

PHỤ LỤC 2A

Danh sách phân loại các cảng biển Việt Nam

PHỤ LỤC 2A: DANH SÁCH PHÂN LOẠI CÁC CẢNG BIỂN VIỆT NAM

STT	Tên Cảng Biển	Tỉnh/Thành Phố
I	Các Cảng Loại I	
1	Cảng Cẩm Phả	Quảng Ninh
2	Cảng Hòn Gai	Quảng Ninh
3	Cảng Hải Phòng	Hải Phòng
4	Cảng Nghi Sơn	Thanh Hóa
5	Cảng Cửa Lò	Nghệ An
6	Cảng Vũng Áng	Hà Tĩnh
7	Cảng Chân Mây	Thừa Thiên Huế
8	Cảng Đà Nẵng	Đà Nẵng
9	Cảng Dung Quất	Quảng Ngãi
10	Cảng Quy Nhơn	Bình Định
11	Cảng Vân Phong	Khánh Hòa
12	Cảng Nha Trang	Khánh Hòa
13	Cảng Ba Ngòi	Khánh Hòa
14	Cảng Hồ Chí Minh	Thành Phố Hồ Chí Minh
15	Cảng Vũng Tàu	Bà Rịa-Vũng Tàu
16	Cảng Đồng Nai	Đồng Nai
17	Cảng Cần Thơ	Cần Thơ
II	Các Cảng Loại II	
1	Cảng Mũi Chùa	Quảng Ninh
2	Cảng Diêm Điền	Thái Bình
3	Cảng Nam Định	Nam Định
4	Cảng Lệ Môn	Thanh Hóa
5	Cảng Bến Thủy	Nghệ An
6	Cảng Xuân Hải	Hà Tĩnh
7	Cảng Quảng Bình	Quảng Bình
8	Cảng Cửa Việt	Quảng Trị
9	Cảng Thuận An	Thừa Thiên Huế
10	Cảng Quảng Nam	Quảng Nam
11	Cảng Quảng Nam	Quảng Ngãi
12	Cảng Vũng Rô	Phú Yên
13	Cảng Cà Ná	Ninh Thuận
14	Cảng Phú Quý	Bình Thuận
15	Cảng Bình Dương	Bình Dương
16	Cảng Đồng Tháp	Đồng Tháp
17	Cảng Mỹ Thới	An Giang
18	Cảng Vĩnh Long	Vĩnh Long
19	Cảng Mỹ Tho	Tiền Giang
20	Cảng Năm Căn	Cà Mau
21	Cảng Hòn Chông	Kiên Giang
22	Cảng Bình Trị	Kiên Giang
23	Cảng Côn Đảo	Bà Rịa-Vũng Tàu
III	Các Cảng Loại III (Các cảng khí đốt ngoài khơi)	
1	Cảng Mỏ Rồng Đôi	Bà Rịa-Vũng Tàu
2	Cảng Mỏ Rạng Đông	Bà Rịa-Vũng Tàu
3	Cảng Mỏ Hồng Ngọc	Bà Rịa-Vũng Tàu
4	Cảng Mỏ Lan Tây	Bà Rịa-Vũng Tàu
5	Cảng Mỏ Sư Tử Đen	Bà Rịa-Vũng Tàu
6	Cảng Mỏ Đại Hùng	Bà Rịa-Vũng Tàu
7	Cảng Mỏ Chí Linh	Bà Rịa-Vũng Tàu
8	Cảng Mỏ Ba Vĩ	Bà Rịa-Vũng Tàu
9	Cảng Mỏ Vietsopetro 1	Bà Rịa-Vũng Tàu

Nguồn: Quyết định số 16/2008/QĐ-TTg của Thủ Tướng chính phủ ngày 28/1/2008

PHỤ LỤC 2B

Danh mục các bến cảng

PHỤ LỤC 2B: DANH SÁCH CÁC BẾN CẢNG

TT	Tên bến cảng	Thuộc cảng biển
1	Bến cảng Mũi Chùa	Mũi Chùa
2	Bến cảng than Cẩm Phả	Cẩm Phả
3	Bến cảng tổng hợp Cái Lân	Hòn Gai
4	Bến cảng xăng dầu B12	
5	Bến cảng Nhà máy đóng tàu Hạ Long	
6	Bến cảng khách Hòn Gai	Hải Phòng
7	Bến cảng Hải Phòng	
8	Bến cảng Vật Cách	
9	Bến cảng đầu tư và phát triển cảng Đình Vũ	
10	Bến cảng liên doanh phát triển Đình Vũ	
11	Bến cảng xăng dầu Đình Vũ	
12	Bến cảng Đoạn Xá	
13	Bến cảng Transvina	
14	Bến cảng Hải Đăng	
15	Bến cảng container VN (Viconship)	
16	Bến cảng container Chùa Vẽ	
17	Bến cảng Cửa Cấm	
18	Bến cảng Thủy sản II	
19	Bến cảng Thượng Lý	
20	Bến cảng Gas Đài Hải	
21	Bến cảng Total Gas Hải Phòng	
22	Bến cảng xăng dầu Petec Hải Phòng	
23	Bến cảng khí hóa lỏng Thăng Long	
24	Bến cảng đóng tàu Bạch Đằng	
25	Bến cảng Caltex	
26	Bến cảng công nghiệp tàu thủy Nam Triệu	
27	Bến cảng đóng tàu Phà Rừng	
28	Bến cảng Lilama Hải Phòng	
29	Bến cảng cá Hạ Long	
30	Bến cảng cơ khí Hạ Long	
31	Bến cảng dầu K99	
32	Bến cảng Biên Phòng	
33	Bến cảng Công ty 128	
34	Bến cảng thiết bị vật tư Chùa Vẽ	
35	Bến cảng Đông Hải	
36	Bến cảng Diêm Điền	Diêm Điền
37	Bến cảng Hải Thịnh	Nam Định
38	Bến cảng Thịnh Long	
39	Bến cảng Lệ Môn	Lệ Môn
40	Bến cảng tổng hợp Nghi Sơn	Nghi Sơn
41	Bến cảng chuyên dụng Nhà máy xi măng Nghi Sơn	
42	Bến cảng Cửa Lò	Cửa Lò
43	Bến cảng Bến Thủy	Bến Thủy
44	Bến cảng xăng dầu Hưng Hòa	
45	Bến cảng Xuân Hải	Xuân Hải
46	Bến cảng Xuân Phổ	
47	Bến cảng Vũng Ánh	Vũng Ánh
48	Bến cảng Gianh	Quảng Bình
49	Bến cảng Nhật Lệ	

TT	Tên bến cảng	Thuộc cảng biển
50	Bến cảng xăng dầu Sông Giang	
51	Bến cảng Cửa Việt	Cửa Việt
52	Bến cảng Thuận An	Thuận An
53	Bến cảng xăng dầu Thuận An	
54	Bến cảng Chân Mây	Chân Mây
55	Bến cảng Alcan Việt Nam	
56	Bến cảng Tiên Sa	Đà Nẵng
57	Bến cảng Sông Hàn	
58	Bến cảng Nguyễn Văn Trỗi	
59	Bến cảng kho xăng dầu K4D6	
60	Bến cảng Nại Hiên	
61	Bến cảng chuyên dùng PETEC	
62	Bến cảng chuyên dùng của Nhà máy xi măng Hải Vân	
63	Bến cảng Hải Sơn	
64	Bến cảng Kỳ Hà	Quảng Nam
65	Bến cảng gas của Công ty liên doanh khi đốt Đà Nẵng	
66	Bến cảng Sa Kỳ	Sa Kỳ
67	Bến cảng Dung Quất	Dung Quất
68	Bến cảng Quy Nhơn	Quy Nhơn
69	Bến cảng Thị Nại	
70	Bến cảng tổng hợp Vũng Rô	Vũng Rô
71	Bến cảng Đầm Môn	Vân Phong
72	Bến cảng Hòn Khoai	
73	Bến cảng Nhà máy Hyundai – Vinashin	
74	Bến cảng Nha Trang	Nha Trang
75	Bến cảng Học viện Hải quân	
76	Bến cảng Ba Ngòi	Ba Ngòi
77	Bến cảng Cà Ná	Cà Ná
78	Bến cảng Phú Quý	Phú Quý
79	Bến cảng Sài Gòn	TP.HCM
80	Bến cảng Tân Thuận Đông	
81	Bến cảng Nhà máy đóng, sửa chữa tàu biển Ba Son	
82	Bến cảng Tân Cảng	
83	Bến cảng liên doanh phát triển tiếp vận số 1	
84	Bến cảng ELF gas Sài Gòn	
85	Bến cảng tổng kho xăng dầu Nhà Bè	
86	Bến cảng dầu thực vật (Navioil)	
87	Bến cảng đóng tàu và công nghiệp hàng hải Sài Gòn	
88	Bến cảng đóng tàu An Phú	
89	Bến cảng Bến Nghé	
90	Bến cảng Rau Quà	
91	Bến cảng Bông Sen	
92	Bến cảng Cát Lái (Tân Cảng)	
93	Bến cảng xăng dầu Sài Gòn Petro	
94	Bến cảng Petechim	
95	Bến cảng xi măng Sao Mai	
96	Bến cảng xăng dầu Cát Lái Petec	
97	Bến cảng X51	
98	Bến cảng thương mại sản phẩm hóa dầu Lâm Tài Chánh	
99	Bến cảng Vitaico	
100	Bến cảng kho xăng dầu VK.102	

TT	Tên bến cảng	Thuộc cảng biển
101	Bến cảng công nghiệp tàu thủy Sài Gòn	
102	Bến cảng điện Hiệp Phước	
103	Bến cảng xi măng Chinfon Hải Phòng (tại Hiệp Phước)	
104	Bến cảng xi măng Holcim Hiệp Phước	
105	Bến cảng xi măng Nghi Sơn	
106	Bến cảng xi măng Fico	
107	Bến cảng thương mại vận tải xăng dầu Minh Tấn	
108	Bến cảng trường kỹ thuật nghiệp vụ Hàng Giang II	
109	Bến cảng Biển Đông	
110	Bến cảng chuyên dùng Calofic	
111	Bến cảng Đồng Nai	Đồng Nai
112	Bến cảng Gò Dầu A	
113	Bến cảng Gò Dầu B	
114	Bến cảng Vedan Phước Thái	
115	Bến cảng chuyên dụng Long Thành	
116	Bến cảng Gas PVC Phước Thái	
117	Bến cảng Phú Đông	
118	Bến cảng chuyên dùng Phước Khánh	
119	Bến cảng xăng dầu Phước Khánh	
120	Bến cảng hóa dầu AP	
121	Bến cảng Lafarge Xi măng	
122	Bến cảng SCT Gas	
123	Bến cảng tổng hợp Bình Dương	Bình Dương
124	Bến cảng Baria Serece	Vũng Tàu
125	Bến cảng Nhà máy điện Phú Mỹ	
126	Bến cảng PVGas Vũng Tàu	
127	Bến cảng Vietsovpetro	
128	Bến cảng xi măng Cẩm Phả	
129	Bến cảng thương cảng Vũng Tàu (phân cảng Cát Lở)	
130	Bến cảng thượng Lưu PTSC	
131	Bến cảng xăng dầu PTSC	
132	Bến cảng hạ lưu PTSC	
133	Bến cảng dầu K2 (phân cảng dầu Vũng Tàu)	
134	Bến cảng Interflour Cái Mép	
135	Bến cảng xăng dầu Đồng Xuyên	
136	Bến cảng đạm và dịch vụ dầu khí tổng hợp Phú Mỹ	
137	Bến cảng thép Phú Mỹ	
138	Bến cảng chuyên dùng Holcim Thị Vải	
139	Bến cảng Vungtau Shipyard	
140	Bến cảng cá Cát Lở Vũng Tàu	
141	Bến cảng thủy sản Cát Lở	
142	Bến cảng hải sản Trường Sa	
143	Bến cảng Cần Thơ	Cần Thơ
144	Bến cảng xăng dầu Trà Nóc	
145	Bến cảng Total Gas Cần Thơ	
146	Bến cảng tổng kho xăng dầu Cần Thơ	
147	Bến cảng chuyên dụng Phúc Thành	
148	Bến cảng lương thực Sông Hậu (Trà Nóc)	
149	Bến cảng xăng dầu Hậu Giang	
150	Bến cảng xăng dầu Petro Mekong	
151	Bến cảng X55	

