nhập	4.017	2.607	3.560
		Xuất	864	2.138	848
	Quốc tế	Nhập	17.029	22.290	28.000
		Xuất	20.057	24.911	29.418
Sài Gòn	Nội địa	Nhập	83.434	67.534	116.815
		Xuất	80.630	66.327	113.289
	Quốc tế	Nhập	61.478	50.471	58.318
		Xuất	1.809.493	1.510.480	1.525.399
Bến Nghé	Nội địa	Nhập	39.341	63.219	83.822
		Xuất	31.341	80.712	88.845
	Quốc tế	Nhập	49.552	25.668	27.142
		Xuất	23.576	21.449	18.195
Cần Thơ	Nội địa	Nhập	847	798	1.018
		Xuất	879	830	995
	Quốc tế	Nhập	-	-	-
		Xuất	-	-	-
Mỹ Tho	Nội địa	Nhập	790	1.794	2.460
		Xuất	-	-	-
	Quốc tế	Nhập	395	897	1.230
		Xuất	6.716	15.245	20.909

Nguồn: OCDI, CMB (Công ty Cổ phần Tư vấn Xây dựng Công trình hàng hải)

Bảng 2.1.5 Khối lượng vận tải container theo nhóm cảng (2003-2007)

ĐVT: 1.000TEU

	2003	2004	2005	2006	2007
Nhóm 1	449,5	443,5	661,7	777,2	1.185,0
Nhóm 2	1,2	0,8	0,0	0,0	0,0
Nhóm 3	27,6	32,6	32,8	36,3	60,8
Nhóm 4	28,2	40,1	45,4	55,9	71,5
Nhóm 5	1.572,6	1.912,9	2.171,2	2.541,3	3.171,9
Nhóm 6	0,0	3,0	8,7	0,0	0,0
Tổng	2.079,1	2.432,8	2.919,8	3.410,7	4.489,2

Nguồn: Cục HHVN

2.2 Vận tải biển

1) Đội tàu

Tính đến năm 2007, đội tàu biển của VN có 1.199 tàu với công suất 2.937.327 GT và 4.384.880 DWT. Bảng 2.2.1 tổng hợp phân loại tàu theo loại tàu và trọng tải. Chỉ có rất ít tàu được thiết kế để vận tải hàng hóa và hành khách và thường là các tàu có trọng tải dưới 500DWT. Hầu hết các tàu là các tàu vận chuyển hàng tổng hợp nhưng cũng có một lượng đáng kể tàu chuyên dùng như tàu chở dầu và tàu chở hàng lỏng. Tàu chở container hiện vẫn chưa nhiều.

Bảng 2.2.1 Số tàu đăng ký theo loại tàu và trọng tải

Loại tàu	Số tàu theo trọng tải (DWT)							Total
	0-200	200-499	500-999	1.000-1.999	2.000-4.999	5.000-9.999	>10.000	
Tàu hàng tổng hợp (Gồm cả Reefer)	30	89	233	146	113	67	46	724
Tàu chở container (gồm cả ro-ro)				1		9	10	20
Tàu chở dầu	12	7	15	22	14	2	14	86
Tàu chở hàng lỏng rời	1	1	1	3	6		3	15
Tàu hàng kết hợp chở khách	42	2						51
Xà lan		12	5	7	2		1	27
Tàu kéo đẩy	101	7	6	16				130
Tàu hút	1	7	7	1	2	1	1	20
Tàu khác	48	8	2	1	1	1	4	65
TỔNG	219	134	269	197	138	80	79	1.116

Nguồn: Đăng kiểm tàu thuyền; Đăng kiểm tàu thuyền Việt Nam tính đến năm 1999.

Ghi chú 1: Các loại tàu khác bao gồm tàu đánh cá, tàu hoa tiêu, cần trục nổi, tàu tuần tra, v.v.

Về mặt lý thuyết, khối lượng hàng hóa tại cảng sẽ gấp đôi số tàu thông qua do một tàu xếp hàng ở cảng này thì sẽ dỡ hàng ở cảng khác. Bảng 2.2.2 tổng hợp số liệu thông kê vận tải nội địa từ góc độ của các hãng vận chuyển. Năm 2007, khoảng 57 triệu tấn hàng đã được vận chuyển so với số liệu thống kê 43 triệu tấn tại các cảng. Do đó, khối lượng hàng hóa tại cảng sẽ là 114 triệu tấn. Có thể khối lượng vận tải tại cảng đã được thống kê thấp hơn 62% so với thực tế hoặc số tàu thông qua cảng đã được thống kê cao hơn. Có sự thiếu nhất quán trong khối lượng container: số liệu thống kê của tàu là 42.000 TEU (số liệu tàu) so với số liệu thống kê của các cảng 774.000 TEU container nội địa và 800.000 TEU so với 3.700 nghìn TEU số liệu thống kê của các cảng trong vận tải hàng hóa quốc tế. Cần cải thiện cơ sở dữ liệu vận tải nhằm cải thiện công tác quy hoạch vận tải biển.

Bảng 2.2.2 Khối lượng vận tải bằng đường biển (2004-2007)

Vận chuyển	ĐVT	2004	2005	2006	2007
Hàng nội địa	Tấn	34.000.000	36.656.337	45.760.326	56.899.006
Container	TEU	315.134	464.849	760.610	799.665
Xuất khẩu	TEU	152.500	225.527	381.399	375.674
	Tấn	1.200.000		3.222.062	3.079.023
Nhập khẩu	TEU	1 62.634	239.322	372.313	381.817
	Tấn	1.463.706		3.417.957	4.332.855
Nội địa	TEU			6.898	42.174
	Tấn			33.637	468.619
Hàng lỏng	Tấn	13.180.000	15.510.642	18.126.701	21.889.442
- Xuất khẩu	Tấn			9.778.933	11.785.583
- Nhập khẩu	Tấn			6.329.780	7.925.973
- Nội địa	Tấn			2.017.988	2.177.886
Hàng khô	Tấn	14.470.000	17.522.766	20.927.308	23.123.193
- Xuất khẩu	Tấn			8.180.911	7.925.222
- Nhập khẩu	Tấn			7.537.763	7.748.009
- Nội địa	Tấn			5.208.634	7.449.962
Hàng quá cảnh	Tấn		2.085.160	3.150.506	4.038.619
Hành khách	Người		55.981	64.296	47.683

Nguồn: Cục HHVN

2) Các hãng vận chuyển và nhà cung cấp dịch vụ

Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (VINALINES), một DNNN và là nhà cung cấp dịch vụ chiếm ưu thế, chiếm trên 53% tổng công suất vận tải biển của Việt Nam (con số thực tế còn cao hơn nếu tính cả các hợp đồng liên doanh với các hãng vận chuyển khác). Đây là một lợi thế và thậm chí còn có quyền lực hơn nếu kết hợp với việc VINALINES kiểm soát hầu hết các cảng biển chính ở 3 miền Bắc, Trung, Nam.

Bảng 2.2.3 Năng lực vận tải biển

Loại hình sở hữu	Số tàu hàng							Tổng		
	<200	200-499	500-999	1 000-1999	2000-4999	5000-9999	>10000	Tổng	DWT	%
Tàu viễn dương										
Nhà nước	24	33	55	52	69	56	55	344	1.814.683	53,2
Liên doanh	-----	-----	-----	2	5	3	6	16	681.647	20,0
Tổng phụ	24	33	55	54	74	59	61	360	2.496.330	73,2
Tàu vận tải ven biển chính										
Chính quyền địa phương	3	13	31	25	24	15	9	120	444.192	13,08
Hợp tác xã	6	7	12	3				28	17.013	0,5
Tư nhân	10	56	156	96	32	3	4	357	451.800	13,3
Tổng phụ	19	76	199	124	56	18	13	505	913.005	26,88
TỔNG	43	109	254	178	130	77	74	865	3.409.335	100%

Nguồn: Cục HHVN, số liệu tính đến tháng 12 năm 2006

Một số địa phương cũng tham gia vận tải biển như các thành phố Hà Nội, Đà Nẵng và TPHCM. Các địa phương này có đội tàu riêng và khai thác cả vận tải nội địa lẫn vận tải viễn dương, gồm:

- (i) Công ty Vận tải biển Hà Nội (HAMATCO của Hà Nội).
- (ii) Công ty Vận tải biển và dịch vụ thương mại Đà Nẵng (DAMATOCOSCO ở Đà Nẵng).
- (iii) Công ty vận tải biển Sài Gòn (trụ sở chính ở TPHCM).

Công ty vận tải biển Sài Gòn sở hữu 4 tàu hàng trọng tải 1.000 DWT đến 5.080 DWT, khai thác tuyến Việt Nam – Đông Nam Á – Việt Nam. Công ty cũng cung cấp thủy thủ, thuyền viên cho các công ty vận tải biển nước ngoài và liên doanh với đối tác nước ngoài (AP Moller) cung cấp dịch vụ gom hàng container.

Có 2 công ty liên doanh đóng vai trò quan trọng trong vận tải container là công ty TNHH GEMATRANS (Châu Á) và Công ty Vận tải biển APM-Sài Gòn. Công ty TNHH GEMATRANS (Châu Á) là liên doanh giữa VINALINES và Compagnie General Maritime (CGM - Pháp) được thành lập năm 1989. Công ty hiện khai thác 11 tàu container với tổng trọng tải khoảng 4.000 TEU. Ước tính tỷ phần hiện nay của liên doanh lên tới khoảng 30% tổng lượng vận tải container. Công ty Vận tải biển APM-Sài Gòn là liên doanh giữa Công ty Vận tải biển Sài Gòn và AP Moller (Đan Mạch). Công ty bắt đầu hoạt động từ năm 1997 và hiện khai thác 7 đến 11 tàu container loại trung bình theo hợp đồng thuê tàu tới các cảng độc lập, Hồng Kông, Kaohsiung, Pusan và Singapor.

Ngoài ra còn có một số đơn vị khai thác tư nhân độc lập, có đội tàu riêng, khai thác vận tải ven biển và viễn dương. Một trong những đơn vị này là Công ty Vận tải biển Cửa Long, có 2 tàu hàng (công suất 1.232 DWT và 22.140 DWT), phục vụ nhu cầu vận tải nội địa và quốc tế.

(1) Vận tải biển nội địa

Hiện có 543 chủ sở hữu tàu ở Việt Nam, trong đó có 101 DNNN có quy mô lớn hơn. Điều này cho thấy tình hình vẫn chưa được cải thiện nhiều kể từ khi thực hiện VITRANSS1 (năm 1999).

VINALINES chiếm ưu thế trên thị trường vận tải container nội địa. TRANSVINA là một đơn vị mới gia nhập thị trường từ năm 1998 với 2 tàu (8.384 GRT). Năng lực của hãng cũng được mở rộng thông qua hợp đồng thuê tàu với các công ty liên kết trong vận tải hàng nội địa.

Công ty TNHH vận tải viễn dương VINASHIN cũng là một đơn vị kinh doanh vận tải biển nội địa, tập trung vào phân đoạn thị trường hàng vận tải cự ly dài và dịch vụ vận tải hành khách. Đây là đơn vị khai thác tàu RoPax duy nhất (tàu Hoa Sen) ở Việt Nam.

(2) Vận tải biển viễn dương

Ban đầu, Chính phủ đặt mục tiêu đội tàu Việt Nam sẽ đảm nhận 40% lượng hàng xuất, nhập khẩu của Việt Nam. Nhưng mục tiêu này không thành hiện thực và chỉ có 11% lượng hàng xuất, nhập khẩu quốc tế do các tàu Việt Nam đảm nhận. Thực tiễn thương mại quốc tế, vận tải biển viễn dương và những hạn chế của đội tàu trong nước khiến mục tiêu không được thực hiện. Hầu hết hàng xuất, nhập khẩu là hàng container và được chuyên chở bởi các tàu chuyên dùng với công suất tăng dần mỗi năm.

Tuy nhiên, các hãng vận tải lớn như VLCC và ULCC hiện chưa tiếp cận được các cảng biển Việt Nam do những hạn chế về cơ sở vật chất kỹ thuật của các cảng và cũng do các mô hình thương mại vùng hiện nay và các thỏa thuận giữa các hãng tàu

2.3 Luồng vào cảng

Nhiều cảng biển của Việt Nam (nếu không muốn nói là hầu hết) được xây dựng ở bờ hoặc cửa sông nên dễ bị bồi lắng. Duy tu, nạo vét luồng lạch đảm bảo độ sâu thiết kế và đảm bảo khả năng khai thác và an toàn trong các khoảng thời gian trong ngày và trong năm là một thách thức lớn. Ví dụ, độ chênh mực nước thủy triều ở TPHCM là 2,8 mét, ở Hải Phòng là 3 mét. Ở một số cảng, hoạt động của tàu bị hạn chế do đặc điểm thủy triều.

Chiều dài luồng vào cảng Hải Phòng là 49 km và cảng ở TPHCM là 85 km. Độ sâu luồng tiếp cận hiện nay của cảng ở Hải Phòng và ở TPHCM lần lượt là 5,3 m và 8,5 m.

Bảng 2.3.1 tổng hợp danh sách luồng vào cảng và hiện trạng cũng như độ sâu thiết kế của luồng.

Bảng 2.3.1 Hiện trạng và quy hoạch luồng vào các cảng của Việt Nam

	Cảng/bến	Cỡ tàu lớn nhất (DWT)	Chiều dài (Km)	Chiều rộng (m)	Độ sâu hiện tại (m)	Độ sâu quy hoạch (m)
Quảng Ninh	Cầm Phả		37,5 (Phao số 0 tới Cầm Phả)	Tối thiểu 110	Tối thiểu -7,3	-7,5
Quảng Ninh	Cái Lân	40.000-45.000 (khi triều cường)	36	130	-10,0 (2008)	-10,0
Hải Phòng	Cảng Lạch Huyện mới	30.000-50.000 (đến 2015), 50.000-80.000(đến 2020) 80.000 (đến 2030)	5-15 (luồng vào tới Lạch Huyện)	130 (đến năm 2015) 150 (đến năm 2020)	-6,3	-11,0 (năm 2015) -15(năm 2030)
	Đoạn Lạch Huyện		17,5 (Phao số 0 tới Phao 19.24)	100	-6,6	Độ chênh mực nước thủy triều là 3,0
	Kênh Hà Nằm		6,3 (Phao 19.24 tới phao 25.30)	80	-5,4	
	Đình Vũ	20.000-30.000 (khi triều cường)	30 (Lối vào tới Đình Vũ)	80	-5,3	
	Sông Bạch Đằng		9,2 (Phao số 25.30 tới kênh Đình Vũ)	80	-5,3 -4,7	
	Chùa Vẽ	20.000 (Khi triều cường)	10,0 (Cảng chính tới Đình Vũ)	80	min, -4,7	
Vật Cách (trên cảng chính)		62 (Lối vào cảng Vật Cách)	60	-4,1		
Thanh Hóa	Nghi Sơn	10.000-30.000	2,0	85 -120 (quy hoạch)	-5,6	-8,5 (thiết kế), -11,0 (QH), Độ chênh mực nước thủy triều là +2,5
Nghệ Tĩnh	Cửa Lò	10.000 (không chất tải)	4,0	80	-4,4	-7,2 (Thiết kế), Độ chênh mực nước thủy triều là +2,5
Nghệ Tĩnh	Vũng Áng	30.000-45.000 (Quy hoạch)	1,5	150	-9,9	-10,5 (Thiết kế)
TT. Huế	Thuận An	2.000	4,4	60	-2,8	-4,5 (Thiết kế) Độ chênh mực nước thủy triều là +0,4m
	Chân Mây	10.000-30.000	2,7	150	-11,9	Độ chênh mực nước thủy triều là:+0,8

Nghiên cứu Toàn diện về Phát triển Bền vững Hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam (VITRANSS 2)
Báo cáo chuyên ngành số 3: Cảng và Vận tải biển

	Cảng/bến	Cỡ tàu lớn nhất (DWT)	Chiều dài (Km)	Chiều rộng (m)	Độ sâu hiện tại (m)	Độ sâu quy hoạch (m)
Đà Nẵng	Tiên Sa	30.000-35.000	7,0 (Phao số 0 tới Tiên)	110	-9,0	
	Sông Hàn	5.000	5,0 (Tiên Sa tới bến số 6)	60	-5,0	
Dung Quất	Dung Quất	30.000 – 50.000	5,4	300	-12,2 đến -8,4	Độ chênh mực nước thủy triều là +0,9
Quy Nhơn	Quy Nhơn	30.000	7	110	-9,5	Độ chênh mực nước thủy triều là +2,0
Nha Trang	Nha Trang	20.000 30.000 GRT (HK)	3,5 (kênh Bắc)		-11,1	A, Độ chênh mực nước thủy triều là +1,4
Khánh Hòa	Ba Ngòi	30.000	16		-9,1	-10,2 (Thiết kế) A, Độ chênh mực nước thủy triều là +1,5
		50.000 (quy hoạch)				
	Vân Phong	6.000 – 9.000 TEU 12.000 TEU (2020) 15.000 TEU (tương lai)	8,75 (kênh Cửa Béal) 8,2 (Kênh Cỏ Cò)	700 900	-20,0 -17/-19	
TPHCM	Sài Gòn	10.000 – 30.000	85 (Phao số 0 tới cảng Sài Gòn)	150 (luồng 2 chiều)	-8,5	A, Độ chênh mực nước thủy triều là +2,83
	Cát Lái	20.000-30.000 DWT	75 (Phao số 0 tại vịnh Gành Rái tới Cát Lái)	150m (80m đoạn sông Đồng Nai)		
	Hiệp Phước	5.000 (đầy tải) 15.000 (không tải)	59 (quy hoạch)	200 (quy hoạch)	-7,0 (Control Point -6,3)	Soai Rap Channel Stage I Plan
		25.000-30.000 (quy hoạch)				
Vũng Tàu	Bà Rịa Serece	30.000 DWT	26,5 (Phao GR5 tới cảng)	150	-8,8 (min, -6,8)	A, Độ chênh mực nước thủy triều là +2,83
	Cái Mép	50.000 (đầy tải) 80.000 (không tải)	29,8 (Luồng vào cảng Cái Mép)	Tối thiểu 310 (quy hoạch)	-8,8	-14 (QH)
	Thị Vải	50.000 (Khi triều cường)	7,4 (Cái Mép đến Thị Vải)	Tối thiểu 200 (QH)	-8,8	-12 (QH)
Đồng Nai	Đồng Nai (Long Bình Tân)	5.000	34 (cuối sông Nhà Bè tới cảng Đồng Nai)	250 (Từ Cát Lái tới cảng Đồng Nai)	min, -4,2	
	Gò Dầu	10.000-15.000 20.000 (quy hoạch)	35 (Phao GR5 tới cảng Gò Dầu)	150	min, -6,8	
Cần Thơ	Trà Nóc	3.000-5.000 (đoạn cửa Định An)	120 (Phao số 0 tới Trà Nóc)	100	-3 to -3,5 (natural) -4 to -4,5 (dredged) Hau river: -6,5 to -7,0	-6,5 vào cuối năm 2010 trên kênh Quan Chánh Bó A, mực nước thủy triều +2,75
	Cảng chính Cảng Cái Cui	5.000-10.000 (đoạn sông Hậu)	112 (Phao số 0 tới cảng chính) 102 (Phao số 0 tới Cái Cui, gồm 30 km cửa Định An)			
Mỹ Tho	Mỹ Tho	5.000	40km thượng lưu cảng Cần Thơ	160	-6,6 (Hau river)	A, mực nước thủy triều +2,3
	Mỹ Tho	3.000DWT	74	80 (24,6km), 150 (49,4km)	-2,0 to -2,4	A, mực nước thủy triều +3,46

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2, tư vấn trong nước tổng hợp

2.4 Hiệu quả hoạt động của ngành

1) Năng suất của các cảng

Nghiên cứu năm 2006 về chi phí cảng của một số quốc gia ASEAN cho thấy Việt Nam có chi phí thấp nhất – 335 USD/TEU so với Thái Lan là 358 USD/TEU và Indonesia là 377 USD/TEU (xem Bảng 2.4.1). Một nghiên cứu của IFC về “thương mại qua biên giới năm 2006” cũng kết luận rằng chi phí của Việt Nam thấp hơn chi phí của Thái Lan nhưng cao hơn chi phí của Indonesia. Điều này cho thấy chuyên ngành cảng và vận tải biển của Việt Nam có hiệu quả hoạt động khá tốt.

Bảng 2.4.1 Chi phí xuất khẩu so sánh của một số quốc gia

Hạng mục	Philippin	Thái Lan	Indonesia	Việt Nam
Vận tải nội địa	85,00\$	100,00\$	168,00\$	130,00\$
Phí xếp dỡ tại cảng	95,87	74,00	95,00	60,00
Phí bốc xếp hàng hóa	51,54	37,00	33,75	79,00
Phí bến bãi	5,82	21,74	0,0	1,60
Phí chứng từ	42,00	16,00	45,00	12,50
Thủ tục hải quan	45,00	72,00	23,13	50,00
Chi phí khác	40,00	37,00	12,50	1,88
Tổng (USD)	365,23	357,74	377,38	334,98
Nghiên cứu của IFC	1,336	848	546	701

Nguồn: Chi phí xuất khẩu: Phải chăng Philippin không thực sự cạnh tranh? CRC, 2007.

Hiệu quả bốc xếp container tại các cảng biển của Việt Nam được đánh giá là thấp hơn mức trung bình do một số nguyên nhân như thiếu trang thiết bị bốc xếp liên hoàn như cần cẩu dàn ở một số cảng, quy hoạch bến bãi chưa tốt và luồng vận tải, thiếu tính chuyên nghiệp và không gian bến chưa hợp lý. Bảng 2.4.2 so sánh năng suất của một số bến container. VICT được trang bị hệ thống vận tải và bốc xếp tự động cùng với trang thiết bị cầu hiện đại nên có năng suất cao hơn. Tuy nhiên, khách hàng phải đối mặt với một thực tế rằng chỉ có tàu của 2 công ty vận tải biển là NOL và Wang Hai được cập cảng thường xuyên và quy định hạn chế lưu thông xe tải trong nội thành TPHCM cũng ảnh hưởng đến việc giao nhận hàng hóa tại cảng.

Bảng 2.4.2 Năng suất của một số bến container

	Hải Phòng	Quy Nhơn	Tân Cảng	Sài Gòn	VICT
Container/cầu/giờ	12	12	15	12	25

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu tổng hợp dựa trên các báo cáo khảo sát

Công ty Tân Cảng Sài Gòn được quản lý và khai thác một số cảng và các cảng cạn (ICD) thuộc quyền sở hữu và khai thác của quân đội. “Tân Cảng” trở thành một đơn vị có uy tín và khả năng cạnh tranh trong hoạt động khai thác cảng bến tại Việt Nam. Lượng hàng container thông qua của công ty chiếm gần 65% thị phần tại khu vực Hồ Chí Minh và 42% thị phần cả nước.

Hệ thống cảng (ICD) của Tân Cảng: Cảng Cát Lái, hiện là cảng container lớn nhất cả nước với tổng diện tích 72ha; gồm 6 bến/973m và 15 giàn cầu Panamax. Từ tháng 09 năm 2008, có 2 bến mở rộng được trang bị thêm 2 giàn cầu hiện đại đi vào hoạt động; (ii) tháng 06 năm 2009, bến container đầu tiên, dài 300 m sẽ đi vào hoạt động với 3 giàn cầu container 20’ hiện đại, có thể tiếp nhận tàu tải trọng 80,000 DWT (tương đương tàu container 6000 TEUs).

Hệ thống cảng cạn (ICD) của Tân Cảng: Cảng cạn Tân Cảng nằm ngay tại vị trí cảng Sài Gòn cũ với bãi container có diện tích 20ha, khu vực kho bãi là 24.000 m² với chiều dài các

cầu cảng là 702m, (ii) Cảng cạn Sóng Thần tại Bình Dương đi vào hoạt động từ năm 2001, tổng diện tích lên tới 51 ha, diện tích kho chứa 142.000m² (hiện đang sử dụng 100.000 m²); (iii) Cảng cạn Long Bình đặt tại Đồng Nai, diện tích 150 ha, giai đoạn 1: 80ha với bãi container là 30 ha và 18 kho chứa x 18.000m². Giai đoạn 1 sẽ bắt đầu vào cuối năm 2009, và (iv) Cảng cạn Cái Mép – Bà Rịa – Vũng Tàu đi vào hoạt động từ cuối năm ngoái.

Cảng Hải Phòng, tại khu vực Hoàng Diệu hiện có 2 bến có thể khai thác container trong tổng số 11 bến. Tuy nhiên, cầu liên bờ chỉ có công suất từ 5 đến 16 tấn. Tại khu vực Chùa Vẽ – chiều dài 5 bến là 848m, độ sâu 7.0m, và có 6 cầu giàn liên bờ có thể bốc xếp đến 36.5 tấn, phù hợp cho khai thác container.

2) Hiệu quả hoạt động vận tải biển

Nhìn chung, đội tàu Việt Nam đều là tàu cũ (trung bình đã qua sử dụng 21 năm¹) và có kích cỡ nhỏ, ngoại trừ một số tàu hàng chuyên dùng. Trên 150 tàu (khoảng 12% tổng số tàu) được đóng cách đây từ 35 đến 60 năm. Tuy nhiên, thay thế đội tàu cũ này bằng tàu lớn và hiện đại hơn sẽ không có ý nghĩa trừ khi có sự chuyển đổi tương ứng ở các cảng do tàu lớn hơn sẽ không thể cập hầu hết các cảng ven sông hiện có. Tàu container hiện đại phụ thuộc vào trang thiết bị cầu tại cảng cập bến nhưng mới chỉ có một số cảng đáp ứng được yêu cầu này.

Tỷ lệ tàu mang quốc tịch Việt Nam bị giữ lại tại các cảng nước ngoài cao – 35,1% so với mức bình quân 6,5% trên thế giới cho thấy chất lượng kém của tàu và năng lực yếu của đội ngũ thuyền viên Việt Nam. Trong giai đoạn 1996 – 1998, 59 tàu quốc tịch Việt Nam đã bị giữ lại tại các cảng nước ngoài do kết quả kiểm soát chặt chẽ tại các cảng. Từ năm 2004 đến năm 2006, số tàu bị giữ lại tại các cảng nước ngoài tăng 134 tàu. Chỉ tính riêng năm 2007, 8 tàu Việt Nam bị giữ lại ở các cảng nước ngoài theo Biên bản ghi nhớ Tokyo về PSC ở Châu Á – Thái Bình Dương.

Bảng 2.4.3 Các quốc gia có tỷ lệ tàu bị giữ lại cao (1996-1998)

STT	Quốc tịch	Số tàu kiểm tra	Số tàu bị giữ lại	Tỷ lệ %	Tỷ lệ bị bắt giữ bình quân 3 năm %	Vượt quá tỷ lệ bình quân
1	Việt Nam	168	59	35,12	6,49	28,63
2	Cam-pu-chia	196	44	22,45	6,49	15,96
3	Bắc Triều Tiên	120	25	20,83	6,49	14,34
4	Bê-li-xê	1.064	218	20,49	6,49	14,00
5	Indonesia	282	45	15,96	6,49	9,47
6	St Vincent &Grenadines	1.035	151	14,59	6,49	8,10
7	Ukraine	64	9	14,06	6,49	7,59
8	Thổ Nhĩ Kỳ	237	31	13,08	6,49	6,59
9	Ai Cập	77	9	11,69	6,49	5,20
10	Honduras	1.125	129	11,47	6,49	4,98
11	Malta	720	78	10,83	6,49	4,34
12	Thái Lan	444	46	10,36	6,49	3,87
13	Trung Quốc.	2.142	213	9,94	6,49	3,45
14	Đảo Síp	1.545	119	7,70	6,49	1,21
15	Pháp	80	6	7,50	6,49	1,01
16	Malaysia	708	53	7,49	6,49	1,00
17	Đài Loan	530	38	7,17	6,49	0,68
18	Ấn Độ	362	25	6,91	6,49	0,42
19	Hàn Quốc	1.248	84	6,73	6,49	0,24

Nguồn: Biên bản Ghi nhớ Tokyo

Theo đánh giá của Cục Đăng kiểm Việt Nam, tình hình thu giữ phương tiện biển năm 2006 ở mức thấp nhất trong 7 năm qua, khoảng 12%, tuy nhiên đây vẫn là tỉ lệ cao so

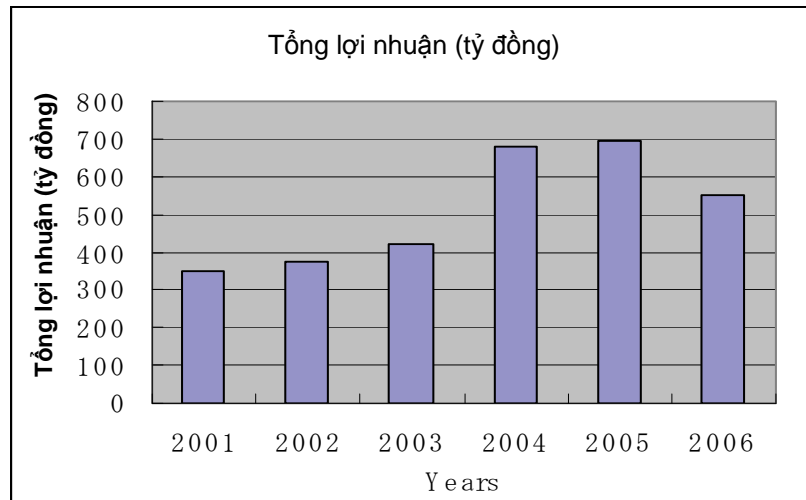
¹ Dựa trên số liệu của VINAMARINE. Tuy nhiên, cần chú ý rằng tuổi sử dụng trung bình của các tàu là 12,9 năm theo Báo cáo của Cục Đăng kiểm Việt Nam năm 2007 và 16,2 năm theo VINALINE.

với mức trung bình 5.4% của các nước trong khu vực Châu Á Thái Bình Dương, và Việt Nam vẫn đứng ở vị trí thứ 7. Năm 2007, tình hình tàu bị thu giữ giảm cả về số lượng và xếp hạng. Theo Cục hàng hải Việt Nam, trong 6 tháng đầu năm 2009, số phương tiện biển bị thu giữ là 21 tàu, thấp hơn cùng kỳ năm ngoái 11 tàu, mặc dù vậy Việt Nam vẫn nằm trong danh sách top 10.

Nguyên nhân chính là do các tàu thuyền không được trang bị đầy đủ thiết bị cần thiết và bảo dưỡng thường xuyên. Ngoài ra là các thuyền viên thiếu chuyên môn và đội tàu thường có tuổi thọ trung bình là 14.5 năm cũng yếu tố bất lợi.

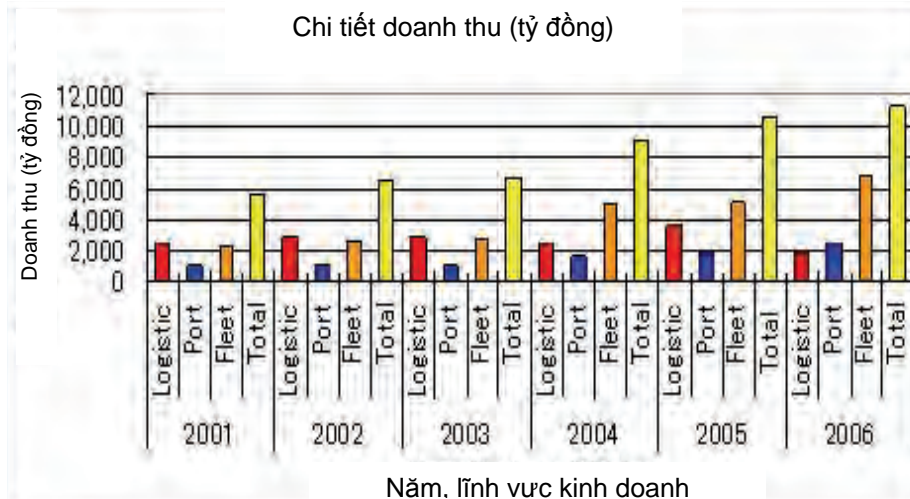
Vị trí gần như độc quyền của VINALINES đã đem lại lợi nhuận lớn cho Tổng Công ty này như tổng hợp trong Hình 2.4.1. Khoảng 60% doanh thu của Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam là từ kinh doanh vận tải biển, tiếp đến là khai thác cảng (xem Hình 2.4.2).

