

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 1037/QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 24 tháng 6 năm 2014

QUYẾT ĐỊNH

Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;

Căn cứ Bộ luật Hàng hải Việt Nam ngày 14 tháng 6 năm 2005;

Căn cứ Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 07 tháng 9 năm 2006 về lập, thẩm định, phê duyệt và quản lý quy hoạch phát triển tổng thể kinh tế - xã hội và Nghị định số 04/2008/NĐ-CP ngày 11 tháng 01 năm 2008 về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 92/2006/NĐ-CP;

Xét đề nghị của Bộ Giao thông vận tải (Tờ trình số 12935/TTr-BGTVT ngày 29 tháng 11 năm 2013 và Văn bản số 3730/BGTVT-KHĐT ngày 04 tháng 4 năm 2014) về điều chỉnh Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 với những nội dung chủ yếu sau:

1. Quan điểm phát triển

a) Tận dụng tối đa lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên để phát triển toàn diện hệ thống cảng biển, đột phá đi thẳng vào hiện đại, nhanh chóng hội nhập với các nước tiên tiến trong khu vực về lĩnh vực cảng biển nhằm góp phần thực hiện mục tiêu của Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020; từng bước đưa kinh tế hàng hải trở thành mũi nhọn hàng đầu trong các lĩnh vực kinh tế biển gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh.

b) Phát triển hợp lý giữa các cảng tổng hợp quốc gia, cảng tổng hợp địa phương, cảng chuyên dùng đảm bảo tính thống nhất trong toàn hệ thống; chú trọng phát triển các cảng có khả năng tiếp nhận tàu biển có trọng tải đến 100.000 tấn

hoặc lớn hơn ở cả ba miền Bắc, Trung, Nam; từng bước củng cố, nâng cấp mở rộng các cảng khác; coi trọng công tác duy tu, bảo trì để đảm bảo khai thác đồng bộ, hiệu quả hệ thống cảng biển.

c) Phát triển đồng bộ giữa cảng biển với mạng lưới kết cấu hạ tầng sau cảng, giữa kết cấu hạ tầng cảng biển với kết cấu hạ tầng công cộng kết nối với cảng biển. Đặc biệt chú trọng đảm bảo sự kết nối liên hoàn giữa cảng biển với mạng lưới giao thông quốc gia và hệ thống các cảng cạn, trung tâm phân phối hàng hóa, đầu mối logistics ở khu vực.

d) Phát triển hướng mạnh ra biển để tiếp cận nhanh chóng với biển xa, giảm thiểu khó khăn trở ngại về luồng tàu vào cảng; kết hợp tạo động lực phát triển các khu kinh tế, công nghiệp - đô thị ven biển.

đ) Kết hợp chặt chẽ giữa phát triển cảng biển với quản lý bảo vệ môi trường, đảm bảo sự phát triển bền vững; gắn liền với yêu cầu bảo đảm quốc phòng, an ninh.

2. Mục tiêu phát triển

a) Mục tiêu chung:

Phát triển hệ thống cảng biển theo một quy hoạch tổng thể và thống nhất trên quy mô cả nước nhằm đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; tạo cơ sở vật chất kỹ thuật để nhanh chóng đưa nước ta hội nhập và đủ sức cạnh tranh trong hoạt động cảng biển với các nước trong khu vực và trên thế giới, khẳng định vị trí và ưu thế về kinh tế biển, đồng thời góp phần bảo đảm quốc phòng, an ninh của đất nước. Hình thành những đầu mối giao lưu kinh tế quan trọng với quốc tế làm động lực phát triển các khu kinh tế, đô thị - công nghiệp ven biển.

b) Mục tiêu cụ thể:

- Bảo đảm thông qua toàn bộ lượng hàng xuất nhập khẩu và giao lưu giữa các vùng, miền trong nước bằng đường biển đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước với năng lực theo quy hoạch của hệ thống cảng biển tại các thời điểm quy hoạch như sau:

+ Khoảng từ 400 đến 410 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 275 đến 280 triệu tấn/năm) vào năm 2015;

+ Khoảng từ 640 đến 680 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 375 đến 400 triệu tấn/năm) vào năm 2020;

+ Khoảng từ 1.040 đến 1.160 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 630 đến 715 triệu tấn/năm) vào năm 2030.