TT	Tên bến cảng	Thuộc cảng biển
152	Bến cảng container Cần Thơ	
153	Bến cảng vận tải thủy Cần Thơ	
154	Bến cảng dầu 1.000T Tây Nam Bộ	
155	Bến cảng Cái Cui	
156	Bến cảng Bình Minh	
157	Bến cảng Đồng Tháp	Đồng Tháp
158	Bến cảng Sa Đéc	
159	Bến cảng xăng dầu Đồng Tháp	
160	Bến cảng Mỹ Thới	Mỹ Thới
161	Bến cảng Mỹ Tho	Mỹ Tho
162	Bến cảng Vĩnh Long	Vĩnh Long
163	Bến cảng Năm Căn	Năm Căn
164	Bến cảng Hòn Chông	Hòn Chông
165	Bến cảng Bình Trị	Bình Trị
166	Bến cảng Bến Đầm	Côn Đảo

Nguồn: Quyết định số 16/2008/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 28/1/2008

PHỤ LỤC 3C

**Danh sách các cảng ở Việt Nam trong Quy
hoạch hệ thống cảng biển đến năm 2010**

PHỤ LỤC 3C: DANH SÁCH CÁC CẢNG Ở VIỆT NAM TRONG QUY HOẠCH HỆ THỐNG CẢNG BIỂN ĐẾN NĂM 2010

(Kèm theo Quyết định số 202/1999/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 12/12/1999)

STT	Tên Cảng	Loại Cảng		Quy Mô Quy Hoạch đến 2010	
		Thông thường	Chuyên Dụng	Năng Lực Cảng (Triệu tấn/Năm)	Cỡ Tàu (DWT)
I	Cụm Cảng Biển Phía Bắc				
1	Cảng Mũi Chùa	x		0,2	2 – 3.000
2	Cảng Cửa Ông		Than	5,0 - 5,2	50.000
3	Cảng Cẩm Phả	x	Thép	4,0 - 5,0	30 – 50.000
4	Cảng than Cẩm Phả (Cầu Trắng)		Than	1,8 - 2,0	5.000
5	Cảng Hoành Bồ		Xi măng	3,5 - 3,8	20.000
6	Cảng Cái Lân	*		16 – 17	50.000
7	Cảng xăng dầu B12		Xăng dầu	3,0 - 3,5	30.000
8	Cảng Điện Công		Than	0,3 - 0,4	5.000
9	Cảng Hải Phòng (Hoàng Diệu, Vật Cách, Chùa Vẽ)	*		8,0 - 8,5	10.000
10	Cảng Cửa Cấm			0,8	5.000
11	Công ty Cảng container miền Bắc	x		1	10.000
12	Cảng Hải Phòng (Khu vực Đình Vũ)	x		2,5 – 6	10.000
13	Cảng khu công nghiệp Đình Vũ		Khu công nghiệp	2 - 6,5	10.000
14	Cảng xăng dầu Đình Vũ JV		Sản phẩm Xăng dầu		10.000
15	Cảng Thượng Lý		Xăng dầu	0,3	3.000
16	Các cảng Gas và xăng dầu JV (Đài Hải, Total, Petex, Thăng Long)		Gas và xăng dầu	0,4 - 0,5	5 – 10.000
17	Cảng Vietnam Caltex JV		Nhựa đường		5.000
18	Cảng Bạch Đằng	x		2,5	10.000
19	Cảng Xi măng (Xi măng Chinfon và xi măng Hải Phòng)		Xi măng	2,2 - 2,4	5.000
20	Cảng Transvina JV	x		0,3 - 0,4	10.000
21	Cảng công ty 128	x	An ninh quốc phòng và kinh tế		3 – 5.000
22	Cảng khu công nghiệp Đông Hải	x			10.000
23	Cảng Diêm Điền	x		0,2 - 0,3	600
24	Cảng Hải Thịnh	x		0,5 - 0,6	2.000
	Các Cảng Tiềm Năng				
	+ Cảng trong sông Bạch Đằng	x			
	+ Cảng trong sông Chanh		Xăng dầu		
II	Nhóm Cảng Biển Khu Vực Bắc Trung Bộ				
25	Cảng Lệ Môn	x		0,6 - 0,7	1.000
26	Cảng Nghi Sơn		Xi măng	2,5	30.000
27	Cảng Nghệ Tĩnh (Cửa Lò-Bến Thủy)	*		2,9 - 3,5	10.000
28	Cảng xăng dầu Nghi Hương		Xăng dầu	0,4 - 0,5	10.000
29	Cảng xăng dầu Hưng Hòa		Xăng dầu		1.200
30	Cảng Xuân Hải	x		0,3 - 0,5	1.000
31	Cảng Vũng Áng	*		2,6 - 3,9	30.000
	Cảng Tiềm Năng				
	+ Cảng Nghi Sơn		Xăng dầu		
	+ Cảng Thạch Khê		Quặng sắt		
	+ Cảng Hòn La		Tổng hợp		
III	Nhóm Cảng Biển Khu Vực Trung Bộ				
32	Cảng Quảng Bình (Cảng phụ Gianh và Cảng phụ Nhật Lệ)	x		0,3 - 0,4	1.000

STT	Tên Cảng	Loại Cảng		Quy Mô Quy Hoạch đến 2010	
		Thông thường	Chuyên Dụng	Năng Lực Cảng (Triệu tấn/Năm)	Cỡ Tàu (DWT)
33	Cảng xăng dầu sông Gianh		Xăng dầu	0,1 - 0,2	1.000
34	Cảng Cửa Việt	x		0,1 - 0,2	1.000
35	Cảng Thuận An	x		0,2	2.000
36	Cảng xăng dầu Thuận An		Xăng dầu	0,2 - 0,3	2.000
37	Cảng Chân Mây	*		2,2 - 2,3	50.000
38	Cảng Đà Nẵng	x			
	+ Tiên Sa-Sông Hàn			3,6 - 3,9	30.000
	+ Khu vực Liên Chiểu			8 - 8,5	50.000
39	Cảng 234 (Quân khu 5)	x		0,3 - 0,4	2 – 3.000
40	Cảng công ty vận tải biển Đà Nẵng	x			3.000
41	Cảng xăng dầu của khu vực Đà Nẵng				
	+ Mỹ Khê		Xăng dầu	0,8 - 1	30.000
	+ Nại Hiên		Xăng dầu	0,1 - 0,2	3.000
	+ Liên Chiểu		Xăng dầu	0,1	7.000
42	Cảng Hải Vân		Xi măng	0,5 - 0,6	10.000
43	Cảng Kỳ Hà (khí hóa lỏng, hàng hóa thông thường, v...)	x		0,4 - 0,5	3 – 10.000
44	Cảng Sa Kỳ	x			
45	Cảng Dung Quất	*			
	+ Khu vực hóa dầu		Xăng dầu	25 - 26	200.000
	+ Khu vực hàng hóa tổng hợp	*		2 - 2,5	30.000
	+ Khu vực hàng kiện				50.000
	+ Dịch vụ xăng dầu				10.000
	Cảng Tiềm Năng				
	+ Cảng Nam O				
IV	Nhóm Cảng Biển khu Vực Nam Trung Bộ				
46	Cảng Quy Nhơn	*			
	+ Khu vực Quy Nhơn hiện tại	*		1,3	10.000
	+ Cảng Nhơn Hội	x		2	30.000
47	Cảng xăng dầu Quy Nhơn		Xăng dầu	0,5 - 0,8	10.000
48	Cảng Thị Nại	x		0,4 - 0,6	5.000
49	Cảng Vũng Rô	x	Xăng dầu	0,4 - 0,6	10.000
50	Cảng Hòn Khói		Salt	0,1 - 0,2	600
51	Cảng Nha Trang	*		0,8 - 1	10.000
52	Cảng Ba Ngòi	x		0,3 - 0,4	20.000
53	Cảng Mũi Chệt		Xăng dầu	0,7 - 0,8	10.000
54	Cảng Phú Quý (hải sản và phục vụ cho các quận hải đảo)	x			1 – 2.000
55	Cảng Đầm Môn		Cát	0,2	30.000
	Các Cảng Tiềm Năng				
	+ Cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong (Khánh Hòa)				
	+ Cảng Mũi Né		Sắt vụn		
V	Khu Vực Hồ Chí Minh-Đồng Nai-Bà Rịa-Vũng Tàu				
	Khu vực thành phố Hồ Chí Minh				
56	Cảng Sài Gòn (Khu Vực Nha Rồng, Khánh Hội, Tân Thuận)	*		9,0 - 10	25 – 30.000
57	Cảng khu vực nhà Bè	x		2,5 - 3,5	25 – 30.000
58	Cảng Vietso Lighter	x		0,3 - 0,4	10.000
59	Cảng Bến Nghé	*		2,1 - 2,3	20.000
60	Cảng tổng công ty Đường sông miền Nam	x			10.000
61	Cảng công ty Phát triển Logistic JV (FLDC)	x		1,4 - 1,5	20.000

STT	Tên Cảng	Loại Cảng		Quy Mô Quy Hoạch đến 2010	
		Thông thường	Chuyên Dụng	Năng Lực Cảng (Triệu tấn/Năm)	Cỡ Tàu (DWT)
62	Cảng Gas ELF		Gas	0,1	10.000
63	Cảng khu chế xuất Tân Thuận		EPZ	2	20000
64	Cảng rau quả Tân Thuận Đông	x		0,4 - 0,5	15.000
65	Cảng Bông Sen	x		0,2 - 0,3	10.000
66	Cảng thủy quân (Tân Cảng và Cát Lái)	*		3,0 - 3,5	10 – 15.000
67	Cảng dầu thực vật		Xăng dầu thực vật	1 - 1,2	20.000
68	Cảng xăng dầu Nhà Bè		Xăng dầu	4,5	25.000
69	Cảng xăng dầu petechim		Xăng dầu	4,5	25.000
70	Cảng xăng dầu Petec		Xăng dầu	1	25.000
71	Cảng Petro Sài Gòn		Xăng dầu	1	25.000
72	Cảng VITAICO		Gỗ	0,2 - 0,3	25.000
73	Cảng công ty Phù Đổng JV		Gỗ	0,2 - 0,4	25.000
74	Cảng Phước Khánh		Gỗ	0,2 - 0,3	25.000
75	Cảng Sao Mai (Cát Lái)		Xi măng	2,2	15.000
76	Các cảng khu vực Hiệp Phước		Khu công nghiệp		
	+ Cảng xăng dầu cho nhà máy điện		Xăng dầu		
	+ Cảng xi măng Nghi Sơn		Xi măng		
	+ Cảng khu công nghiệp Hiệp Phước				
	+ Các cảng khác				
	Khu vực Bà Rịa-Vũng Tàu-Đồng Nai				
77	Cảng Đồng Nai	x			1 – 2.000
78	Cảng Gas Đồng Nai (SCTGAS và VT,GAS)				
79	Cảng Phước Lái (Vedan)		X	1,0 - 1,5	10 – 15.000
80	Cảng Gò Dầu A	x		0,8 - 1	15.000
81	Công ty Long Thành		Phân bón	0,3	3 – 5.000
82	Cảng Gas PVC (chuyên gas)		Gas	0,1 - 0,2	5.000
83	Cảng Gò Dầu B	*		3,0 - 4,0	15.000
84	Cảng Gò Dầu C	x		0,8 - 1	15.000
85	Cảng xăng dầu cho nhà máy điện Phú Mỹ		Xăng dầu	1,0 - 1,2	10.000
86	Các cảng JV (với các đối tác nước ngoài)				
	+ Cảng đa chức năng	x		6 - 6,5	30.000
	+ Cảng Thị Vải JV	x		3	30.000
87	Cảng Baria-Serece	x		2,0 - 3,0	30.000
88	Các cảng hóa chất				
	+ Cảng cho công ty phân bón-điện	x		1 - 1,5	30.000
	+ Cảng cho công ty methanol	x		1 - 1,5	30.000
89	Cảng xi măng Chinfon		Xi măng	3,5 - 4	20.000
90	Cảng đa chức năng Thị Vải	*		6,5 - 10	30.000
91	Cảng Cái Mép - Vinafood	x	Thực phẩm	1,5 - 2,5	30.000
92	Cảng Container Cái Mép	x		3,5 - 4	30 – 50.000
93	Cảng của công ty PVC		Các sản phẩm gas hóa lỏng		30 – 50.000
94	Cảng xăng dầu Cái Mép		Xăng dầu và gas	3,5 - 4,5	50.000
	+ Cảng LPG (Petro Vietnam)				
	+ Cảng xăng dầu Sài Gòn				
	+ Cảng PETEC				
95	Cảng phức hợp Long Sơn		Sản phẩm xăng dầu	10,0 - 11,0	30.000
96	Cảng Cát Lộ	x		0,8 - 1	10.000
97	Cảng PTSC		Xăng dầu và gas		10.000
98	Cảng Vietsovpetrol		Xăng dầu và gas		10.000