Hình 2.4.1 Tổng doanh thu của VINALINES



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Hình 2.4.2 Nguồn thu của VINALINES



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Hiện không có số liệu tài chính của các công ty vận tải biển khác nhưng có thể ước tính lợi nhuận biên của các công ty này dựa trên Bảng 2.4.5. Nhìn chung, phần lương và phụ cấp trong tổng chi phí là tương đối thấp khi so sánh với các công ty vận tải biển nước ngoài khác. Đồng thời, những khoản chi phí khai thác và quản lí khác như phí

cảng biển, nhiên liệu, dầu, các chi phí sửa chữa thường xuyên, nguyên vật liệu/dầu nhờn, và các phụ tùng thay thế khác, chiếm phần chi phí lớn nhất. Do tình trạng và năm sử dụng của các tàu, chi phí cho bảo trì và khai thác rất lớn. Do đó chi phí cho khai thác đội tàu cũ đắt hơn và có ít có khả năng cạnh tranh hơn bởi vì các chi phí cho việc sửa chữa, bảo trì và bảo hiểm trở thành gánh nặng tài chính đối với các công ty vận tải biển tư nhân.

Bảng 2.4.4 Các chỉ tiêu hoạt động của một số công ty vận tải biển chính

Chỉ tiêu năm 2007	Đơn vị	VINALINES	VOSCO	VITRANS-CHART	FALCON	VINASHIP
Hệ số chất tải	%			63	91	60,60
Tỷ lệ cự li	%			78	50	81,11
Công suất của tàu	Triệu đồng	103.850				
Tổng doanh thu vận tải	VND/T/km		443.038.347	191.894	129.730.343	71.941.159
Cước vận tải bình quân	1.000 VND	99.744,20		37,68	29,77	132.539
Tổng chi phí	nt	12.446,80	414.713.243	200.459	123.221.895	71.841.159
Trong đó		63,10				
Lương và phụ cấp	nt	2.040,31	34.801.739	16.616	3.113.522	7.447.987
Bảo hiểm xã hội	nt	14,05	993.290	596	124.522	506.835
Phí cảng biển	nt	3.341,05	83.624.947	25.708	18.167.658	8.623.421
Nhiên liệu	nt	7.297.82	78.246.234	37.924	17.421.154	21.374.618
Sửa chữa định kỳ	nt		37.555.856	16.070	32.326	2.636.304
Nguyên vật liệu, dầu nhờn, phụ tùng thay thế	nt	45.846,45	52.847.969	18.752		7.023.651
Khấu hao cơ bản	nt	45,94	74.767.381	28.692	564.748	7.170.103
Quản lí	nt	2.399,16	18.511.708	6.823	1.057.144	3.698.093
Khấu hao sửa chữa lớn	nt			9.834		6.996.179
Thuê tàu	nt				75.863.395	
Các khoản khác	nt					1.674.001
Phí L/C & phí ngân hàng	nt	9.135,79				
Phí bảo hiểm	nt	11.065,00	15.396.529			
Các khoản chi khác	nt	6.048,21		7.415	6.827,726	18.157.376

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

3) An toàn hàng hải

Hiện chưa có số liệu thống kê về tai nạn tại các cảng biển do trách nhiệm quản lý cảng còn phân tán, không phải tất cả các cảng đều thuộc quyền quản lý của Bộ GTVT và các cảng lớn thường trực thuộc quyền quản lý của các DNNN. Tuy nhiên, có thể thấy an toàn không phải là vấn đề nghiêm trọng mặc dù tai nạn có thể xảy ra tại cảng trong quá trình bốc xếp hàng hóa tại cầu cảng và vận chuyển hàng hóa trên bãi. Hàng bị rơi, vỡ trong quá trình bốc xếp có thể dẫn đến tai nạn tại cảng. Các chính sách về an toàn và môi trường của chuyên ngành cảng được Nghiên cứu của Ngân hàng Thế giới năm 2006 đánh giá tốt.

Luồng vào cảng hẹp cũng dễ gây tai nạn cho tàu thuyền. Trong giai đoạn 1987 đến 1995, thống kê cho thấy có 615 tai nạn hàng hải, trong đó 25% là do va chạm giữa các tàu, 17% là do lỗi động cơ, 9% là do lật tàu, v.v. và 17% số tai nạn dẫn đến tử vong hoặc bị thương. Lỗi khai thác và lỗi kỹ thuật được cho là nguyên nhân chính gây ra tai nạn. Số vụ tai nạn vẫn tiếp tục tăng trong các năm nhưng chưa đến mức báo động, với khoảng dưới 100 vụ tai nạn và 30 người chết hàng năm trong giai đoạn 2001 – 2005. Nhiều tai nạn xảy ra do thời tiết xấu và trong phạm vi 12 dặm tính từ đất liền. Điều này cho thấy có thể khắc phục tình trạng này thông qua việc cải thiện hệ thống tàu thuyền và hệ thống luật pháp, dịch vụ dự báo thời tiết và hệ thống tin liên lạc hiệu quả.

2.5 Khung thể chế

1) Khung pháp lý

Các luật và quy định cơ bản quản lý các hoạt động hàng hải ở Việt Nam được quy định trong Bộ Luật Hàng hải được Quốc hội thông qua tháng 6 năm 1990 và được bổ sung, sửa đổi theo Nghị quyết 51/2001-QH10 ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Quốc hội và số 40/2005/QH11 năm 2005. Bộ luật này có phạm vi điều chỉnh tổng hợp.

Tuy nhiên, hiện không có bộ luật tương tự về cảng mặc dù có một số nghị định và thông tư đã được ban hành nhằm giải quyết những vấn đề cụ thể như Quyết định số 55/2002/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 23 tháng 4 năm 2002 về quản lý cảng biển và luồng tàu. Một quyết định khác là Quyết định số 2106/QĐ-GTVT của Bộ GTVT ngày 23 tháng 8 năm 1997 quy định các quy tắc và luật lệ xếp dỡ hàng hóa tại các cảng biển. Quy định mới của Thủ tướng Chính phủ số 26/2009/QĐ-TTg quy định chức năng, nhiệm vụ và cơ cấu tổ chức của Cục Hàng hải Việt Nam ngày 20 tháng 2 năm 2009 thay thế cho Quyết định số 269/2003/QĐ-TTg ngày 22 tháng 3 năm 2003 có thể được xem là bước tiến mới trong việc hoàn thiện khung thể chế của chuyên ngành cảng.

Mặc dù các hãng vận tải biển quốc tế chiếm ưu thế trong vận tải viễn dương nhưng vận tải biển nội địa lại chỉ giới hạn cho các tàu Việt Nam.

2) Các bên liên quan trong phát triển và quản lý cảng biển

Trách nhiệm phát triển và quản lý các cảng biển (và các bến tại các cảng) do nhiều cơ quan trung ương và địa phương đảm nhận.

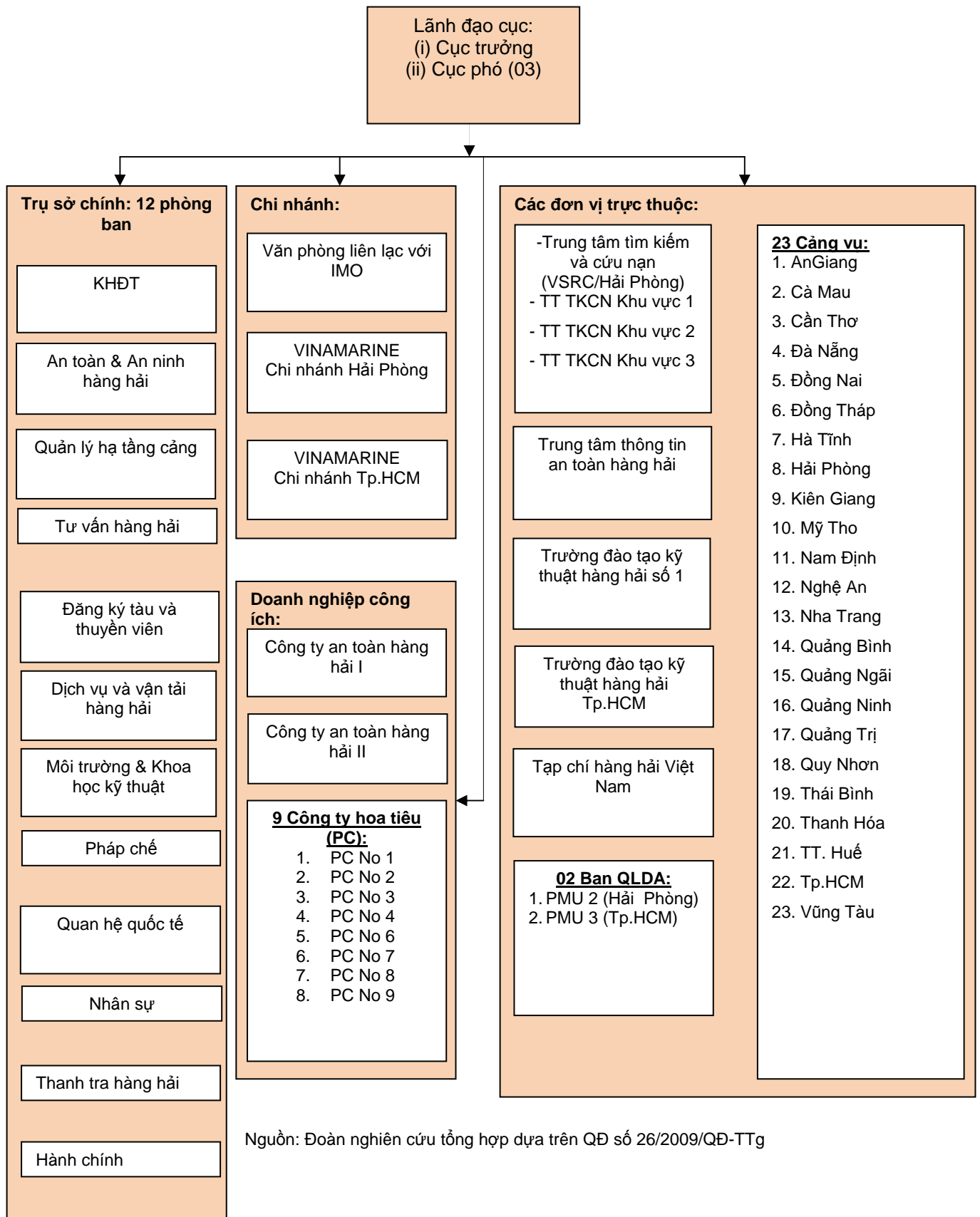
Bảng 2.5.1 Sự đa dạng trong lợi ích phát triển và quản lý cảng

Đơn vị quản lý cảng	Quản lý nhà nước	Ví dụ
VINALINES	Trực tiếp dưới sự chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ	Cảng Hải Phòng, Quảng Ninh, Đà Nẵng, Sài Gòn, Cần Thơ, Nghệ Tĩnh, Nha Trang, Quy Nhơn
Các đơn vị khai thác cảng (Công ty nhà nước hoặc công ty cổ phần)	Trực thuộc các bộ	Các cảng Cẩm Phả, Công ty Tân Cảng (Sài Gòn, Cát Lái, Cái Mép)
Các sở, ngành địa phương	Thành phố hoặc tỉnh	Hòn Khói, Bến Nghé
Các công ty liên doanh	Độc lập	Cảng Mật vụ Bà Rịa và cảng VICT

Nguồn: Cục HHVN, VINALINES và các nguồn khác

Cục Hàng hải Việt Nam (Cục HHVN) là cơ quan chính thuộc Bộ GTVT chịu trách nhiệm quản lý nhà nước về cảng và vận tải biển. Cục HHVN có 23 cơ quan quản lý cảng ở các địa phương gọi là các cảng vụ địa phương, đóng vai trò là cơ quan quản lý lưu lượng tàu biển tại các cảng, đảm bảo an toàn hàng hải và thực thi các tiêu chuẩn môi trường và các vấn đề liên quan. Hoạt động tìm kiếm cứu nạn theo thông lệ ở các quốc gia khác do Đơn vị Bảo vệ bờ biển đảm nhận nhưng ở Việt Nam, nhiệm vụ này cũng được giao cho Cục HHVN. Hình 2.5.1 tổng hợp cơ cấu tổ chức của Cục HHVN như sau:

Hình 2.5.1 Cơ cấu tổ chức của Cục HHVN



Nguồn: Đoàn nghiên cứu tổng hợp dựa trên QĐ số 26/2009/QĐ-TTg

Một trong những đơn vị chủ chốt trong phát triển và quản lý cảng là Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (VINALINES), tổng công ty nhà nước trực thuộc Văn phòng Chính phủ). Được thành lập từ năm 1995, VINALINES có lĩnh vực kinh doanh rất rộng, gồm vận tải biển, khai thác các bến cảng và dịch vụ hàng hải gồm các công ty thành viên như công ty vận tải biển, công ty cho thuê tàu, giao nhận hàng hóa, vận tải đa phương thức, sửa chữa tàu thuyền, v.v. Tổng Công ty hiện kiểm soát 8 cảng (Công ty Cảng Sài Gòn, Công ty Cảng Hải Phòng, Công ty Cảng Đà Nẵng, Công ty Cảng Quảng Ninh và Công ty cảng Cái Lân). Các báo cáo cho thấy thị phần của các cảng trực thuộc VINALINES chiếm trên 30% tổng khối lượng vận tải bằng đường biển của cả nước. VINALINES cũng được giao nhiệm vụ thực hiện phát triển các cảng biển nước sâu đề xuất như cảng Lạch Huyện ở Hải Phòng và cảng Vân Phong ở Khánh Hòa.

Bộ Quốc phòng cũng có DNNN (Công ty Tân Cảng) sở hữu và khai thác bến container tại Cát Lái ở TPHCM. Hiện công ty này đang tiếp tục triển khai một bến container mới (Tân Cảng Cái Mép) ở khu vực Cái Mép – Thị Vải ở Vũng Tàu và sở hữu 04 cảng cạn (ICD) ở khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam (Tân Cảng Sài Gòn, Sóng Thần, Long Bình và Cái Mép).

Một số địa phương (UBND) cũng tham gia phát triển và quản lý cảng. Ví dụ, Cảng Bến Nghé thuộc Sở GTVT TPHCM, Cảng Hòn Khói là một phần của Công ty muối trực thuộc UBND tỉnh Khánh Hòa.

Các nhà đầu tư nước ngoài, gồm các đơn vị khai thác bến toàn cầu được tham gia các dự án cảng dưới hình thức liên doanh, liên kết với các công ty thuộc Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam hoặc với các DNNN trực thuộc Bộ GTVT, Bộ Công thương, Bộ Quốc Phòng hoặc chính quyền địa phương. Lợi ích gắn kết của các bên được tổng hợp trong Bảng 2.5.2. Do đó, ở một mức độ nhất định, có sự phân tán trong cơ cấu thể chế, dẫn đến sự cạnh tranh giữa các cảng và các chủ thể. Tuy nhiên, chỉ nên khuyến khích sự cạnh tranh trong cung cấp dịch vụ cảng chứ không phải trong công tác phát triển kết cấu hạ tầng cảng.

Bảng 2.5.2 Các chủ thể phát triển và khai thác cảng biển chính

Cảng biển	Tên bến	Đơn vị xây dựng/quản lý bến
Cấm Phả		Công ty Cảng và Thương mại – Tập đoàn Than và Khoáng sản Việt Nam
Hòn Gai	Cái Lân	Cảng Quảng Ninh – VINALINES
	B12	Công ty Dầu khí B12– PETROLIMEX
Hải Phòng	Vật Cách	Công ty CP Cảng Vật Cách – VINALINES
	Hoàng Diệu	Cảng Hải Phòng – VINALINES
	Chùa Vẽ	
	Đình Vũ	
	Đoan Xá	Công ty CP Cảng Đoan Xá – VINALINES
	Transvina	Công ty TNHH Vận tải Công nghệ cao (TRANSVINA) – VINALINES
	Cửa Cấm	Cảng Cửa Cấm – Sở GTVT Hải Phòng
Nghi Sơn	Bến tổng hợp Nghi Sơn	Cảng Thanh Hóa – Sở GTVT Thanh Hóa
Cửa Lò		Cảng Nghệ Tĩnh – Cục HHVN
Vũng Áng		Công ty Thương mại và Vận tải biển Hà Tĩnh
Chân Mây		Cảng Chân Mây – UBND tỉnh Thừa Thiên-Huế
Đà Nẵng	Tiên Sa	Cảng Đà Nẵng – VINALINES
	Sông Hàn	
Dung Quất		PETROVIETNAM
Quy Nhơn		Cảng Quy Nhơn – Cục HHVN

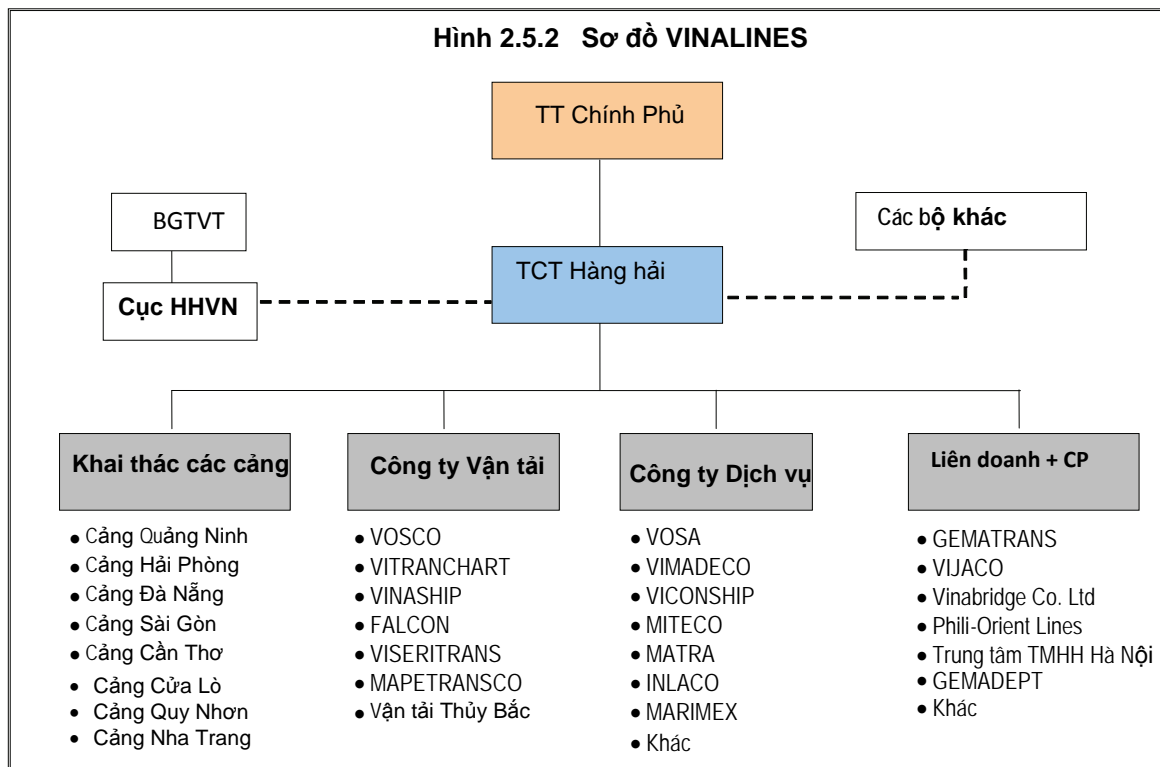
Cảng biển	Tên bến	Đơn vị xây dựng/quản lý bến
Nha Trang		Cảng Nha Trang – Cục HHVN
Vũng Tàu	Phú Mỹ (Bà Rịa-Serece)	Công ty liên doanh Bà Rịa – Serece
Đồng Nai	Đồng Nai	Cảng Đồng Nai – Sở GTVT tỉnh Đồng Nai
TP HCM	Sài Gòn	Cảng Sài Gòn– VINALINES
	Bến Nghé	Cảng Bến Nghé – Sở GTVT TPHCM
	Cát Lái	Tân Cảng – Bộ Quốc phòng
	Tân Cảng	
	VICT	Công ty Liên doanh Logistics số 1
	Dầu Nhà Bè	Petrolimex Sài Gòn
Cần Thơ	Cần Thơ	Cảng Sài Gòn – VINALINES

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

3) Các bên liên quan trong vận tải biển

Mô hình tương tự cũng được áp dụng trong cung cấp dịch vụ vận tải biển. Tuy nhiên, quyền sở hữu và kiểm soát có thể thuộc các DNNN, các công ty vận tải biển của các tỉnh/thành, các công ty liên doanh và các công ty tư nhân. Các công ty vận tải biển tư nhân vẫn chiếm tỷ lệ nhỏ trong vận tải biển nội địa.

Đứng đầu là VINALINES, kiểm soát các công ty như VOSCO, VITRANSHART, VINASHIP và FALCON – các công ty này lại quản lý 70 công ty vận tải biển nhỏ trực thuộc khác. Hiện các công ty này khai thác 48 tàu (trong đó có 6 tàu mang quốc tịch nước ngoài) với tổng trọng tải 568.030 DWT. Hình 2.5.2 tổng hợp cơ cấu kinh doanh và quan hệ của các công ty với các cơ quan quản lý nhà nước.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu VITRANSS2

Hiệp hội Cảng biển Việt Nam có 33 cảng biển thành viên, được thành lập từ năm 1994 theo sáng kiến của Cục HHVN. Mục đích chính của Hiệp hội là thúc đẩy hợp tác giữa các thành viên và hỗ trợ các thành viên trong lĩnh vực quản lý và khai thác cảng. Hiệp hội cũng đại diện cho Việt Nam tham gia Hiệp hội Cảng biển ASEAN và được xem là diễn đàn phi chính phủ về cảng biển.

Cục Đăng kiểm Việt Nam (VR) trực thuộc Bộ GTVT có một ban chuyên chịu trách nhiệm đăng ký tàu biển. Ngoài ra còn có 2 công ty an toàn hàng hải Việt Nam I & II (MSC I & MSC II) trực thuộc Cục hàng hải Việt Nam.

Cục Hàng hải Việt Nam cũng có nhiệm vụ cung cấp dịch vụ dẫn luồng thông thường, trong khi Cục Đăng kiểm đảm nhiệm công tác đăng ký và phân loại phương tiện biển. Hai cơ quan này thực hiện trách nhiệm của Việt Nam theo Biên bản Ghi nhớ PCS trong Vùng Châu Á – Thái Bình Dương và Nghị quyết số A.787 (19) của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) về thủ tục PSC.

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam (VImARU) và Trường Công nhân, Kỹ thuật Hàng hải có trụ sở ở Hải Phòng và TPHCM. Các đơn vị này chịu trách nhiệm đào tạo thuyền viên Việt Nam phù hợp với các hiệp ước quốc tế như SOLAS, STCW, MARPOL, và Bộ Luật ISM.

Theo Quyết định số 780/TTG của Thủ tướng Chính phủ năm 1997, Ủy ban Tìm kiếm cứu nạn Quốc gia Việt Nam đã được thành lập và là cơ quan nhà nước tối cao trong hoạt động tìm kiếm cứu nạn, Ủy ban Tìm kiếm cứu nạn quốc gia Việt Nam có thể yêu cầu các trung tâm tìm kiếm cứu nạn phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trong lĩnh vực hàng không, hàng hải, đánh bắt cá và dầu khí. Ba trung tâm phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải khu vực I, II và III đã được thành lập ở Hải Phòng, Đà Nẵng và Vũng Tàu.

5) Phí và chi phí

(1) Phí cảng biển

Phí áp dụng tại các cảng biển và các doanh nghiệp vận tải biển được quy định bởi Chính phủ. Khung giá cơ bản được quy định trong Pháp lệnh số 38/2001/PL-UBTVQH10 về phí và lệ phí được Quốc hội thông qua tháng 8 năm 2001 và Pháp lệnh về giá số 40/2002/PL-UBTVQH10.

Nhìn chung, mức phí cụ thể được xây dựng riêng cho từng nhóm cảng biển ở 2 miền Bắc, Trung và Nam. Bảng 2.5.3 tổng hợp mức phí của Cảng Sài Gòn.

Bảng 2.5.3 Bảng mức phí và lệ phí cảng biển của Cảng Sài Gòn

Hạng mục	Mức phí (USD)		Ghi chú
Phí neo đậu tàu thuyền			
- Tại bến	0,0029 \$/tấn/giờ		
- Tại phao/mỏ neo	0,0012\$/tấn/giờ		
Phí neo đậu tàu thuyền (tàu <200 GT	50\$, cho 5 ngày		15\$/ngày nếu quá 5 ngày
Phí hành khách	1,0\$ phí nhập cảnh và 1,0\$ phí xuất cảnh		
Phí lai dắt tàu			Đối với các tàu cần được hỗ trợ
- Tàu kéo 480hp đến 600hp	205 \$/lần vào hoặc ra		Cộng thêm 30% nếu trong phạm vi cảng Sài Gòn Cộng thêm 50% nếu chuyển sang cảng không phải cảng Sài Gòn Cộng thêm 100% nếu không thuộc 2 trường hợp trên
- Tàu kéo 1.000hp đến 1.130hp	391 \$/lần vào hoặc ra		
- Tàu kéo 1.700hp đến 2.000hp	488\$ lần vào hoặc ra		
Phí bỏ neo	Tại bến	Tại phao	
- Tàu <500 GT	11	32	
- 501 -1.000 GT	17	51	
- 1.001 - 4.000 GT	35	90	

Hạng mục	Mức phí (USD)		Ghi chú
- 4.001 - 10.000 GT	45	125	
- 10.001 - 15.000 GT	55	145	
- 20.001 và lớn hơn	90	200	
Phí bốc xếp hàng hóa	Từ tàu lên phương tiện vận tải	Từ tàu vào kho	Mức phí tính theo tấn
- Nhóm 1 – hàng rời	1,30	1,85	
- Nhóm 2 – hàng bao kiện	1,75	2,30	
- Nhóm 3 – sắt thép	2,30	3,00	
- Nhóm 4 – máy phụ tùng, trang thiết bị, v.v.	2,50	3,30	
- Nhóm 5 – hàng tổng hợp	2,80	3,70	
- Nhóm 6 – hàng cồng kềnh/nặng, giá trị cao	3,20	4,20	
- Nhóm 7 – phương tiện	30/xe con	70/tải	Phí thay đổi theo loại xe và trọng tải
Phí bốc xếp container	Từ tàu lên xe tải	Từ tàu xuống bãi container	
- 20 ft đầy tải	27	45	
- 20 ft không tải	17	26	
- 40 ft đầy tải	40	69	
- 40 ft không tải	25	38	
>40 ft đầy tải	60	103	
>40 ft không tải	38	57	

Nguồn: Quyết định số 948/2005/QĐ ngày 12 tháng 8 năm 2006, Tổng giám đốc Cảng Sài Gòn

Mặc dù có sự can thiệp sâu của Chính phủ vào việc định giá nhưng Nghiên cứu năm 2006 của Ngân hàng Thế giới về GTVT Việt Nam đã kết luận rằng Việt Nam có chính sách tốt về giá cả và bù đắp chi phí ngoại trừ chính sách về phí cảng biển.

(2) Phí vận tải container viễn dương

Mức phí phổ biến trong vận tải container nội địa giữa Hà Nội và Hải Phòng được tổng hợp trong bảng dưới đây:

	20'	40'	
COC (container của hãng vận tải)	250 USD	450 USD	
SOC (container của chủ tàu)	230 USD	420 USD	

Phí bốc xếp container quốc tế tại bến cảng Hải Phòng là khoảng 50 USD cho container 20 feet và 75 USD cho container 40 feet. Mức phí ở TPHCM thấp hơn không đáng kể: 45 USD/container 20 feet và 70 USD/container 40 feet.

(3) So sánh chi phí với các phương thức vận tải khác

Nhằm đánh giá sức cạnh tranh về chi phí trong vận tải biển, Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 đã thực hiện vận chuyển thí điểm container 20 feet, trọng tải 23 MT từ TPHCM tới Hà Nội trên cơ sở vận tải từ cửa tới cửa. Kết quả được tổng hợp trong Bảng 2.5.4.

Bảng 2.5.4 So sánh chi phí vận tải nội địa

Dịch vụ vận tải	Tuyến	Phương thức VT	Chi phí (USD)	Thời gian
Vận tải đường biển kết hợp với đường bộ (Hà Nội/TPHCM)	Cửa Hà Nội – bãi container Hải Phòng	Đ.bộ	120	
	Bãi container Hải Phòng – bãi container TPHCM	Đ.biển	200	
	Bãi container TPHCM – cửa TPHCM	Đ.bộ	120	
	Tổng		440	
Vận tải bằng đường bộ	Cửa Hà Nội – cửa TPHCM	Đ.bộ	600	6 ngày 4 ngày

Nghiên cứu Toàn diện về Phát triển Bền vững Hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam (VITRANSS 2)
Báo cáo chuyên ngành số 3: Cảng và Vận tải biển

Dịch vụ vận tải	Tuyến	Phương thức VT	Chi phí (USD)	Thời gian
Vận tải đường bộ kết hợp với đường sắt	Cửa Hà Nội –			
	Ga Yên Viên hoặc Giáp Bát	Đ. bộ	100	
	– Ga Sài Gòn	Đ.sắt	300	
	Ga Sài Gòn– cửa TPHCM	Đ. bộ	120	
	Tổng		520	7 ngày

Nguồn: OCDI

2.6 Tóm tắt các vấn đề và điểm yếu

1) Thách thức của các cảng

Hạn chế lớn nhất của các cảng biển Việt Nam là cơ sở vật chất kỹ thuật. Hầu hết các cảng được xây dựng trên các con sông, cách xa biển với luồng vào hạn chế, mớn nước nông và thường xuyên bị bồi lắng. Tình trạng này ở miền Bắc còn nghiêm trọng hơn ở miền Nam. Có một số cảng không gặp hạn chế này như cảng Đà Nẵng thì lại nằm xa các trung tâm vận tải. Do những hạn chế này nên thường phải sử dụng tàu cỡ nhỏ, làm giảm hiệu quả kinh tế và tăng nhanh lưu lượng vận tải trong cả nước. Điều này có nghĩa là năng suất của các cảng thấp và do đó, gây ùn tắc tại cảng và thời gian chờ tàu lớn hơn. Có một số tiến bộ đã đạt được trong 5 năm qua.

Các cảng cũ còn chịu ảnh hưởng bởi tình trạng ùn tắc giao thông ở các thành phố, đặc biệt là quanh các cảng biển chính ở miền Bắc và miền Nam. Ngoài ra, đường bộ tiếp cận các cảng mới tuy đã được quy hoạch nhưng vẫn chưa được xây dựng.