- Tập trung xây dựng cảng cửa ngõ quốc tế tại Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu và vùng kinh tế trọng điểm miền Trung (khi có điều kiện) tiếp nhận được tàu trọng tải đến 100.000 tấn (tàu container 8.000 TEU) hoặc lớn hơn, đủ năng lực để có thể kết hợp vai trò trung chuyển container quốc tế; các cảng chuyên dùng quy mô lớn cho các liên hợp luyện kim, lọc hóa dầu, trung tâm nhiệt điện sử dụng than;

- Cải tạo, nâng cấp các cảng đầu mối hiện có; xây dựng có trọng điểm một số cảng địa phương theo chức năng, quy mô phù hợp với yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội và khả năng huy động vốn;

- Phát triển cảng tại các huyện đảo với quy mô phù hợp để tiếp nhận hàng hóa, hành khách phục vụ phát triển kinh tế - xã hội gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh;

- Khắc phục tình trạng lạc hậu về trình độ kỹ thuật - công nghệ, yếu kém về chất lượng phục vụ, tăng khả năng cạnh tranh trong hội nhập quốc tế về cảng biển;

- Nghiên cứu kết hợp chính trị với nạo vét để cải tạo, nâng cấp luồng tàu vào cảng, đảm bảo cho tàu lớn vào, rời cảng thuận lợi, an toàn, đồng bộ với quy mô cầu bến và phù hợp với chức năng, vai trò của cảng.

3. Nội dung quy hoạch

a) Theo vùng lãnh thổ, hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 gồm 06 nhóm cảng:

- Nhóm 1: Nhóm cảng biển phía Bắc từ Quảng Ninh đến Ninh Bình;

- Nhóm 2: Nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ từ Thanh Hóa đến Hà Tĩnh;

- Nhóm 3: Nhóm cảng biển Trung Trung Bộ từ Quảng Bình đến Quảng Ngãi;

- Nhóm 4: Nhóm cảng biển Nam Trung Bộ từ Bình Định đến Bình Thuận;

- Nhóm 5: Nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (bao gồm cả Côn Đảo và trên sông Soài Rạp thuộc địa bàn tỉnh Long An);

- Nhóm 6: Nhóm cảng biển đồng bằng sông Cửu Long (bao gồm cả Phú Quốc và các đảo Tây Nam).

b) Theo quy mô, chức năng nhiệm vụ, hệ thống cảng biển Việt Nam có các loại cảng:

- Cảng tổng hợp quốc gia là các cảng chính trong hệ thống cảng biển Việt Nam, bao gồm:

+ Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu và cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong, tỉnh Khánh Hòa (Loại IA);

+ Cảng đầu mỗi khu vực (Loại I), gồm: Quảng Ninh, Nghi Sơn (Thanh Hóa), Nghệ An, Hà Tĩnh, Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Dung Quất (Quảng Ngãi), Quy Nhơn (Bình Định), Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Cần Thơ.

- Các cảng tổng hợp địa phương (Loại II) có phạm vi hấp dẫn và chức năng phục vụ chủ yếu trong phạm vi địa phương (tỉnh, thành phố);

- Cảng chuyên dùng (Loại III) phục vụ trực tiếp cho các cơ sở công nghiệp tập trung, hàng qua cảng có tính đặc thù (dầu thô, sản phẩm dầu, than, quặng, xi măng, clinke, hành khách,...) và là một hạng mục trong tổng thể cơ sở công nghiệp. Riêng cảng chuyên dùng trung chuyển than nhập khẩu cho các nhà máy nhiệt điện sẽ bố trí đầu mối tiếp nhận, trung chuyển chung cho từng cụm nhà máy.