STT	Tên Cảng	Loại Cảng		Quy Mô Quy Hoạch đến 2010	
		Thông thường	Chuyên Dụng	Năng Lực Cảng (Triệu tấn/Năm)	Cỡ Tàu (DWT)
99	Cảng xăng dầu K2		Xăng dầu	0,3 - 0,4	7.000
	Các cảng tiềm năng				
	+ Các cảng ở cửa sông Thị Vải	x			
	Cảng Container				
	Cảng thép Hoàn Nguyên				
	+ Cảng Phước An	x			
	+ Cảng đa chức năng Vũng Tàu				
VI	Nhóm Cảng Biển ở Đồng Bằng Sông Cửu Long				
100	Cảng Cần Thơ (bao gồm Hoàng Diệu, Trà Nóc và cảng Cái Cui tương lai)	*		3,5 - 4,5	10.000
101	Cảng Gas và xăng dầu Cần Thơ		x	0,5 - 1	5.000
102	Cảng Sa Đéc-Cao Lãnh	x		0,3 - 0,4	5.000
103	Cảng Vĩnh Thái	x		0,4 - 0,5	2.000
104	Cảng Mỹ Thới	x		0,4 - 0,5	5.000
105	Cảng Mỹ Tho	x		0,6 - 0,7	5.000
106	Cảng Việt Nguyên		x		5.000
107	Cảng Hòn Chông	x		0,3	2.000
108	Cảng Năm Căn	x		0,2 - 0,3	2.000
109	Cảng Long An (sông Soài Riệp)	x		0,4 - 0,5	5 – 20.000
110	Cảng Đại Ngãi	x		0,4 - 0,5	5.000
111	Cảng Trà Cú	x		0,2 - 0,3	5.000
112	Cảng Bình Trị		Xi măng	1,8 - 2	10.000
VII	Nhóm cảng ở các đảo phía Đông Nam				
113	Cảng nổi An Thới-Dương Đông (Phú Quốc)			2 bến	60.000
	Cảng tiền năng				
	+ Cảng Hòn Thơm				
VIII	Nhóm cảng ở khu vực Côn Đảo				
114	Cảng Bến Đầm	x			2.000
	Cảng tiềm năng				
	+ Cảng Côn Đảo				

Ghi Chú

1- Trong quy hoạch hệ thống cảng biển ở Việt nam đến năm 2010, có rất nhiều cảng nổi cho vận chuyển hàng hóa, các cảng dịch vụ cho công nghiệp đóng tàu Việt Nam, các cảng nổi xa bờ cho khai thác và xuất khẩu xăng dầu và khí đốt

2- Dấu * là các cảng tổng hợp chính của các nhóm

Nguồn: Quyết định số 202/1999/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 12/12/1999

PHỤ LỤC 4D

Các mô hình vốn cho phát triển đội tàu

PHỤ LỤC 4D: CÁC MÔ HÌNH VỐN CHO PHÁT TRIỂN ĐỘI TÀU

4D.1 Chương trình vốn cho phát triển đội tàu: Trường hợp Nhật bản

1) Cơ sở

Chính phủ Nhật bản đã đưa ra một loạt sự hỗ trợ cho việc phát triển ngành công nghiệp đóng tàu, đáng kể nhất phải nói đến nguồn vốn cấp thông qua Công ty Công nghệ & Giao thông Vận tải Tiến bộ (CATT), trước đây là Công ty Tín dụng Hàng hải. Mục tiêu cơ sở của CATT là “góp phần xây dựng ngành đóng tàu hoạt động hiệu quả”. Hay gián tiếp thúc đẩy phát triển kinh tế và ổn định xã hội. CATT sau này được sát nhập vào Tổ chức Công nghệ GTVT và Xây dựng Đường sắt.

Khái quát về JRTT

- Thành lập: Tháng 06 năm 1959 dưới tên Công ty Tín dụng Hàng hải
- Tái cơ cấu vào tháng 10 năm 1997 và đổi tên thành Công ty Công nghệ và Giao thông Vận tải Tiến bộ
- Vốn: 14,9 tỉ Yên (31 tháng 03 năm 1999, Vốn chính phủ)
- Nhân sự: 132
- Ngân sách hoạt động: 1.245,5 tỉ Yên (Năm tài khóa 1997)
- Vốn hoạt động: Thông qua khoản vay chính phủ và trái phiếu tư nhân hợp lệ
- Sát nhập vào Tổ chức Công nghệ GTVT và Xây dựng Đường sắt năm 2003.

2) Điều kiện cần thiết

Điều kiện cấp vốn:

- (i) Phải là các nhà khai thác nội địa gặp khó khăn về vốn, cho một dự án khả thi về mặt tài chính;
- (ii) Thông qua hình thức đầu tư (góp vốn) hoặc cho vay (Dự án tài chính).

JRTT tham gia vào công tác phát triển đội tàu – không chỉ bằng cách cho vay trực tiếp, dài hạn mà còn thông qua hình thức góp vốn cùng sở hữu chung, nghĩa là đã chung vai gánh vác cùng các hãng vận tải thương mại trong nước. Dù có 2 chủ sở hữu, nhưng việc quản lý và khai thác vẫn do hãng vận tải tàu biển đảm nhiệm.

3) Phương thức hoạt động

Trước khi đóng một con tàu, cả JRTT và công ty vận tải biển đều phải thống nhất về thiết kế, các đặc điểm kỹ thuật cơ bản, tuyến hoạt động và các điều kiện về cảng phải phù hợp.

Thỏa thuận ký kết giữa hai bên đồng thời xác định cổ phần tham gia của mỗi bên. Sau đó là đơn đặt hàng chung cho xưởng đóng tàu. Tiếp theo sẽ chọn lựa đơn vị đóng tàu có đội ngũ chuyên môn và năng lực đạt tiêu chuẩn thẩm định của JRTT.

Được coi là đối tác hay chủ sở hữu, JRTT có quyền tham gia giám sát tất cả các bước trong quá trình đóng tàu tại xưởng, tham gia kiểm tra, thử nghiệm và chỉnh bị cuối cùng.

Khi tàu được đóng xong, chủ sở hữu của tàu được quyết định dựa trên cơ sở tỉ lệ góp vốn thực tế của mỗi bên. Hợp đồng sử dụng tàu theo đó được thực hiện. Việc quản lý và vận hành tàu sẽ do hãng vận tải thương mại đảm nhận và đồng thời hãng này sẽ chịu chi phí hoạt động và giữ lại toàn bộ lợi nhuận thông qua hoạt động.

Hãng vận tải thương mại đồng thời có trách nhiệm thanh toán một phần nhất định cho JRTT trong thời gian hợp đồng, đó là khoản dịch vụ trên tàu và giá trị số dư trên sổ sách (10%). Trong thời gian này, hãng vận tải thương mại sẽ nhận được hỗ trợ kỹ thuật, bao gồm kiểm tra thăm định kỳ khi tàu gặp vấn đề.

4) Thuận lợi

- (i) Dễ dàng tiếp cận nguồn vốn để phát triển đội tàu: Phát triển đòi hỏi một lượng vốn lớn tập trung. Dưới hình thức tham gia đóng góp cổ phần, JRTT trở thành một trong chủ sở hữu. Ngoài việc thuận lợi là bỏ ra một lượng vốn ít hơn, việc khuyến khích tham gia đồng sở hữu còn nhằm phát triển đội tàu mới và thay thế các tàu lâu năm.
- (ii) Hỗ trợ kỹ thuật sẵn có: Các chuyên gia của JRTT có chuyên môn và kinh nghiệm nhiều năm trong lĩnh vực đóng tàu thực tế. Hỗ trợ từ khâu thiết kế đến các đặc điểm kỹ thuật, giám sát và trong suốt thời gian hợp đồng.

5) Công tác thanh toán cho JRTT

Trong thời gian hợp đồng, công ty vận tải thương mại sẽ thanh toán một phần chi phí điều lệ cho JRTT và được tính theo công thức sau:

- (i) Tỷ lệ góp vốn của JRTT $\times 9/10 \times 1/(\text{Thời gian hợp đồng} - \text{Thời gian trả chậm})$
- (ii) Giá trị số dư trên sổ $\times$ lãi suất (được xác định trong hợp đồng đồng sở hữu)

Một cách hiệu quả, hãng vận tải thương mại không phải trả lãi suất vốn vay ngoài khoản dư ghi trên sổ. Vào thời gian cuối của hợp đồng, hãng vận tải thương mại phải thanh toán cho JRTT khoản dư trên sổ sách 10% trong tổng vốn góp ban đầu. Thời gian hợp đồng và tỷ lệ góp vốn của JRTT được thể hiện trong bảng sau:

Bảng 4D.1.5.1 Giai đoạn đồng sở hữu và tỉ lệ góp vốn của JRTT

Phân loại		Tỷ lệ góp vốn (%)	Thời gian hợp đồng		
			Loại tàu	≥ 2.000 tấn	< 2.000 tấn
Tàu khách	Tàu vận tải liên đảo Phà cự ly dài/trung bình	80	Phà ô tô Tàu chở khách Tàu chở hợp kim nhẹ Tàu FRP	15 năm 15	11 năm 14
	Khác	70	9 năm 7 năm		
Tàu hàng	Tàu chở hàng tổng hợp	80	Tàu chở hàng tổng hợp	15	14
	Tàu chở dầu ON	60-80	Tàu chở dầu ON	13	11
	Tàu chở ô tô	70-80	Tàu chở ô tô	15	14
	Tàu chở xi măng	60-70	Tàu chở xi măng	15	14
	Tàu chở dầu chuyên dụng	60-70	Tàu chở dầu chuyên dụng	13	11

6) Kết quả thực hiện

Trong suốt 37 năm, kể từ khi thành lập năm 1959, chương trình góp vốn phát triển đội tàu đã cho phép triển khai gần 3.000 dự án (xem bảng 4D.1.6.1).