Tổ chức thể chế phân tán và manh mún gây khó khăn trong công tác xây dựng và thực hiện chiến lược phát triển cảng quốc gia thống nhất. Phát triển một cảng biển nước sâu đòi hỏi chi phí đủ lớn do cần phải có ngưỡng về khối lượng hàng hóa cần thiết nhưng phát triển ít nhất 2 cảng biển nước sâu ở nhiều vùng khác nhau trong cả nước sẽ không chỉ khiến chi phí bị đội lên mà còn dẫn tới việc phân tán luồng vận tải, dẫn đến tình trạng phi kinh tế ở tất cả các cảng. Đối với từng cảng, các khu vực xung quanh cảng thường do UBND địa phương kiểm soát thông qua các quy hoạch sử dụng đất trong khi diện tích mặt nước lại thuộc quyền quản lý của cảng vụ địa phương. Do đó, dẫn đến việc khó đạt được sự phối hợp giữa các quy hoạch để phát triển cảng mang tính liên kết hoặc cần rất nhiều thủ tục để thực hiện được điều này.

Cấp vốn phát triển cảng cũng là một điểm yếu của hệ thống hiện tại. Thay vì có một chương trình đầu tư nhất quán và bền vững cho phát triển cảng với các ưu tiên rõ ràng, mỗi chủ thể tham gia tự xây dựng kế hoạch riêng để xin phê duyệt và phân bổ vốn từ ngân sách nhà nước, viện trợ phát triển chính thức, vay trong nước, liên doanh hoặc huy động vốn quốc tế. Hậu quả là cảng nào có chủ đầu tư có quan hệ, có khả năng tiếp cận được các nguồn vốn sẽ được thực hiện trước dù dự án chỉ có tầm quan trọng thứ yếu.

2) Thách thức của vận tải ven biển

Trong vận tải biển, VINALINES có ưu thế hơn trong lĩnh vực kinh doanh. Do kiểm soát một số bến cảng nên các đối thủ cạnh tranh đương nhiên sẽ gặp bất lợi trong sử dụng các cảng. VINALINES cũng dễ dàng tiếp cận các nguồn tín dụng do các khoản vay của VINALINES được Chính phủ bảo lãnh trong khi các đơn vị khai thác khác không có được lợi thế này.

Hạn chế cơ bản của đội tàu biển quốc tịch Việt Nam là quá lạc hậu so với các tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng hải Thế giới (IMO). Điều này dẫn đến tình trạng tỷ lệ lớn tàu phải bị giữ tại các cảng nước ngoài. Nâng cao chất lượng tàu là một nhiệm vụ khó khăn khi hầu hết các tàu đều đã qua sử dụng nhiều năm. Một vấn đề khác trong cải thiện chất lượng tàu là phát triển năng lực của đội ngũ sỹ quan và thuyền viên, vấn đề hiện chưa được quan tâm đúng mức.

Thay thế, nâng cấp và mua sắm mới đội tàu đòi hỏi lượng vốn đầu tư rất lớn. Ngoại trừ các công ty vận tải biển lớn thuộc sở hữu nhà nước và các công ty liên doanh với nước ngoài, hầu hết các đơn vị khai thác vận tải biển đều gặp khó khăn trong việc đảm bảo nguồn vốn cho công tác mở rộng đội tàu. Ngoài ra, dù nhà nước có chính sách thúc

đẩy ngành công nghiệp đóng tàu trong nước nhưng chính sách này chưa đáp ứng được nhu cầu về cỡ tàu lớn hơn. Ngành công nghiệp cũng gặp khó khăn do thiếu nguồn cung thép tấm. Để khắc phục những khó khăn này, Bộ Tài chính đang xem xét thành lập Công ty Đầu tư Tài chính Nhà nước (SFCIO). SFCIO là đơn vị tài chính trung gian giữa nhà nước và các công ty vận tải biển, được quyền thực hiện đầu tư trực tiếp bên cạnh nhiệm vụ cấp vốn vay cho ngành vận tải biển.

Ngoài ra, một hạn chế khác là tập trung quá nhiều cho ngành công nghiệp đóng tàu trong khi bỏ qua phần cung cấp dịch vụ sửa chữa và nâng cấp đội tàu hiện có. Điều này khiến nhiều chủ tàu phải cập bến nước ngoài để thực hiện bảo dưỡng và sửa chữa.

3 CÁC QUY HOẠCH VÀ CHÍNH SÁCH HIỆN HÀNH

3.1 QHTT phát triển cảng biển

Bằng quyết định số 2190/QĐ-TTg ngày 24/12/2009, Thủ tướng chính phủ đã phê duyệt qui hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, thay thế cho quyết định 202/1999/QĐ-TTg ngày 12/10/1999.

1) Quan điểm và mục tiêu chung

- (i) Từng bước đưa kinh tế hàng hải trở thành mũi nhọn hàng đầu trong 5 lĩnh vực kinh tế biển, đồng thời góp phần củng cố an ninh quốc phòng.
- (ii) Phát triển hợp lý, đảm bảo tính thống nhất của hệ thống cảng. Chú trọng phát triển cảng nước sâu ở cả 3 miền, tạo sức hấp dẫn trong khu vực, củng cố nâng cấp các cảng khác; coi trọng duy tu bảo trì, khai thác động bộ hiệu quả.
- (iii) Phát triển phải đồng bộ với các hạ tầng sau cảng, và hạ tầng khác kết nối liên hoàn với mạng GTVT quốc gia và các hạ tầng logistics, tạo thành mạng lưới khai thác vận tải đa phương thức hiệu quả.
- (iv) Tiếp cận tối ưu với luồng vận tải biển quốc tế, tạo động lực phát triển chuỗi kinh tế công nghiệp đô thị ven biển.
- (v) Huy động tối đa mọi nguồn lực trong ngoài nước để phát triển hệ thống cảng và hạ tầng liên quan. Đảm bảo mục tiêu phát triển bền vững, gắn với nhiệm vụ bảo vệ môi trường và an ninh quốc phòng.

(vi) Các mục tiêu cụ thể:

Dự kiến hàng thông qua cảng biển trong các giai đoạn qui hoạch;

- 500-600 triệu tấn đến 2015;
- 900-1,100 triệu tấn đến 2020;
- 1,600-2,100 triệu tấn đến 2030.

2) Nội dung qui hoạch

(1) Cảng biển Việt nam chia làm 6 nhóm theo vùng lãnh thổ

- Nhóm 1: Nhóm phía Bắc từ Quảng Ninh-Ninh Bình;
- Nhóm 2: Nhóm Bắc Trung Bộ từ Thanh Hóa đến Hà Tĩnh
- Nhóm 3: Nhóm Trung Trung Bộ từ Quảng Bình đến Quảng Ngãi;
- Nhóm 4: Nhóm Nam Trung Bộ từ Bình Định đến Bình Thuận;
- Nhóm 5: Nhóm Đông Nam Bộ bao gồm cả Côn Đảo và cảng trên sông Soài Rạp thuộc Long An và Tiền Giang.
- Nhóm 6: Nhóm Đồng bằng sông Cửu Long bao gồm cả Phú Quốc và các đảo Tây Nam.

(2) Cảng biển phân theo chức năng và qui mô

- (i) Cảng tổng hợp quốc gia bao gồm:
 - Cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong-Khánh Hòa;
 - Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng, Bà Rịa Vũng Tàu;

- Cảng đầu mối khu vực: Hòn Gai-Quảng Ninh, Nghi Sơn-Thanh Hóa, Nghệ An, Sơn Dương, Vũng Áng-Hà Tĩnh, Dung Quất-Quảng Ngãi, Qui Nhơn-Bình Định, Nha Trang, Ba Ngòi-Khánh Hòa, Tp HCM, Đồng Nai, Cần Thơ.
- (ii) Các cảng địa phương: phạm vi hấp dẫn và chức năng phục vụ chính cho địa phương.
- (iii) Cảng chuyên dùng: phục vụ trực tiếp cho sản xuất công nghiệp, hàng qua cảng có tính đặc thù (dầu thô, sản phẩm dầu, xi măng, than, quặng...)

(3) Phát triển của từng nhóm cảng

Nhóm 1: Lượng hàng qua cảng dự kiến 90 triệu tấn /năm (2015); 120-160 triệu tấn /năm (2020); 240-315 triệu tấn /năm (2030).

(a) Các cảng chính trong nhóm

- (i) Hải Phòng: cảng tổng hợp quốc gia, cửa ngõ quốc tế (loại IA), có các khu chức năng sau:
- Lạch Huyện là khu chính, chủ yếu làm hàng tổng hợp, container xuất khẩu biển xa, tàu thường 5-8 vạn DWT; tàu container 4000-6000TEUs.
 - Đình Vũ chủ yếu làm hàng tổng hợp, tàu container tuyến gần, có bến chuyên dùng cho tàu 2-3 vạn DWT giảm tải.
- (ii) Cảng Hòn Gai-Quảng Ninh: cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (loại I), trong đó:
- Cảng Cái Lân: là bến chính, làm hàng tổng hợp, container tàu 5 vạn DWT và 3000TEUs.

(b) Các bến chuyên dùng và bến địa phương

Nhóm 2: Lượng hàng dự kiến khoảng 70-80 triệu tấn/năm (2015), 130-150 triệu tấn/năm (2020), 210-250 triệu tấn/năm (2030).

(a) Các cảng chính trong nhóm

- (i) Nghi Sơn-Thanh Hóa: cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (loại I), gồm các bến chức năng:
- Bắc Nghi Sơn là khu bến chuyên dùng cho tàu 1-3 vạn DWT phục vụ liên hợp lọc hóa dầu.
 - Nam Nghi Sơn là khu bến cho tàu 3-5 vạn DWT, có bến chuyên dùng.
- (ii) Nghệ An: cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (loại I), gồm các khu bến chức năng:
- Cửa Lò là khu bến chính, làm hàng tổng hợp cho tàu 1-2 vạn DWT. Nghiên cứu khả năng xây bến cho tàu 3-5 vạn DWT tại Bắc và Nam cửa Lò.
- (iii) Sơn Dương, Vũng Áng-Hà Tĩnh là cảng chuyên dùng và Tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (loại I). Gồm các khu bến chức năng:
- Sơn Dương là khu bến chuyên dùng cho tàu 20-30 vạn DWT, có bến tổng hợp cho tàu 3-5 vạn DWT phục vụ liên hợp luyện kim, lọc hóa dầu và công nghiệp khác.
 - Vũng Áng là khu bến tổng hợp cho tàu 3-5 vạn DWT, có bến chuyên dùng phục vụ nhập than cho nhiệt điện và hàng lỏng cho tổng kho xăng dầu.

(b) Một số bến chuyên dùng, vệ tinh cho các cảng chính

Nhóm 3: Hàng dự kiến thông qua 40-46 triệu tấn/năm (2015); 80-105 triệu tấn/năm (2020); 155-205 triệu tấn/năm (2030).

(a) Các cảng chính trong nhóm

- (i) Đà Nẵng: cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực loại 1, sau này có thể phát triển trở thành cảng cửa ngõ quốc tế khu vực miền trung. Gồm các khu bến chức năng:
- Tiên Sa, Sơn Trà là khu bến chính làm hàng tổng hợp tàu 3-5 vạn DWT, tàu container 4000 TEU, có bến cho tàu du lịch đến 10.000 GRT.
 - Liên Chiểu trước mắt là bến chuyên dùng, tàu 1-3 vạn DWT, giai đoạn sau trở thành bến chính của cảng cửa ngõ Đà Nẵng, 5-8 vạn DWT, 4000-6000 TEU.
- (ii) Dung Quất, Quảng Ngãi: cảng tổng hợp quốc gia đầu mối khu vực loại 1, gồm Dung Quất 1 và Dung Quất 2. Gồm các bến chức năng:
- Dung Quất 1 là khu bến chính có bến tổng hợp, bến container cho tàu 1-5 vạn DWT, bến chuyên dùng cho sản phẩm lọc hóa dầu tàu 1-3 vạn DWT và chuyên dùng cho tàu 2-7 vạn DWT.
 - Dung Quất 2 là khu bến phát triển tiềm năng chủ yếu tàu chuyên dùng 10-35 vạn DWT, có bến tổng hợp 3-5 vạn DWT.

(b) Một số bến chuyên dùng vệ tinh cho các cảng chính

Nhóm 4: Lượng hàng thông qua dự kiến 60-100 triệu tấn/năm (2015); 140-200 triệu tấn/năm (2020), 270-385 triệu tấn/năm (2030)

(a) Các cảng chính trong nhóm

- (i) Cảng Quy Nhơn-Bình Định là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực loại I, gồm các khu bến:
- Quy Nhơn, Thị Nại là bến chính cho tàu 1-3 vạn DWT làm hàng tổng hợp, có bến chuyên dùng tàu 5-7000 DWT.
 - Nhơn Hội là khu bến phát triển trong giai đoạn sau, tàu 2-5 vạn DWT làm hàng chuyên dùng, có bến tổng hợp cho khu công nghiệp
- (ii) Vân Phong-Khánh Hòa là cảng tổng hợp quốc gia loại IA, gồm các bến:
- Đầm Môn là bến container tàu 9000-15000TEU, đầu mối trung chuyển container xuất nhập khẩu giữa Việt Nam và các nước lân cận.
 - Nam Vân Phong là khu bến chung chuyển dầu và sản phẩm dầu, kết hợp bến chuyên dùng cho nhà máy lọc hóa dầu, tàu 400000DWT.
 - Tây Nam Vân Phong là khu bến chuyên dùng cho nhiệt điện, công nghiệp, tàu 5-10 vạn DWT.
- (iii) Nha Trang, Ba Ngòi-Khánh Hòa là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực loại I, gồm các bến:
- Ba Ngòi là khu bến chính, tàu 3-5 vạn DWT, làm hàng tổng hợp, container, có bến chuyên dùng cho nhiệt điện.

- Nha Trang chuyển dần công năng thành bến tàu khách, du lịch biển, tàu du lịch quốc tế 10 vạn GRT.

(b) Một số bến chuyên dùng vệ tinh cho các cảng chính

Nhóm 5: Hàng qua cảng dự kiến 185-200 triệu tấn/năm (2015); 265-305 triệu tấn/năm (2020); 495-650 triệu tấn/năm (2030).

(a) Các cảng chính trong nhóm

- (i) Vũng Tàu, Bà Rịa-Vũng Tàu là cảng tổng hợp quốc gia, cửa ngõ quốc tế loại IA, gồm các khu bến:
- Cái Mép, Sai Mai-Bến Đình là khu bến chính chủ yếu làm hàng container XNK biển xa, tàu 6-10 vạn DWT, 6000-8000 TEU.
 - Phũ Mỹ, Mỹ Xuân làm hàng tổng hợp container, tàu 5-8 vạn DWT, 4000-6000 TEU, có một số bến chuyên dùng, phục vụ khu công nghiệp.
 - Long Sơn là cảng chuyên dùng cho liên hợp lọc hóa dầu, có bến nhập dầu thô, tàu 30 vạn DWT, 3-5 vạn DWT nhập nguyên liệu khác và xuất sản phẩm. Bờ phía đông nam dành để phát triển sau này.
 - Bến khách tại Sao Mai-Bến Đình là đầu mối tiếp nhận tàu du lịch quốc tế 10 vạn GRT.
- (ii) Thành phố Hồ Chí Minh là cảng tổng hợp quốc gia đầu mối khu vực loại IA, gồm các khu bến:
- Hiệp Phước (sông Soài Rạp) là khu bến chính làm hàng tổng hợp container tàu 5 vạn DWT, 4000 TEU, có một số bến chuyên dùng cho tàu 2-3 vạn DWT phục vụ công nghiệp.
 - Cát Lái (sông Đồng Nai) là khu bến container chính trong giai đoạn trước mắt, tàu 2-3 vạn DWT.
 - Các bến trên sông Sài Gòn, Nhà Bè: chuyển đổi công năng theo quyết định 791/QĐ-TTg.
- (iii) Cảng tổng hợp quốc gia đầu mối khu vực (loại I) gồm các khu bến:
- Phước An, Gò Dầu (sông Thị Vải) là khu bến chính của cảng làm hàng tổng hợp, container; tàu 6 vạn DWT và 3 vạn DWT, có một số bến chuyên dùng phục vụ công nghiệp.
 - Phú Hữu, Nhơn Trạch (sông Đồng Nai, Nhà Bè, Lòng Tàu) là các bến chuyên dùng, có một vài bến tổng hợp cho tàu 1-3 vạn DWT.

(b) Một số bến chuyên dùng vệ tinh cho các cảng chính

Nhóm 6: Hàng thông qua dự kiến 55-75 triệu tấn/năm (2015); 130-155 triệu tấn/năm (2020); 200-300 triệu tấn/năm (2030).

(a) Các cảng chính trong nhóm

- (i) Cần Thơ là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực loại I. Gồm các khu bến:
- Cái Cui là khu bến chính của cảng làm hàng tổng hợp tàu 1-2 vạn DWT, có bến chuyên dùng cho công nghiệp.
 - Hoàng Diệu, Bình Thủy: củng cố nâng cấp không phát triển các bến hiện có, tàu đến 1 vạn DWT.

- Trà Nóc, Ô Môn là khu bến chuyên dùng cho công nghiệp có bến tổng hợp hỗ trợ khu Hoàng Diệu, tàu 5-10 ngàn DWT.
- Đảo Phú Quốc: các bến An Thới, vịnh Đầm tàu 2-3000 DWT. Khu bến Mũi Đất Đỏ cho tàu khách du lịch 8-10 vạn GRT.

(b) **Các cảng tổng hợp địa phương** trên sông Tiền, sông Hậu, sông Cái Lớn và ven biển miền tây là các cảng tổng hợp địa phương và bến chuyên dùng công nghiệp.

(c) **Cảng chuyên dùng nhập than cho các nhà máy điện**

(i) Các cảng phía đông đồng bằng sông Cửu Long

(ii) Các cảng phía tây đồng bằng sông Cửu Long

(d) **Cảng tiềm năng cho tàu biển lớn ngoài cửa sông Hậu**

(4) Cải tạo nâng cấp một số luồng tàu chính

(i) Luồng vào cảng Hải Phòng: đoạn đến Lạch Huyện cho tàu 8 vạn DWT, và tàu 6000TEUs; đoạn sông Chanh, Yên Hưng tàu 3-5 vạn DWT; khu Đình Vũ tàu 2-3 vạn DWT; khu sông Cấm tàu 1 vạn DWT.

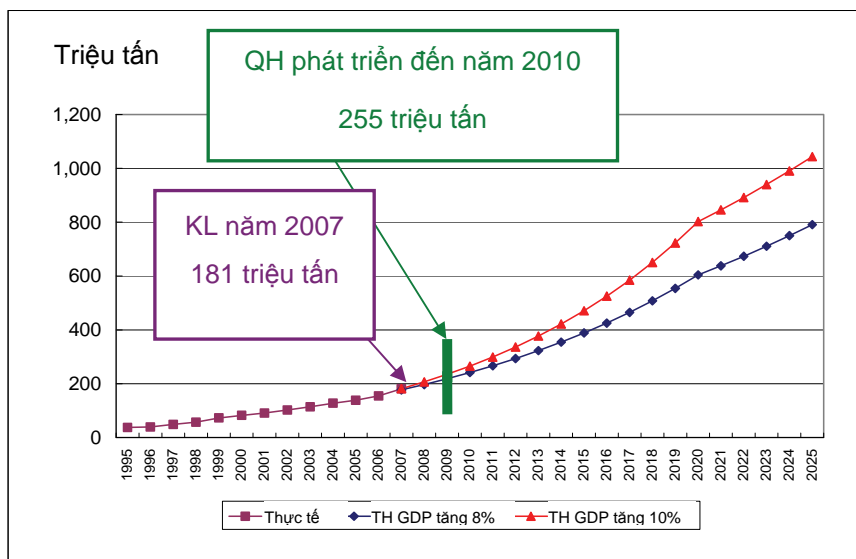
(ii) Luồng Vũng Tàu, Thị Vải: đoạn Sao Mai-Bến Đình tàu 10 vạn, và 8,000TEU; khu Cái Mép tàu 8 vạn DWT, và tàu 6,000TEU; khu Phú Mỹ, Phước An, Mỹ Xuân tàu 6 vạn DWT, và 4,000TEU; khu Gò Dầu tàu 3 vạn DWT.

(iii) Luồng vào cảng Tp HCM: theo sông Soài Rạp tàu 5 vạn DWT, và tàu 4000TEU.

(iv) Luồng cảng Cần Thơ và các cảng sông Hậu, luồng Quan Chánh Bồ tàu 1-2 vạn DWT; luồng Định An tàu 3-5 ngàn DWT.

VITRANSS 2 dự báo khối lượng hàng hóa thông qua các cảng dựa trên mối tương quan giữa khối lượng hàng hóa thông qua cảng trong cả nước và GDP trong giai đoạn 1995 – 2006 và các giả định tăng trưởng GDP giai đoạn 2007 – 2020 là 8% và 10% (và 5% giai đoạn tiếp theo). Hình 3.1.1 tổng hợp dự báo khối lượng hàng hóa thông qua cảng. Theo đó, khối lượng hàng hóa thông qua cảng sẽ đạt 255 triệu tấn vào năm 2010.

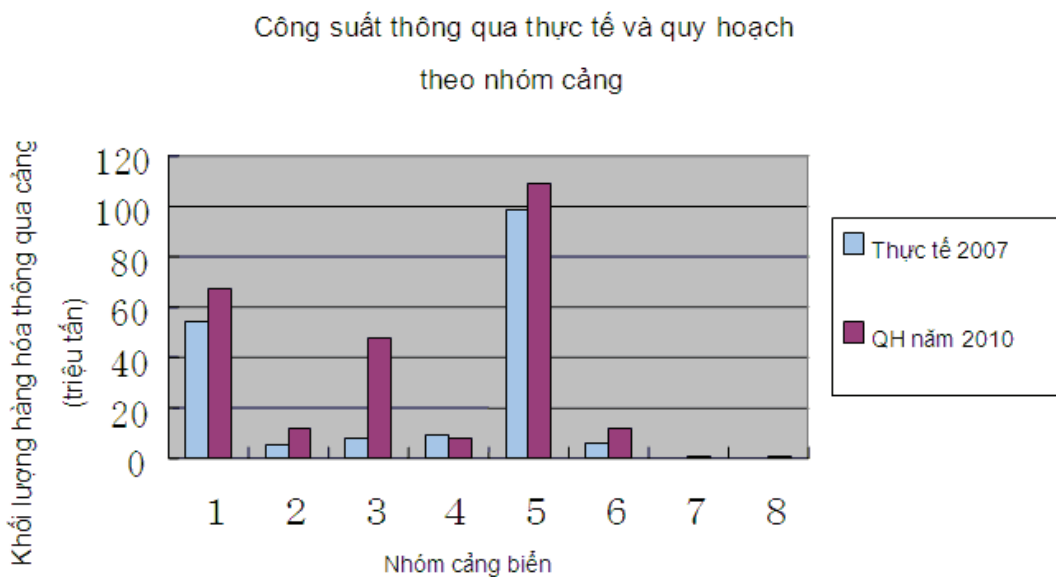
Hình 3.1.1 Dự báo khối lượng hàng hóa thông qua cảng



Nguồn: OCDI

Hình 3.1.2 so sánh khối lượng hàng thông qua năm 2007 so với các mục tiêu quy hoạch của mỗi Nhóm cảng biển. Nhìn chung, khối lượng hàng thông qua cảng thấp hơn mục tiêu ở một số cảng.

Hình 3.1.2 Công suất thực tế và quy hoạch theo Nhóm cảng biển



Nguồn: Cục HHVN

3) Định hướng chung đến năm 2020

Bộ GTVT đã trình “Điều chỉnh chiến lược Phát triển GTVT Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030” tháng 9 năm 2007 và đã được Chính phủ phê duyệt theo Quyết định số 35/2009/QĐ-TTg ngày 3 tháng 3 năm 2009. Các vấn đề chính và quy hoạch phát triển được tổng hợp trong phần dưới đây (Bảng 3.1.1).

Bảng 3.1.1 Chiến lược phát triển cảng đến năm 2020 theo vùng

Chiến lược phát triển
<p>Miền Bắc</p> <p>Phát triển hệ thống cảng, trọng tâm là các cảng ở vùng KTTĐ phía Bắc; nâng tổng công suất của các Nhóm cảng biển trong vùng lên 55 triệu tấn vào năm 2010 và 90 triệu tấn/năm vào năm 2020;</p> <p>(i) Cảng Quảng Ninh: Tiếp tục mở rộng và hiện đại hóa cảng Cái Lân để tiếp nhận Tàu trọng tải 50.000 DWT và nâng công suất hàng thông qua cảng lên 7-8 triệu tấn/năm vào năm 2010 và 10 triệu tấn/năm vào năm 2020; xây dựng mới các cảng biển ở khu vực Mũi Chùa, Vãn Gia (Quảng Ninh) với công suất từ 1 đến 2 triệu tấn/năm, đóng vai trò là cửa ngõ thông ra biển của các tỉnh miền núi phía Bắc; chuyển cảng than Hòn Gai sang khu vực Cửa Ông, Cầu Trắng và nâng cấp cảng hiện nay thành cảng du lịch; chuyển cảng dầu B12 ra phía nam vịnh Hạ Long.</p> <p>(ii) Cảng Hải Phòng: Xây dựng Nhóm cảng biển số Hải Phòng mới với công suất 50 triệu tấn/năm vào năm 2010 và 120 triệu tấn/năm vào năm 2020, gồm xây dựng mới cảng cửa ngõ Lạch Huyện, Hải Phòng thành cảng nước sâu chính ở miền Bắc, công suất 4-5 triệu tấn/năm vào năm 2010 và 33 triệu tấn/năm vào năm 2020, có thể tiếp nhận Tàu trọng tải 30.000 – 80.000 DWT; tiếp tục nâng cấp cảng Hải Phòng (khu vực chính) để tiếp nhận Tàu trọng tải 10.000 DWT, đạt công suất 16 triệu tấn/năm vào năm 2010; tiếp tục nâng cấp cảng Đình Vũ để tiếp nhận Tàu trọng tải 20.000 DWT với công suất thông qua 3,4 triệu tấn/năm vào năm 2010 và 5 triệu tấn/năm vào năm 2020.</p>
<p>Miền Trung</p> <p>Dự kiến sẽ phát triển hệ thống cảng biển ở miền Trung đạt công suất 40-50 triệu tấn/năm vào năm 2010, phục vụ hiệu quả nhu cầu vận tải đang tăng trưởng nhanh ở khu vực duyên hải miền Trung và Tây Nguyên, cung cấp dịch vụ vận tải quá cảnh sang Lào và Đông Bắc Thái Lan.</p> <p>Xây dựng và hiện đại hóa Nhóm cảng biển số Đà Nẵng – Liên Chiểu – Chân Mây thành cảng quốc tế chính ở miền Trung với tổng công suất 12 đến 15 triệu tấn/năm; đóng vai trò là cửa ngõ của các tỉnh miền Trung và miền Nam; tiếp nhận hàng quá cảnh từ Lào và khu vực Đông Bắc Thái Lan khi tuyến đường xuyên Á hoàn thành.</p> <p>(i) Cảng Chân Mây: tiếp nhận Tàu trọng tải 30.000 – 50.000 DWT và Tàu du lịch cỡ lớn; đạt công suất 6-7 triệu tấn/năm.</p> <p>(ii) Cảng Đà Nẵng: Tiếp tục đầu tư cải thiện kết cấu hạ tầng cảng Tiên Sa, GĐ II, tiếp nhận Tàu trọng tải 35.000 DWT, đạt công suất 5,4 đến 7,1 triệu tấn vào năm 2010 và 9,6 – 11,9 triệu tấn vào năm 2020; xây dựng cảng biển nước sâu Liên Chiểu liên kết với phát triển tuyến đường xuyên Á dọc QL9 để tiếp nhận Tàu trọng tải 50.000 DWT.</p> <p>(iii) Cảng Dung Quất: Xây dựng Nhóm cảng biển số lớn ở Dung Quất với công suất 20 triệu tấn/năm vào năm 2010 và 40-45 triệu tấn/năm vào năm 2020 để đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng của các khu công nghiệp, ngành công nghiệp hóa dầu, công nghiệp luyện kim ở các khu công nghiệp tập trung trong vùng.</p> <p>(iv) Cảng Quy Nhơn: Hoàn thành công tác xây dựng bến công suất 30.000 DWT; xây dựng mới một số bến để đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế-xã hội của tỉnh, đạt công suất 3,3-4,2 triệu tấn vào năm 2010 và 15 triệu tấn vào năm 2020.</p> <p>(v) Cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong: từng bước nâng cấp và phát triển cảng thành cảng cửa ngõ của Việt Nam, đóng vai trò là cảng trung chuyển container quốc tế, là động lực thúc đẩy phát triển vịnh Vân Phong thành khu kinh tế tổng hợp, tập trung nhiều ngành công nghiệp như du lịch, nông lâm thủy hải sản, v.v.</p>
<p>Đông Nam bộ</p> <p>Đây là vùng kinh tế phát triển nhất của Việt Nam. Do đó, cần phát triển hệ thống cảng biển phù hợp, đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của tăng trưởng kinh tế nhanh trong vùng. Tổng công suất của các cảng trong vùng đạt 90 -100 triệu tấn/năm vào năm 2010, tập trung chủ yếu ở cảng Sài Gòn và cảng Vũng Tàu – Thị Vải.</p> <p>(i) Cụm cảng biển TPHCM:</p> <p>Cụm cảng TPHCM gồm cảng Sài Gòn (sông Sài Gòn), khu cảng Nhà Bè (sông Nhà Bè – Lòng Tàu), cảng Cát Lái (sông Đồng Nai), cảng Hiệp Phước (sông Soài Rạp) và cảng Cần Giuộc – Long An.</p> <p>Quy mô của các cảng có tiếp nhận tàu trọng tải 10.000DWT-30.000DWT.</p> <p>Năng lực thông qua: Dự kiến tổng công suất thông qua của toàn cụm cảng sẽ đạt 26 triệu tấn hàng 1/năm và 163.000 lượt HK/hăm, mục tiêu đến năm 2020 là 35 triệu tấn hàng hóa/năm và 326.000 lượt HK/năm.</p> <p>(ii) Cụm cảng Bà Rịa – Vũng Tàu:</p> <p>Cụm cảng Bà Rịa – Vũng Tàu gồm cảng Gò Dầu C, khu cảng Phú Mỹ, khu cảng Cái Mép (sông Thị Vải), khu cảng Vũng Tàu (Bến Đình – Sao Mai) và khu cảng sông Dinh (sông Dinh).</p> <p>Phát triển các cảng khác như cảng Cái Mép, Thị Vải, Phú Mỹ, Cát Lờ, Gò Dầu và cảng Bến Đình – Sao Mai liên kết; trong số các cảng trên, cảng Cái Mép – Thị Vải là cảng lớn nhất với các bến dài tiếp nhận hàng rời, hàng tổng hợp và container và có thể tiếp nhận tàu trọng tải 50.000 – 80.000 DWT, công suất thông qua đạt</p>

20-22 triệu tấn/năm vào năm 2010.

Các cảng khác như Cát Lở, Gò Dầu sẽ được đầu tư tập trung để cải tạo kết cấu hạ tầng và trang thiết bị hiện có nhằm tăng công suất thông qua lên 2 triệu tấn/năm, xây dựng cảng Bến Đình – Sao Mai thành cảng trung chuyển lớn và cảng container, toeeeps nhận tàu tổng tải 50.000 – 100.000 DWT, công suất 40-50 triệu tấn/năm vào năm 2020.

Năng lực thông qua: Dự kiến Nhóm cảng biển số sẽ có công suất thông qua đạt 15 triệu tấn vào năm 2010 và 60-70 triệu tấn/năm vào năm 2020.