Trong mỗi cảng biển có thể có nhiều khu bến cảng, mỗi khu bến cảng có thể có nhiều bến cảng, mỗi bến cảng có thể có nhiều cầu cảng với công năng và quy mô khác nhau, bổ trợ nhau về tổng thể. Tại cảng biển chuyên dùng có thể có bến xếp, dỡ hàng tổng hợp phục vụ trực tiếp cho cơ sở công nghiệp.

Các cảng biển tiềm năng xác định trong quy hoạch được phát triển khi có nhu cầu và khả năng đầu tư, chủ yếu được đầu tư vào giai đoạn sau của quy hoạch; cần dành quỹ đất thích hợp để phát triển các cảng này đáp ứng các yêu cầu về kinh tế - kỹ thuật nhằm đảm bảo hiệu quả đầu tư trong tương lai.

c) Chức năng, quy mô phát triển của từng nhóm cảng, cảng biển và các bến cảng chính được quy định cụ thể tại Phụ lục kèm theo Quyết định này.

d) Định hướng cải tạo, nâng cấp luồng hàng hải:

- Tập trung nguồn lực cho việc đầu tư xây dựng, nạo vét duy tu các tuyến luồng hàng hải theo định hướng chính như sau:

+ Chỉ đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp các luồng hàng hải công cộng phục vụ đồng thời cho nhiều cảng, khu bến, đặc biệt là luồng vào các cảng cửa ngõ quốc tế và một số cảng đầu mối khu vực trọng điểm có lượng hàng và mật độ tàu thông qua lớn;

+ Tiến trình cải tạo, nâng cấp luồng được thực hiện từng bước, với quy mô, chuẩn tắc kỹ thuật hợp lý tương ứng với công năng yêu cầu cho từng giai đoạn phát triển, trong đó đặc biệt lưu ý đến khả năng lợi dụng thủy triều để vận hành tàu qua luồng nhằm nâng cao tối đa hiệu quả đầu tư xây dựng cảng;

+ Chú trọng công tác nạo vét duy tu thường xuyên, định kỳ các tuyến luồng hàng hải hiện có và từng bước cải tạo, nâng cấp phù hợp với nguồn lực và quy mô, công năng của cảng xác định trong quy hoạch.

- Các luồng chính cần tập trung đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp, gồm:

+ Luồng vào cảng Hải Phòng với trọng điểm là đoạn luồng vào khu bến Lạch Huyện, đoạn kênh Hà Nam, sông Bạch Đằng vào khu bến Đình Vũ;

+ Luồng Vũng Tàu - Cái Mép - Thị Vải đến Gò Dầu: Giai đoạn trước mắt tập trung giải quyết các đoạn cạn, hẹp, cong gấp cục bộ để nâng cao hiệu quả khai thác luồng, đảm bảo an toàn hành hải, đặc biệt đối với các tàu có trọng tải lớn;

+ Luồng vào cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh theo sông Soài Rạp: Tập trung hoàn thành đầu tư luồng cho tàu trọng tải đến 30.000 tấn; chỉ tiến hành đầu tư giai đoạn tiếp theo khi thực sự có nhu cầu và trên cơ sở đánh giá tính ổn định của luồng sau cải tạo, nâng cấp;

+ Luồng kết nối tuyến vận tải hàng hóa từ Thành phố Hồ Chí Minh đến Cái Mép - Thị Vải qua sông Đồng Tranh;

+ Luồng vào cảng Cần Thơ và các cảng trên sông Hậu cho tàu 10.000 tấn đầy tải, tàu 20.000 tấn giảm tải qua kênh Quan Chánh Bó; tàu 3.000 tấn đến 5.000 tấn qua cửa Định An.

đ) Các dự án ưu tiên đầu tư:

- Đối với luồng vào cảng: Đoạn luồng Lạch Huyện, kênh Hà Nam, sông Bạch Đằng thuộc luồng vào cảng Hải Phòng; luồng vào khu bến Cái Lân cảng Quảng Ninh; luồng Soài Rạp cho tàu trọng tải đến 30.000 tấn; luồng Cái Mép - Thị Vải, khắc phục các đoạn cạn, hẹp, cong gấp cục bộ; luồng vào các cảng trên sông Hậu qua kênh Quan Chánh Bó; luồng liên kết cảng Thành phố Hồ Chí Minh với khu cảng Cái Mép - Thị Vải qua sông Đồng Tranh.