Bảng 4D.1.6.1 Các dự án góp vốn đóng tàu phát triển đội tàu, 1959-1996

Loại tàu	Số lượng	Tấn
Tàu khách	857	664.000
Tàu hàng	2.399	2.277.000

7) Triển vọng cho Việt Nam

Nếu như mô hình này được áp dụng ở Việt Nam, thì doanh nghiệp tài chính nhà nước có thể được tổ chức thành một công ty đầu tư đóng tàu hàng hải và các lĩnh vực liên quan, hoặc, tổ chức theo phương thức tín dụng, với vốn ban đầu từ nguồn hợp tác quốc tế dành cho đối tượng vay vốn có đủ khả năng với tỉ lệ lãi suất hợp lí.

Ngoài ra, công ty đóng tàu sẽ được miễn thuế hoặc ưu đãi về thuế. Áp dụng các biện pháp ưu đãi để cho các chủ tham gia sở hữu tàu cảm thấy

Điểm chính trong mô hình vốn phát triển đội tàu của Nhật bản là quyền sở hữu chung. Chủ sở hữu đăng ký khác với hãng vận tải biển thác tàu biển.

4D.2 Chương trình vốn cho phát triển đội tàu: Malaysia

1) Quỹ phát triển đội tàu

Quỹ phát triển đội tàu do Chính phủ lập ra nhằm hỗ trợ mở rộng đội tàu của các hãng vận tải biển nội địa. Hai hợp phần chính của quỹ này là: Chương trình cho vay vốn phát triển đội tàu (SFF) và Chương trình liên doanh phát triển đội tàu (SVF).

Ban đầu, quỹ này được Chính phủ thành lập thông qua ngân hàng Negara với tổng vốn 800 triệu RM. Ngân hàng Negara sau đó chọn Ngân hàng Industri làm cơ quan quản lý quỹ này. The cơ chế cấp vốn của Chính phủ, 300 triệu RM dành cho việc thu mua các tàu cũ và mới trong khuôn khổ của chương trình SFF. 500 triệu RM còn lại dự kiến sử dụng cho chương trình SVF, trong đó 300 triệu RM đã được sử dụng để thành lập công ty vận tải biển có tên là Công ty Liên danh Hàng hải Toàn cầu Berhad (GMVB).

Năm 1994, Chính phủ đã tăng quỹ này lên 1.1 tỉ RM. Trong đó, 600 triệu RM dành cho chương trình SFF. Quy mô chương trình được mở rộng bao gồm việc xây dựng các công trình trang thiết bị cho việc đóng mới và sửa chữa tàu. 500 triệu RM còn lại được phân bổ cho chương trình SVF.

2) Cơ quan quản lý quỹ

Ngân hàng Industri là ngân hàng đầu tiên ở Malaysia quan tâm đến công tác phát triển đội tàu cho đến nay. Tuy nhiên, hạng mục chính là cấp vốn đóng tàu, xây dựng xưởng đóng tàu và các hoạt động hành hải liên quan. Điều kiện của ngân hàng là doanh nghiệp muốn vay vốn phát triển đội tàu buộc phải mua tàu từ các xưởng đóng tàu trong nước, trừ khi các xưởng đóng tàu trong nước không đủ khả năng đóng loại tàu theo yêu cầu.

Ngân hàng Industri góp 200 triệu RM. Các tổ chức tài chính khác được kêu gọi đóng góp dưới hình thức mua cổ phiếu, khoảng 300 triệu RM. Ngân hàng Industri, đơn vị điều hành quản lý chương trình SFF sẽ chịu trách nhiệm đánh giá thẩm định đơn vị vay vốn và giải ngân quỹ.

3) Kết quả thực hiện Chương trình SFF

Từ tháng 03 năm 1997, hỗ trợ 165 triệu RM cho phát triển đội tàu nội địa, 235 triệu RM cho phát triển đội tàu quốc tế, và 117,2 triệu RM cho xưởng đóng tàu.

4) Các ưu đãi khác

Ngoài chương trình tín dụng phát triển đội tàu, ngành đóng tàu Malaysia còn nhận được một số ưu đãi khác. Ví dụ như miễn thuế hoàn toàn hay miễn thuế nhập khẩu. Do đó, khoảng 30% thuế nhập khẩu đánh vào các tàu có tải trọng nhỏ hơn 26 GRT, 10% thuế áp dụng cho các loại tàu tải trọng từ 26 GRT đến 4.000 GRT, và 0% đối với tàu tải trọng trên 4.000 GRT.

Vốn hỗ trợ khấu hao tàu trong năm đầu tiên là 20%, trong các năm tiếp theo là 6 – 10%. Chính phủ Malaysia còn miễn thuế thu nhập cho thủy thủ đoàn.

4D.3 Chương trình vốn phát triển đội tàu: Philipin

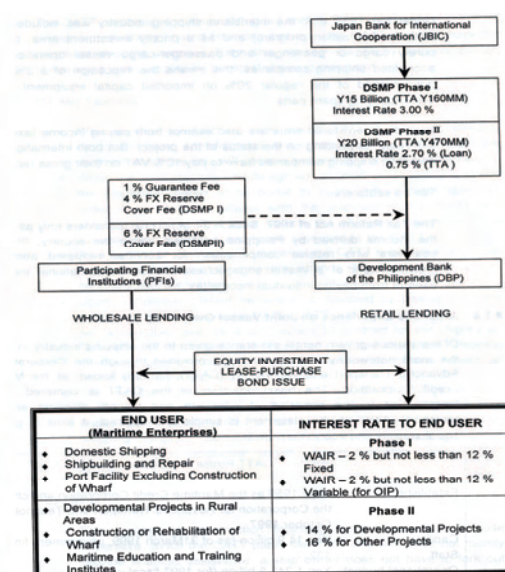
1) Chương trình

Chương trình hiện đại hóa đội tàu nội địa (DSMP) do Chính phủ Philipin xây dựng với đơn vị tổ chức thực hiện là Ngân hàng Phát triển Philipin và JBIC – Cơ quan cho vay vốn. Mục đích của chương trình này là hỗ trợ vốn cho các doanh nghiệp tham gia vận tải biển nội địa và các ngành liên quan. Đây thực chất là chương trình cho vay lại. Vốn gốc là của JBIC – khoảng 15 tỉ Yên trong giai đoạn 1 dưới Gói cho vay thứ 19 bằng đồng YÊN và 20 tỉ Yên trong giai đoạn 2 dưới Gói cho vay thứ 22 bằng đồng YÊN.

Chương trình DSMP giai đoạn 1 – tập trung vào công nghệ đóng tàu phù hợp để giải quyết các vấn đề trước mắt như nâng cấp các đội tàu nội địa đã cũ. Tiếp theo là giai đoạn 2 nhằm cung cấp hệ thống giao thông vận tải biển hiệu quả về mặt chi phí để nâng cao khả năng cạnh tranh của các sản phẩm Philipin trên thị trường nội địa và quốc tế. Mục đích của chương trình DSMP giai đoạn 2 là góp phần ổn định phát triển kinh tế xã hội, đặc biệt ở khu vực nông thôn, thông qua tăng năng suất khu vực, cải thiện đời sống và hỗ trợ chương trình đảm bảo lương thực của Chính phủ.

Hình 4D3.1.1 thể hiện phương thức cho vay lại để phát triển đội tàu cho ngành hàng hải Philipin:

Hình 4D.3.1.1 Mô hình Hoạt động của Chương trình DSMP



2) Kết quả thực hiện Chương trình DSMP

Cuối năm 1998, Ngân hàng phát triển Philipin (DBP) đã cấp vốn để triển khai 103 tàu, 01 thiết bị bốc xếp container, một xưởng đóng tàu, và 03 bến. Các tàu có tuổi thọ trung bình là 9.3 năm, thấp hơn mức trung bình nói chung. Các tàu được cấp vốn bao gồm các loại sau:

(i) 28 Phà chở khách/loại tốc độ cao	P 502.8 M
(ii) 17 Tàu khách và hàng	P 830.2 M
(iii) 22 Tàu chở dầu//LPG/Sà lan chở dầu	P 793.3 M
(iv) 17 Sà lan tự hành/nhẹ	P 231.0 M
(v) 17 Tàu chở hàng hóa tổng hợp	P 339.7 M
(vi) 02 Tàu đánh cá	P 90.0 M

3) Các ưu đãi khác

Đạo luật số 7471 (Đạo luật phát triển đội tàu biển quốc tế của Philippin) đã quy định điều khoản miễn thuế nhập khẩu tàu biển và các phụ kiện cho sửa chữa đại tu các loại tàu tham gia vào hoạt động đi biển quốc tế. Đồng thời quy định miễn thuế thu nhập đối với các khoản thu từ hoạt động vận tải biển quốc tế trong 10 năm kể từ khi ban hành đạo luật (Ngày 05 tháng 05 năm 2002). Việc miễn giảm thuế được áp dụng trong điều kiện 90% thu nhập thực được tái đầu tư vào việc xây dựng, mua sắm hoặc thu mua, cải tạo hoặc hiện đại hóa đội tàu và các thiết bị liên quan. Một điều kiện khác nữa là vốn đầu tư không được phép rút trong vòng 10 năm sau khi hết giai đoạn miễn thuế.

Từ năm 1987, ngành vận tải biển đã được miễn trừ thuế nhập khẩu và thuế giá trị gia tăng (VAT) thông qua Kế hoạch Ưu tiên Đầu tư hàng năm của Chính phủ. Trong khuôn khổ IPP – 1998, vận tải liên đảo đã được đưa trở lại chương trình này (thông qua chương trình hiện đại hóa) và được coi là khu vực ưu tiên đầu tư, bao gồm khai thác các tàu hỗn hợp hàng – khách và tàu khách. Đối với các hãng vận tải biển, điều này có nghĩa là thuế đánh vào nhập khẩu chỉ 3% do so với mức thông thường là 20% cho các thiết bị và phụ kiện kèm theo.

Các hãng đã đăng ký/quy định cũng được miễn trừ thuế thu nhập trong khoảng 3- 6 năm, tùy thuộc vào tình hình dự án. Tuy nhiên, cả các hãng vận tải quốc tế và nội địa phải đóng 10% thuế VAT trong các hóa đơn thanh toán.

Theo Luật về cải cách thuế năm 1997, các thủy thủ làm việc trên các tàu hoạt động thương mại quốc tế được miễn thuế thu nhập cá nhân.