(iii) Cụm cảng tỉnh Đồng Nai:

Cụm cảng Đồng Nai đa số là các cảng chuyên dùng chủ yếu phục vụ các khu công nghiệp ở tỉnh Đồng Nai. Cụm cảng này gồm khu cảng Đồng Nai (sông Đồng Nai), khu cảng Phú Hữu (sông Đồng Nai và sông Lòng Tàu – Nhà Bè), khu cảng Ông Kèo (sông Lòng Tàu và Đông Trang), khu cảng Gò Dầu A và Gò Dầu B, khu cảng Phước An (sông Thị Vải); quy mô của các cảng này có thể tiếp nhận tàu hàng, tàu hàng rời, trọng tải 15.000 – 30.000 DWT.

Năng lực thông qua: Dự kiến công suất thông qua của toàn Nhóm cảng biển số sẽ đạt 12 triệu tấn vào năm 2010 và 24,3 triệu tấn/năm vào năm 2020.

Di dời các cảng trên sông Sài Gòn và nhà máy đóng tàu Ba Son.

Tiến độ di dời dựa vào tiến độ thực hiện QH chung của TPHCM và tình hình kinh doanh của mỗi cảng nhằm tránh ùn tắc, lãng phí và giảm thiểu tác động tới kinh doanh, quốc phòng và an ninh, v.v.

Các cảng sẽ được di dời sau năm 2010: cần nghiên cứu di dời các cảng trong quy hoạch di dời. Nếu cần thiết, có thể đẩy nhanh tiến độ di dời các cảng.

Tây Nam bộ

Phát triển vùng tập trung vào các cảng ở vùng đồng bằng sông Cửu Long; hoàn thành và khai thác hiệu quả đội tàu mới trên sông Hậu, qua kênh Quan Chánh Bó.

Cụm cảng Cần Thơ: bao gồm các cảng Hoàng Diệu, Trà Nóc và Cái Cui; phục vụ trực tiếp nhu cầu của thành phố Cần Thơ, các khu công nghiệp ở Ô Môn, Trà Nóc Hưng Phú, v.v.; công suất quy hoạch của Nhóm cảng biển số là 8-9 triệu tấn/năm vào năm 2010; cảng Cái Cui có thể tiếp nhận tàu trọng tải 10.000DWT – 20.000DWT còn cảng Hoàng Diệu và cảng Trà Nóc có thể tiếp nhận tàu trọng tải 5.000 – 10.000DWT.

Các tỉnh khác ở miền Nam

Phát triển thông qua nâng cấp, mở rộng các cảng hiện có, xây dựng mới cảng ở một số tỉnh, các khu công nghiệp tập trung. Công suất dự kiến đạt 10-11 triệu tấn/năm vào năm 2020.

Trên sông Hậu có các cảng Mỹ Thới ở An Giang, Đại Ngãi ở Sóc Trăng, Trà Cú ở Trà Vinh và các cảng chuyên dùng khác như cảng dầu, cảng khí hóa lỏng và một số cơ sở công nghiệp ven sông. Quy mô của cảng có thể tiếp nhận tàu trọng tải 5.000 – 10.000 DWT. Các cảng khác trên sông Tiền gồm Cao Lãnh – Sa Đéc ở Đồng Tháp, Mỹ Tho ở Tiền Giang, Vĩnh Thái ở Vĩnh Long, Hàm Luông ở Bến Tre và các cảng chuyên dùng khác phục vụ các cơ sở công nghiệp. Quy mô đội tàu trọng tải 3.000 – 5.000 DWT.

Trên sông Cửa Lớn và bán đảo Cà Mau, có một số cảng tổng hợp và cảng chuyên dùng phục vụ vận tải dầu mỏ gồm cảng Năm Căn ở Cà Mau, có thể tiếp nhận tàu trọng tải 3000-5000DWT.

Ở khu vực ven biển phía Tây, có các cảng Hòn Chông, Bãi Nổi ở Kiên Giang và cảng clinke và xi măng ở Bình Trị. Các cảng này có thể tiếp nhận tàu trọng tải 2.000 – 3000 DWT và tàu chuyên dùng vận tải hàng rời công suất 7.000 DWT.

Nguồn: Điều chỉnh Chiến lược Phát triển GTVT đến năm 2020 và tầm nhìn đến 2030 (Quyết định số 35/2009/QĐ-TTg ngày 3 tháng 3 năm 2009T) (QH các nhóm cảng của Bộ GTVT)

3.2 Các dự án đang triển khai/đã cam kết

Bảng 3.2.1 tổng hợp các dự án đang triển khai hoặc đã cam kết. Các dự án chính được tổng hợp ở phần tiếp theo.

Bảng 3.2.1 Danh mục các dự án đang triển khai/đã cam kết

STT	Dự án	Khái quát	Vốn đầu tư (triệu USD)		Kế hoạch thực hiện	Hiện trạng
			Chi phí	Nguồn vốn		
1	Phát triển luồng vào cảng biển Cẩm Phả	Cải tạo luồng vào cảng biển Cẩm Phả để tiếp nhận Tàu trọng tải 70.000 DWT	7	CP Việt Nam	2008-2009	Đang xây dựng
2	Phát triển bến cảng Hòn Gai	Mở rộng bến nước sâu ở Cái Lân của cảng biển Hòn Gai để tiếp nhận hàng container/ tổng hợp từ vùng KTTĐ phía Bắc	120	Công ty Liên doanh Cảng Cái Lân" (VINALINES)	2008-2011	Đã có giấy phép đầu tư
3	Phát triển luồng và bến cảng biển Hải Phòng	Cải tạo luồng vào đạt độ sâu 7,5 m, mở rộng bến để bốc xếp hàng container/tổng hợp và phát triển các bến container/tổng hợp và hóa chất tại Đình Vũ cảng biển Hải Phòng	411	Chính phủ, VINALINES, VINA-SHIN, Maersk A/S, Tập đoàn dầu khí VN	-2010	(2)
4	Phát triển luồng và bến cảng biển Nghi Sơn	Cải tạo luồng vào để tiếp nhận Tàu trọng tải 30.000 DWT, phát triển trang thiết bị cảng để bốc xếp dầu thô/sản phẩm hóa dầu và cơ sở vật chất kỹ thuật tiếp nhận than của nhà máy nhiệt điện tại cảng biển Nghi Sơn	24	Chính phủ, Tập đoàn dầu khí VN, JICA, Xi măng Công Thành và TOTAL	KCSL	(1)
5	Phát triển luồng vào cảng biển Cửa Lò	Nạo vét luồng vào cảng biển Cửa Lò đạt độ sâu -7,5 m và xây dựng đê chắn cát	4	Chính phủ	-2010	Đang xây dựng
6	Phát triển bến cảng biển Vũng Áng	Phát triển trang thiết bị tiếp nhận than cho nhà máy nhiệt điện than, tập đoàn thép và nhà máy thép ở cảng biển Vũng Áng	40	Tập đoàn nhựa Formosa, Sun Steel Co., TaTa Steel , Tổng Cty Thép VN, Tập đoàn xi măng VN	N/A	(1)
7	Phát triển bến cảng biển Dung Quất	Xây dựng bến tổng hợp để bốc xếp hàng container/tổng hợp và trang thiết bị để tiếp nhận sản phẩm dầu thô/hóa dầu của nhà máy lọc dầu Dung Quất	41	Gemadept, Petrovietnam	-2010	(1) đang xây dựng
8	Phát triển luồng và bến cảng biển Quy Nhơn	Cải thiện luồng vào cảng Quy Nhơn gồm nạo vét đá, nâng độ sâu lên -10,5 m, xây dựng bến hàng container/tổng hợp tại Nhơn Hội, cảng Biển Quy Nhơn	74	Chính phủ, GEMADEPT	-2010	Đang xây dựng
9	Phát triển bến cảng biển Vân Phong	Phát triển bến container để tiếp nhận hàng trung chuyển quốc tế và cảng dầu cho đề-pô nhiên liệu tại cảng biển Vân Phong	190	VINALINES	N/A	Đã có giấy phép đầu tư
10	Phát triển bến cảng biển Ba Ngòi	Phát triển bến tổng hợp tại Cam Ranh, cảng biển Ba Ngòi để tiếp nhận hàng container/ hàng rời	88	VINALINES	-2010	KCSL
11	Phát triển luồng và bến cảng biển Vũng Tàu	Cải tạo luồng vào cảng đạt độ sâu -14 m (lối vào cảng Cái Mép) và -12 m (từ Cái Mép đến Thị Vải) và xây dựng các bến container nước sâu mới ở khu vực Cái Mép – Thị Vải để tiếp nhận hàng container từ/tới vùng KTTĐ phía Nam tại cảng biển Vũng Tàu	1675	CP Việt Nam, JICA , Cảng SG (VINALINES) , PSA Việt Nam, SSA, Hutchison Ports	-2011	(2)
12	Phát triển luồng và bến cảng biển TPHCM	Cải tạo luồng vào khu vực cảng Hiệp Phước (sông Soài Rạp) đạt độ sâu -7 m và phát triển bến container nước sâu mới ở khu vực Hiệp Phước,	204	Công ty CN Tân Thuận (UBND TPHCM), DP World	-2009	(2)

STT	Dự án	Khái quát	Vốn đầu tư (triệu USD)		Kế hoạch	Hiện trạng
		cảng biển TPHCM				
13	Dự án phát triển luồng Quan Chánh Bồ	Phát triển luồng vào mới tới sông Hậu qua kênh Quan Chánh Bồ đảm bảo lưu thông Tàu thuyền trọng tải 20.000 DWT, tránh cửa Định An	198	GOV	-2010	KCSL
Ghi chú: 1-Cảng công nghiệp chuyên dùng do doanh nghiệp và DNNN đầu tư hoặc Chính phủ góp vốn một phần. 2-Tương tự như chương trình Hợp tác nhà nước và tư nhân, do cả nhà nước và tư nhân đầu tư.						

1) Các dự án chính ở miền Nam

Dự án cảng biển lớn nhất đến nay là phát triển các bến tại khu vực Cái Mép – Thị Vải (xem Hình 3.2.1). Một trong các bến này là bến container quốc tế Cái Mép, có thể tiếp nhận Tàu trọng tải 50.000 đến 80.000 DWT, gồm 23 nhịp (berth spanning), dài 18.136 mét. Các bến nước sâu được xây dựng bằng nguồn vốn vay ODA của Nhật Bản. Bên cạnh đó còn có một số bến nước sâu (mớn nước 14 m) do các DNNN liên doanh với các đơn vị khai thác bến toàn cầu và các công ty trong nước đầu tư. Hiện công tác xây dựng một số bến đã được triển khai.

Bảng 3.2.2 Các dự án cảng ở khu vực Cái Mép – Thị Vải

Nguồn vốn	Loại	Hiện trạng
HPH và công ty trong nước	Container	Đang xây dựng
ODA: bến tổng hợp (Cảng nhà máy phân đạm)	Hàng tổng hợp Phân đạm	Đã thi công, Tháng 10 năm 2008 Đang xây dựng
PSA & cảng Sài Gòn	Container	Đang xây dựng và dự kiến đưa vào khai thác năm 2009
Tân Cảng	Container	Đang xây dựng và dự kiến đưa vào khai thác năm 2010
PETEC	Sản phẩm dầu	Đang xây dựng
Maersk & cảng Sài Gòn	Container	Chưa bắt đầu xây dựng
ODA: bến container	Container	Đã thi công, Tháng 10 năm 2008
SSA & cảng Sài Gòn	Container	Chưa bắt đầu xây dựng
GEMADEPT	Container	Chưa bắt đầu xây dựng

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

Ở khu vực TPHCM, một dự án khác cũng đã được quy hoạch tại khu vực Hiệp Phước, dọc sông Nhà Bè; dự kiến dự án sẽ hoàn thành vào năm 2009 do đơn vị khai thác bến quốc tế (DP World) và một công ty trực thuộc TPHCM đầu tư.

Hình 3.2.1 Cảng cửa ngõ quốc tế Cái Mép



2) Các dự án chính ở miền Bắc

Miền Bắc tập trung phát triển các cảng biển ở Hải Phòng nơi cảng sông cũ được quy hoạch di dời tới khu vực phía đông cùng với mở rộng cảng trong quy hoạch trung hạn ra Đình Vũ và cảng biển nước sâu mới tại Lạch Huyện trong quy hoạch dài hạn (xem Hình 3.1.4). Công tác xây dựng cảng Cái Lân ở vịnh Hạ Long đã hoàn thành phục vụ xếp dỡ hàng container, giám ùn tắc tại cảng Hải Phòng. Các bến mới cũng được quy hoạch nhưng có một số vấn đề liên quan đến tác động của cảng tới Vịnh Hạ Long. Chủ đầu tư của các dự án cảng Đình Vũ và Cái Lân gồm:

(i) Khu vực Đình Vũ

- Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (VINALINES), bến container và hagnf tổng hợp (đang xây dựng)
- Maersk và Tập đoàn Công nghiệp Tàu thủy Việt Nam (VINASHIN), bến container (chưa triển khai)
- VIPCO, container và hóa chất (đang xây dựng)

(ii) Cái Lân: SSA & Vinalines, container và hàng tổng hợp (chưa triển khai)

Miền Bắc có kế hoạch phát triển cảng biển nước sâu của vùng tại cảng Lạch Huyện, đảo Cát Hải (xem Hình 3.1.4) để tiếp nhận Tàu container cỡ lớn (trọng tải trên 50.000 DWT và 4.000 – 6.000 TEU) với 11 bến, tổng chiều dài 3.000 m. Quy mô dự án bao gồm xây dựng cầu mới và đường cao tốc mới. Tháng 4 năm 2007 VINALINES được giao nhiệm vụ là cơ quan thực hiện giai đoạn đầu với 2 bến. Ngày 22 tháng 12 năm 2008, Bộ trưởng Bộ GTVT đã ban hành Quyết định số 3793/QĐ-BGTVT phê duyệt dự án đầu tư xây dựng công trình cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (giai đoạn khởi động).

Hình 3.2.2 Cảng quy hoạch tại Lạch Huyện và Đình Vũ



Nguồn: Cục HHVN

3) Các dự án chính ở miền Trung

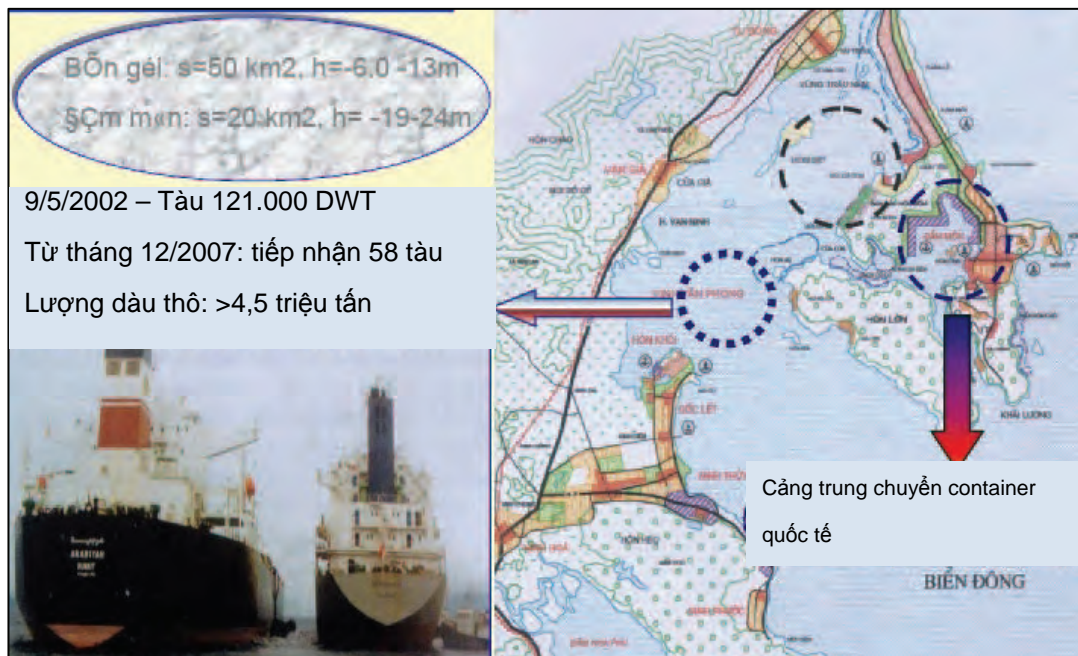
Ở Đà Nẵng, dự án bến mới đang chờ Bộ GTVT phê duyệt. Dự án gồm xây dựng 5 bến mới để tiếp nhận Tàu trọng tải 15.000 DWT tại Thọ Quang. Cảng mới này dự kiến sẽ thay thế cảng sông Hàn do luồng và diện tích hẹp. Cảng sông Hàn sau đó sẽ được chuyển đổi thành cảng khách do nằm ở trung tâm thành phố. Dự án bến Thọ Quang được thực hiện bởi UBND TP Đà Nẵng liên doanh với công ty Cảng Đà Nẵng (công ty trực thuộc VINALINES) – đơn vị hiện đang khai thác cảng sông Hàn.

Khu công nghiệp Dung Quất tỉnh Quảng Ngãi được xây dựng để phát triển công nghiệp nặng và hóa chất cùng với nhà máy lọc dầu. Cảng được xây dựng như là một phần của khu công nghiệp, gồm một bến phao đơn cho Tàu chở dầu thô trọng tải lên tới 150.000 DWT, cầu Tàu với 6 bến tiếp nhận Tàu chở dầu trọng tải 5.000 – 12.000 DWT và đê chắn sóng. Cơ quan thực hiện là chủ thể đặc biệt – PETRO Việt Nam. Cảng đã đưa vào khai thác vào cuối năm 2008.

Bến hàng tổng hợp số 1 tiếp nhận Tàu trọng tải 30.000 DWT đã được hoàn thiện và đưa vào khai thác tại cảng Dung Quất. Đơn vị thực hiện là Gemadept. Ngay cạnh đó là bến hàng tổng hợp đang chờ phê duyệt, bao gồm bến tổng hợp số 3, có thể tiếp nhận tàu trọng tải 50.000 DWT sẽ được triển khai xây dựng. Ngoài ra, còn có 2 bến chuyên dùng của các nhà máy thép, có thể tiếp nhận Tàu trọng tải 30.000 DWT do nhà đầu tư nước ngoài đầu tư. Một xưởng đóng Tàu của Vinashin có thể đóng Tàu chở dầu trọng tải 105.000 DWT cũng đang được xây dựng. Dự án này bao gồm nạo vét luồng vào và vịnh quay tàu đạt độ sâu 12 m trong giai đoạn 1 (giai đoạn sau sẽ đạt độ sâu 14 m) bởi Cục HHVN.

Tại Vân Phong, Khánh Hòa, hiện có quy hoạch chi tiết xây dựng cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong (xem Hình 3.1.5) theo Quyết định số 1714/QĐ-BTGVN ngày 21 tháng 8 năm 2006 của Bộ trưởng Bộ GTVT.

Hình 3.2.3 Cảng trung chuyển tại Vân Phong



3.3 Quy hoạch vận tải biển

1) Phát triển đội Tàu

Quy hoạch Phát triển vận tải biển đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 của Cục HHVN (Bộ GTVT) nhằm đổi mới và tăng số lượng và quy mô của đội Tàu Việt Nam đạt tổng công suất 6-8 triệu DWT vào năm 2010 và 12-14 triệu DWT năm 2020. Tính đến tháng 1 năm 2008, Việt Nam có 1.230 Tàu với tổng công suất 4,3 triệu DWT.

Ưu tiên đổi mới đội Tàu bằng cách mua sắm Tàu mới để thay Tàu cũ và mua sắm Tàu chuyên dùng như Tàu chở container, Tàu chở hàng rời, Tàu chở dầu, Tàu chở khí hóa lỏng, v.v. Quy hoạch cũng đưa ra mục tiêu khai thác Tàu chở hành khách tốc độ cao giữa miền Bắc và miền Nam phục vụ mục tiêu phát triển du lịch.

VINALINE cũng có kế hoạch mở rộng đội Tàu bằng việc mua thêm 73 Tàu đến năm 2020 (xem chi tiết trong Hộp 3.3.1)

Hộp 3.3.1 Kế hoạch mở rộng của VINALINES đến năm 2020

Số tàu cần mua: 73 tàu

- 18 tàu container (6 tàu > 2.000 TEU)
- 47 tàu chở hàng rời (trọng tải 20.000- 35.000 DWT)
- 8 tàu chở dầu (trọng tải 30.000-100.000 DWT)
- Tổng: trọng tải tăng thêm 1.850.000 DWT

Đến năm 2010, 136 tàu với tổng trọng tải 2.600.000 DWT

- Tương đương 40-50% tổng công suất đội tàu quốc gia
- Tồn nhu cầu vốn đầu tư: 1,8 tỷ USD

2) Phát triển công nghiệp đóng Tàu

Năm 2003, Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch phát triển ngành công nghiệp đóng Tàu, “Quy hoạch phát triển công nghiệp Tàu thủy Việt Nam đến năm 2010 và tầm nhìn đến năm 2020”. Quy hoạch đặt mục tiêu thành lập 3 trung tâm đóng Tàu ở 3 miền – miền Bắc (Hải Phòng, Hạ Long), miền Trung (Khánh Hòa) và miền Nam (TPHCM, Vũng Tàu và Hậu Giang).

Giai đoạn đầu bao gồm nâng cấp các doanh nghiệp đóng Tàu hiện nay kết hợp với đóng mới và sửa chữa, áp dụng công nghệ hiện đại trong đóng Tàu thông thường và Tàu cá. Mục tiêu cuối cùng là phát triển ngành có khả năng đáp ứng 70% nhu cầu về đội Tàu trong nước với công suất 300.000 DWT vào năm 2020 và sửa chữa Tàu trọng tải 400.000 DWT cho thị trường trong và ngoài nước.

Để trở thành một trong những quốc gia chính có ngành công nghiệp đóng Tàu phát triển, Việt Nam cũng có kế hoạch phát triển kỹ thuật hàng hải và năng lực sản xuất để hỗ trợ công nghiệp đóng Tàu và các dịch vụ liên quan khác, gồm kết cấu hạ tầng và trang thiết bị cho các nhà máy cán thép và luyện kim cao cấp. Thực tế, Việt Nam có kế hoạch phát triển theo mô hình của Hàn Quốc là trở thành quốc gia hàng đầu về công nghiệp đóng Tàu.

3.4 Nhu cầu đầu tư

Tổng vốn đầu tư cho tất cả các dự án của QHTT ước tính vào khoảng 1,76 tỷ USD đến năm 2010, trong đó 56% cho mua sắm đội Tàu (xem Bảng 3.4.1), tiếp đến là phát triển kết cấu hạ tầng (chiếm 18,7% hay 328 triệu USD).

Bảng 3.4.1 Vốn đầu tư ước tính của QHTT (1997-2010)

Chuyên ngành/phân loại	Chủ đầu tư chính	Vốn đầu tư ước tính	
		Triệu USD	%
Mở rộng và hiện đại hóa đội Tàu			
• Mua sắm Tàu mới ¹⁾	Đơn vị khai thác Tàu	986,5	56,2
• Cải tạo các xưởng đóng Tàu	Xưởng đóng Tàu	14,3	0,8
• Cải tạo các xưởng sửa chữa Tàu	Xưởng đóng Tàu	16,8	1,0
• Trung tâm quản lý chất lượng đóng Tàu	Xưởng đóng Tàu	0,6	0,03
Phát triển cảng và luồng vào ²⁾			
• Kết cấu hạ tầng cảng tổng hợp phục vụ vận tải ven biển	Đơn vị khai thác cảng	240,5	13,7
• Kết cấu hạ tầng cảng chuyên dùng phục vụ vận tải ven biển	Đơn vị khai thác cảng	61,4	3,5
• Kết cấu hạ tầng vận tải pha sông biển	Cục HHVN/VIWA	26,0	1,5
• Cải tạo			
Hiện đại hóa công tác quản lý vận tải ven biển			
• Đào tạo phương pháp khai thác hiện đại	Đơn vị khai thác Tàu	KCSL	-
Chương trình cải thiện vận tải hỗ trợ			
• Cải tạo kết cấu hạ tầng đường sông và đường bộ	VIWA/VRA	KCSL	-
Chương trình phát triển nguồn nhân lực hàng hải			
• Đổi mới VIMARU và MTTT	VINAMARIN/VIMARU	22,7	1,3
• Trang thiết bị đào tạo khai thác Tàu chở dầu	VIMARU	2,7	0,2
Chương trình tăng cường an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường			
• Thành lập các phòng thí nghiệm	VR	1,3	0,1
• Cung cấp trang thiết bị hoa tiêu dẫn luồng	MCS I & MCS II	173,0	9,9
• Tàu an toàn hàng hải (phục vụ ATN và tìm kiếm cứu nạn)	Cục HHVNV SAR v.v.	169,4	9,6
• Thiết bị thông tin liên lạc	VISPHEL/Đơn vị khai thác Tàu	40,4	2,3
TỔNG		1.755.6	100,0
1) Bao gồm Tàu chở dầu(giả định dự án Dung Quất được thực hiện)			
2) Bao gồm trang thiết bị tiếp nhận dầu và sản phẩm hóa dầu			

Nguồn: Cục HHVN

VITRANSS 2 đã tính toán lại nhu cầu vốn đầu tư của Chương trình phát triển đội Tàu điều chỉnh đến năm 2010 như tổng hợp trong Bảng 3.4.2 và Bảng 3.4.3.

Bảng 3.4.2 Quy hoạch phát triển đội Tàu viễn dương

Năm	Loại Tàu	Cỡ Tàu	Số Tàu	Đơn giá (triệu USD)	Tổng nhu cầu vốn đầu tư
2000-2010	Tàu container	800-1.200 TEU	18	17,0	306
	Tàu chở dầu thô	90.000 DWT	3	40,0	120
	Tàu chở SP hóa dầu	25.000-30.000 DWT	8	25,0	200
	Tàu hàng rời	24.000-35.000 DWT	18	17,0	306
	Tổng phụ		47		932
2011-2020	Tàu container	1.200-1.500 TEU	10	26,0	260
	Tàu chở dầu thô	90.000 DWT	5	40,0	200
	Tàu chở SP hóa dầu	25.000-30.000 DWT	10	27,5	275
	Tàu hàng rời	24.000-80.000 DWT	20	26,0	520
	Tổng phụ		45		1.255
2001-2020	TỔNG		92		2.187

Nguồn: VINALINES

Bảng 3.4.3 Quy hoạch phát triển đội Tàu nội địa

Năm	Loại Tàu	Cỡ Tàu	Số Tàu	Đơn giá (triệu USD)	Tổng vốn đầu tư (triệu USD)
2000-2010	Tàu hàng rời tổng hợp	500-5.000 TEU	85	4,0	340
	Tàu chở xi măng	5.000-7.000 DWT	5	11,0	55
	Tàu bán container	2.000 DWT	2	7,0	14
	Tàu Roro	5.000 DWT	1	17,0	17
	Tàu chở SP hóa dầu	3.000-20.000 DWT	3	15,0	45
	Tàu khách	60-490 GVT	8	0,5	4
	Tổng phụ		104		475
2011-2020	Tàu hàng rời tổng hợp	500-7.000 TEU	70	7,0	490
	Tàu chở xi măng	5.000-7.000 DWT	10	12,0	120
	Tàu chở than/quặng	2.000-3.000 DWT	10	4,0	40
	Tàu container	2.000-5.000 DWT	6	11,0	66
	Tàu Roro	5.000 DWT	2	17,0	34
	Tàu chở SP hóa dầu	5.000-20.000 DWT	8	16,0	128
	Tàu khách	1 00-500 GVT	15	0,6	9
Tổng phụ		121		887	
2001-2020	TỔNG		225		1.362

Ghi chú: 1- Giả định tất cả các Tàu là Tàu mới đóng.
 2- Giá đóng Tàu do Hiệp hội Đóng Tàu Nhật Bản cung cấp

Nguồn: VINALINES

3.5 Nhận xét về các quy hoạch của Chính phủ

1) Các quy hoạch phát triển cảng

Định hướng cơ bản về nâng cấp và cải tạo các cảng hiện có, gồm lắp đặt trang thiết bị bốc xếp hiện đại hơn là hoàn toàn đúng đắn. Tuy nhiên, vấn đề là phương án thực hiện để giải quyết vấn đề thiếu hụt công suất của các cảng hiện nay. Mục tiêu dài hạn về di dời các cảng cũ ra khu vực mới có mớn nước sâu hơn (>10 m) và không bị hạn chế về mặt kỹ thuật so với các cảng cũ cũng rất hợp lý. Tuy nhiên, tập trung quá nhiều vào kết cấu hạ tầng thường bỏ qua vấn đề cải thiện năng suất của các cảng và Tàu thuyền bằng các biện pháp cải thiện hệ thống phù hợp. Hướng tiếp cận này sẽ bền vững hơn trong giai đoạn dài hạn.

Điểm xuyên suốt trong các quy hoạch của Chính phủ là đưa ra công suất dự báo riêng cho mỗi cảng mà không tính đến tác động liên phương thức hoặc của toàn mạng lưới khiến công suất dự kiến của một số cảng có thể giảm thay vì tăng. Việc phát triển cảng mới công suất lớn cũng có nghĩa là có phạm vi phục vụ lớn hơn nên sẽ thu hút luồng vận tải từ các cảng lân cận. Do đó, đầu tư vào các cảng này sẽ là sự lãng phí lớn. Ví dụ nếu tất cả 3 cảng Lạch Huyện, Cái Mép và Vân Phong được xây dựng vào năm 2020, các bến của các cảng này sẽ có tổng chiều dài lên tới trên 63 km (so với 40 km hiện nay) và có tổng công suất 400 triệu tấn/năm so với tổng khối lượng vận tải 181 triệu tấn năm 2007.

Rủi ro đầu tư quá mức cho mở rộng công suất các cảng so với nhu cầu là rất cao. Do trách nhiệm thực hiện phân tán nên các mô hình phát triển cảng thường tránh các quyết định kỹ lưỡng nhằm lựa chọn nhóm cảng hoặc vùng có ưu tiên cao hơn và được hỗ trợ đầu tư tốt hơn cũng như được ưu tiên hơn nếu có cùng mức độ ưu tiên.

Cảng trung chuyển có rủi ro cao nhất do các thành viên của một số hiệp hội vận tải biển quốc tế có thể dễ dàng chuyển đổi cảng khai thác chính của mình. Các thành viên này luôn tìm kiếm các cảng đem lại lợi nhuận cao hơn. Điều này đã xảy ra khi Maersk Sealand chuyển từ cảng Singapor sang cảng Tanjung Pelepas ở Johor. Sức hấp dẫn của cảng trung chuyển đầu mối được phóng đại do giả định ngầm rằng cảng sẽ góp phần giảm chi phí vận tải hàng xuất khẩu của Việt Nam do giảm được chi phí trung chuyển tại các cảng đầu mối trong vùng. Giả định này là thiếu tin cậy do hàng hóa vẫn được sản xuất tại các thành phố chính và các trung tâm vận tải của Việt Nam và cần phải được vận tải đến cảng Vân Phong trước khi xuất đi quốc tế. Ngoài ra, xu hướng chung là VLCS và UNCS cũng như sự hợp tác giữa các đơn vị khai thác bến toàn cầu có thể dẫn đến việc tập trung nhiều hơn ở rất ít cảng đầu mối mà hiện khu vực Đông Nam Á đã có ít nhất 4 cảng, không tính cảng Hồng Kông, Pusan và Kaohsiung. Cuối cùng, yếu tố thành công trong khai thác cảng trung chuyển không chỉ nằm ở kết cấu hạ tầng phần cứng mà còn phụ thuộc vào lĩnh vực chính sách khiến cảng có sức hấp dẫn trở thành trung tâm của các công ty trung chuyển

2) Các quy hoạch phát triển vận tải biển

Tương tự như định hướng cơ bản trong phát triển cảng biển, chiến lược của Chính phủ về thay thế đội Tàu bằng các Tàu mới và lớn hơn cùng với việc mua sắm Tàu mới là hợp lý. Nhưng cũng giống như vấn đề quy hoạch phát triển cảng biển, quy hoạch không xem xét các biện pháp “mềm” nhằm cải thiện năng suất và qua đó, giảm nhu cầu về số Tàu cần mua sắm.