- Đối với cảng tổng hợp: Giai đoạn khởi động cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (Lạch Huyện); phối hợp với các Bộ, ngành, địa phương liên quan để kịp thời tháo gỡ vướng mắc, tồn tại, đẩy nhanh tiến trình di dời, chuyển đổi công năng các bến cảng trên sông Sài Gòn (Thành phố Hồ Chí Minh), sông Hàn (Đà Nẵng), Nha Trang (Khánh Hòa).

- Đối với cảng chuyên dùng: Các cảng, khu bến phục vụ lọc hóa dầu Nghi Sơn (Thanh Hóa), Long Sơn (Bà Rịa - Vũng Tàu), Sơn Dương - Vũng Áng (Hà Tĩnh), Vĩnh Tân, Sơn Mỹ (Bình Thuận), Duyên Hải (Trà Vinh).

e) Nhu cầu vốn đầu tư phát triển cảng biển:

Tổng kinh phí để phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020 ước tính khoảng từ 80 đến 100 nghìn tỷ đồng (không bao gồm kinh phí đầu tư đối với các bến cảng, cầu cảng chuyên dùng); trong đó kết cấu hạ tầng công cộng cảng biển dự kiến khoảng từ 40 đến 50 nghìn tỷ đồng.

4. Một số giải pháp, chính sách chủ yếu

a) Huy động tối đa mọi nguồn lực để phát triển cảng biển; nguồn vốn ngân sách chỉ tập trung đầu tư kết cấu hạ tầng công cộng cảng biển tại các cảng biển tổng hợp, đầu mỗi khu vực. Đẩy mạnh xã hội hóa đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển, hạ tầng công cộng kết nối với cảng biển (luồng tàu,

đê chắn sóng, ngăn cát, hệ thống đường giao thông,...). Khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho tổ chức, doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển cảng biển bằng các hình thức theo quy định của pháp luật; chú trọng áp dụng hình thức đầu tư đối tác công tư (PPP) đối với các cảng, khu bến phát triển mới có quy mô lớn.

b) Nguồn vốn ngân sách tập trung đầu tư cho các hạng mục kết cấu hạ tầng công cộng (luồng tàu, đê chắn sóng dùng chung) kết nối với cảng biển quan trọng. Các hạng mục kết cấu hạ tầng bến cảng chủ yếu được đầu tư bằng nguồn huy động hợp pháp của doanh nghiệp.

c) Tiếp tục hoàn thiện các cơ chế, chính sách nhằm thu hút vốn đầu tư để phát triển cảng biển, đồng thời khắc phục tình trạng đầu tư từng bến phân tán, nhỏ lẻ đối với các cảng biển, khu bến cảng trọng điểm, đầu mối khu vực, cửa ngõ quốc tế.

đ) Áp dụng cơ chế cho thuê khai thác đối với kết cấu hạ tầng các bến cảng được xây dựng bằng nguồn vốn ngân sách theo quy định của pháp luật.

đ) Nghiên cứu và áp dụng thực hiện mô hình quản lý cảng phù hợp với điều kiện của Việt Nam để phát huy hiệu quả đầu tư, khai thác cảng và thu hút nguồn lực đầu tư. Thí điểm áp dụng mô hình quản lý cảng biển ở một số cảng có đủ điều kiện như bến cảng Lạch Huyện (Hải Phòng), khu bến cảng Vân Phong (Khánh Hòa) để từng bước hoàn thiện cơ sở pháp lý, tạo điều kiện thực hiện đồng bộ trong phạm vi cả nước.

e) Tiếp tục đẩy mạnh cải cách hành chính, đặc biệt thủ tục hành chính, tạo môi trường thông thoáng trong thu hút đầu tư phát triển và kinh doanh khai thác, sử dụng cảng biển phù hợp với quá trình hội nhập và thống lệ quốc tế.