PHỤ LỤC 6E

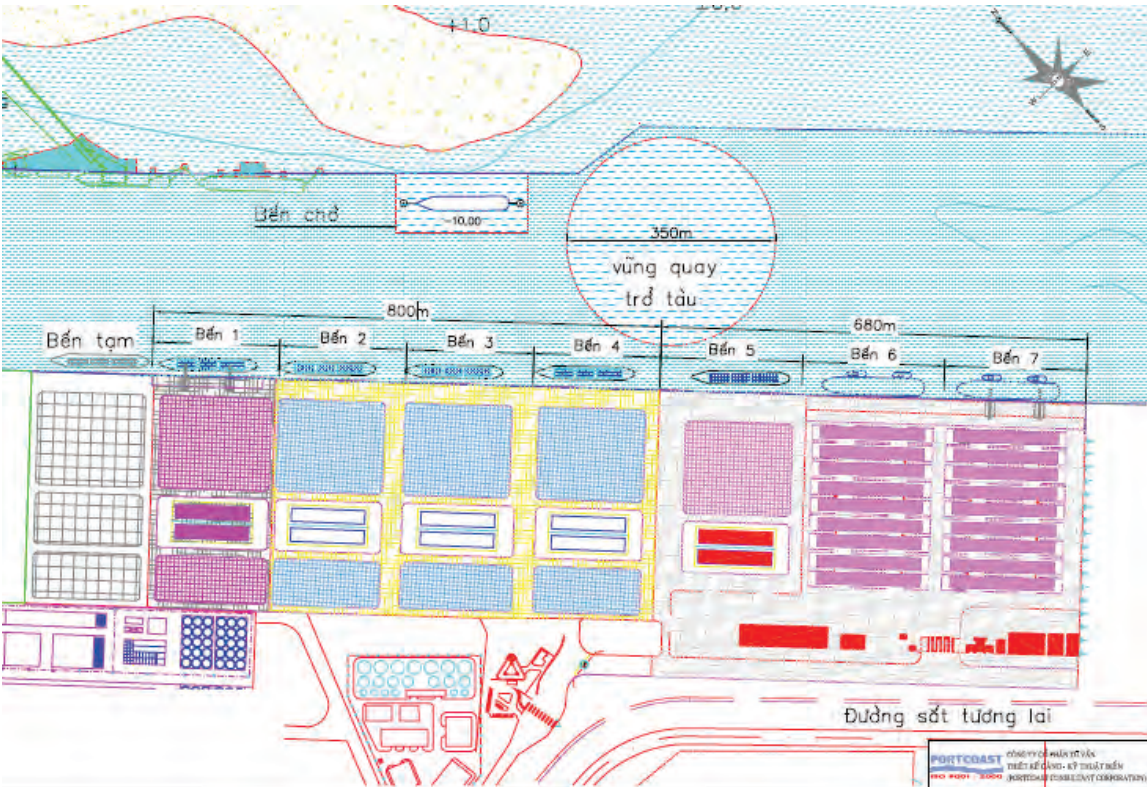
Hồ sơ các dự án quy hoạch tổng thể cảng và vận tải biển

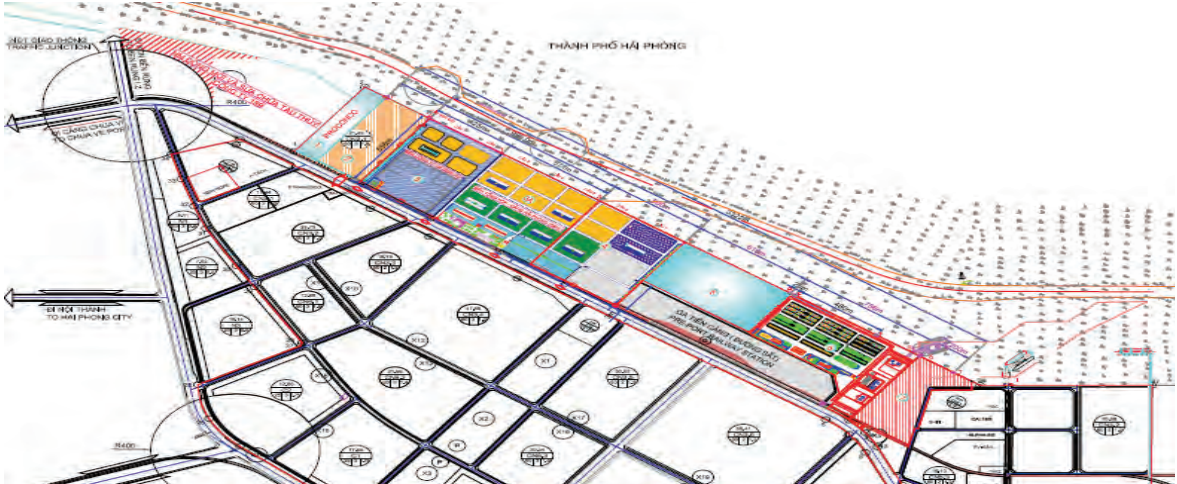
PHỤ LỤC 6E

Hồ sơ các dự án quy hoạch tổng thể cảng và vận tải biển

A. Hồ sơ Dự án cam kết/đang triển khai-chuyên ngành Cảng và Vận tải biển

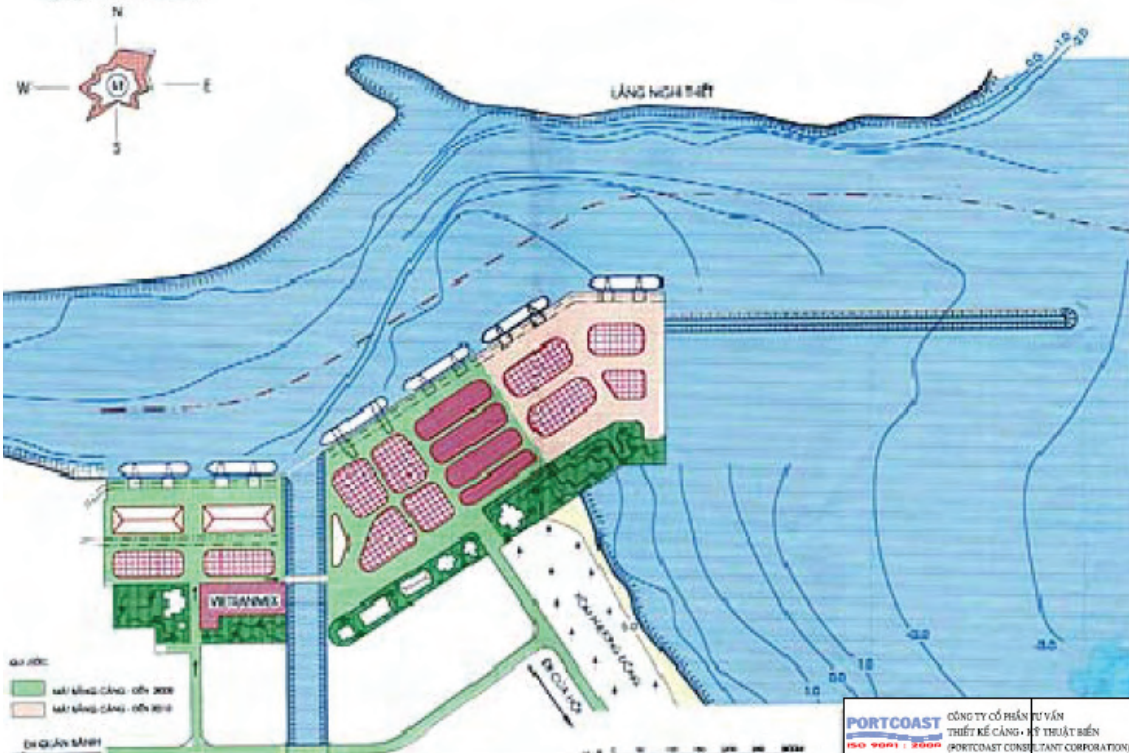
Tên dự án: Phát triển luồng cảng biển Cẩm Phả		Chuyên ngành: CP01	
Cơ sở và mục tiêu dự án: Cảng Cẩm Phả thuộc phường Cửa Ông, thị xã Cẩm Phả, tỉnh Quảng Ninh, cạnh vịnh Bái Tử Long. Cảng Cẩm Phả là cảng chuyên dụng cho chuyên chở than xuất khẩu.			
Mô tả dự án: Phát triển luồng lạch và khu vực nước trước bến số 2 ở cảng Cẩm Phả để tiếp nhận các tàu đến 70.000 DWT			

Tên dự án: Phát triển cảng Hòn Gai (Cái Lân) (Cam kết)	Chuyên ngành: CP02
Cơ sở và mục tiêu dự án: Cảng Cái Lân thuộc nhóm cảng Hòn Gai nằm ở Vịnh Cái Lân, phường Bãi Cháy. Cảng Cái Lân hiện tại (2007) gồm 2 phần, bến 1 bao gồm bến phụ và các bến 5,6,7. Bến số 1 dài 166m và sâu 9m, tiếp nhận các tàu hàng trọng tải đến 25.000 DWT. Bến phụ (ngược với bến số 1) dài 80m và sâu 9m, có thể tiếp nhận tàu chở hàng bao kiện có trọng tải lên tới 5.000 DWT Các bến số 5,6,7 dài 680m và sâu 12m, có thể tiếp nhận tàu container và tàu chở hàng bao kiện trọng tải lên tới 45.000 DWT	
Mô tả dự án: Cảng nước sâu Cái Lân thuộc nhóm cảng Hòn Gai dự kiến sẽ được mở rộng để bốc xếp hàng container và hàng tổng hợp đi/đến khu kinh tế trọng điểm miền Bắc (i) 3 bến (bến số 2,3,4) dài 620m (ii) Kích cỡ tàu lớn nhất : 50.000DWT 	
Kinh phí dự toán: 120 triệu USD	Kế hoạch: 2008–2011
Nguồn kinh phí: Công ty CP Cảng Cái Lân (tập đoàn VINALINES) SSA Holding International Vietnam	Cơ quan thực hiện: Công ty cảng container quốc tế Cái Lân

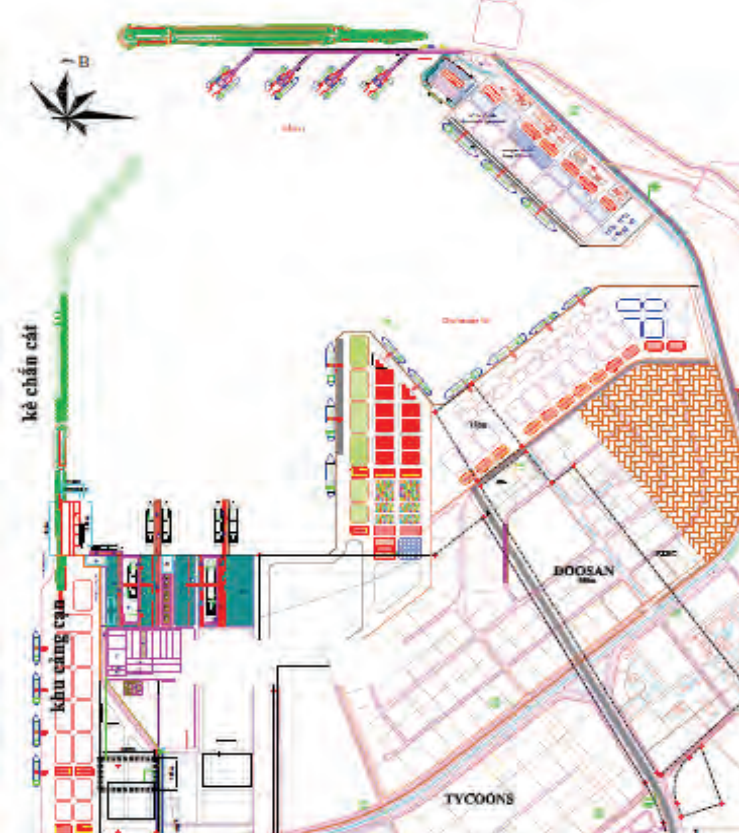
Tên dự án: Phát triển luồng cảng Hải Phòng (Đình Vũ)	Chuyên ngành: CP03
Cơ sở và mục tiêu dự án: Cảng Hải Phòng bao gồm nhiều cảng nhỏ. Cảng chính hiện tại là cảng Hoàng Diệu, cảng Chùa Vẽ và cảng Đình Vũ. Cảng hiện tại có 3 bến (bến số 1,2,3)	
Mô tả dự án: Cảng Đình Vũ đang được mở rộng để phục vụ bốc xếp hàng container/ hàng tổng hợp và hóa chất đi đến khu kinh tế trọng điểm miền Bắc (i) Cảng VINALINE • 4 bến (bến 4,5,6,7) tiếp nhận các tàu chở hàng container/hàng hóa tổng hợp có tải trọng lên đến 20.000 DWT (ii) Cảng VINASHIN • 3 bến, dài 610m tiếp nhận các tàu chở hàng container/hàng hóa tổng hợp có tải trọng lên đến 30.000 DWT (iii) Cảng VIPCO • 2 bến, dài 455m tiếp nhận các tàu chở hàng container có tải trọng lên đến 30.000 DWT • 1 bến tiếp nhận các tàu chở sản phẩm hóa chất xăng dầu trọng tải đến 40.000 DWT 	
Kinh phí dự toán: 411 triệu USD	Kế hoạch: -2010
Nguồn kinh phí: Chính phủ VINALINES Công ty đóng tàu Phà Rừng (tập đoàn VINASHIN) AP Moller Maersk A/S Công ty CP vận tải xăng dầu Việt Nam (tập đoàn Petrolimex)	Cơ quan thực hiện: Cục hàng hải Việt Nam VINALINES Công ty CP vận tải xăng dầu Việt Nam Chưa cập nhật