Hệ thống hạn ngạch trong việc áp đặt tỷ phần vận tải tối thiểu mà các Tàu trong nước đảm nhận cũng có thể tạo ra sự thiếu hụt công suất giả tạo và có thể giải quyết dễ dàng bằng cách cho phép các hãng vận tải hiện nay dù mang quốc tịch nào đáp ứng yêu cầu này. Chính sách hạn chế vận tải hàng container trên các tuyến nội địa (cũng như quốc tế) để đảm bảo sự độc quyền của các Tàu trong nước có thể là chính sách tốt đối với các công ty đóng Tàu nhưng lại là chính sách GTVT tồi nếu xem xét từ góc độ khác.

Rõ ràng là nhu cầu vốn đầu tư cho hiện đại hóa đội Tàu sẽ rất lớn. Quy hoạch không đề cập đến chênh lệch giữa khả năng huy động vốn so với nhu cầu và cách để bù đắp phần thiếu hụt này. Không hỗ trợ các hãng vận chuyển tư nhân là cách đơn giản nhất để tái diễn mô hình độc quyền trong kinh doanh vận tải biển do các hãng vận tải biển khác (và khu vực tư nhân) không thể tiếp cận được nguồn cấp vốn để mở rộng đội Tàu. Việt Nam có thể mất cơ hội đạt được thể chế cạnh tranh hơn trong vận tải biển và do đó, mất luôn cơ hội huy động nguồn vốn tư nhân và giảm gánh nặng cho ngân sách nhà nước.

Một vấn đề quan trọng khác nếu không muốn nói là chiến lược là sự không hợp lý của quy hoạch với vai trò là chương trình hệ thống phù hợp với các công ước hàng hải quốc tế mà Việt Nam đã tham gia và phù hợp với các công ước khác của Tổ chức Hàng hải quốc tế mà Việt Nam cần tham gia. Hiện có 38 công ước hàng hải quốc tế và vấn đề quan trọng là cần xem xét xem công ước nào được Việt Nam ưu tiên hơn.

4 CÁC VẤN ĐỀ QUY HOẠCH CHÍNH

4.1 Vai trò của ngành hàng hải

Sự phát triển kinh tế của Việt Nam trong thập kỷ qua là nhờ tăng cường xuất khẩu dựa vào luồng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài. Chính sách kinh tế hiện nay của Chính phủ nhằm củng cố những thành tựu đã đạt được trong tăng trưởng kinh tế dựa vào công nghiệp hóa (Kế hoạch phát triển kinh tế-xã hội 5 năm, 2006 – 2010). Trong giai đoạn này và trong giai đoạn trung hạn, sức cạnh tranh của Việt Nam sẽ phụ thuộc vào các ngành chế tạo có chi phí thấp. Tuy nhiên, Việt Nam chưa phát triển được mạng lưới công nghiệp hỗ trợ để cung cấp nguyên vật liệu cho các ngành công nghiệp chế tạo. Do đó, Việt Nam phụ thuộc vào việc nhập khẩu nguyên vật liệu phục vụ các ngành sản xuất trong nước và khả năng cung cấp nguyên vật liệu giá rẻ sẽ tác động tới sức cạnh tranh của các sản phẩm. Do hầu hết các sản phẩm xuất/nhập khẩu của Việt Nam đều được vận chuyển bằng đường biển nên sự thiếu hiệu quả của ngành vận tải biển sẽ làm giảm sức cạnh tranh về mặt chi phí của Việt Nam, khiến các chính sách tăng trưởng kinh tế dựa vào công nghiệp hóa của Chính phủ khó có thể thành công.

Đến nay, chi phí xuất nhập khẩu của Việt Nam tương đối thấp so với các nước ASEAN khác như Thái Lan. Tuy nhiên, do tăng trưởng thương mại quốc tế rất cao nên tình trạng ùn tắc hàng hóa tại các cảng biển cửa ngõ quốc tế, đặc biệt là ở vùng KTTĐ phía Bắc và phía Nam (các nhóm cảng 1 và 5) ngày càng tăng (xem Bảng 4.1.1 và Bảng 4.1.2). Đặc biệt, lưu lượng vận tải container, sẽ tăng mạnh. Các cảng biển cửa ngõ quốc tế cũng bị hạn chế bởi độ sâu luồng dẫn nên không thể khai thác ưu thế kinh tế nhờ quy mô của các tàu lớn hơn. Do đó, cần cải tạo các cảng biển cửa ngõ quốc tế. Đường tiếp cận cảng trên bộ cũng cần được cải tạo thông qua sự phối hợp giữa các chiến lược phát triển của các chuyên ngành khác, đặc biệt là chuyên ngành đường bộ và đường sắt cũng như hệ thống GTVT đô thị ở các thành phố cảng như thành phố Hải Phòng.

Bảng 4.1.1 Khối lượng hàng xuất, nhập khẩu thông qua ước tính (năm 2020 và năm 2030)

(ĐVT: 000 tấn)

Nhóm cảng	Thực tế 2007	Dự báo năm 2020	Dự báo năm 2030
1	37.209	42.832	79.447
2	4.074	26	82
3	3.146	5.654	9.661
4	4.113	2.896	4.837
5	71.783	119.769	219.672
6	738	1.837	2.485
Tổng	121.062	173.014	316.184

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Bảng 4.1.2 Khối lượng container xuất, nhập khẩu thông qua ước tính (năm 2020 và năm 2030)

(ĐVT: 000 tấn)

Nhóm cảng	Thực tế 2007	Dự báo năm 2020	Dự báo năm 2030
1	8.905	31.213	61.772
2	0	0	0
3	528	2.846	5.504
4	509	970	1.888
5	27.756	90.690	175.175
6	0	0	0
Tổng	37.698	125.719	244.339

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Về vận tải nội địa, chuyên ngành hàng hải đóng vai trò rất quan trọng dù chưa được đánh giá đúng hoặc nhận thức rõ. Trên hành lang vận tải Bắc – Nam, tỷ phần đảm nhận phương thức của vận tải biển chiếm tới 50% tổng nhu cầu vận tải hàng hóa. Tuy nhiên, tỷ phần vận tải hành khách lại không đáng kể. Khi mối liên kết giữa các vùng KTTĐ phía Bắc và phía Nam và miền Trung ngày càng tăng, luồng hàng hóa trên hành lang Bắc – Nam sẽ tăng. Dự báo của VITRANSS 2 cho thấy nhu cầu vận tải hàng hóa trên hành lang Bắc – Nam sẽ tăng gấp 3 lần vào năm 2030. Tất cả các phương thức vận tải, gồm đường biển, đường bộ và đường sắt cần được tăng cường để đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng trong tương lai. Vận tải biển có lợi thế trong vận chuyển hàng hóa khối lượng lớn với cước phí thấp, không yêu cầu tần suất cao hoặc thời gian giao nhận nhanh. Do đó, vận tải ven biển sẽ có vai trò chiến lược trong tương lai và dự báo sẽ tăng gấp đôi khối lượng vận tải hiện nay (xem Bảng 4.2.3 và Hình 4.1.1). Cần hiện đại hóa vận tải ven biển để đảm nhận vai trò này một cách hiệu quả. Các lĩnh vực chính cần xem xét bao gồm các cảng khu vực và dịch vụ vận tải ven biển.

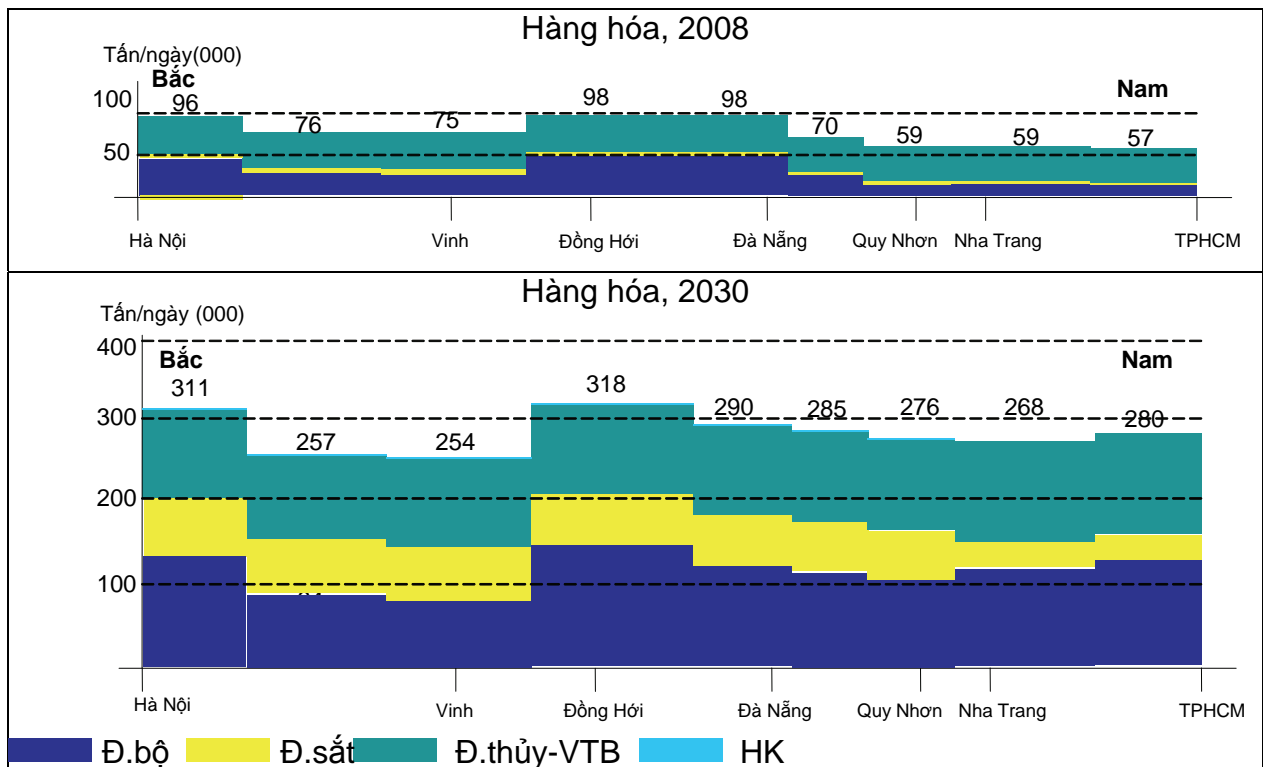
Bảng 4.1.3 Khối lượng hàng nội địa thông qua ước tính (năm 2020 và năm 2030)

(ĐVT: 000 tấn)

Nhóm cảng	Thực tế 2007	Dự báo năm 2020	Dự báo năm 2030
1	14.830	23.255	36.206
2	1.287	6.542	9.286
3	2.677	5.272	7.537
4	4.241	10.601	15.014
5	14.834	29.824	47.466
6	5.070	3.683	4.996
Tổng	42.940	79.176	120.505

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Hình 4.1.1 Nhu cầu vận tải hàng hóa và tỷ phần đảm nhận của các phương thức dọc theo hành lang vận tải Bắc - Nam



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

4.2 Các vấn đề phát triển của ngành hàng hải

1) Cảng biển

Công suất của các cảng biển chính của Việt Nam đã được mở rộng kể từ sau VITRANSS 1 (1999) nhưng do tăng trưởng cao của vận tải biển, hệ thống cảng biển cần được cải tạo hơn nữa cả về số lượng trang thiết bị kỹ thuật và chất lượng dịch vụ.

(1) Phát triển các cảng cửa ngõ quốc tế mang tính cạnh tranh

98% vận tải container tập trung ở khu vực cảng TPHCM và Hải Phòng nhưng các cảng này có công suất hạn chế trong tiếp nhận tàu cỡ lớn do hạn chế về độ sâu (Bảng 4.2.1).

Bảng 4.2.1 Độ sâu hiện tại của một số cảng container chính

Cảng biển	Độ sâu	Ghi chú
Cảng Hải Phòng	Bến: 8,5m	
Cảng Cái Lân	Luồng: 10m-	Đã thực hiện nạo vét
Cảng Đà Nẵng	Bến: 12m	
Cảng Cái Mép – Thị Vải		Chưa thực hiện nạo vét

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Khối lượng hàng hóa xuất/nhập khẩu từ/tới Bắc Mỹ và Châu Âu đã và đang tăng nhanh, tương đương với khối lượng hàng xuất/nhập khẩu của Thái Lan nên Việt Nam đang trở lên có sức hấp dẫn hơn đối với các hãng tàu trong việc khai thác đội tàu cỡ lớn trên các tuyến thương mại huyết mạch Châu Á – Bắc Mỹ hoặc Châu Á – Châu Âu. Cần sớm phát triển các cảng biển nước sâu có thể tiếp nhận tàu cỡ lớn nhằm tăng cường sức cạnh tranh quốc tế của Việt Nam.

Có một số dự án đáng chú ý đang được triển khai để giải quyết tình trạng này. Ở miền Nam, ngày 14 tháng 10 năm 2008, dự án xây dựng cảng Cái Mép – Thị Vải với 2 bến có độ sâu -14 m đã được triển khai. Ngoài ra, dự án còn bao gồm nạo vét luồng lạch, cung cấp hệ thống phao tiêu biển báo dài 35.2 km, cung cấp lắp đặt thiết bị vận hành cảng, xây dựng 8,3 km đường và cầu nối từ quốc lộ 51 đến cảng. Dự án được thực hiện bằng nguồn vốn ODA của Nhật Bản. Tại cảng Hải Phòng ở miền Bắc, quy hoạch phát triển cảng biển nước sâu Lạch Huyện đã được quy định trong Quyết định của Thủ tướng Chính phủ. Bộ GTVT cũng đã ban hành quyết định số 3793/QĐ-BGTVT phê duyệt dự án đầu tư xây dựng công trình cảng cửa ngõ quốc tế (giai đoạn khởi động). Ở miền duyên hải Nam Trung bộ, cảng Vân Phong – cảng trung chuyển quốc tế đã được quy hoạch chi tiết để tiếp nhận các tàu cỡ lớn (Quyết định số 1714/QĐ-BGTVT ngày 21 tháng 8 năm 2006).

Tại cảng Cái Mép – Thị Vải, 18 bến container đã được quy hoạch. Một số bến đang được xây dựng. Điều này có nghĩa công suất các cảng sẽ tăng thêm 5.4 – 9 triệu TEU trong những năm sắp tới. Các bến ở khu vực Cái Mép – Thị Vải được hầu hết các hãng vận tải biển ưu tiên lựa chọn do nhu cầu vận tải hàng hóa từ/tới khu vực hấp dẫn của vùng KTTĐ phía Nam.

Vấn đề tranh cãi hiện nay là đề xuất phát triển cảng Vân Phong trở thành một cảng trung chuyển. Nếu không có sự cam kết mạnh mẽ của các hãng vận tải biển chính như họ sẵn sàng đầu tư vốn để phát triển thì vai trò đầu mối trung chuyển khó thể được đảm bảo. Phát triển cảng Vân Phong bằng vốn ngân sách có rủi ro rất cao và

sẽ chiếm dụng vốn của các dự án phát triển cảng khác ở miền Bắc và miền Nam – các dự án có tính khả thi cao về mặt kinh tế.

(2) Phát triển cảng khu vực dựa trên hệ thống phân loại cảng theo chức năng

Nhằm thu hút đầu tư vào các khu công nghiệp góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế vùng, cần có các phương tiện vận tải hiệu quả để vận chuyển nguyên vật liệu và sản phẩm. Do đó, cần cải tạo các cảng khu vực để phục vụ phát triển kinh tế vùng, khai thác lợi thế của dịch vụ vận tải biển.

“Quy hoạch phát triển cảng biển Việt Nam đến năm 2010” đã xác định 114 cảng cần cải tạo, phân bố dọc bờ biển trải dài từ Bắc đến Nam. Luôn có áp lực chính trị trong việc xây dựng thêm cảng hoặc phát triển cảng một cách đồng đều phân tán theo vùng địa lý. Tuy nhiên, các hãng vận tải biển sẽ hoạt động hiệu quả hơn với số ít cảng nên dù chỉ với số cảng hiện có, các hãng tàu cũng chỉ khai thác một số cảng chính. Điều này khiến cần phải có các kế hoạch điều phối với tần suất cao hơn và lịch trình vận tải thường xuyên. Đặc biệt là cải tạo hệ thống đường bộ, phạm vi phục vụ của một cảng sẽ được mở rộng và chỉ có một số cảng chính có sức hấp dẫn đối với các hãng tàu.

Do đó, vấn đề quan trọng là thiết lập hệ thống phân loại cảng biển theo chức năng trong đó xác định rõ các cảng khu vực và các cảng loại hai (thứ yếu). Hệ thống phân loại cảng biển theo chức năng sẽ góp phần thúc đẩy đầu tư hợp lý hơn cho các cảng khu vực. Các cảng biển khu vực chính có thể được nâng cấp và thiết kế để đảm nhận hầu hết nhu cầu vận tải container. Các cảng bổ trợ sẽ được khai thác chủ yếu phục vụ vận tải hàng tổng hợp.

(3) Thiết lập môi trường cạnh tranh cho các nhà cung cấp dịch vụ cảng

Do thiếu trang thiết bị cảng hiện nay nên người sử dụng cảng có rất ít sự lựa chọn. Thiếu tính cạnh tranh sẽ không tạo được động lực để cung cấp dịch vụ tốt hơn. Đây là một trong những lý do dẫn đến năng suất thấp ở các cảng; ví dụ, nhiều cảng chính có công suất bốc xếp 12-15 container/cầu-giờ. Cần thúc đẩy cạnh tranh giữa các cảng/bến và cho phép các công ty tư nhân, gồm cả các đơn vị khai thác nước ngoài tham gia khai thác cảng nhằm thúc đẩy các đơn vị khai thác cảng cải thiện hiệu quả và đầu tư nhiều hơn vào đổi mới trang thiết bị bốc xếp hàng hóa hiện đại.

(4) Liên kết việc lập quy hoạch, phát triển, quản lý cảng và khu vực hậu phương của cảng

Ở cấp quốc gia, hệ thống hiện nay được phát triển và khai thác bởi rất nhiều nhà đầu tư và chủ thể phát triển cảng, gồm các Bộ, chính quyền địa phương, DNNN và khu vực tư nhân nên khó có thể đảm bảo một chiến lược phát triển cảng mang tính hệ thống với nguồn vốn hạn hẹp.

Ở cấp cảng, khu vực mặt nước thuộc quyền quản lý của cảng vụ địa phương trong khi khu vực đất liền lại thuộc quyền quản lý của chủ thể khai thác cảng và khu vực tiếp giáp cảng lại thuộc quyền quản lý của UBND địa phương. Cung cấp đường dẫn vào cảng lại thuộc trách nhiệm của Bộ GTVT hoặc UBND địa phương.

Sự đa dạng của các bên liên quan dẫn đến nhiều vấn đề trong phối hợp và phát triển cảng biển gắn kết.

(5) Tăng cường đầu mối đa phương thức của chức năng logistics

Logistics hiện đại đã thay đổi cách thức vận chuyển hàng hóa và tầm quan trọng lớn hơn là tìm kiếm lợi nhuận dựa trên việc giảm chi phí vận tải. Hơn nữa, vai trò của vận tải đã mở rộng sang cả lĩnh vực tiếp thị chứ không còn giới hạn ở việc giao nhận hàng hóa. Cảng trở thành một mắt xích trong mạng lưới vận tải với sự tập trung cao của việc luân chuyển hàng hóa và có vai trò quan trọng trong hệ thống vận tải đa phương thức. Hiện các cảng biển Việt Nam chủ yếu mới chỉ đóng vai trò là đầu mối tập trung hàng hóa đi và đến trong cả nước. Vai trò truyền thống này có thể được mở rộng sang cung cấp dịch vụ logistics và dịch vụ gia tăng giá trị trong khu vực cảng, góp phần củng cố vai trò chiến lược của cảng trong đó các phương thức khác được liên kết thuận lợi. Trước tiên, cảng phải đóng vai trò là trung tâm tập kết, gia công, đóng gói hoặc phân bố hàng hóa, phối hợp với tất cả các phương thức vận tải khác, gồm đường bộ, đường sắt và vận tải biển nội địa thông qua việc cải thiện và gắn kết sự tiếp cận cảng của các phương thức và các bến trong cảng. Cũng cần giải quyết vấn đề xung đột giữa lưu lượng vận tải đô thị với vận tải từ các cảng ở các thành phố như Hải Phòng, Đà Nẵng và TPHCM. Tiếp đến, có thể cung cấp dịch vụ giá trị gia tăng nếu cảng đóng vai trò là điểm kiểm soát hàng hóa lưu kho bằng cách kết hợp các chức năng kho hàng hiện đại tại cảng.

2) Vận tải ven biển

Sự container hóa trong vận tải biển nội địa đang tăng nhưng bị hạn chế bởi chính sách bảo hộ dịch vụ vận tải nội địa cho các tàu trong nước. VINALINES chiếm ưu thế trong vận tải nội địa qua các cảng. VINALINES đã chú trọng hiện đại hóa đội tàu với cỡ tàu lớn hơn hoặc mua sắm thêm tàu chuyên dùng, góp phần giảm tuổi sử dụng trung bình của đội tàu hiện nay. Việc mở rộng đội tàu sẽ góp phần củng cố vị trí độc quyền hiện nay của VINALINES do các đơn vị vận tải biển khác khó có thể tiếp cận nguồn vốn hiện nay. Cần tổ chức lại cơ cấu của ngành vận tải biển nội địa Việt Nam để cho phép nhiều chủ thể tham gia hơn nhằm tạo ra sự cạnh tranh hơn trong chuyên ngành.

Cùng với mở rộng đội tàu, các biện pháp hỗ trợ khác cũng được đặt ra, gồm:

- (i) Cải thiện năng lực của đội ngũ thuyền viên.
- (ii) Khuyến khích phát triển công nghiệp đóng tàu nhưng lại thiếu các xưởng sửa chữa.
- (iii) Nâng cấp đội tàu quốc tịch Việt nam đạt tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng hải Quốc tế và giảm tỷ lệ tàu bị giữ lại tại các cảng nước ngoài.

4.3 Các chiến lược phát triển chuyên ngành hàng hải bền vững

1) Phân tích điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức (SWOT)

Dựa vào việc xem xét điểm mạnh và điểm yếu của chuyên ngành cũng như các cơ hội và thách thức có thể đưa ra chiến lược điều chỉnh phát triển chuyên ngành hàng hải bền vững của Việt Nam. Phương pháp này được tổng hợp trong ma trận SWOT (xem Bảng 4.3.1). Bảng này cho thấy có nhiều khó khăn mà chuyên ngành cần giải quyết và khắc phục nhằm thích nghi tốt hơn với các thách thức trong tương lai. Chiến lược tốt nhất là dựa vào các điểm mạnh hiện có để nắm bắt cơ hội phát sinh. Cũng cần giải quyết các yếu điểm hiện nay nhằm củng cố năng lực của ngành, đối phó với những thách thức trong tương lai. Kết quả được tổng hợp trong Bảng 4.3.2.

Bảng 4.3.1 Phân tích SWOT của chuyên ngành cảng và vận tải biển

	Hiện tại	Tương lai	
ĐIỂM MẠNH	<ul style="list-style-type: none"> Bờ biển dài song song với hành lang vận tải Bắc – Nam với nhu cầu vận tải cao nhất; Hấp dẫn các nhà đầu tư nước ngoài cũng như khu vực tư nhân đầu tư phát triển cảng biển; Cơ cấu thể chế và quy định thực hiện đã được xây dựng 	<ul style="list-style-type: none"> Giá dầu ngày càng tăng trên thế giới và trong nước sẽ khiến ngành vận tải ven biển có lợi thế hơn so với các phương thức vận tải khác; Tăng trưởng kinh tế sẽ khiến thị trường ngày càng được mở rộng và đa dạng hơn cho các công ty vận tải biển quy mô lớn và trung bình Kinh nghiệm của các quốc gia khác đặc biệt là cấp vốn mở rộng đội tàu sẽ là bài học hữu ích đối với Việt Nam. 	CƠ HỘI
ĐIỂM YẾU	<ul style="list-style-type: none"> Thiếu ưu tiên quy hoạch rõ ràng, ưu tiên nhiều cho phát triển thêm bến và cảng trong khi chưa chú trọng đến các biện pháp “phần mềm”; Đội tàu cũ không đáp ứng được nhu cầu vận tải hàng container ngày càng tăng, với tỷ lệ tàu bị giữ lại tại các cảng nước ngoài rất cao; Hầu hết các cảng biển là các cảng trên sông nên luồng vào thường bị bồi lắng, có mớn nước nông và diện tích hẹp để lưu giữ bảo quản cũng như vận tải hàng hóa. Cơ cấu thể chế phân tán khiến khó có thể phát triển cảng biển liên kết, dẫn đến tình trạng xây dựng quá mức yêu cầu. Vận tải biển trong nước cần phải giải quyết rất nhiều vấn đề để đáp ứng các tiêu chuẩn và công ước hàng hải quốc tế và phải đối mặt với khó khăn trong việc huy động vốn để mở rộng đội tàu. 	<ul style="list-style-type: none"> Mặc dù các cảng biển cửa ngõ đề xuất đòi hỏi phải đầu tư lớn cho đường và cầu. Sự thay đổi khí hậu sẽ khiến những hạn chế về mặt cơ sở vật chất kỹ thuật của các cảng biển ngày càng nghiêm trọng. Thay đổi mô hình thương mại và logistics quốc tế cũng như mô hình khai thác của các nhà khai thác bến và hiệp hội vận tải biển toàn cầu có thể ảnh hưởng đến tính khả thi của các cảng biển trung chuyển và cửa ngõ đề xuất. Thiếu thép tấm và giá kim loại tăng cao trên thị trường toàn cầu cũng ảnh hưởng đến ngành công nghiệp đóng tàu và cung cấp đội tàu. 	THÁCH THỨC

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Bảng 4.3.2 Ma trận chiến lược

	Đối phó với những thách thức	Nắm bắt các cơ hội
Khai thác điểm mạnh	<ul style="list-style-type: none"> Thiết lập cơ chế cấp vốn cho công tác đổi mới và mở rộng đội tàu Xây dựng hệ thống phân cấp cảng theo chức năng phù hợp để tránh chồng chéo và khai thác tốt hơn tính kinh tế nhờ quy mô và xây dựng thứ tự ưu tiên cấp vốn phù hợp. 	<ul style="list-style-type: none"> Khai thác kinh nghiệm và vốn của các hãng vận tải biển và khai thác bến nước ngoài thông qua việc tạo sân chơi công bằng và tự do hóa sự tham gia của các đối tượng này trong thị trường vận tải container nội địa.
Khắc phục điểm yếu	<ul style="list-style-type: none"> Cải thiện năng lực của đội ngũ thuyền viên và hệ thống quản lý, cải thiện hiệu quả tìm kiếm và cứu nạn cũng như năng lực quy hoạch vận tải đa phương thức nhằm đảm bảo sự kết nối giữa cảng với các vùng nội địa. 	<ul style="list-style-type: none"> Giao cho VINAMARINE quản lý thực hiện chương trình phát triển cảng biển thống nhất trong đó cấp vốn hợp lý cho các cảng được chọn.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

2) Các chiến lược phát triển cảng

(1) Phát triển cảng nước sâu ở vùng KTTĐ phía Bắc và phía Nam

Nhu cầu phát triển các cảng biển nước sâu ở vùng KTTĐ phía Bắc và phía Nam đã đạt được sự đồng thuận sâu rộng. Xây dựng cảng Cái Mép – Thị Vải và cảng Lạch Huyện cần được thực hiện càng sớm càng tốt. Phát triển đường bộ tiếp cận tới cảng, gồm cả đường cao tốc cần được thực hiện hài hòa với phát triển 2 cảng biển cửa ngõ này.

Cảng Vân Phong không được coi là một ưu tiên. Nguồn vốn nhà nước hạn hẹp cần được phân bổ cho 2 cảng cửa ngõ ở khu vực KTTĐ phía Bắc và phía Nam. Tuy nhiên, có thể phát triển cảng Vân Phong bằng nguồn vốn tư nhân.

(2) Giải quyết vấn đề thiếu hụt công suất trong giai đoạn ngắn hạn

Phải cần rất nhiều thời gian cho việc lập quy hoạch, xây dựng và đưa vào khai thác các cảng biển cửa ngõ trong khi các cảng hiện có đã gần đạt mức công suất thiết kế nên nhu cầu cấp bách là đáp ứng sự thiếu hụt này trong giai đoạn trước mắt. Do đó, trong giai đoạn chuyển tiếp, chuyên ngành cần tối đa lượng hàng thông qua cảng biển của các cảng biển hiện có. Phương án tối ưu là tận dụng hết công suất bổ sung tiềm năng của các cảng biển hiện có để nâng cao năng suất cảng và đẩy mạnh việc thực hiện các dự án đã cam kết, gồm:

- (i) Xây dựng thêm bến và tận dụng công suất của cảng Đình Vũ ở Hải Phòng – hiện mới chỉ có 4 trong số 7 bến quy hoạch được hoàn thành;
- (ii) Cảng Cái Lân cũng cần xây thêm 4 bến mặc dù cảng gặp phải các quy định kiểm soát tác động môi trường tới vịnh Hạ Long.
- (iii) Cảng Hiệp Phước ở TPHCM được đưa vào khai thác từ năm 2008 với công suất 800.000 TEU trong giai đoạn 1 và có thể mở rộng công suất lên 1,5 triệu TEU trong giai đoạn tiếp theo.
- (iv) Có một số bến công nghiệp đang được đưa vào khai thác tại khu vực Cái Mép – Thị Vải. Đoạn sông với kích thước 4x1 km đang được phát triển thành cảng quốc tế có công suất 2,7 triệu TEU vào năm 2020, ngoài 6 triệu tấn hàng tổng hợp.
- (v) Cảng Tiên Sa ở Đà Nẵng đã xây dựng thêm bến mới dài 165 m và hiện đang tiếp tục mở rộng bằng nguồn vốn ODA của Nhật Bản. Công suất thiết kế của cảng là 3,5 triệu tấn/năm.
- (vi) Cải thiện công tác khai thác các cảng khác .

Việc đóng cửa một số bến cần được phối hợp chặt chẽ với việc đưa vào khai thác các bến thay thế mới. Đẩy nhanh tiến độ di dời hoặc đóng cửa một số cảng hiện có trong khu vực nội thành như xưởng đóng tàu Ba Sơn và các cảng Sài Gòn, Tân Thuận Đông và Rau quả cũng sẽ khiến tăng ùn tắc hàng hóa tại các cảng khi việc hoàn thành các cảng mới bị chậm trễ.