g) Tăng cường công tác quản lý nhà nước trong quá trình thực hiện quy hoạch phát triển cảng biển, trong đó đặc biệt lưu ý phối hợp gắn kết đồng bộ với quy hoạch phát triển mạng lưới giao thông kết nối đến cảng, quy hoạch xây dựng và quy hoạch chung phát triển kinh tế - xã hội của địa phương có cảng.

h) Đối với các cảng đầu mối khu vực, cảng cửa ngõ quốc tế tại các vùng kinh tế trọng điểm, dành quỹ đất thích hợp phía sau cảng để xây dựng trung tâm phân phối hàng hóa, dịch vụ hậu cảng, kết nối thuận tiện với mạng lưới giao thông quốc gia, từng bước tạo thành mạng lưới kết cấu hạ tầng logistics hiện đại.

i) Việc di dời cảng phải thực hiện theo quy hoạch di dời và cơ chế, chính sách cụ thể về hỗ trợ đầu tư của các doanh nghiệp cảng thuộc diện phải di dời.

k) Việc quản lý thực hiện quy hoạch phải tuân theo quy hoạch phân khu chức năng theo quy hoạch được duyệt; phối hợp chặt chẽ với các địa phương trong việc cấp phép đầu tư xây dựng, hạn chế đầu tư các bến nhỏ lẻ và dành quỹ đất thích hợp để xây dựng các đầu mối logistics sau cảng.

Điều 2. Trách nhiệm tổ chức thực hiện

1. Bộ Giao thông vận tải:

a) Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương liên quan tổ chức triển khai thực hiện quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam, kết hợp chặt chẽ với quá trình thực hiện Nghị quyết Trung ương về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 và Nghị quyết Trung ương số 13-NQ/TW ngày 16 tháng 01 năm 2012 về xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020; định kỳ tổ chức kiểm tra, đánh giá tình hình thực hiện quy hoạch.

b) Tổ chức rà soát, phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch chi tiết phát triển các nhóm cảng biển đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 trong trường hợp cần thiết; thực hiện điều chỉnh, bổ sung, cập nhật quy hoạch chi tiết các bến cảng, cầu cảng thuộc cảng biển trong phạm vi quy hoạch hệ thống cảng biển được phê duyệt theo thẩm quyền; tổng hợp, báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định việc điều chỉnh quy hoạch hệ thống cảng biển phù hợp với nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội.

c) Chỉ đạo nghiên cứu mô hình quản lý cảng biển phù hợp với điều kiện Việt Nam, báo cáo Thủ tướng Chính phủ phê duyệt để thực hiện nhằm nâng cao hiệu quả quản lý, đầu tư, khai thác cảng biển; nghiên cứu, đề xuất các giải pháp cần thiết để trình cấp có thẩm quyền quyết định nhằm thực hiện quy hoạch có hiệu quả.

d) Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan chỉ đạo rà soát, đề xuất sửa đổi, bổ sung các chính sách về phí, giá dịch vụ tại cảng biển; rà soát, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến quản lý đầu tư, khai thác cảng biển phù hợp với thông lệ quốc tế và điều kiện Việt Nam.

đ) Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố liên quan chỉ đạo, hướng dẫn các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực cảng biển thực hiện kế hoạch phát triển phù hợp với quy hoạch được duyệt; đáp ứng yêu cầu về phát triển bền vững, bảo vệ môi trường, sinh thái, thích ứng với biến đổi khí hậu và nước biển dâng theo báo cáo tác động môi trường chiến lược của quy hoạch và các quy định khác có liên quan của pháp luật.

2. Các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương liên quan theo chức năng nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thực hiện các nhiệm vụ, mục tiêu của quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển, bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của ngành và địa phương; đảm bảo yêu cầu phát triển bền vững, bảo vệ môi trường sinh thái.