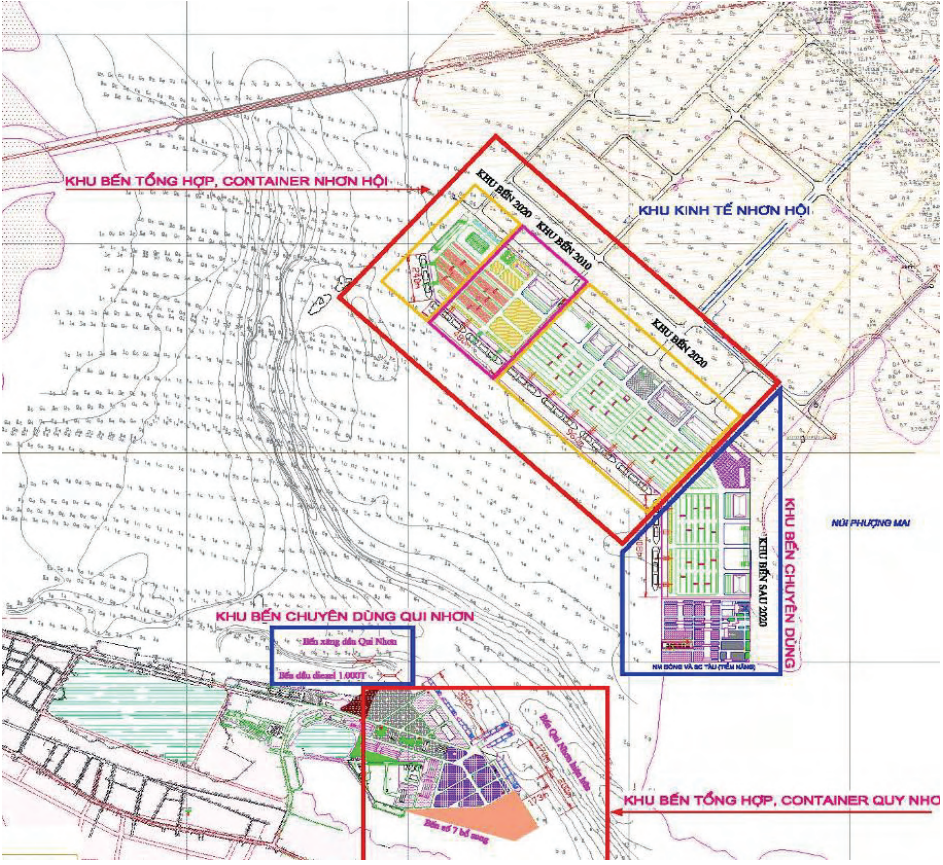
Tên dự án: Phát triển luồng lạch cảng Nghi Sơn	Chuyên ngành: CP04
Cơ sở và mục tiêu dự án: Cảng Nghi Sơn nằm ở phía nam đảo Biền Sơn, xã Nghi Sơn, huyện Tĩnh Gia	
Mô tả dự án: (i) Nâng cấp luồng lạch Nâng cấp luồng lạch cảng Nghi Sơn để tiếp nhận các tàu trọng tải đến 30.000 DWT • Vũng quay tàu: Nạo vét độ sâu từ -8.5 đến -11.0m trong vòng bán kính D=300m • Luồng: nâng cấp bề rộng Bđ = 120m và chiều sâu Hđ = -11.0m (ii) Cảng hóa dầu Nghi Sơn Tiếp tục phát triển các công trình trang thiết bị cảng để bốc xếp các sản phẩm xăng dầu thô tới khu hóa dầu ở khu kinh tế Nghi Sơn. (iii) Cảng nhà máy nhiệt điện than Nghi Sơn Tiếp tục phát triển các công trình trang thiết bị cảng cho nhà máy nhiệt điện than ở khu kinh tế Nghi Sơn. (iv) Cảng xi măng Nghi Sơn Tiếp tục phát triển các công trình trang thiết bị cảng cho nhà máy xi măng đang được xây dựng ở khu kinh tế Nghi Sơn	
Kinh phí dự toán: 24 triệu USD	Kế hoạch: Chưa cập nhật
Nguồn kinh phí: Chính phủ Petrovietnam JICA (ODA) Xi măng Công Thành Xi măng Thanh Hóa	Cơ quan thực hiện: Cục hàng hải Việt Nam Petrovietnam Điện lực Việt Nam Chưa cập nhật



Tên dự án: Phát triển luồng cảng Cửa Lò (Cam kết)	Chuyên ngành: CP05
Cơ sở và mục tiêu dự án: Cảng Cửa Lò nằm ở phía nam sông Cẩm thuộc phường Nghi Tân, thành phố Vinh, tỉnh Nghệ An. Các luồng tuyến hiện có dài 4km, sâu 4,4m, rộng 80m	
Mô tả dự án: Nạo vét tới độ sâu -7,5m để nâng cấp luồng tuyến và xây dựng đê chắn cát. 	
Kinh phí dự toán: 4 triệu USD	Kế hoạch: -2010
Nguồn kinh phí: Chính phủ	Cơ quan thực hiện: Cục hàng hải Việt Nam

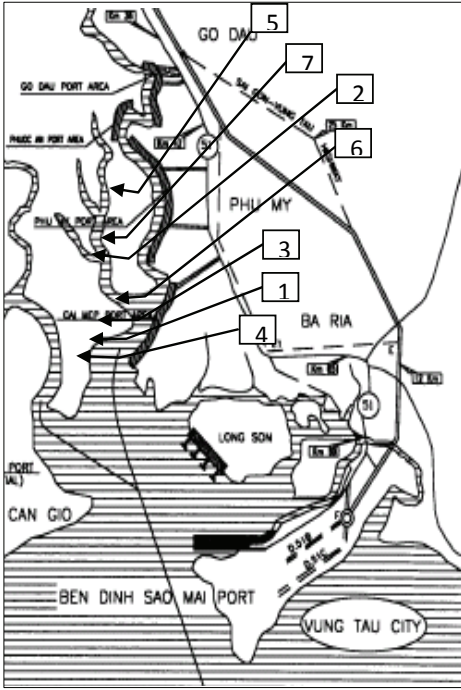
Tên dự án: Phát triển cảng Vũng Áng (GĐ cam kết)	Chuyên ngành: CP06
Cơ sở và mục tiêu dự án: Vũng Áng nằm dọc ven biển Đông, phía nam vịnh Bắc bộ, thuộc xã Kỳ Lợi, huyện Kỳ Anh, tỉnh Hà Tĩnh.	
Mô tả dự án: Các dự án phát triển cảng cho các nhà máy thép đang được thực hiện bao gồm khu liên hợp thép Formosa, nhà máy thép VSC-Tata và nhà máy thép Thạch Khê.  The map illustrates the Vũng Áng industrial zone and its surrounding infrastructure. Key features include: Industrial Zones: Formosa Steel (Khu liên hợp thép Formosa) and VSC-Tata Steel (Nhà máy thép VSC-Tata) are highlighted in red and orange. Water Bodies: Hồ Bắc Dương (Bac Duong Lake) and Hồ Tàu Voi (Tau Voi Lake) are shown in blue. Infrastructure: A network of roads and railways is depicted, connecting the industrial zones to the coast. Geographical Features: The map shows the coastline of Vũng Áng and its proximity to the sea.	
Kinh phí dự toán: 40 triệu USD	Kế hoạch: -2010
Nguồn kinh phí: Công ty nhựa Formosa Công ty thép mặt trời Công ty thép Tata Tổng công ty thép Việt Nam Tổng công ty công nghiệp xi măng Việt Nam Chưa cập nhật	Cơ quan thực hiện: Chưa cập nhật

Tên dự án: Phát triển cảng Dung Quất (Cam kết)	Chuyên ngành: CP07
Cơ sở và mục tiêu dự án: Cảng Dung Quất thuộc vịnh Dung Quất, huyện Bình Sơn, Tỉnh Quảng Ngãi. Cảng này hiện tại bao gồm khu bến chung và khu bến chuyên dụng cho nhà máy xăng dầu hóa chất và đóng vai trò trung tâm công nghiệp của khu kinh tế Dung Quất.	
Mô tả dự án: (i) Cảng hóa dầu Dung Quất • Đê chắn sóng ở phía Nam (L=1.600m) • 1 phao neo buộc đơn cho tàu chở dầu thô • 6 bến cho tàu đến 30.000 DWT (ii) Cảng đa chức năng Dung Quất • 1 bến • Kích cỡ tàu lớn nhất : 30.000–50.000DWT 	
Kinh phí dự toán: 41 triệu USD	Kế hoạch: -2010
Nguồn kinh phí: Petrovietnam Gemadept	Cơ quan thực hiện: Petrovietnam Gemadept

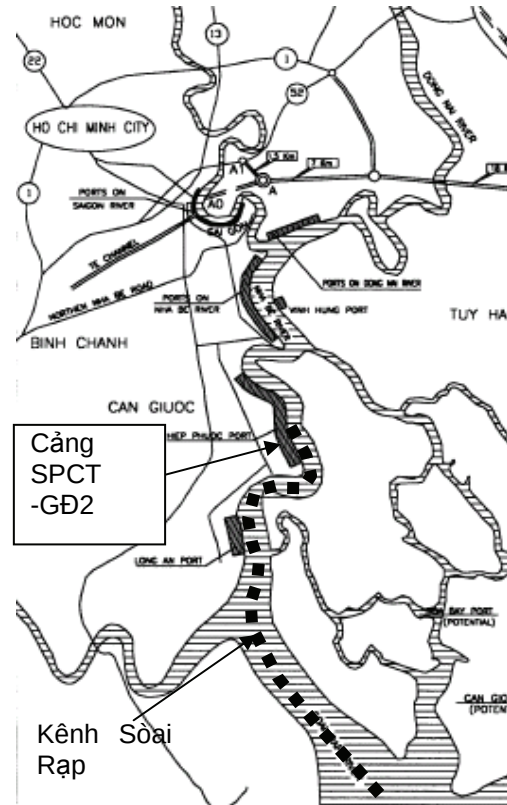
Tên dự án: Phát triển luồng và cảng Quy Nhơn (GĐ Cam kết)	Chuyên ngành: CP08
Cơ sở và mục tiêu dự án: Cảng Quy Nhơn thuộc Vịnh Thị Nại, thành phố Quy Nhơn, tỉnh Bình Định. Luồng vào hiện tại dài 9km, rộng 110m và sâu 9,5m. Cảng hiện tại ở Quy Nhơn có 6 bến, sâu 7,5 đến 12m.	
Mô tả dự án: (i) Nâng cấp luồng Đào sâu tới độ sâu -10,5m cho toàn tuyến để nâng cấp luồng cảng Quy Nhơn (ii) Cảng Nhơn Hội-Giai đoạn 1 Phát triển cảng hàng hóa thông thường hoặc container mới ở Nhơn Hội thuộc cảng Quy Nhơn để vận chuyển hàng hóa đi/đến khu nam trung bộ 	
Kinh phí dự toán: 74 triệu USD	Kế hoạch: -2010
Nguồn kinh phí: Chính phủ Gemadept	Cơ quan thực hiện: Cục hàng hải Việt Nam Gemadept