(3) Rà soát lại hệ thống phân loại cảng theo chức năng

Cần rà soát lại hệ thống phân loại cảng theo chức năng để điều chỉnh tất cả các quy hoạch phát triển cảng biển (và cảng nội địa). Điều này sẽ tạo cơ hội phát triển một số cảng nội địa. Tất cả các cảng chuyên dụng sẽ không được rà soát do các cảng này chủ yếu phục vụ nhu cầu của các ngành công nghiệp riêng biệt. Hướng tiếp cận này sẽ giúp lựa chọn các cảng để mở rộng hợp lý hơn, xác định các khu vực hấp dẫn bị chùng chéo và các cảng nội địa đang bị đe dọa bởi tiến độ xây dựng đường bộ nhanh chóng hiện

nay. Nâng cấp các cảng từ loại thấp hơn lên loại cao hơn cần được thực hiện theo các kế hoạch của các công ty vận tải biển. Với hệ thống phân loại cảng biển theo chức năng mới cho các cảng sử dụng với mục đích chung, việc đầu tư vào nâng cấp và mở rộng sẽ được thực hiện hợp lý hơn. Điều này sẽ góp phần giành ưu tiên cao hơn cho phát triển 2 cảng biển cửa ngõ, tiếp đến là ưu tiên cho các cảng thứ yếu.

Điều kiện tự nhiên khắc nghiệt của các cảng biển Việt Nam dù là ở vị trí hiện tại hay vị trí mới đòi hỏi phải được đánh giá và lựa chọn kỹ lưỡng hơn để khối lượng vận tải tập trung ở rất ít các cảng có công suất với kinh phí bảo trì thấp. Các nguồn lực hạn chế cần được tập trung cho phát triển một số ít cảng đạt tiêu chuẩn quốc tế đã chọn.

Cơ cấu thể chế hiện hành không tạo được động lực để thực hiện lựa chọn theo hướng này do mỗi bên tham gia đều muốn cạnh tranh với đối thủ để có kết cấu hạ tầng lớn và có uy tín hơn. Tỉnh nào cũng muốn có cảng riêng cho mình. Có thể giải quyết những bất cập này thông qua việc thiết lập khung phát triển cảng biển quốc gia chung với hệ thống phân loại cảng biển theo chức năng.

VINAMARINE là cơ quan tốt nhất có thể xây dựng và thực hiện khung phát triển cảng quốc gia đề xuất.

(4) Phối hợp trong việc mở rộng công suất

Mặc dù phát triển cảng biển nước sâu mới là cần thiết nhưng ưu tiên hàng đầu ở miền Bắc lại là giảm ùn tắc tại cảng Chùa Vẽ, cảng chính và các bến xung quanh bằng cách gấp rút hoàn thành công tác xây dựng bến ở khu vực Đình Vũ, cảng Hải Phòng.

Cách hiệu quả (và tốn ít thời gian hơn) là khai thác tối đa công suất của các cảng hiện có chứ không phải xây dựng cảng mới. Do đó, trong giai đoạn trước mắt, cần mở rộng công suất xếp dỡ hàng tổng hợp tại bến cảng Cái Lân, cảng biển Hòn Gai để giải quyết điểm nút cổ chai hiện tại. Cũng có thể tăng công suất xếp dỡ hàng hóa tại bến cảng Cẩm Phả để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của các nhà máy nhiệt điện chạy than. Tương tự, cần phát triển bến Đình Vũ cảng biển Hải Phòng để khai thác tối đa tiềm năng của cảng (trước cảng Cái Lân) nhằm đáp ứng nhu cầu của các ngành công nghiệp trong vùng KTTĐ phía Bắc.

Ở phía Nam, cần có sự phối hợp tốt hơn do trên 50% khối lượng hàng hóa trong cả nước tập trung ở khu vực TPHCM và Bà Rịa – Vũng Tàu. Một số bến gần đó hiện đã bị quá tải trong khi một số bến khác lại đang hoạt động dưới mức công suất thiết kế. Điều này có thể là do các quy định hợp đồng và thủ tục nhưng nếu các bến có thể cùng phối hợp hoạt động thì có thể giảm thiểu vấn đề.

3) Chiến lược phát triển vận tải ven biển

(1) Hiện đại hóa đội tàu biển

Trong vận tải biển, một sân chơi công bằng hơn sẽ góp phần thu hút đầu tư của khu vực tư nhân, thúc đẩy đổi mới và mở rộng đội tàu, đặc biệt là nếu có sân chơi công bằng cho việc thuê tàu. Tàu container và tàu chở khách Ropax trong vận tải nội địa sẽ thu được lợi ích lớn nhất từ việc thúc đẩy sự tham gia của khu vực tư nhân.

Vận tải container nội địa đã được thúc đẩy qua quyết định thay thế đội tàu đã cũ. Công tác đổi mới đội tàu cần được thực hiện hài hòa với công tác xây dựng và phát triển cảng, đặc biệt là các bến container. Cũng cần xem xét cung cấp các dịch vụ vận tải biển mới như vận tải hành khách và RoRo.

Vấn đề hiển nhiên là thiết kế các cảng cần phải xem xét loại tàu mục tiêu mà cảng muốn tiếp nhận. Nhìn chung, phát triển các cảng để khai thác tàu theo phương thức Lo-Lo là phương thức tốn kém nhất. Tàu LASH có chi phí đầu tư thấp hơn không đáng kể còn tàu Ro-Ro có chi phí thấp nhất do các đặc điểm khác nhau như tổng hợp trong Bảng 4.3.3 dưới đây.

Bảng 4.3.3 Yêu cầu cơ sở vật chất kỹ thuật theo loại tàu

Hạng mục so sánh	Loại tàu		
	LOLO	RORO	LASH
Tường chắn	Cần	Không cần, đèn hiệu đơn giản là đủ	Cần
Cần cầu dàn	Cần	Không cần	Không, chỉ sử dụng cần cầu trên tàu
Lực lượng lao động	Cần, nhiều lao động	Cần ít lao động	Cần ít lao động
Bãi chất hàng	Cần	Chỉ cần bãi đỗ xe	Cần có diện tích rộng phía biển, cần có sà lan

Nguồn: OCIDI

Ngoài ra, Chính phủ cần áp dụng chương trình cấp vốn đặc biệt để hiện đại hóa và mở rộng đội tàu. Chương trình cho thuê tàu với lãi suất ưu đãi là một phương án và không giống như ở Nhật Bản – quốc gia có mức hỗ trợ lãi suất ưu đãi hiệu quả cho chủ sở hữu tàu hoặc đơn giản như cho vay trực tiếp ở Malaysia và Philippin với thời hạn vay dài hơn. Phụ lục E giới thiệu khái quát về các chương trình cấp vốn này. Cơ quan phù hợp đảm nhận nhiệm vụ này có thể là các tổ chức hiện hành như Ngân hàng Phát triển Việt Nam hoặc thành lập một tổ chức mới như đề xuất của Bộ Tài chính về thành lập SFCIO.

Trước khi xây dựng một hệ thống cấp vốn mới cho các công ty vận tải biển, Chính phủ cần nghiên cứu ngành vận tải biển kỹ hơn nhằm xác định những hạn chế về mặt chính sách. Ví dụ, kiểm soát tỷ phần đảm nhận phương thức vận tải hàng hóa có thể hạn chế việc tiếp cận các nguồn cấp vốn hoặc vị thế đặc biệt của VINALINES có thể không khuyến khích các bên cấp vốn. Luật đặt hàng cũng có thể tạo ra sự thiếu hụt công suất giả tạo. Một nghiên cứu bổ sung khác là đánh giá lại mô hình kinh doanh hiện nay của các cảng biển. Tách riêng quyền sở hữu cảng và cung cấp dịch vụ vận tải biển cũng như dịch vụ cảng có thể tạo ra hệ thống cảng hiệu quả hơn.

(2) Hiện đại hóa công tác quản lý và đội ngũ thuyền viên

Nguồn nhân lực khai thác vận tải biển gồm đội ngũ quản lý và thuyền viên cần được phát triển song song với hiện đại hóa đội tàu. Kỹ năng của thuyền viên, sỹ quan và cán bộ quản lý hiện chưa đạt chuẩn thế giới, dẫn đến tỷ lệ tàu bị giữ lại tại các cảng nước ngoài cao. Vấn đề sẽ càng nghiêm trọng hơn khi mở rộng đội tàu do ngành vận tải biển sẽ lớn mạnh hơn và khi các hãng tàu biển quốc tế thuê nhiều thuyền viên Việt Nam hơn. Chính phủ đã ban hành các chương trình đào tạo và với sự trợ giúp của nước ngoài, năng lực của VIMARU và MTTS đã được tăng cường. Để củng cố và thúc đẩy những nỗ lực này, cần áp dụng và thực hiện các tiêu chuẩn quốc tế.

Mặt khác, chuyên ngành cảng và vận tải biển Việt Nam cần đáp ứng được các yêu cầu quốc tế quy định trong các công ước quốc tế liên quan. Cần tăng cường sự hợp tác của VIMANAMRINE, đặc biệt là khi Việt Nam đã ký Biên bản ghi nhớ về kiểm soát tình trạng cảng trong vùng Châu Á – Thái Bình Dương (Biên bản ghi nhớ Tokyo) năm 1996 và có hiệu lực từ ngày 1 tháng 1 năm 1999.

Về pháp lý, ngày 20 tháng 02 năm 2009, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 26/2009/QĐ-TTg quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục Hàng hải Việt Nam trực thuộc Bộ GTVT. Theo đó, Cục Hàng hải Việt Nam là tổ chức đứng đầu theo dõi mọi hoạt động vận tải hàng hải được Chính phủ và Bộ GTVT ủy quyền.

(3) Tạo sân chơi công bằng

Cơ chế cấp vốn đổi mới đội tàu sẽ không hiệu quả nếu không có sự thay đổi chính sách phù hợp. Hiện các hãng tàu quốc doanh vẫn có lợi thế hơn các doanh nghiệp tư nhân. Do đó, khu vực tư nhân sẽ gặp khó khăn trong việc huy động vốn đầu tư vào vận tải biển. Chính sách bảo hộ có thể hợp lý trong giai đoạn trước đây nhưng nếu tiếp tục, sẽ cản trở việc mở rộng và hiện đại hóa đội tàu trong kỷ nguyên này khi mà Việt Nam đã là thành viên của Tổ chức Thương mại thế giới.

Việc mở cửa thị trường vận tải biển sẽ giúp cung cấp nhiều loại hình dịch vụ mới. Ví dụ, thị trường thông thoáng hơn sẽ khiến các công ty cung cấp các dịch vụ vận tải hành khách và dịch vụ vận tải biển khác hấp dẫn như RoRo, vận tải nhanh, du thuyền, dịch vụ logistics, v.v.

Ngoài cạnh tranh giữ các công ty vận tải biển, chuyên ngành vận tải biển còn phải cạnh tranh với các chuyên ngành khác gồm vận tải đường bộ và đường sắt. Vận tải biển có ưu thế hơn do so với đường bộ và đặc biệt là đường sắt, dịch vụ vận tải biển có ưu thế về mặt chi phí trên tất cả các góc độ (ngoại trừ đề chắn sóng, đường bộ vào cảng và các hạng mục tương tự). Mặt khác, nếu cung cấp dịch vụ vận tải đường bộ và đường sắt thì sử dụng kết cấu hạ tầng đường bộ và đường sắt với chi phí gần như bằng không. Vận tải biển cũng có chi phí khác thấp hơn như chi phí giải phóng mặt bằng và khí thải nhà kính. Với việc điều chỉnh giá cả nhằm loại bỏ các khoản chi phí ẩn của các phương thức khác, có thể thấy vận tải biển là phương thức vận tải cạnh tranh trên hành lang ven biển Bắc – Nam.

(4) Triển vọng phát triển dịch vụ tàu Ro-Ro ở Việt Nam

Không giống như hàng hóa, hành khách không muốn lên đênh trên biển dài ngày (2 ngày từ Sài Gòn tới Hà Nội). Sự thiếu vắng trang thiết bị đảm bảo luồng vận tải thông suốt cũng có thể là một nguyên nhân. Đó là điều kiện thích hợp để giới thiệu dịch vụ Ro-Ro và mở phạm vi cung cấp dịch vụ của ngành vận tải biển trong tương lai.

Ro-Ro không phải là dịch vụ mới ở Việt Nam. Với quy mô rất hạn chế, Ro-Ro đã được khai thác trên các tuyến Hải Phòng và Lạch Huyện. Các báo cáo cho thấy dịch vụ này chưa đủ sức hấp dẫn nên chưa được mở rộng. Trong khi chưa thể phát triển tốt vận tải container hoặc hàng tổng hợp bằng đường biển, ít nhất cần đưa ra loại dịch vụ mới có sức hấp dẫn với một vài phân đoạn thị trường nhất định. Ví dụ, ưu thế của tàu RoRo là chất tải và dỡ tải nhanh tại cảng nên có thể giảm thời gian giao nhận. Một số tàu RoRo cũng có tốc độ cung cấp dịch vụ nhanh hơn. Nếu QL1 bị ùn ứ và không phát triển đường cao tốc, tàu RoRo có thể là một phương thức rất cạnh tranh so với vận tải đường bộ dọc hành lang ven biển Bắc – Nam.

Chiến lược của Việt Nam nên bắt đầu với các tuyến ngắn, tập trung vào dịch vụ vận tải hàng Ro-Ro, không giống như ở Nhật Bản nơi dịch vụ tàu Ro-Ro kết hợp cả vận tải hành khách và hàng hóa chiếm ưu thế. Trong khi tàu Ro-Pax có thể có doanh thu lớn hơn nhưng chi phí cũng cao hơn 40% ngoài việc chi phí khai thác sẽ cao hơn do cần phải có đội thuyền viên mới. Mô hình kết hợp các tàu Ro-Ro phù hợp đã được xem xét như tổng hợp trong Bảng 4.3.4.

Bảng 4.3.4 Mô hình kết hợp các tàu hàng Ro-Ro ở Việt Nam

Loại	DWT	Công suất		Tốc độ dịch vụ (knot)	Chi phí ước tính (triệu USD)	Các tuyến khai thác
		Container	Xe tải			
A	10,000+	2300TEU (theo hợp đồng)	200	29,0	1.100 (hướng thứ 2@1/4 chi phí)	Cự ly dài như Hải Phòng – TPHCM
B	5,000~	1900TEU (theo hợp đồng)	100	25,0	550	Cự ly dài như Hải Phòng – TPHCM
C	3,000~	900TEU (theo hợp đồng)	100	17,0	330	Cự ly trung bình như Đà Nẵng – Hải Phòng
D	1,000~	300TEU (theo hợp đồng)	100	16,0	100	Cự ly trung bình như Đà Nẵng – TPHCM
E	700	50TEU (theo hợp đồng)	20	13,5	55	Cự ly ngắn như TPHCM – Cà Mau
F	300~	30TEU (theo hợp đồng)	10	13,0	44	Cự ly ngắn
G	200~	20TEU (theo hợp đồng)	10	11,0	33	Cự ly ngắn

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

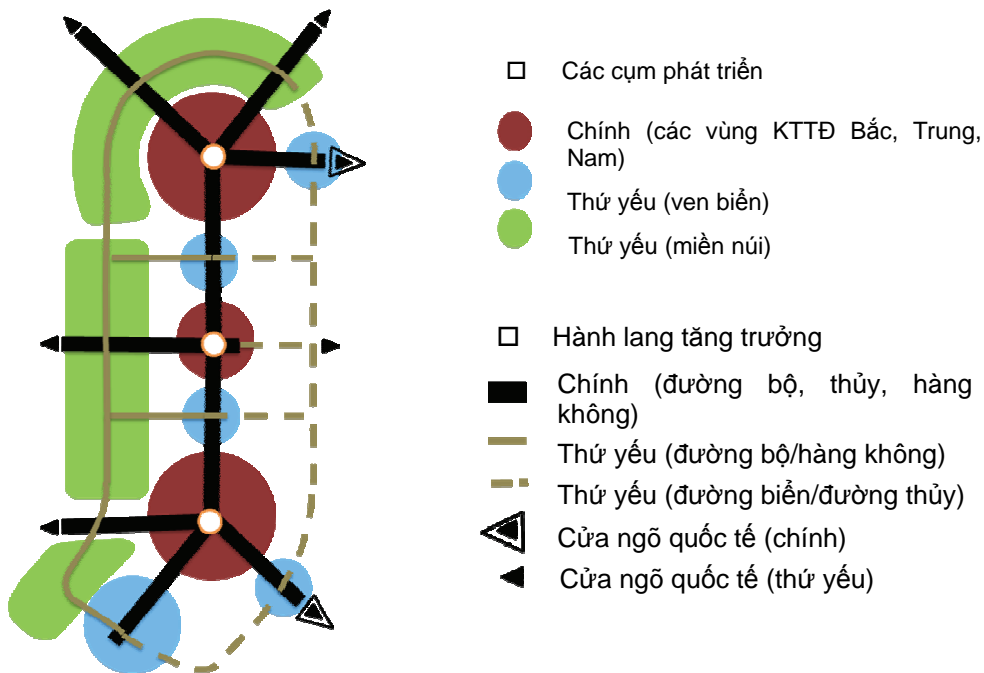
Vấn đề cuối cùng là nên để khu vực tư nhân cung cấp dịch vụ Ro-Ro. Với các chính sách phù hợp, có thể thu hút khu vực tư nhân đầu tư vào một phần của chuỗi cung cấp. Tuy nhiên, Chính phủ cần cung cấp kết cấu hạ tầng như đường bộ và cầu cảng ở cả hai đầu.

5 CÁC CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN DÀI HẠN

5.1 Các chiến lược phát triển cảng

Trong định hướng phát triển GTVT, VITRANSS2 đã diễn giải chính sách kinh tế của Việt Nam thành khung phát triển cơ sở vật chất kỹ thuật (xem Hình 5.1.1). Sự phát triển của Việt Nam tập trung ở 3 vùng KTTĐ Bắc, Trung và Nam. 3 vùng kinh tế này sẽ là các trung tâm công nghiệp và dịch vụ. Các trung tâm đô thị chính cũng nằm trong 3 vùng kinh tế này, gồm thủ đô Hà Nội, TPHCM và thành phố Đà Nẵng cùng như các thành phố chính khác trong các vùng kinh tế nội địa. Các vùng kinh tế thứ yếu nằm giữa và quanh các vùng kinh tế này hoặc ở khu vực Tây nguyên.

Hình 5.1.1 Khung phát triển cơ sở vật chất kỹ thuật quốc gia



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Chuyên ngành cảng và vận tải biển đóng vai trò then chốt không chỉ trong liên kết quốc tế mà cả trong cung cấp các dịch vụ vận tải chính dọc hành lang huyết mạch Bắc – Nam. Định hướng phát triển cảng được tổng hợp trong phần dưới đây:

1) Các cảng ở miền Bắc (Vùng KTTĐ phía Bắc)

- Giảm ùn tắc tại các bến cảng hiện có thông qua việc hoàn thành các giai đoạn thiết kế cuối cùng của các cảng hiện có gồm cảng Đình Vũ và cảng Cái Lân; cải thiện công suất bốc xếp hàng hóa của cảng Cái Lân
- Phát triển cảng biển nước sâu Lạch Huyện để đáp ứng yêu cầu của một cảnh cạnh tranh trong vùng KTTĐ phía Bắc.
 - Cần tăng cường liên kết với vận tải thủy nội địa khi thiết kế cảng Lạch Huyện.
 - Phát triển trung tâm phân phối sản phẩm dầu mỏ và hóa chất tại Đình Vũ. Cần di dời bến B12 hiện nay của cảng biển Hòn Gai và thay thế bằng bến mới ở đảo Muối như là một phần phát triển cảng Lạch Huyện.

- Cần kết hợp phát triển các khu công nghiệp và dịch vụ logistics trong quy hoạch phát triển cảng Lạch Huyện.
- (iii) Phát triển bến cơ sở tại Đình Vũ và Lạch Huyện để khai thác vận tải ven biển, gồm cả khai thác tàu Ro-Ro.
- (iv) Vịnh Hạ Long là một trong những điểm du lịch hấp dẫn hàng đầu ở Việt Nam. Do đó, cần chuyển cảng Hòn Gai thành cảng du lịch thông qua việc phát triển các bến hành khách, gồm công trình đỗ xe, bến xe buýt, trạm thông tin du lịch, nhà hàng, v.v.
- (v) Cảng Hải Phòng quá đông và bị hạn chế bởi vị trí địa lý do nằm giữa thành phố Hải Phòng. Cần xác định rõ các bước tái phát triển cảng do đây là cảng chính.
- (vi) Cần phát triển các tuyến đường bộ đến cảng, đặc biệt là đường tránh ở Hải Phòng và đường cao tốc. Các tuyến đường sắt đến cảng đề xuất cũng cần được cải tạo, đặc biệt là tuyến nối tới cảng Cái Lân do sự liên kết chiến lược với Trung Quốc thông qua cửa khẩu Lào Cai với tiềm năng rất lớn trong phát triển thương mại qua biên giới và hàng quá cảnh.

2) Các cảng ở vùng Bắc Trung bộ

- (i) Cải tạo cảng Nghi Sơn và cảng Vũng Áng cũng như các cảng chuyên dùng phục vụ các ngành công nghiệp (như xi măng) ở khu kinh tế Nghi Sơn và thép ở khu kinh tế Sơn Dương.
- (ii) Phát triển bến cơ sở ở cảng Cửa Lò nhằm khai thác vận tải ven biển, gồm cả khai thác dịch vụ tàu Ro-Ro.
- (iii) Cần cải tạo đường tiếp cận cảng, đặc biệt là cảng Cửa Lò để giảm luồng giao thông hỗn hợp giữa xe hạng nặng và xe máy khu vực.

3) Các cảng ở miền Trung

- (i) Cần mở rộng cảng Tiên Sa ở Đà Nẵng để đáp ứng nhu cầu tăng trưởng vận tải container trong tương lai do Đà Nẵng là cửa ngõ của vùng KTTĐ miền Trung.
- (ii) Bến cơ sở cũng cần được phát triển ở Thọ Quang, cảng biển Đà Nẵng và cảng biển Chân Mây để khai thác vận tải ven biển, gồm cả dịch vụ tàu Ro-Ro.
- (iii) Cải tạo bến hàng tổng hợp ở cảng Dung Quất nhằm hỗ trợ các ngành công nghiệp trong khu kinh tế Dung Quất (nhà máy lọc dầu, nhà máy thép, v.v).
- (iv) Cần cải tạo bến Chân Mây phục vụ vận tải hành khách với các bến khách tốt hơn, cơ sở vật chất kỹ thuật phục vụ xe khách, trạm thông tin du lịch, nhà hàng, v.v. Bến Chân Mây có thể đóng vai trò là điểm tiếp cận các khu du lịch chính trong vùng như Huế, Hội An, v.v.
- (v) Cảng sông Hàn cũng rất đông và bị hạn chế bởi vị trí nằm gần trung tâm thành phố Đà Nẵng. Cần từng bước chuyển đổi cảng thành cảng khách..
- (vi) Cần cải tạo các tuyến đường bộ tiếp cận cảng.

4) Các cảng vùng duyên hải Nam Trung bộ

- (i) Cần mở rộng các bến tổng hợp ở Nhơn Hội, cảng biển Quy Nhơn nhằm hỗ trợ khu kinh tế Nhơn Hội.
- (ii) Cảng Nha Trang bị hạn chế về mặt vị trí do nằm gần thành phố Nha Trang nên có ít cơ hội phát triển thành cảng hàng hóa. Cần chuyển đổi cảng thành cảng hành khách để thúc đẩy phát triển du lịch ở Nha Trang.

- (iii) Cần mở rộng các bến hàng tổng hợp ở cảng Ba Ngòi để chuyển chức năng vận tải hàng hóa của cảng Nha Trang sang đây.
- (iv) Các bến cơ sở cần được phát triển ở Quy Nhơn và Ba Ngòi phục vụ vận tải ven biển, gồm cả dịch vụ tàu Ro-Ro.
- (v) Đã có đề xuất phát triển cảng Vân Phong thành cảng trung chuyển container quốc tế. Tuy nhiên, dự án này có rủi ro rất cao, đặc biệt là khi thương mại quốc tế chưa phát triển mạnh ở miền Trung. Có thể khuyến khích khu vực tư nhân đầu tư phát triển cảng này. Vị trí của cảng cần phù hợp với các quy hoạch phát triển vùng.
- (vi) Cải tạo đường bộ đến các cảng.

5) Các cảng ở TPHCM – Vũng Tàu (Vùng KTTĐ phía Nam)

- Vùng KTTĐ phía Nam là vùng thương mại quốc tế lớn nhất của Việt Nam và do đó, cần có cảng có sức cạnh tranh quốc tế. Dự án cảng Cái Mép – Thị Vải đang thực hiện ở Vũng Tàu cũng như cảng Hiệp Phước ở TPHCM có thể góp phần đáp ứng yêu cầu này. Cần giám sát và đẩy nhanh tiến độ hoàn thành dự án.
- Cần phát triển bến cơ sở ở Cát Lái và Hiệp Phước ở cảng biển khu vực TPHCM và Cái Mép – Thị Vải ở cảng biển Vũng Tàu phục vụ khai thác vận tải ven biển, gồm cả dịch vụ tàu Ro-Ro.
- Với sự phát triển các cảng ở Vũng Tàu, cần có kế hoạch di dời các cảng ở TPHCM ra các khu vực này.
- Cần cải tạo và phát triển đường tiếp cận đến cảng Cái Mép – Thị Vải, gồm cả phát triển tuyến đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu đề xuất. Ngoài ra, cần phát triển đường sắt tiếp cận đến cảng.

6) Vùng Đồng bằng sông Cửu Long

- Các bến cơ sở cần được phát triển ở Cái Cui, cảng biển Cần Thơ và Mỹ Thới, cảng biển Mỹ Thới để khai thác vận tải ven biển, gồm cả dịch vụ Ro-Ro.
- Cần cải thiện sự kết nối với các tuyến đường thủy của các bến Hoàng Diệu, Cái Cui và Trà Nóc ở cảng biển Cần Thơ và Mỹ Thới ở cảng biển Mỹ Thới, Mỹ Tho ở cảng biển Mỹ Tho và Cao Lãnh, Sa Đéc ở cảng biển Đồng Tháp.
- Cần cải tạo đường tiếp cận các cảng, đặc biệt là đường tiếp cận Cái Cui, cảng biển Cần Thơ và bến Mỹ Thới, cảng biển Mỹ Thới.

5.2 Phát triển các cảng cửa ngõ quốc tế

1) Khái quát về vận tải quốc tế

Vấn đề chính của các cảng biển Việt Nam hiện nay là phải đáp ứng tốt hơn nhu cầu vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu ngày càng tăng nên cần xem xét khối lượng hàng vận tải quốc tế. Bảng 5.2.1 tổng hợp dự báo nhu cầu vận tải hàng hóa theo tấn và container. Đối với vùng KTTĐ phía Bắc (Nhóm cảng 1), khối lượng hàng hóa năm 2030 dự báo sẽ tăng khoảng 2,1 lần còn ở vùng KTTĐ phía Nam (Nhóm cảng 5), khối lượng hàng hóa sẽ tăng 3,1 lần. Mức container hóa sẽ tăng từ 31% đến 77% vào năm 2030. Điều này có nghĩa là các cảng cửa ngõ sẽ phải phục vụ vận tải container nhiều hơn và dự kiến khối lượng hàng rời sẽ giảm. Với mức bình quân 10 tấn/TEU, số containers sẽ tăng từ 3,8 triệu tấn lên 12,5 triệu tấn vào năm 2020 và lên 24 triệu tấn vào năm 2030.

Bảng 5.2.1 Dự báo vận tải hàng hóa năm 2020 và năm 2030 (hàng xuất, nhập khẩu)

(ĐVT: 000 tấn)

Nhóm cảng		Thực tế năm 207	Dự báo năm 2020	Dự báo năm 2030
Nhóm 1: miền Bắc (Hải Phòng)	Tổng số	37.209	42.832	79.447
	Container	8.905	31.213	61.772
Nhóm 2: KV Bắc Trung bộ	Tổng số	4.074	26	82
	Container	0	0	0
Nhóm 3: KV Trung Trung bộ	Tổng số	3.146	5.654	9.661
	Container	528	2.846	5.504
Nhóm 4: KV Nam Trung bộ	Tổng số	4.113	2.896	4.837
	Container	509	970	1.888
Nhóm 5: miền Nam (TPHCM-Vũng Tàu)	Tổng số	71.783	119.769	219.672
	Container	27.756	90.690	175.175
Nhóm 6: Vùng đồng bằng sông Cửu Long	Tổng số	738	1.837	2.485
	Container	0	0	0
Tổng số	Tổng số	121.062	173.014	316.184
	Container	37.698	125.719	244.339

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

2) Định hướng phát triển các cảng biển cửa ngõ quốc tế

(1) Vùng KTTĐ phía Bắc

Quy hoạch phát triển dài hạn nhằm xây dựng hệ thống cảng có công suất cao hơn nhu cầu nhưng không quá cao để tránh đầu tư lãng phí.

Ở vùng KTTĐ phía Bắc, nhu cầu vận tải dự báo sẽ đạt 43 triệu tấn hàng quốc tế vào năm 2020 và 79 triệu tấn vào năm 2030. Để đáp ứng yêu cầu này, cần mở rộng công suất của các cảng thông qua các dự án sau:

- (i) Cảng Cái Lân – bến số 2, số 3 và số 4 hiện đang được xây dựng với chi phí ước tính là 120 triệu USD, nâng tổng công suất của cảng lên 25 triệu tấn/năm vào năm 2012. Ngoài ra, cũng đã có kế hoạch xây dựng 2 bến khác với chi phí đầu tư khoảng 90 triệu USD sau năm 2020, đặc biệt là nếu hàng hóa từ Vũ Hán (Trung Quốc) quá cảnh tại Cái Lân. Dự án được xây dựng với giả định có thể giảm thiểu tác động môi trường tới vịnh Hạ Long nếu không, sẽ ảnh hưởng đến việc mở rộng và chuyển sang phát triển các cảng khác ở Hải Phòng.
- (ii) Cảng Đình Vũ – 5 bến mới sẽ được xây dựng, nâng tổng công suất lên 35 triệu tấn vào năm 2020. Chưa có dự toán chi phí đầu tư nhưng ước tính vốn đầu tư vào khoảng 200 triệu USD.
- (iii) Cảng Lạch Huyện – đây là cảng container quy hoạch lớn nhất ở miền Bắc chia làm 8 giai đoạn hoặc gói thầu, gồm 11 bến với tổng vốn đầu tư lên tới 6.570 triệu USD. Khi hoàn thành, công suất của các cảng ở miền Bắc sẽ nâng lên 55 triệu tấn/năm.

Do cần đạt công suất 43 triệu tấn vào năm 2020 nên công tác phát triển toàn bộ cảng Lạch Huyện có thể được trì hoãn đến sau năm 2020. Chi phí đầu tư mở rộng các cảng hiện có sẽ thấp hơn chi phí xây dựng cảng mới. Tuy nhiên, do sự nhạy cảm về môi trường ở vịnh Hạ Long nên phát triển cảng Lạch Huyện sẽ phù hợp hơn, giai đoạn đầu là 2 bến và hạn chế khai thác cảng Cái Lân, Tuy nhiên rõ ràng là nếu không có cảng Lạch Huyện, sẽ khó có thể đáp ứng nhu cầu vận tải vào năm 2030.

(2) Vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung

Đối với vùng KTTĐ miền Trung, dự báo khối lượng hàng hóa sẽ tăng lên 5,6 triệu tấn. Để đáp ứng nhu cầu này, 3 dự án được đề xuất:

- (i) Mở rộng cảng Tiên Sa đạt công suất 3,5 triệu tấn/năm với chi phí đầu tư ước tính là 75 triệu USD.
- (ii) Mở rộng cảng Liên Chiểu ở Đà Nẵng với chi phí ước tính khoảng 158 triệu USD.
- (iii) Mở rộng cảng Quy Nhơn để tiếp nhận hàng tổng hợp cũng như xây thêm bến container với chi phí ước tính khoảng 260 triệu USD. Đây là một phần trong dự án khu công nghiệp dầu khí Quy Nhơn.