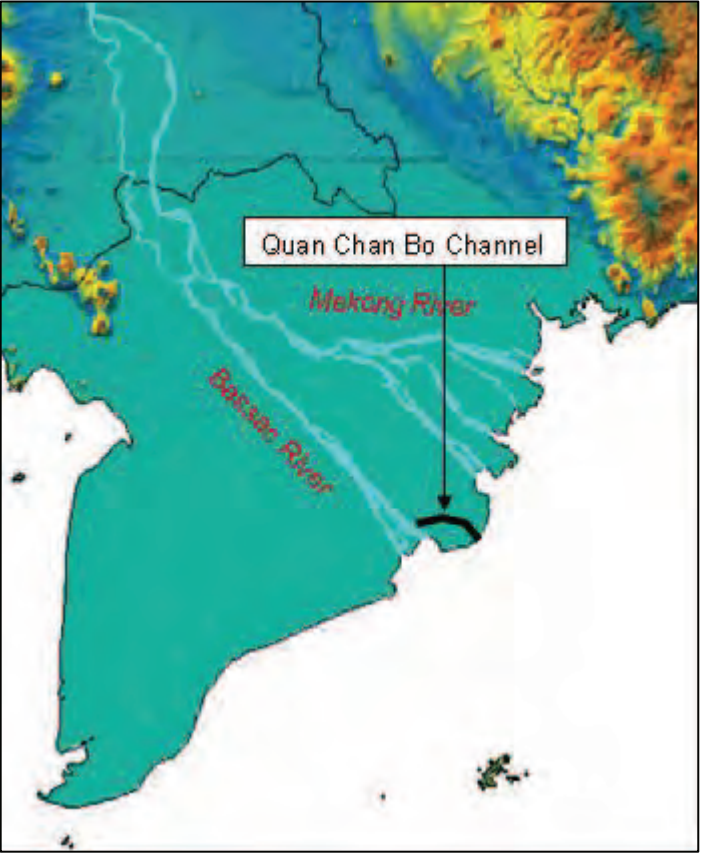
Tên dự án: Phát triển cảng biển Vân Phong (GĐ 1)	Chuyên ngành: CP09
Cơ sở và mục tiêu dự án: Kế hoạch phát triển cảng trung chuyển quốc tế ở Đầm Môn, Vịnh Vân Phong, tỉnh Khánh Hòa. Quy hoạch phát triển cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong được phê duyệt theo quyết định số 1714/QĐ-BGTVT ngày 21/08/2006. Cảng này có chức năng là cảng trung chuyển quốc tế cho xuất nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam và trung chuyển hàng container quốc tế đồng thời đóng vai trò thúc đẩy trong sự phát triển của Vịnh Vân Phong trở thành khu kinh tế tổng hợp bao gồm cảng trung chuyển quốc tế, khu công nghiệp, du lịch, dịch vụ, nuôi trồng thủy sản, vv.... Trong đó vai trò chính là cảng trung chuyển quốc tế đi kèm các dịch vụ và thương mại	
Mô tả dự án: Giai đoạn đầu của cảng Cái Cui là cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong đang được cam kết triển khai. (i) 2 bến, dài 690m và sâu 18m (ii) Kích cỡ tàu lớn nhất : 9.000TEUs 	
Kinh phí dự toán: 190 triệu USD	Kế hoạch: Chưa cập nhật
Nguồn kinh phí: VINALINES Chưa cập nhật	Cơ quan thực hiện: VINALINES Chưa cập nhật

Tên dự án: Phát triển cảng Ba Ngòi (Cam Ranh) (GĐ 1A)	Chuyên ngành: CP10
Cơ sở và mục tiêu dự án: Cảng Cam Ranh thuộc cảng Ba Ngòi nằm ở vịnh Cam Ranh, xã Cam Ranh, tỉnh Khánh Hòa. Cảng hiện có 2 bến. Bến số 1 dài 182m, sâu 11m tiếp nhận các tàu có tải trọng lên đến 30.000 DWT. Bến số 2 dài 126,5m, sâu 6m tiếp nhận các tàu có trọng tải đến 5.000 DWT Chuyển đổi cảng Nha Trang thành cảng hành khách và chức năng vận chuyển hàng hóa được chuyển sang cho cảng Cam Ranh	
Mô tả dự án: Kế hoạch mở rộng cảng Cam Ranh để vận chuyển hàng hóa thông thường/container đi/đến vùng trung nam bộ (i) 2 bến, dài 350m 	
Kinh phí dự toán: 88 triệu USD	Kế hoạch: -2010
Nguồn kinh phí: VINALINES	Cơ quan thực hiện: VINALINES

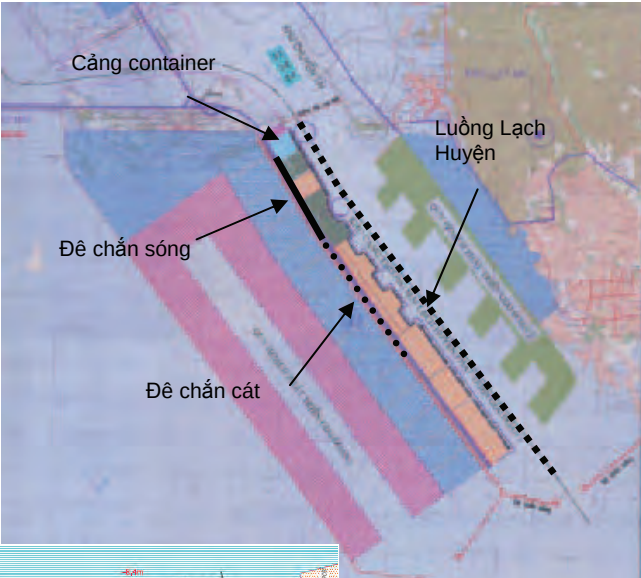
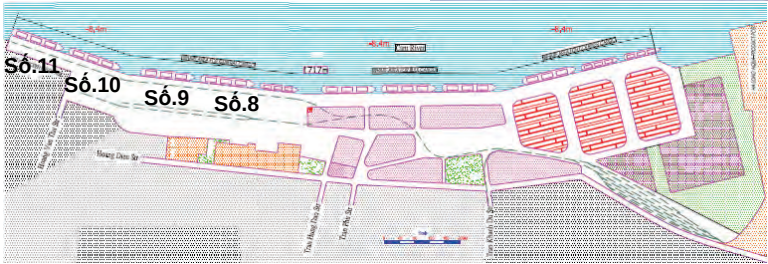
Tên dự án: Phát triển cảng Vũng Tàu (Cái Mép – Thị Vải) (GĐ1)	Chuyên ngành: CP11
Cơ sở và mục tiêu dự án: Các cảng tổng hợp/container mới đang được xây dựng ở khu vực Cái Mép-Thị Vải thuộc cảng Vũng Tàu để vận chuyển hàng hóa đi/đến khu kinh tế trọng điểm miền nam. Luồng tuyến tới khu vực Cái Mép-Thị Vải cũng đang được xây dựng đào sâu đến -14m (lối vào Cái Mép) và -12m (từ Cái Mép đến Thị Vải)	
Mô tả dự án: (i) Cảng container – Cảng ODA • 2 bến, dài 600m • Kích cỡ tàu lớn nhất : 80.000DWT (ii) Cảng container – Cảng SP-PSA – GĐ 1 • 2 bến, dài 600m h • Kích cỡ tàu lớn nhất : 80.000DWT (iii) Cảng container – Cảng CMIT • 2 bến, dài 600m • Kích cỡ tàu lớn nhất : 80.000DWT (iv) Cảng container – Cảng SSIT • 2 bến, dài 600m • Kích cỡ tàu lớn nhất : 6.000TEU (v) Cảng container – Cảng SITV • 3 bến, dài 730m • Kích cỡ tàu lớn nhất : 6.000TEU (vi) Cảng container – Cảng SNP – GĐ 1 • 1 bến, dài 300m • Kích cỡ tàu lớn nhất : 80.000DWT (vii)Cảng đa chức năng – Cảng ODA • Kích cỡ tàu lớn nhất : 75.000DWT	 The map illustrates the geographical layout of the Vung Tau Port area. It shows the coastline with several port areas labeled: GO DAU PORT AREA, PHUOC ANH PORT AREA, PHU THUAN PORT AREA, CHU MEP PORT AREA, and BEN DINH SAO MAI PORT. Numbered locations 1 through 7 are marked on the map, corresponding to the port areas described in the text. Other locations like PHU MY, BA RIA, LONG SON, CAN GIO, and VUNG TAU CITY are also indicated. The map shows the proximity of these ports to the city of Vung Tau.
Kinh phí dự toán: 1675 triệu USD	Kế hoạch: -2011
Nguồn kinh phí: Chính phủ JICA(vay ODA) Cảng Sài Gòn (Tập đoàn VINALINES) Công ty PSA Việt Nam. VINALINES AP Moller – Maersk A/S SSA Holdings International Vietnam Công ty TNHH thương mại và xây dựng đầu tư Sài Gòn Hutchison Ports Mekong Investment S.A.R.L, Tân cảng Sài Gòn (thuộc MOD)	Cơ quan thực hiện: Chính phủ Cục hàng hải Việt Nam Công ty cảng quốc tế SP-PSA. Công ty TNHH cảng Cai Mep. Công ty liên doanh dịch vụ container quốc tế SP-SSA Công ty TNHH cảng quốc tế Sài Gòn Công ty Tân Cảng Sài Gòn

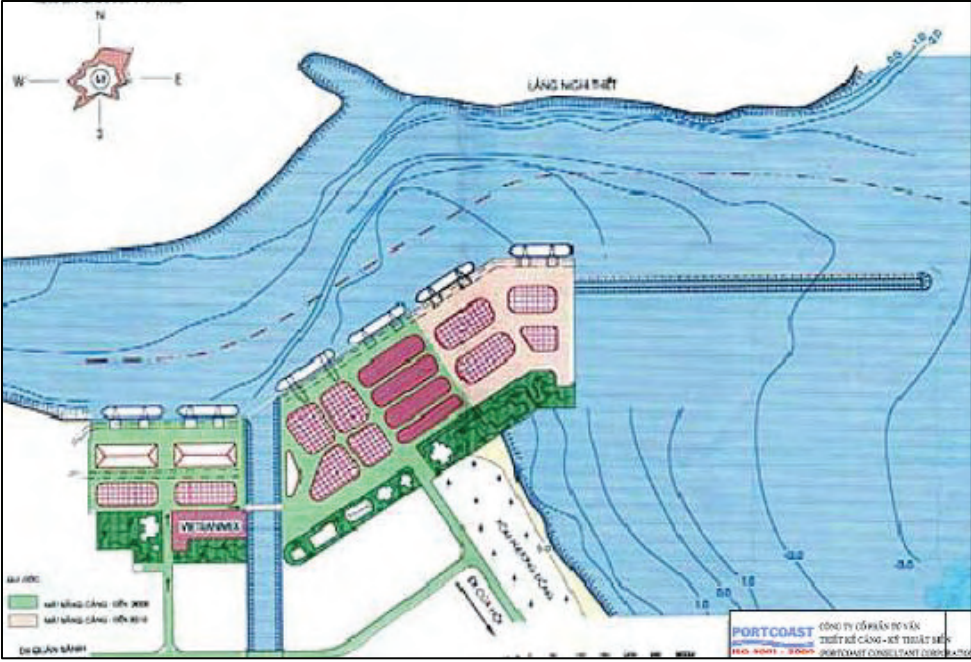
Tên dự án: Phát triển luồng và cảng Hồ Chí Minh (Hiệp Phước) (GĐ 1)	Chuyên ngành: CP12
Cơ sở và mục tiêu dự án: Cảng Hồ Chí Minh là cảng lớn nhất cả nước, bao gồm 31 cảng nhỏ (4 cảng tổng hợp quốc gia, 4 tổng hợp cảng địa phương, 9 cảng xăng dầu, 5 cảng xi măng, 5 cảng đóng tàu, 4 cảng chuyên dụng cho các loại hàng hóa khác). Để giảm sự tắc nghẽn ở trung tâm thành phố, kế hoạch phát triển cảng container mới ở khu vực Hiệp Phước thuộc Cảng HCM thay thế cảng hiện tại ở khu vực Nhà Rong thuộc cảng Sài Gòn. Vị trí của cảng mới nằm ở bên phải sông Soài Rạp. Dự án xây dựng GĐ1 đang được xây dựng. Dự án nâng cấp kênh Soài Rạp đã được Cục hàng hải cho phép theo quyết định số 741/QĐ-CHHVN ngày 09/11/2007 để tiếp nhận các tàu 5.000 DWT đầy tải và 15.000 DWT giảm tải ra vào các bến ở khu vực Hiệp Phước của cảng HCM	
Mô tả dự án: (i) Nâng cấp kênh Soài Rạp • Dài: 59.24km • Rộng: 200m • Sâu: -7.0m. (ii) Cảng container Hiệp Phước – Cảng SPCT – GĐ 1 • 2 bến, dài 500m, sâu 14m • Kích cỡ tàu lớn nhất : 50.000DWT	
Kinh phí dự toán: 204 triệu USD	Kế hoạch: -2009
Nguồn kinh phí: Công ty xúc tiến công nghiệp Tân Thuận (thuộc UBND thành phố HCM) DP World	Cơ quan thực hiện: Cục hàng hải Việt Nam Saigon Premier Cảng container Ltd.