(3) Vùng KTTĐ phía Nam

Có thể đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa quốc tế ở vùng KTTĐ phía Nam nhờ các cảng ở Sài Gòn và Vũng Tàu cùng với các dự án sau:

- (i) Các bến container ở Hiệp Phước, giai đoạn 2 cùng với mở rộng để nâng công suất lên 1,5 triệu TEU hoặc tổng công suất khoảng 15 triệu tấn/năm. Chi phí mở rộng cảng vào khoảng 100 triệu USD.
- (ii) Các bến container Cái Mép – Thị Vải đang được phát triển bởi nhiều chủ thể nhưng công suất của toàn khu vực sẽ tăng lên 100 triệu tấn/năm khi đã phát triển đầy đủ. Do đó, việc di dời các cảng ở TPHCM sẽ chuyển luồng vận tải hàng hóa sang các bến này.

5.3 Định hướng phát triển vận tải biển

VITRANSS2 không đánh giá kế hoạch phát triển đội tàu của VINALINES (mua sắm 72 tàu đến năm 2020) mà quy hoạch này được xem như là sự phản ánh yêu cầu phát triển vận tải biển bởi một đơn vị cung cấp dịch vụ. Trong thập niên 2000 – 2010, quy hoạch đặt ra mục tiêu mua sắm 104 tàu các loại và trọng tải với chi phí khoảng 475 triệu USD. Trong thập niên 2010 – 2020, sẽ mua sắm thêm 121 tàu bổ sung vào đội tàu vận tải nội địa với vốn đầu tư 887 triệu USD.

Lợi ích cụ thể của các công ty vận tải biển nội địa, gồm cả VINALINES là dự báo vận tải nội địa sẽ tăng và cần mở rộng công suất để đáp ứng nhu cầu này. Do khối lượng hàng hóa thông qua tại các cảng sẽ tăng gấp đôi khối lượng vận tải nên tổng công suất sẽ tăng 1,8 lần vào năm 2020 và 2,8 lần vào năm 2030. Điều này không có nghĩa là cũng cần mở rộng đội tàu pha sông biển với tỷ lệ tương ứng. Với việc mua sắm tàu lớn hơn và hiệu quả hơn, số tàu cần thiết sẽ giảm.

Ngoài VINALINES, các công ty vận tải biển khác cũng gặp khó khăn trong việc mở rộng đội tàu. Để tránh tập trung và thúc đẩy cạnh tranh trên các tuyến vận tải biển chính, Chính phủ cần áp dụng chương trình cấp vốn đổi mới và mở rộng đội tàu đặc biệt. Nếu không có chương trình này, vị trí thống trị của VINALINES sẽ ngày càng tăng. Sự thay đổi trong ngành vận tải biển có thể so sánh với những gì đang diễn ra trong ngành hàng không khi có nhiều hãng hàng không mới tham gia thị trường.

Có thể hiểu rằng Chính phủ cũng muốn cải thiện ngành công nghiệp đóng tàu thông qua VINASHIN. Dù đây là mục tiêu đúng đắn song phải là một phần của chiến lược phát triển ngành công nghiệp chứ không phải của ngành GTVT. Vận tải biển chỉ đơn giản là một trong những khách hàng của ngành công nghiệp đóng tàu.

Đầu tư đội tàu biển không được đưa vào đánh giá các dự án cũng như chương trình đầu tư đề xuất. Tuy nhiên, để cải thiện hiệu quả của VINAMARINE trong quy hoạch cảng và quản lý vận tải biển (gồm cải thiện hệ thống đăng kiểm tàu biển và cấp phép thuyền viên), ước tính trong 10 năm tới cần đầu tư khoảng 50 triệu USD cho phát triển thể chế (bao gồm máy tính, thiết bị kiểm tra và đào tạo).

5.4 Quản lý và khai thác vận tải biển

Ngoài phát triển cơ sở vật chất kỹ thuật, cũng cần tăng cường thể chế của chuyên ngành cảng và vận tải biển.

1) Tạo môi trường cạnh tranh trong cung cấp dịch vụ cảng

Thủ tục phê duyệt quy hoạch đầu tư phát triển cảng hiện nay do các đơn vị phát triển liên quan đưa ra. Chính phủ sẽ phê duyệt đề xuất nếu phù hợp với QHTT phát triển cảng quốc gia. Hệ thống này tạo ra ưu thế cho đơn vị đề xuất nhưng sẽ dẫn đến tình trạng độc quyền về khai thác cảng trong vùng nếu một đơn vị đệ trình đề xuất trước các đơn vị khác, khiến các đơn vị khác mất cơ hội đưa ra đề xuất tốt hơn với nhiều ưu điểm hơn.

Cần áp dụng phương thức đấu thầu cạnh tranh trong thủ tục phê duyệt như đề xuất trong nghiên cứu hỗ trợ của JICA – Dự án Cải thiện hệ thống quản lý cảng.

2) Quy hoạch, phát triển quản lý cảng gắn kết với quy hoạch, phát triển và quản lý vùng hậu phương cảng

Để xây dựng quy hoạch gắn kết, phát triển và quản lý công trình cảng và diện tích mặt nước xung quanh cũng như diện tích đất xung quanh hợp lý, cần thiết lập hệ thống quản lý phù hợp. Cơ quan quản lý cần phối hợp các bên liên quan và quản lý kết cấu hạ tầng, gồm quy hoạch, xây dựng, bảo trì, nâng cấp, v.v. cùng với thiết lập cơ chế phân bổ các nguồn lực cho các hệ thống quản lý.

3) Tăng cường sự giám sát công

VINAMARINE đã xây dựng dự thảo QHTT về Quản lý nhà nước và quản lý cảng Việt Nam năm 2008 thông qua hỗ trợ kỹ thuật của JICA. Mục tiêu của quy hoạch này là đổi mới và cải thiện công tác quản lý nhà nước và quản lý hệ thống cảng. Định hướng cơ bản trong cơ cấu thể chế của quy hoạch này dựa trên mô hình quản lý cảng của chủ sở hữu cảng trong đó khu vực công đóng vai trò là chủ và DNNN hoặc khu vực tư nhân đóng vai trò là đơn vị khai thác bến. Hơn nữa, chức năng lập pháp cần được tách khỏi các hoạt động thương mại. Các chức năng quản lý nhà nước và lập pháp của Chính phủ bao gồm lập quy hoạch, quy định kỹ thuật và quy định kinh tế. Quy định kỹ thuật về khai thác đòi hỏi phải đảm bảo tuân thủ các tiêu chuẩn an toàn, lao động, bảo vệ môi trường và an ninh dựa trên các công ước quốc tế cũng như xây dựng và giám sát các yêu cầu hoạt động tối thiểu (đặc biệt là khi chưa có sự cạnh tranh gay gắt). Quy định kinh tế nhằm giám sát các bên tham gia thị trường và giá cả, điều này là cần thiết khi thị trường chưa có sự cạnh tranh hoặc cạnh tranh chưa gay gắt. Quy định kinh tế cũng nhằm giảm vị trí độc quyền bằng cách đảm bảo một sân chơi công bằng và xóa bỏ các rào cản tham gia thị trường. Cần tránh các quy định về giá cả.

Dự thảo quy hoạch đề xuất hệ thống 2 cấp là cơ quan quản lý nhà nước và cơ quan quản lý nhóm cảng. Đề xuất Cơ quan quản lý cảng sẽ chịu trách nhiệm quản lý các nhóm cảng. Chức năng cụ thể như sau:

(1) Vai trò của cơ quan quản lý nhà nước cấp trung ương

- (i) Xây dựng chính sách phát triển cảng biển quốc gia
- (ii) Thiết lập các quy định chuyên ngành chính để các cơ quan quản lý cảng thực thi.
- (iii) Xây dựng khung phát triển cảng phù hợp

(2) Vai trò của Cơ quan quản lý cảng

- (i) Xây dựng quy hoạch cảng dài hạn cho từng khu vực.
- (ii) Quản lý diện tích đất và diện tích mặt nước của từng cảng.
- (iii) Quản lý các hợp đồng nhượng quyền, gồm thu phí nhượng quyền và giám sát việc thực hiện các mục tiêu hoạt động của các đơn vị khai thác.

6 DỰ THẢO QUY HOẠCH TỔNG THỂ

6.1 Các dự án đề xuất

Đầu tư vào các cảng là cần thiết để cụ thể hóa chiến lược phát triển dài hạn của chuyên ngành hàng hải. Các dự án đề xuất trong chuyên ngành này được tổng hợp để phân tích. Đầu tư của nhà nước cho lĩnh vực vận tải biển nằm ngoài phạm vi của nghiên cứu VITRANSS 2 và không đề cập ở đây. Đối với cảng biển, đánh sách dưới đây liệt kê 38 dự án cảng biển, trong đó có 13 dự án đã cam kết/đang triển khai (bao gồm 34 tiểu dự án đã cam kết/đang thực hiện và 62 tiểu dự án đã đề xuất). Tổng chi phí của các dự án trong danh mục là gần 14 tỉ USD, trong đó 3 tỉ USD là đầu tư cho các dự án đã cam kết/đang triển khai. Danh mục dự án tổng hợp nhiều loại dự án, bao gồm các dự án cảng cửa ngõ, cảng khu vực và các cảng khác, cũng như các dự án cải tạo luồng tàu. Hầu hết các dự án được phân bố dọc bờ biển từ bắc vào nam (xem Hình 6.1.1). Các dự án được liệt kê trong Bảng 6.1.1 (đã cam kết/đang triển khai), Bảng 6.2.1 (các dự án đã đề xuất). Các cảng công nghiệp sẽ được xây dựng bằng vốn đầu tư của tư nhân và vì vậy không được đưa vào danh mục các dự án dưới đây.

Bảng 6.1.1 Các dự án đã cam kết/đang triển khai

Dự án	Kế hoạch ban đầu	Cơ quan thực hiện	Tổng mức đầu tư (triệu USD)	Nguồn vốn	
CP01	Phát triển luồng cảng biển Cẩm Phả				
CSP01	Cải tạo luồng tàu cho cảng biển Cẩm Phả	2008-2009	VINAMARINE	7,0	Chính phủ
CP02	Phát triển bến cảng biển Hòn Gai (Cái Lân) (GĐ Cam kết)				
CSP02	Cảng Cái Lân (Bến số 2, 3, 4)	2008-2011	• Công ty Bến container quốc tế Cái Lân	120,0	• CTCP Cảng Cái Lân (VINALINES) • SSA Holdings International Việt Nam
CP03	Phát triển luồng tàu và bến cảng biển Hải Phòng (Đình Vũ)				
CSP03	Nâng cấp luồng tàu cho bến Đình Vũ tại Cảng biển Hải Phòng	-	VINAMARINE	-	Chính phủ VN
CSP04	Cảng Đình Vũ (Bến 3-7) – Bến của VINALINES	-2010	VINALINES	196	VINALINES
CSP05	Bến Container Đình Vũ – Bến của VINASHIN	-2010		120	- Công ty đóng tàu Phà Rừng (tập đoàn VINASHIN) - AP Moller Maersk A/S
CSP06	Bến Container Đình Vũ – Bến của VIPCO	-2010	CTy cổ phần vận tải xăng dầu	90	Công ty cổ phần vận tải xăng dầu Việt Nam VIPCO (tập đoàn Dầu Khí VN)
CSP07	Bến hóa chất Đình Vũ – Bến của VIPCO	-2010	CTy cổ phần vận tải xăng dầu	5	Công ty cổ phần vận tải xăng dầu Việt Nam VIPCO (tập đoàn Dầu Khí VN)
CP04	Phát triển luồng tàu và bến cảng biển Nghi Sơn				

Dự án		Kế hoạch ban đầu	Cơ quan thực hiện	Tổng mức đầu tư (triệu USD)	Nguồn vốn
CSP08	Nâng cấp luồng tàu cho cảng biển Nghi Sơn	-	VINAMARINE	4	Chính phủ
CSP09	Cảng nhà máy lọc dầu Nghi Sơn – Giai đoạn 1	-2015	Petrovietnam	5	Petrovietnam
CSP10	Cảng cho nhà máy nhiệt điện than Nghi Sơn – GD1	2010-2012	TĐ Điện lực VN	10	JICA (vốn vay ODA)
CSP11	Cảng xi măng Nghi Sơn	-		5	- Xi măng Công Thanh - Xi măng Thanh Hóa
CP05	Phát triển luồng vào cảng biển Cửa Lò (GD Cam kết)				
CSP12	Nâng cấp luồng tàu cho cảng biển Cửa Lò	-2010	VINAMARINE	4	Chính phủ VN
CP06	Phát triển bến cảng biển Vũng Áng (GD Cam kết)				
CSP13	Nhà máy nhiệt điện than Vũng Áng – GD1	-2012	-	10	-
CSP14	Bến thép Vũng Áng -Bến liên hợp thép Formosa -GD1	-	-	10	- Tập đoàn nhựa Formosa - Công ty Sun Steel
CSP15	Bến thép Vũng Áng – Bến cửa nhà máy thép VSC-TaTa	-	-	10	- Cty TNHH TaTaSteel Global Holding Pte - Tổng Cty thép VN - TCT công nghiệp xi măng Việt Nam
CSP16	Bến thép Vũng Áng – Bến cửa nhà máy thép Thạch Khê	-	-	10	-
CP07	Phát triển bến cảng biển Dung Quất (GD Cam kết)				
CSP18*	Cảng tổng hợp Dung Quất – Bến số 1	-2010	Gemadep	36	Gemadep
CSP17*	Bến nhà máy lọc dầu Dung Quất	-2008	Petrovietnam	5	Petrovietnam
CP08	Phát triển luồng và bến cảng biển Quy Nhơn (GD Cam kết)				
CSP19	Cải tạo luồng vào cảng biển Quy Nhơn	-2010	VINAMARINE	4	CP Việt Nam
CSP20	Bến Nhơn Hội – GD1	2007-2010	Gemadep	70	Gemadep
CP09	Phát triển bến cảng biển Vân Phong (GD 1)				
CSP21	Cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong – GD đầu	2008-2010	VINALINES	185	VINALINES
CSP22	Bến nhiên liệu Vân Phong	-	-	5	-
CP10	Phát triển bến cảng biển Ba Ngòi (GD 1A)				
CSP23	Cảng tổng hợp Cam Ranh – GD1	2007-2010	VINALINES	88	VINALINES
CP11	Phát triển luồng (Cái Mép – Thị Vải) và bến cảng biển Vũng Tàu (GD 1)				
CSP24	Nâng cấp luồng cho các bến ở khu vực Cái Mép-Thị Vải tạo cảng biển Vũng Tàu	-	VINAMARINE	16	Chính phủ VN

Dự án		Kế hoạch ban đầu	Cơ quan thực hiện	Tổng mức đầu tư (triệu USD)	Nguồn vốn
CSP25	Cảng container Cái Mép-Thị Vải – bến dùng vốn ODA	2008-2012	Chính phủ (Bộ GTVT)	240	JICA (vay vốn ODA)
CSP26	Cảng container Thị Vải-Cái Mép – Bến PS-PSA-GĐ1	2007-2009	Cty cảng quốc tế SP-PSA	240	- Cảng Sài Gòn (tập đoàn VINALINES) - Cty PSA Việt Nam.
CSP27	Cảng container Cái Mép-Thị Vải – bến của CMIT	2008-2010	Cty cảng quốc tế Cái Mép	259	- Cảng Sài Gòn (tập đoàn VINALINES) - VINALINES - AP Moller - Maersk A/S
CSP28	Cảng container Cái Mép-Thị Vải – Bến của SSIT	2008-2010	Cty liên doanh dịch vụ container quốc tế SP-SSA	282	- Cảng Sài Gòn (tập đoàn VINALINES) - Cty cổ phần quốc tế SSA tại Việt Nam
CSP29	Cảng container Cái Mép-Thị Vải – Bến của SITV	2007-2011	Cty cảng sài gòn quốc tế Việt Nam	330	- Công ty xây dựng, đầu tư thương mại sài Gòn - Hutchison Ports Mekong Investment S.A.R.L
CSP30	Cảng container Cái Mép-Thị Vải – bến của SNP-GĐ1	2007-2008	Công ty cảng mới Sài Gòn	68	- Cty cảng mới Sài Gòn, (thuộc MOD)
CSP31	Cảng tổng hợp Cái Mép - Thị Vải	2008-2012	Chính phủ (Bộ GTVT)	240	- JICA
CP12	Phát triển luồng vào (Hiệp Phước) và bến cảng biển TPHCM (GĐ 1)				
CSP32	Nâng cấp kênh Soài Rạp	-	VINAMARINE	33	- Chính phủ
CSP33	Cảng container Hiệp Phước - Bến của SPCT-GĐ1	2007-2009	Cty cảng container Sài Gòn	171	- Cty xúc tiến công nghiệp Tân Thuận (trực thuộc UBND TP.HCM) - DP World
CP13	Phát triển kênh Quan Chánh Bó				
CP34	Dự án phát triển kênh Quan Chánh Bó	2008-2010	VINAMARINE	198	- Chính phủ
Tổng vốn đầu tư = 3.076					

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Bảng 6.1.2 Các dự án đề xuất

Mã dự án	Tên dự án	Miêu tả dự án	Vốn đầu tư (triệu USD)
P01	Phát triển cảng biển Hòn Gai (Cái Lân)		90
SP01	Phát triển cảng biển Hải Phòng (bến số 8, 9)	Mở rộng các bến nước sâu ở Cái Lân, cảng biển Hòn Gai để tiếp nhận hàng container (hàng tổng hợp tới/từ vùng KTTĐ Bắc bộ)	90
P02	Phát triển cảng biển Hải Phòng (Lạch Huyện) (GD 1, kế hoạch ban đầu: 2010-2015)		450
SP02	Nâng cấp luồng tàu Lạch Huyện – GD1	Nâng cấp luồng vào khu vực Lạch Huyện tại cảng biển Hải Phòng tới độ sâu 10,3 m, gồm xây dựng đê chắn cát,	35
SP03	Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng – GD1 cho đảo Quả Muồm	Xây dựng các bến nước sâu mới tại Lạch Huyện để tiếp nhận hàng container, hàng tổng hợp đến/đi từ Vùng KTTĐPB	410
SP04	Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng – GD1 cho đảo Quả Muồm	Xây dựng các bến nước sâu mới tại Lạch Huyện để tiếp nhận hàng lỏng đến/đi từ Vùng KTTĐPB	5
SP05	Chuyển chức năng Bến Hoàng Diệu ở cảng Hải Phòng	Chuyển chức năng của một phần bến Hoàng Diệu sang phục vụ lợi ích công cộng khác ở cảng Hải Phòng	-
P03	Phát triển cảng biển Hải Phòng (Lạch Huyện) (GD 2, kế hoạch ban đầu: 2015-2020)		945
SP06	Nâng cấp luồng tàu Lạch Huyện - GD2	Nâng cấp luồng vào khu vực Lạch Huyện tới độ sâu 11,9 m, gồm kéo dài đê chắn cát	60
SP07	Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng – GD2 cho khu cảng thương mại	Xây dựng các bến nước sâu mới tại Lạch Huyện để tiếp nhận hàng container, hàng tổng hợp đến/đi từ Vùng KTTĐPB	880
SP08	Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng – GD2 cho đảo Quả Muồm	Xây dựng các bến nước sâu mới tại Lạch Huyện để tiếp nhận hàng lỏng đến/đi từ Vùng KTTĐPB	5
P04	Phát triển cảng biển Hải Phòng (Lạch Huyện) (GD 3, kế hoạch ban đầu: 2020-2030)		5270
SP09	Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng – GD3 cho khu cảng thương mại	Xây dựng các bến nước sâu mới tại Lạch Huyện để tiếp nhận hàng container, hàng tổng hợp đến/đi từ Vùng KTTĐPB	3950
SP10	Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng – GD3 cho đảo Quả Muồm	Xây dựng các bến nước sâu mới tại Lạch Huyện để tiếp nhận hàng lỏng đến/đi từ Vùng KTTĐPB	1320
P05	Xây dựng luồng vào và cảng biển Cửa Lò		26
SP11	Cải tạo luồng tàu tại cảng biển Cửa Lò	Xây dựng đê chắn cát cho luồng phía bắc	1
SP12	Mở rộng cảng Cửa Lò	Mở rộng bến cho cảng Cửa Lò để đáp ứng lưu lượng hàng hóa đến và đi từ Vùng Bắc Trung bộ	25
P06	Phát triển cảng biển Vũng Áng		50
SP13	Cảng Vũng Áng (bến số 3, 4)	Mở rộng bến tổng hợp tại cảng Vũng Áng để tiếp nhận hàng từ/tới khu vực Bắc Trung bộ.	50
P07	Phát triển đê chắn sóng Sơn Dương		200
SP14	Đê chắn sóng cho cảng chuyên dụng tại Sơn Dương	Xây dựng đê chắn sóng cho bến chuyên dụng ở Sơn Dương	200
P08	Phát triển cảng Chân Mây		80
SP15	Mở rộng cảng Chân Mây	Mở rộng bến tiếp nhận hàng tổng hợp/tàu tuần tra ở cảng Chân Mây để tiếp nhận hàng container/hàng rời từ/tới vùng KTTĐ Trung bộ	80
P09	Phát triển cảng biển Đà Nẵng		258
SP16	Mở rộng cảng Tiên Sa	Mở rộng bến hàng container/tổng hợp tại cảng biển Đà Nẵng.	75
SP17	Bến Thọ Quang	Xây dựng bến cho hàng tổng hợp tại Thọ Quang, cảng biển Đà Nẵng	25
SP18	Chuyển đổi chức năng bến cảng sông Hàn tại Cảng biển Đà Nẵng	Chuyển đổi chức năng bến cảng sông Hàn phục vụ lợi ích công cộng	-

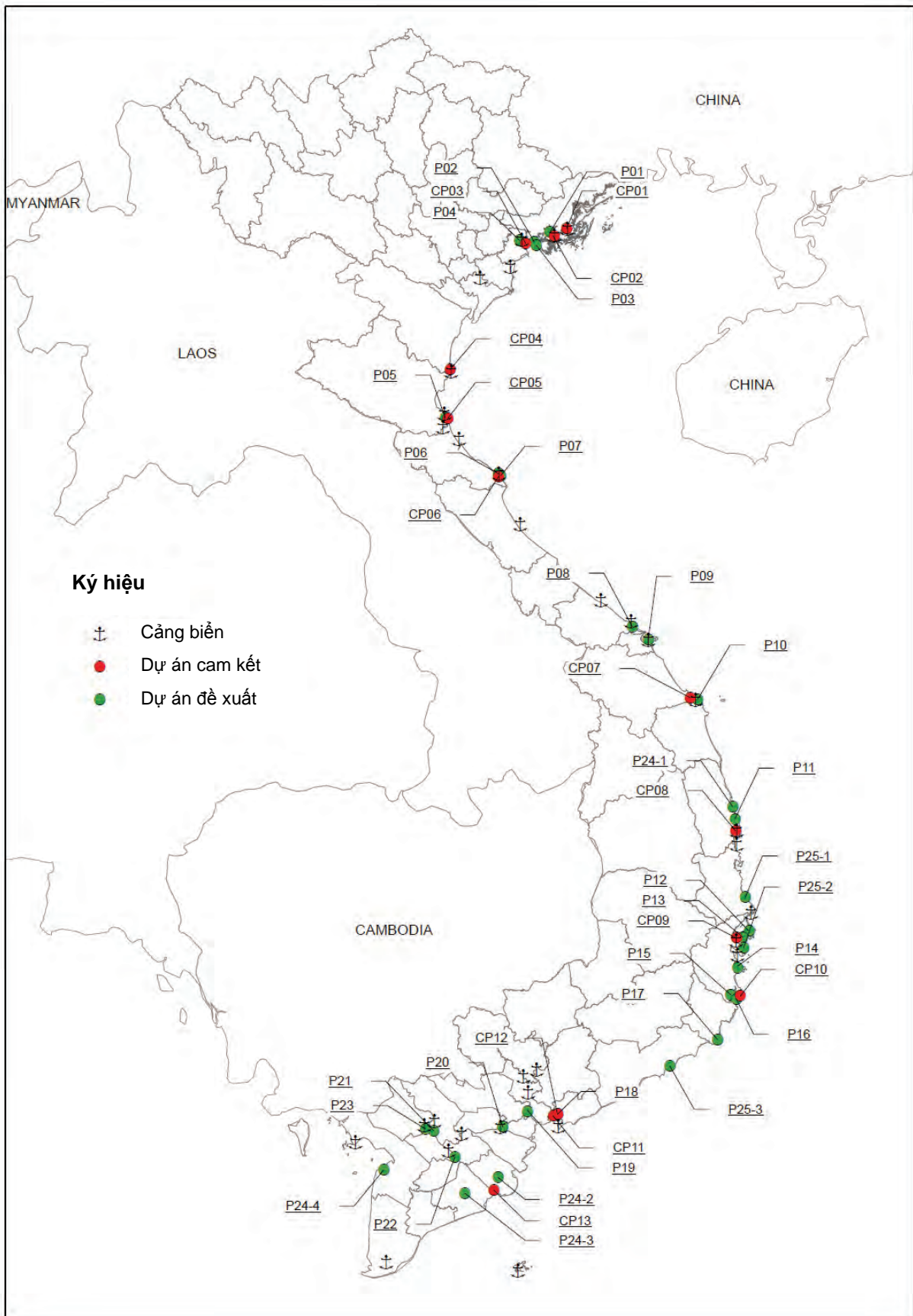
Mã dự án	Tên dự án	Miêu tả dự án	Vốn đầu tư (triệu USD)
	Năng		
SP19	Bến cảng Liên Chiểu	Xây dựng bến cảng Liên Chiểu tại cảng biển Đà Nẵng để phục vụ nhu cầu lưu thông hàng hóa container/tổng hợp đến và đi từ Vùng KTTĐMT	158
P10	Phát triển cảng, đê chắn sóng và tường ngăn cảng biển Dung Quất		340
SP20	Đê chắn sóng & tường ngăn cho cảng biển Dung Quất	Xây dựng đê chắn sóng, tường chắn sóng ở phía tây cảng biển Dung Quất	115
SP21	Cảng tổng hợp Dung Quất – Bến số 2	Xây dựng bến tổng hợp tại cảng biển Dung Quất phục vụ bốc xếp hàng hóa tổng hợp/container cho khu kinh tế Dung Quất	45
SP22	Cảng tổng hợp Dung Quất – Bến số 3, 4	Xây dựng bến tổng hợp tại cảng biển Dung Quất phục vụ bốc xếp hàng hóa tổng hợp/container cho khu kinh tế Dung Quất	90
SP23	Bến thép Dung Quất	Xây dựng bến cho nhà máy thép tại khu kinh tế Dung Quất	90
P11	Phát triển cảng biển Quy Nhơn		270
SP24	Mở rộng cảng Quy Nhơn	Mở rộng bến tại cảng Quy Nhơn phục vụ xếp dỡ hàng hóa từ/đến Vùng KTTĐMT	40
SP25	Cảng Quy Nhơn – GĐ2	Xây dựng bến cho hàng container/tổng hợp tại Nhơn Hội, cảng biển Quy Nhơn để bốc dỡ hàng hóa từ/đến Vùng KTTĐMT	220
SP26	Bến dầu Quy Nhơn – GĐ1	Xây dựng bến dầu tại cảng biển Quy Nhơn cho sản phẩm dầu tại Vùng KTTĐMT	5
SP27	Bến dầu Quy Nhơn – GĐ2	Xây dựng bến dầu tại cảng biển Quy Nhơn cho sản phẩm dầu tại Vùng KTTĐMT	5
P12	Phát triển cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong (GĐ 2, kế hoạch ban đầu:2010-2015)		395
SP28	Phát triển cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong (2015-2020)	Xây dựng bến container ở cảng Vân Phong để tiếp nhận hàng trung chuyển quốc tế	395
P13	Phát triển cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong (GĐ 3, kế hoạch ban đầu:2015-2020)		925
SP29	Phát triển cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong – GĐ 2020	Xây dựng bến container ở cảng Vân Phong để tiếp nhận hàng trung chuyển quốc tế	925
P14	Phát triển luồng và cảng biển Nha Trang		1
SP30	Cải tạo luồng tàu cảng biển Nha Trang	Cải tạo luồng tàu ở khu vực phía Bắc để tiếp nhận tàu trọng tải 50.000 GRT	1
SP31	Chuyển đổi chức năng của cảng Nha Trang	Chuyển đổi chức năng của cảng Nha Trang thành cảng khách	-
P15	Phát triển cảng biển Ba Ngòi (Cam Ranh) (-2010) (GĐ 1B, kế hoạch ban đầu: - 2010)		15
SP32	Cảng dầu Cam Ranh - GĐ1	Xây dựng cảng dầu tại cảng Cam Ranh để tiếp nhận các sản phẩm dầu mỏ và một bến phục vụ Vùng duyên hải Nam Trung bộ	5
SP33	Cảng cho khu công nghiệp Cam Ranh – GĐ1	Xây dựng cảng cho khu công nghiệp tại Cam Ranh tại cảng biển Ba Ngòi	10
P16	Phát triển cảng biển Ba Ngòi (Cam Ranh) (GĐ 2: kế hoạch ban đầu:2010-2020)		265
SP34	Cảng dầu Cam Ranh - GĐ1	Xây dựng cảng dầu tại cảng Cam Ranh để tiếp nhận các sản phẩm dầu mỏ và một bến phục vụ Vùng duyên hải Nam trung bộ	5
SP35	Cảng cho khu công nghiệp Cam Ranh – GĐ2	Xây dựng bến cho khu công nghiệp tại Cam Ranh trong cảng biển Ba Ngòi.	10

Mã dự án	Tên dự án	Miêu tả dự án	Vốn đầu tư (triệu USD)
SP36	Cảng tổng hợp Cam Ranh – GD2	Xây dựng bến tổng hợp Cam Ranh tại cảng biển Ba Ngòi để phục vụ hàng container/tổng hợp đến/đi từ vùng KTTĐMT	250
P17	Phát triển công trình cảng biển công nghiệp Cà Ná		10
SP37	Bến cho nhà máy thép Dốc Hầm	Xây dựng công trình cảng cho nhà máy thép tại công nghiệp Dốc Hầm, cảng Cà Ná	10
P18	Phát triển cảng biển Vũng Tàu (Cái Mép – Thị Vải – GD 2 + khác)		980
SP38	Cảng container Cái Mép-Thị Vải - Bến của SP-PSA-GD2	Xây dựng bến container nước sâu tại Cái Mép –Thị Vải, cảng biển Vũng Tàu phục vụ hàng hóa container đến/đi từ Vùng KTTĐPN	240
SP39	Cảng container Cái Mép-Thị Vải - Bến của SPN -GD2	Xây dựng bến container nước sâu tại Cái Mép –Thị Vải, cảng biển Vũng Tàu phục vụ hàng hóa container đến/đi từ Vùng KTTĐPN	180
SP40	Bến tổng hợp Cái Mép-Thị Vải – Hoa Sen- Gemadept – GD1	Xây dựng bến tổng hợp tại Cái Mép –Thị Vải, cảng biển Vũng Tàu phục vụ hàng hóa container/tổng hợp đến/đi từ Vùng KTTĐPN	25
SP41	Bến tổng hợp Cái Mép-Thị Vải – Hoa Sen- Gemadept – GD2	Xây dựng bến tổng hợp tại Cái Mép –Thị Vải, cảng biển Vũng Tàu phục vụ hàng hóa container/tổng hợp đến/đi từ Vùng KTTĐPN	60
SP42	Cảng container Cái Mép-Thị Vải - Bến Gemadept	Xây dựng bến container nước sâu tại Cái Mép –Thị Vải, cảng biển Vũng Tàu phục vụ hàng hóa container đến/đi từ Vùng KTTĐPN	410
SP43	Cảng cho nhà máy lọc dầu Long Sơn – GD1	Xây dựng công trình cảng cho nhà máy lọc dầu Long Sơn tại cảng biển Vũng Tàu	5
SP44	Cảng container Bến Đình-Sao Mai	Xây dựng bến container nước sâu tại Bến Đình-Sao Mai, cảng biển Vũng Tàu phục vụ hàng hóa container đến/đi từ Vùng KTTĐPN	60
P19	Phát triển luồng tàu (Hiệp Phước – GD 2 + khác) và cảng biển TPHCM		220
SP45	Nâng cấp kênh Soài Rạp-GD2	Nâng cấp luồng tàu khu vực Hiệp Phước (kênh Soài Rạp) để tiếp nhận tàu trọng tải 25.000-30.000 DWT	30
SP46	Cảng container Hiệp Phước-Bến của SP-PSA-GD2	Xây dựng bến container nước sâu mới tại khu vực Hiệp Phước để tiếp nhận hàng container đến/từ Vùng KTTĐPN	100
SP47	Chuyển chức năng của bến Nhà Rồng – Khánh Hội	Chuyển chức năng của bến Nhà Rồng – Khánh Hội thành bến tàu du lịch, liên hợp nhà ga đường sắt, tòa nhà văn phòng, trung tâm hàng hải quốc tế, trung tâm thương mại và dịch vụ.	0
SP48	Bến cảng Cát Lái (thay bến cảng Bến Nghé)	Xây dựng bến cảng mới thay cho bến cảng Bến Nghé để giảm ùn tắc giao thông quanh khu vực cảng	90
P20	Mở rộng bến cảng Mỹ Tho		2
SP49	Mở rộng bến cảng Mỹ Tho	Mở rộng cảng Mỹ Tho để tiếp nhận hàng tổng hợp từ/tới vùng đồng bằng sông Cửu Long	2
P21	Mở rộng bến cảng Đồng Tháp		2
SP50	Mở rộng bến cảng Cao Lãnh	Mở rộng bến tại Cao Lãnh, cảng Đồng Tháp để tiếp nhận hàng tổng hợp từ/tới đồng bằng sông Cửu Long	2
P22	Mở rộng bến cảng Cần Thơ		25
SP51	Mở rộng cảng Cái Cui	Mở rộng bến tại cảng Cái Cui để tiếp nhận hàng container/hàng tổng hợp từ/tới đồng bằng sông Cửu Long	20
SP52	Mở rộng cảng Trà Nóc	Mở rộng bến tại cảng Trà Nóc để tiếp nhận hàng container/hàng tổng hợp từ/tới đồng bằng sông Cửu Long	5
P23	Mở rộng bến cảng Mỹ Thới		5

Mã dự án	Tên dự án	Miêu tả dự án	Vốn đầu tư (triệu USD)
SP53	Cảng Mỹ Thới	Mở rộng bến ở cảng Mỹ Thới để tiếp nhận hàng container/hàng tổng hợp từ/tới đồng bằng sông Cửu Long	5
P24	Phát triển công trình cảng cho các nhà máy nhiệt điện		60
SP54	Cảng than cho nhà máy nhiệt điện than Cát Khánh - GD1	Xây dựng công trình cảng cho nhà máy nhiệt điện than tại KCN Cát Khánh, huyện Phú Cát, tỉnh Bình Định	10
SP55	Cảng than cho nhà máy nhiệt điện than Ninh Thủy	Xây dựng công trình cảng cho nhà máy nhiệt điện than tại Ninh Thủy, Vĩnh Vân Phong	10
SP56	Cảng than cho nhà máy nhiệt điện than Vĩnh Tân - GD1	Xây dựng công trình cảng cho nhà máy nhiệt điện than tại Vĩnh Tân, huyện Tuy Phong, tỉnh Bình Thuận	10
SP57	Cảng than cho nhà máy nhiệt điện than Trà Vinh - GD1	Xây dựng công trình cảng cho nhà máy nhiệt điện than tại tỉnh Trà Vinh	10
SP58	Cảng than cho nhà máy nhiệt điện than Sóc Trăng - GD1	Xây dựng công trình cảng cho nhà máy nhiệt điện than tại tỉnh Sóc Trăng	10
SP59	Cảng than cho nhà máy nhiệt điện than Kiên Lương - GD1	Xây dựng công trình cảng cho nhà máy nhiệt điện than tại tỉnh Kiên Giang	10
P25	Phát triển bến công nghiệp		20
SP60	Bến cảng cho nhà máy lọc dầu Hòa Tân	Xây dựng công trình cảng cho nhà máy lọc dầu tại KCN Hòa Tân, huyện Tuy Hòa, tỉnh Phú Yên	5
SP61	Bến cảng cho nhà máy lọc dầu Mỹ Giang	Xây dựng công trình cảng cho nhà máy lọc dầu tại Mỹ Giang, vịnh Vân Phong	5
SP62	Bến cảng cho nhà máy nhôm mũi Kê Gà	Xây dựng công trình cảng cho nhà máy nhôm tại xã Tân Thanh và Tân Quý, huyện Hàm Thuận Nam, tỉnh Bình Thuận	10
Tổng chi phí các dự án = 10.904			
Ghi chú: Tổng số 62 dự án được tổng hợp trong Phụ lục D và phân thành 25 nhóm dự án			

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Hình 6.1.1 Các dự án đề xuất



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

6.2 Xác định ưu tiên cho các dự án

Danh mục các dự án có tổng vốn đầu tư gần 14 tỉ USD, trong đó 3,1 tỉ USD dành cho các dự án đã cam kết/đang triển khai. Tuy nhiên, một phần vốn cho các dự án đã cam kết/đang triển khai do khu vực tư nhân đầu tư và nguồn vốn nhà nước chỉ còn là 2,1 tỉ USD.

Trước đây (giai đoạn 1999-2007) ngành hàng hải nhận được 9% tổng vốn đầu tư cho ngành GTVT. Trong giai đoạn 2009-2020, tổng vốn đầu tư cho ngành GTVT theo ước tính của VITRANSS 2 là khoảng 37 tỉ USD đến 96 tỉ USD, với khả năng ngân sách ở mức trung bình là 66,5 tỉ USD. Nếu sử dụng tỉ lệ đầu tư cho chuyên ngành hàng hải trước đây so với tổng đầu tư cho ngành GTVT làm căn cứ thì vốn đầu tư cho phát triển cảng là khoảng 3,3 tỉ USD đến 8,6 tỉ USD trong giai đoạn 2011-2020. Rõ ràng là không phải tất cả 38 dự án trong danh mục đều có thể được thực hiện.

Sẽ không thể thảo luận về xác định ưu tiên cho dự án cảng trong bối cảnh riêng của ngành hàng hải bởi phải xem xét phối hợp và lợi ích gắn kết với các chuyên ngành khác như đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và hàng không. Có thể tham khảo báo cáo chính của VITRANSS 2 để hiểu rõ hơn về cách xác định ưu tiên các dự án GTVT, trong đó có dự án về cảng biển. Trong phân tích lần cuối, mức vốn 3,8 tỉ USD được phân bổ cho các dự án phát triển cảng giai đoạn 2009-2020. Vì vậy, chỉ có thể chi 0,7 tỉ USD cho các dự án đề xuất sau khi dành 3,1 tỉ USD cho các dự án đã cam kết/đang triển khai. Điều đó có nghĩa là chỉ có thể đáp ứng 6,6% vốn yêu cầu cho các dự án đề xuất trong giai đoạn 2009-2020.

Việc phân tích đa tiêu chí (MCA) được thực hiện để lựa chọn các dự án trong danh mục cho triển khai trong giai đoạn 2009-2020 như là một phần của QHTT VITRANSS 2. Sử dụng MCA cho phép đánh giá một dự án theo bảy tiêu chí nêu trong Bảng 6.2.1 dưới đây.

Phương pháp luận để đánh giá cho điểm bao gồm:

- (i) Nhu cầu vận tải: Từ việc so sánh mức cầu, các dự án thuộc nhóm 10% nhu cầu cao nhất được chấm 5 điểm, 20% tiếp theo được chấm 4 điểm, 40% tiếp theo được 3 điểm, 20% tiếp theo được 2 điểm và 10% cuối cùng được 1 điểm.
- (ii) Tính khả thi về kinh tế: Cũng giống như phần về nhu cầu, từng dự án được cho điểm tương ứng với chỉ số EIRR của dự án đó.
- (iii) Tính khả thi về tài chính: Cũng giống như tính khả thi về kinh tế, điểm cho dự án dựa vào chỉ số FIRR của dự án đó hoặc nếu không có FIRR thì là tỷ lệ Nhu cầu/Chi phí. Mức điểm 0 là cho các dự án không tạo ra thu nhập.
- (iv) Thành phần mạng lưới: Điểm được tính theo tầm quan trọng đối với cấu trúc chung của mạng lưới.
- (v) Tác động môi trường tự nhiên: Điểm được tính theo mức độ tác động tiềm năng đối với môi trường.
- (vi) Độ chín/Tiến độ dự án: Thứ tự điểm là (9) cho hoàn tất thiết kế chi tiết, (8) cho đang thiết kế chi tiết, (7) cho hoàn tất nghiên cứu khả thi, (6) cho đang lập khả thi, (5) cho hoàn tất tiền khả thi, (4) cho đang lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, (3) cho đã có trong quy hoạch tổng thể, (2) cho vẫn còn ở mức ý tưởng và (1) cho trường hợp chưa có hành động nào.

- (vii) Phù hợp với quy hoạch cao hơn hay chính sách phát triển quốc gia: (xem Bảng 6.4.1)
- (viii) Sau đó, điểm số chung được đánh giá bằng cách liên kết tất cả các điểm đã tính. 20% tổng điểm được dựa trên nhu cầu; 30% dựa trên tính khả thi kinh tế và 10% dựa trên từng thành phần mạng lưới, tác động môi trường tự nhiên và độ chín/tiến độ dự án. Điểm 5 được chấm cho dự án xếp hạng cao nhất và 1 cho dự án xếp hạng thấp nhất.

Bảng 6.2.1 Các tiêu chí trong phân tích đa tiêu chí để xác định thứ tự ưu tiên cho dự án

Tiêu chí		Chỉ tiêu	Thang điểm
1	Nhu cầu vận tải	(tấn-km + HK-km)/km	5
2	Tính khả thi về kinh tế	EIRR	5
3	Tính khả thi về tài chính	FIRR hay Nhu cầu/Chi phí	5
4	Vai trò trong mạng lưới	5: Trục chính/Hành lang chính yếu	5
		4-2: Trục/Hành lang thứ yếu	
		1: Địa phương	
5	Tác động tới môi trường tự nhiên	% độ dài qua khu vực hạn chế	5
6	Độ chín/Tiến độ	9: DD (hoàn thành)	9
		8: DD (ongoing)	
		7: NCKT (hoàn thành)	
		6: NCKT (đang lập)	
		5: NCTKT (hoàn thành)	
		4: NCTKT (đang lập)	
		3: QH	
		2: Ý tưởng	
1: Chưa có tiến độ			
7	Sự phù hợp với quy hoạch cấp trên hoặc chiến lược phát triển quốc gia	3: Có trong quy hoạch chính thức	3
		2: Có phù hợp	
		1: Không rõ, không phù hợp	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Chỉ sử dụng MCA để đánh giá cho các dự án chưa cam kết trong khi các dự án đã cam kết được coi là một phần của QHTT. Chi tiết về phương pháp luận đánh giá, bao gồm các giả định chính về tính toán lợi ích kinh tế, có thể tham khảo Chương 8 của Báo cáo chính của VITRANSS2. Bảng 6.2.2 tổng hợp kết quả MCA. Trên cơ sở kinh phí hiện có cho các dự án cảng, chỉ các dự án có điểm số cao nhất (5 điểm) mới được đáp ứng về vốn trong giai đoạn 2009-2020, bao gồm các dự án liệt kê dưới đây, với tổng vốn là 0,7 tỉ USD.

- (i) P02: Phát triển cảng biển Hải Phòng (2010-2015), 450 triệu USD.
- (ii) P05: Phát triển luồng và cảng biển Cửa Lò, 26 triệu USD
- (iii) P19: Phát triển luồng và cảng biển TPHCM, triệu 220 USD
- (iv) P21: Mở rộng bến cảng Đồng Tháp, 2 triệu USD
- (v) P22: Mở rộng bến cảng Cần Thơ, 25 triệu USD

Cùng với các dự án đã cam kết/đang triển khai, tổng vốn đầu tư cho chuyên ngành cảng sẽ là 3,8 tỉ USD, bao gồm 17 dự án. Vốn đầu tư cho các dự án còn lại trong danh mục sẽ được đáp ứng sau năm 2020.

Bảng 6.2.2 Đánh giá toàn diện (MCA) các dự án

Mã	Dự án	Chi phí (triệu \$)	Nhu cầu	Kinh tế	Tài chính	TP Mạng lưới	Môi trường tự nhiên	Độ chín của QH	Chính sách	Đánh giá chung
P01	Phát triển cảng biển Hòn Gai (Cái Lân)	90,0	4	3	3	3	5	2	1	4
P02	Phát triển cảng biển Hải Phòng (Lạch Huyện) (GĐ 1, kế hoạch ban đầu: 2010-2015)	450,0	5	4	3	5	5	7	3	5
P03	Phát triển cảng biển Hải Phòng (Lạch Huyện) (GĐ 2, kế hoạch ban đầu: 2015-2020)	945,0	5	2	2	5	5	5	3	4
P04	Phát triển cảng biển Hải Phòng (Lạch Huyện) (GĐ 3, kế hoạch ban đầu: 2020-2030)	5270,0	5	3	1	5	5	3	2	4
P05	Xây dựng luồng vào và cảng biển Cửa Lò	26,0	3	4	3	3	5	6	3	5
P06	Phát triển cảng biển Vũng Áng	50,0	2	1	2	3	5	7	3	3
P07	Phát triển đê chắn sóng Sơn Dương	200,0	2	1	2	3	3	3	1	1
P08	Phát triển cảng Chân Mây	80,0	4	2	3	4	5	7	2	4
P09	Phát triển cảng biển Đà Nẵng	258,0	4	2	2	5	3	3	3	4
P10	Phát triển cảng, đê chắn sóng và tường ngăn cảng biển Dung Quất	340,0	2	1	1	5	5	9	2	3
P11	Phát triển cảng biển Quy Nhơn	270,0	3	1	2	4	5	2	2	3
P12	Phát triển cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong (GĐ 2, kế hoạch ban đầu: 2010 – 2015)	395,0	1	1	1	3	5	3	2	1
P13	Phát triển cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong (GĐ 3, kế hoạch ban đầu: 2015 – 2020)	925,0	1	1	1	3	5	3	2	1
P14	Phát triển luồng và cảng biển Nha Trang	1,0	4	1	5	5	5	3	3	4
P15	Phát triển cảng biển Ba Ngòi (Cam Ranh) (GĐ 1B, kế hoạch ban đầu-2010)	15,0	1	1	1	4	5	7	1	1
P16	Phát triển cảng biển Ba Ngòi (Cam Ranh) (GĐ 2, kế hoạch ban đầu 2010 - 2020)	265,0	1	1	1	4	5	2	1	1
P17	Phát triển công trình cảng biển công nghiệp Cà Ná	10,0	1	1	1	5	5	5	1	1
P18	Phát triển cảng biển Vũng Tàu (Thị Vải – Cái Mép- GĐ 2 + khác)	980,0	2	4	1	5	5	3	2	4
P19	Phát triển luồng và cảng biển TPHCM (Hiệp Phước –GĐ 2 +khác)	220,0	5	5	3	4	5	3	2	5
P20	Mở rộng bến cảng Mỹ Tho	2,0	2	4	4	3	5	2	1	4
P21	Mở rộng bến cảng Đồng Tháp	2,0	2	4	4	5	5	2	1	4
P22	Mở rộng bến cảng Cần Thơ	25,0	2	4	3	5	5	9	2	5
P23	Mở rộng bến cảng Mỹ Thới	5,0	2	3	3	3	5	2	1	3
P24	Phát triển công trình cảng cho các nhà máy nhiệt điện	60,0	1	1	1	3	5	6	2	1
P25	Phát triển bến công nghiệp	20,0	1	1	1	3	5	3	2	1

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

6.3 Chiến lược đầu tư theo vùng

Chiến lược đầu tư cảng giai đoạn 2009-2020 được thể hiện chi tiết trong Bảng 6.3.1. Do khó khăn về nguồn vốn, không thể thực hiện tất cả các định hướng phát triển đến năm 2020.

- (i) Ở phía bắc, các dự án ưu tiên bao gồm các dự án đã cam kết để tăng cường các cảng hiện có tại Cẩm Phả, Hòn Gai (ví dụ: cảng Cái Lân) và Hải Phòng (cảng Đình Vũ) cần được triển khai để giải quyết nhu cầu bức thiết về nâng cao năng lực cảng cửa ngõ hiện nay. Cần khởi động xây dựng cảng Lạch Huyện để giải quyết nhu cầu vận tải thông qua cảng đang tăng nhanh.
- (ii) Ở khu vực Bắc Trung bộ, chiến lược đầu tư bao gồm các dự án cam kết và đề xuất phục vụ vận tải hàng hóa công nghiệp và cảng khu vực Cửa Lò.
- (iii) Tại miền trung, các dự án phát triển cảng đã cam kết và đề xuất để hỗ trợ cho khu kinh tế Dung Quất. Các cảng hiện nay cho Vùng KTTĐMT, đặc biệt là cảng Tiên Sa đã đủ công suất đáp ứng đến năm 2020 và việc mở rộng sẽ được lùi lại sau năm 2020.
- (iv) Tại vùng duyên hải Nam Trung bộ, các dự án ưu tiên bao gồm những dự án đã cam kết để phát triển cảng vùng tại Quy Nhơn và Ba Ngòi. Dự án phát triển cảng Vân Phong được bổ sung vào danh sách dự án cam kết nhưng vốn đầu tư sẽ phải do khu vực tư nhân đảm nhận.
- (v) Tại khu vực Tp.HCM-Vũng Tàu, các dự án cam kết bao gồm dự án Cái Mép-Thị Vải đang triển khai và các dự án tư nhân đầu tư tại Tp.HCM. Phát triển luồng và bến cảng biển Tp.HCM được ưu tiên để giải quyết nhu cầu tăng nhanh.
- (vi) Tại Vùng ĐBSCL, các dự án ưu tiên bao gồm dự án phát triển luồng đã cam kết, các dự án phát triển cảng vùng đề xuất tại Cần Thơ.

Bảng 6.3.1 Chiến lược đầu tư cảng 2011-2020

Vùng	Dự án		Chi phí	Miêu tả	Vai trò	Thực hiện
Bắc	CP01	Phát triển luồng cảng biển Cẩm Phả	7,0	Nâng cấp luồng tàu cảng Cẩm Phả cho tàu 70.000 DWT	Công nghiệp	CP
	CP02	Phát triển cảng biển Hòn Gai (Cái Lân) (Cam kết)	120,0	Mở rộng các bến nước sâu ở Cái Lân, cảng biển Hòn Gai để tiếp nhận hàng container (hàng tổng hợp tới/từ vùng KTTĐ Bắc bộ)	Vùng	Tư nhân/DNNN
	CP03	Phát triển luồng và cảng Hải Phòng (Đình Vũ)	411,0	Nâng cấp luồng vào tới độ sâu -7,5 m, để tiếp nhận hàng container, hàng tổng hợp, xây dựng các bến cho hàng container/tổng hợp tại Đình Vũ, cảng biển Hải Phòng	Cửa ngõ/vùng	CP/tư nhân/DNNN
	P02	Phát triển cảng biển Hải Phòng (Lạch Huyện) (GĐ 1, kế hoạch ban đầu:2010-2015)	450,0	Nâng cấp luồng vào khu vực Lạch Huyện tới độ sâu 10,3 m, gồm xây dựng đê chắn cát, Xây dựng các bến nước sâu mới tại Lạch Huyện để tiếp nhận hàng container, hàng tổng hợp và hàng lỏng và chuyển chức năng của một phần bến Hoàng Diệu sang phục vụ lợi ích công cộng khác ở cảng Hải Phòng	Cửa ngõ/vùng	CP/tư nhân/DNNN

Vùng	Dự án		Chi phí	Miêu tả	Vai trò	Thực hiện
Bắc Trung bộ	CP04	Phát triển luồng và bến cho cảng biển Nghi Sơn	24,0	Nâng cấp luồng tàu để tiếp nhận tàu có trọng tải 30.000 DWT, xây dựng công trình cảng để phục vụ các sản phẩm dầu thô/các sản phẩm hóa dầu cho nhà máy lọc dầu, xây dựng công trình cảng cho nhà máy nhiệt điện than tại cảng Nghi Sơn.	Công nghiệp	CP/ODA/tư nhân/DNNN
	CP05	Xây dựng luồng vào và cảng biển Cửa Lò (Cam kết)	4,0	Nạo vét luồng tàu cảng Cửa Lò để đạt độ sâu -7,5m và xây dựng đê chắn sóng	Vùng	CP
	CP06	Phát triển cảng biển Vũng Áng (Cam kết)	40,0	Phát triển công trình cảng cho nhà máy nhiệt điện than, khu liên hợp thép và nhà máy thép tại cảng biển Vũng Áng	Công nghiệp/vùng	Tư nhân/DNNN
	P05	Dự án phát triển luồng và cảng Cửa Lò (Cam kết)	26,0	Xây dựng đê chắn cát cho luồng phía Bắc và mở rộng cảng biển Cửa Lò để xếp dỡ hàng hóa đến/đi khu vực Bắc Trung Bộ	Vùng	CP/
Trung bộ	CP07	Phát triển bến cho cảng biển Dung Quất (Cam kết)	41,0	Xây dựng bến tổng hợp để phục vụ hàng hóa tổng hợp/container và công trình cảng phục vụ các sản phẩm dầu thô/xăng dầu cho nhà máy lọc dầu tại cảng biển Dung Quất	Công nghiệp	Tư nhân/DNNN
Nam trung bộ	CP08	Phát triển bến và luồng tàu cho cảng Quy Nhơn (Cam kết)	74,0	Cải tạo luồng tàu cảng Quy Nhơn, phá đá ngầm và tăng độ sâu lên 10,5m cho toàn tuyến, xây dựng một bến cho hàng container/tổng hợp tại Nhơn Hội ở cảng biển Quy Nhơn	Vùng	CP/tư nhân/DNNN
	CP09	Phát triển cảng biển Vân Phong (GĐ 1)	190,0	Phát triển cảng container phục vụ cho hàng hóa trung chuyển quốc tế, cảng dầu phục vụ làm đế-pô nhiên liệu tại cảng Vân Phong.	Cửa ngõ/trung chuyển	Tư nhân/DNNN
	CP10	Phát triển cảng Ba Ngòi (Cam Ranh) (GĐ 1A)	88,0	Xây dựng bến cảng tổng hợp tại Cam Ranh, ở cảng biển Ba Ngòi phục vụ hàng hóa container/tổng hợp.	Vùng	Tư nhân/DNNN
HCMC – Vung Tau	CP11	Phát triển luồng tàu và cảng cho cảng Vũng Tàu (Cái Mép – Thị Vải) (GĐ 1)	1675,0	Nâng cấp luồng tàu tới độ sâu 14m (luồng vào Cái Mép) và 12m (Cái Mép-Thị Vải) và xây dựng cảng nước sâu mới tại khu vực Cái Mép-Thị Vải phục vụ hàng hóa container đến/đi từ Vùng KTTĐPN tại cảng biển Vũng Tàu	Cửa ngõ/vùng	CP/ODA/ tư nhân/ DNNN
	CP12	Phát triển luồng tàu (Hiệp Phước) và cảng biển TPHCM (GĐ 1)	204,0	Nâng cấp luồng tàu khu vực Hiệp Phước (kênh Soài Rạp) tới độ sâu 7m và xây dựng cảng container nước sâu mới tại khu vực Hiệp Phước tại cảng biển Hồ Chí Minh	Vùng	Tư nhân/DNNN
	P19	Phát triển luồng tàu (Hiệp Phước – GĐ 2 +khác) và cảng biển TPHCM	220,0	Nâng cấp luồng lạch khu vực Hiệp Phước để tiếp nhận tàu trọng tải 25.000-30.000 DWT, xây dựng bến container nước sâu mới tại khu vực Hiệp Phước để tiếp nhận hàng container, chuyển chức năng của bến Nhà Rồng – Khánh Hội thành bến tàu du lịch và phục vụ mục đích khác và xây dựng cảng mới thay thế cảng Bến Nghé.	Vùng	Tư nhân/DNNN

Vùng	Dự án		Chi phí	Miêu tả	Vai trò	Thực hiện
ĐBSCL	CP13	Dự án phát triển kênh Quan Chánh Bó	198,0	Xây dựng luồng tàu mới tới sông Hậu tại Quan Chánh Bó để đảm bảo tiếp nhận tàu có trọng tải 20.000 DWT, tránh đi qua cửa sông Định An	Kênh nổi	CP
	P22	Mở rộng bến tại cảng Cần Thơ	25,0	Mở rộng bến tại Cái Cúi và Trà Nóc của cảng Cần Thơ để phục vụ hàng hóa container/tổng hợp đến/đi từ vùng ĐBSCL	Vùng	Chưa có
Tổng			3.793,0			

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Thực hiện chiến lược đầu tư cảng biển đòi hỏi kết hợp các nguồn vốn đầu tư của nhà nước/tư nhân và DNNN.

- (i) Các dự án cam kết/đang triển khai đòi hỏi lượng vốn 3,1 tỉ USD, trong đó ước tính khoảng 2,2 tỉ USD là vốn nhà nước.
- (ii) Các dự án đề xuất đòi hỏi số vốn đầu tư là 0,7 tỉ USD, trong đó khoảng 30% sẽ do tư nhân/DNNN đầu tư. Do đó, nguồn vốn nhà nước chỉ có khoảng 0,5 tỉ USD.
- (iii) Tổng yêu cầu đầu tư giai đoạn 2009-2020 là 3,80 tỉ USD, trong đó 2,664 tỉ USD là nguồn vốn nhà nước.

6.4 Tóm tắt các khuyến nghị

Có thể nói rằng, sự phát triển nhanh chóng của Việt Nam dựa nhiều vào mô hình kinh tế định hướng xuất khẩu và đầu tư trực tiếp nước ngoài. Trên thực tế, sự tăng trưởng theo mô hình đó lại phụ thuộc nhiều vào các cảng biển thông qua đó hàng hóa của Việt Nam đến được với thị trường thế giới. Do vậy, tính cạnh tranh quốc gia trong tương lai sẽ dựa nhiều hơn vào hệ thống vận tải biển hiệu quả.

Trong thời gian qua, các cảng biển cũng đã mở rộng để đáp ứng nhu cầu thương mại nội địa, ngoại thương ngày càng tăng nhưng tốc độ mở rộng còn chưa đáp ứng nhu cầu. Ách tắc tại cảng ngày càng nghiêm trọng, đặc biệt tại phía Nam (khu vực Tp.HCM). Phía bắc tình hình ít nghiêm trọng hơn (khu vực Hà Nội-Hải Phòng).

Định hướng phát triển cảng và vận tải biển về dài hạn đã được đưa ra trong đó bao gồm các khuyến nghị chính sách chiến lược như sau:

- (i) Phát triển cảng cửa ngõ cạnh tranh cho Vùng KTTĐPB, KTTĐMT, KTTĐPN.
- (ii) Phát triển cảng khu vực phục vụ hoạt động vận tải ven biển;
- (iii) Phát triển các cảng công nghiệp phục vụ các ngành công nghiệp chiến lược dọc bờ biển Bắc-Nam.
- (iv) Phát triển bến tàu phục vụ du lịch tại các điểm du lịch ven biển chính;
- (v) Di dời các dịch vụ cảng từ các khu nội thị và xây dựng lại tại các khu đất sát mặt nước phù hợp nhất.
- (vi) Xây dựng đường nối với cảng, gồm có đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa.
- (vii) Cải tạo hệ thống quản lý hàng hải
 - Tạo môi trường cạnh tranh trong cung cấp các dịch vụ cảng;
 - Quy hoạch, xây dựng và quản lý liên kết vùng ảnh hưởng của cảng;
 - Tăng cường chức năng giám sát của nhà nước thông qua cơ quan quản lý trung ương và cơ quan quản lý cảng.
- (viii) Cải thiện lĩnh vực vận tải biển
 - Lập chương trình đầu tư nâng cấp đội tàu;
 - Tăng cường các chương trình đào tạo thuyền viên và quản lý tàu;
 - Phát triển công nghiệp đóng và sửa chữa tàu;
 - Cải cách hệ thống đăng kiểm và cấp phép thuyền viên.
 - Khuyến khích phát triển các đơn vị cung cấp dịch vụ vận tải biển ven bờ mới để tạo môi trường cạnh tranh hơn.

Trong giai đoạn trung hạn 2009-2020, cần lập chiến lược đầu tư cho cảng thông qua xác định ưu tiên các dự án. Đề xuất tổng vốn đầu tư 3,77 tỉ USD trong đó gồm 17 dự án về phát triển cảng cửa ngõ, cảng khu vực, cảng công nghiệp. Chiến lược đầu tư cảng đề xuất sẽ đáp ứng yêu cầu cung cấp dịch vụ vận tải biển quốc tế cạnh tranh và tăng cường vai trò vận tải biển ven bờ dọc hành lang ven biển bắc-nam.

Nguồn vốn phân bổ cho phát triển chuyên ngành hàng hải còn hạn chế. Vì vậy, việc cung cấp kết cấu hạ tầng đường biển cần được tổ chức tốt hơn để tối đa hóa việc thu hồi vốn đầu tư, tránh lãng phí đầu tư vào cảng vì chồng chéo khu vực ảnh hưởng của cảng hoặc ở những nơi không có nhu cầu. Chiến lược đầu tư đề xuất là một định hướng đầu tư hợp lý và phát triển cảng có cấu trúc trên cơ sở khung hệ thống phân cấp cảng, gồm cảng cửa ngõ, cảng khu vực, cảng công nghiệp và cảng địa phương.

Hệ thống hiện tại có sự tham gia của nhiều nhà đầu tư và phát triển cảng, các bộ ngành trung ương và chính quyền địa phương, các DNNN và khu vực tư nhân – chưa phù hợp với chiến lược phát triển cảng có hệ thống trong khuôn khổ nguồn vốn hạn chế. Hệ thống hiện nay cũng chưa khuyến khích cung cấp dịch vụ cảng cạnh tranh nếu việc phát triển kết cấu hạ tầng cảng chưa phải do chính phủ đảm nhiệm. Cần phải xây dựng cơ sở vật chất sử dụng nguồn vốn đặc biệt để mở rộng đội tàu trong nước và tạo điều kiện cho các công ty vận tải có cơ hội tiếp cận. Thiếu nguồn vốn, chỉ có VINALINE mới đủ kinh phí để nâng cấp và mở rộng đội tàu của mình. Trong khi đó nếu có nhiều doanh nghiệp tư nhân tham gia vào vận tải biển hơn nữa sẽ tăng tính cạnh tranh cũng như hiệu quả hoạt động của dịch vụ vận tải nội địa. Một thể chế mạnh mẽ là chìa khóa cho sự phát triển bền vững của các cảng biển. Vai trò của Bộ GTVT và cánh tay phải trong ngành hàng hải là Cục HHVN, cần được củng cố để cung cấp và kiểm soát kết cấu hạ tầng cảng hiệu quả hơn. Việc kinh doanh khai thác kết cấu hạ tầng cảng nhờ đó có thể chuyển cho các đơn vị tư nhân/DNNN theo cơ chế cạnh tranh.