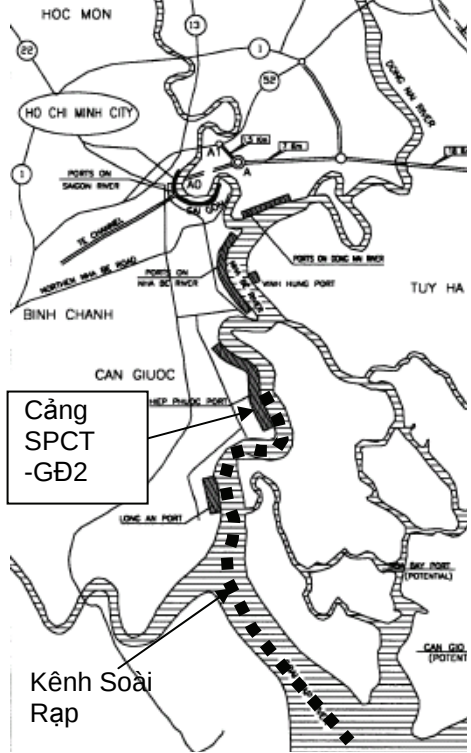


Tên dự án: Phát triển luồng Quan Bồ Chánh	Chuyên ngành: CP13
Cơ sở và mục tiêu dự án: Sông Hậu ở Đồng bằng sông Cửu Long đóng vai trò quan trọng là luồng vào của rất nhiều cảng biển bao gồm cảng Cần Thơ, cảng Mỹ Tho và cảng Đồng Tháp. Cửa Định An là cửa sông Hậu có độ sâu tự nhiên từ -3,0m đến -3,5m. Khu vực này được nạo vét hàng năm để duy trì độ sâu từ -4,0m đến -4,5m (nhưng chỉ duy trì được 1-2 tháng) tiếp nhận tàu trọng tải từ 3.000 đến 5.000 DWT. Hiện tại, trở ngại chính cho tàu chạy qua luồng vào là khu vực cửa Định An. Để tăng kích cỡ tàu đi/đến cảng, cuối năm 2008, luồng vào mới (Quan Chanh Bồ) đã được xây dựng và sẽ đưa vào hoạt động năm 2010.	
Mô tả dự án: (i) Phát triển kênh Quan Chánh Bồ • Chiều dài : 40km • Chiều sâu : -6.5m • Kích cỡ tàu lớn nhất : 20.000DWT	 The map displays a coastal region with a large body of water. A label 'Quan Chan Bo Channel' points to a specific area. Two rivers are labeled: 'Mekong River' and 'Basac River'. The map uses a color gradient from blue to yellow to represent different depths or land features.
Kinh phí dự toán: 198 triệu USD	Kế hoạch: -2010
Nguồn kinh phí: Chính phủ	Cơ quan thực hiện: Cục hàng hải Việt Nam

B. Khái quát các dự án cảng và vận tải biển đề xuất

Tên dự án: Phát triển cảng Hải Phòng (Lạch Huyện) (GD 1, kế hoạch ban đầu: 2010-2015)	Chuyên ngành: P02
Cơ sở và mục tiêu dự án: Kế hoạch phát triển cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (cảng cửa ngõ Lạch Huyện-Hải Phòng) trở thành cảng cửa ngõ quốc tế và điểm giao thương tiếp nhận nhu cầu xuất nhập khẩu thông qua các tàu cỡ lớn và phục vụ phát triển kinh tế xã hội các tỉnh phía bắc. Quy hoạch phát triển cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng được phê duyệt theo quyết định số 501/QĐ-13BGTVT ngày 29/02/2008. Cảng Hoàng Diệu được chuyển đổi chức năng một phần để phục vụ các lợi ích công cộng.	
Mô tả dự án: (i) Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng cảng container mới dự kiến được xây dựng ở khu cảng thương mại nằm ở phía nam kênh Lạch Huyện. Công trình phát triển cảng bao gồm: • 2 bến, dài 600m và sâu 14m. • Các công trình nạo vét luồng vào (Lạch Huyện Channel/ Luồng Lạch Huyện). • Đê chắn sóng và chắn cát • Kế hoạch phát triển cảng hàng lỏng ở đảo Quả Muối (ii) Chuyển đổi chức năng cảng Hoàng Diệu Các bến số 8,9 ,10 và 11 được chuyển đổi để phục vụ các lợi ích công cộng.	 
Kinh phí dự toán: 450 triệu USD (2010-2015)	Kế hoạch: 2010–2015
Nguồn kinh phí : Chưa cập nhật	Cơ quan thực hiện: Cục hàng hải Việt Nam Chưa cập nhật

Tên dự án: Phát triển luồng và cảng Cửa Lò	Chuyên ngành: P05
Cơ sở và mục tiêu dự án: Cảng Cửa Lò nằm ở phía nam sông Cấm, thuộc phường Nghi Tân, thành phố Vinh, tỉnh Nghệ An. Luồng hiện tại dài 4km, rộng 80m và sâu 4,4m. Có 1 dự án nâng cấp luồng này đạt độ sâu -7,5m và xây dựng đê chắn cát. Dự án này là dự án tiếp theo của dự án phát triển luồng và cảng Cửa Lò.	
Mô tả dự án: (i) Nâng cấp luồng ở cảng Cửa Lò Xây dựng đê chắn cát cho luồng phía bắc (ii) Mở rộng cảng Cửa Lò Mở rộng cảng Cửa Lò cho vận chuyển hàng hóa đi/đến khu bắc trung bộ Các hợp phần chính: • Chiều dài cầu cảng: 340 m • Số bến: 2 bến • Chiều sâu trước bến: chưa cập nhật • Kích cỡ tàu lớn nhất: 10.000DWT • Hàng hóa chính: Container / hàng hóa thông thường • Năng lực bốc xếp hàng hóa: 2.97 triệu tấn 	
Kinh phí dự toán: 26,0 triệu USD	Kế hoạch: Chưa cập nhật
Nguồn kinh phí Chưa cập nhật	Cơ quan thực hiện: Cục hàng hải Việt Nam Chưa cập nhật

Tên dự án: Phát triển luồng và cảng Hồ Chí Minh (Hiệp Phước – GĐ 2 + khác)	Chuyên ngành: P19
Cơ sở và mục tiêu dự án: Cảng Hồ Chí Minh là cảng lớn nhất cả nước, bao gồm 31 cảng nhỏ (4 cảng tổng hợp quốc gia, 4 cảng tổng hợp địa phương, 9 cảng xăng dầu, 5 cảng xi măng, 5 cảng đóng tàu, 4 cảng chuyên dụng cho các loại hàng hóa khác). Để giảm sự tắc nghẽn ở trung tâm thành phố, kế hoạch phát triển cảng container mới ở khu vực Hiệp Phước thuộc Cảng HCM thay thế cảng hiện tại ở khu vực Nhà Rong thuộc cảng Sài Gòn. Vị trí của cảng mới nằm ở bên phải sông Soài Rạp. Tiếp theo dự án GĐ1, việc mở rộng cảng là kế hoạch của GĐ2. Kênh Soài Rạp dự kiến được nâng cấp để tiếp nhận các tàu trọng tải đến 25.000 -30.000 DWT	
Mô tả dự án: (i) Nâng cấp kênh Soài Rạp Dự kiến đào sâu luồng Soài Rạp để tiếp nhận các tàu trọng tải từ 25.000 đến 30.000 DWT. (ii) Cảng container Hiệp Phước – Cảng SPCT – GĐ 2 Kế hoạch mở rộng cảng container Sài Gòn Premier ở khu vực Hiệp Phước thuộc cảng HCM GĐ2. • 2bến, dài 450m và sâu 14m • Kích cỡ tàu lớn nhất : 50.000DWT	 The map illustrates the geographical layout of the port area around Ho Chi Minh City. It shows the Saigon River flowing into the city, with the Soai Rap Canal branching off to the south. Key locations marked include HOC MON, HO CHI MINH CITY, and BINH CHANH. Several ports are identified: Hiep Phuc Port (labeled as Cảng SPCT - GĐ2), Long An Port, and others. The Soai Rap Canal is specifically highlighted with a dashed line and labeled 'Kênh Soài Rạp'. Other labels include 'PORTS ON SAIGON RIVER', 'PORTS ON BONG MA RIVER', and 'CAN GIUOC'.
Kinh phí dự toán: 220 triệu USD	Kế hoạch: Chưa cập nhật
Nguồn kinh phí IPC thuộc UBND thành phố HCM DP World Chưa cập nhật	Cơ quan thực hiện: Cục hàng hải Việt Nam Saigon Premier Cảng container Ltd. Chưa cập nhật

Tên dự án: Mở rộng cảng Cần Thơ	Chuyên ngành: P22
Cơ sở và mục tiêu dự án: Cảng Cần Thơ bao gồm 14 cảng với 3 cảng tổng hợp và các cảng chuyên dụng còn lại (chủ yếu là cảng xăng dầu) đang khai thác. 3 cảng tổng hợp là cảng Hoàng Diệu, cảng Cái Cui và cảng Trà Nóc. Cảng Hoàng Diệu nằm về phía thượng nguồn cầu Cần Thơ bờ phải sông Hậu, huyện Trà Nóc, thành phố Cần Thơ. Bến hiện tại (2007) dài 304m tiếp nhận các tàu 10.000 DWT đầy tải. Cảng Cái Cui nằm về phía hạ nguồn cầu Cần Thơ bờ phải sông Hậu, khu công nghiệp phía nam Cần Thơ, huyện Cái Răng, thành phố Cần Thơ. Cảng Trà Nóc nằm phía thượng nguồn cầu Cần Thơ, bờ phải sông Hậu, khu công nghiệp Trà Nóc, thành phố Cần Thơ. Bến hiện tại (2007) dài 80m, sâu 6m.	
Mô tả dự án: (i) Mở rộng cảng Cái Cui Dự kiến mở rộng cảng Cái Cui để bốc xếp hàng hóa đi/đến khu vực đồng bằng sông Cửu Long. • 3 bến, dài 500m • Kích cỡ tàu lớn nhất : 20.000DWT (ii) Mở rộng cảng Trà Nóc Tra Noc Terminal is planned to be expanded to handle container/general cargo to/from Mekong Delta Area. Có kế hoạch mở rộng cảng Trà Nóc để vận chuyển hàng hóa đi/đến khu vực đồng bằng sông Cửu Long • Kích cỡ tàu lớn nhất : 10.000DWT	
Kinh phí dự toán: 25 triệu USD	Kế hoạch: Chưa cập nhật
Nguồn kinh phí: Chưa cập nhật	Cơ quan thực hiện: Chưa cập nhật