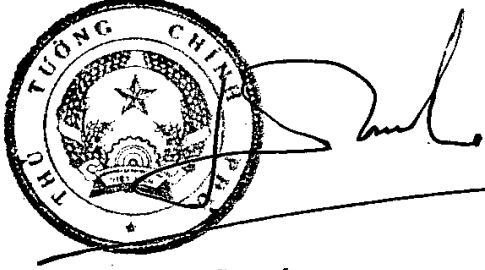
Điều 3. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký ban hành. Quyết định này thay thế Quyết định số 2190/QĐ-TTg ngày 24 tháng 12 năm 2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

Điều 4. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- HĐND, UBND các tỉnh, TP trực thuộc Trung ương;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Tổng Bí thư;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện Kiểm sát nhân dân tối cao;
- Kiểm toán Nhà nước;
- Ủy ban Giám sát tài chính Quốc gia;
- Ngân hàng Chính sách xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan Trung ương của các đoàn thể;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trụ lý TTCP, TGD Công TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: Văn thư, KTN (3b).KN.21/0

THỦ TƯỚNG



Nguyễn Tấn Dũng



Phụ lục
THÔNG SỐ CHỦ YẾU CỦA CÁC NHÓM CẢNG, CẢNG BIỂN
VÀ BẾN CẢNG CHÍNH TRONG QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG
CẢNG BIỂN VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2020, ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN NĂM 2030
(Ban hành kèm theo Quyết định số 1037/QĐ-TTg
ngày 24 tháng 6 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ)

I. NHÓM CẢNG BIỂN PHÍA BẮC (NHÓM 1)

1. Dự kiến lượng hàng qua cảng:

- a) Năm 2015: Khoảng từ 112 đến 117 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 81 đến 83 triệu tấn/năm).
- b) Năm 2020: Khoảng từ 153 đến 164 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 113 đến 120 triệu tấn/năm).
- c) Năm 2030: Khoảng từ 260 đến 295 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 200 đến 225 triệu tấn/năm).

2. Các cảng biển trong Nhóm:

- a) Cảng biển Quảng Ninh là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (Loại I), gồm các khu bến:

- Khu bến Cái Lân là khu bến chính của cảng, chủ yếu làm hàng tổng hợp, container cho tàu trọng tải đến 50.000 tấn, tàu container có sức chở đến 4.000 TEU; cần tập trung hoàn thiện khu bến này cùng với đầu mối logistics và mạng lưới giao thông sau cảng trong giai đoạn trước mắt của quy hoạch. Các bến chuyên dùng vệ tinh gồm: Bến xăng dầu B12 (không phát triển mở rộng, di dời, chuyển đổi công năng trước năm 2020); các bến chuyên dùng hàng rời của các nhà máy xi măng, nhiệt điện Hạ Long: Giữ quy mô hiện nay, đầu tư chiều sâu để nâng cao năng lực (nếu cần) và hạn chế tối đa ảnh hưởng xấu tới môi trường. Về lâu dài, không xây dựng phát triển các loại bến này trong các vịnh Cửa Lục, Hạ Long;

- Xây dựng đồng bộ bến hành khách đường biển đầu mối cho khu vực Quảng Ninh, Hải Phòng, tiếp nhận được tàu khách du lịch quốc tế đến 100.000 GT và lớn hơn tại khu vực Hòn Gai;

- Khu bến Cẩm Phả là khu bến cảng chuyên dùng, có bến làm hàng tổng hợp, container, tiếp nhận tàu trọng tải từ 50.000 đến 70.000 tấn tại cầu bến, 100.000 tấn tại khu chuyên tải. Bến chuyên dùng Nam Cầu Trắng, xi măng Cẩm Phả là các bến vệ tinh, chỉ đầu tư chiều sâu, không phát triển mở rộng. Xây dựng mới bến chuyên dùng sản phẩm dầu cho tàu 20.000 tấn tại Mông Dương;

- Khu bến Hải Hà là khu bến chuyên dùng có bến tổng hợp, phục vụ trực tiếp cho khu công nghiệp Hải Hà và khu vực Đông Bắc;

- Bến cảng Vạn Gia là bến cảng tổng hợp địa phương, phục vụ chủ yếu thành phố cửa khẩu Móng Cái, gồm khu chuyên tải cho tàu trọng tải đến 10.000 tấn và các bến thủy nội địa cho phương tiện nhỏ tại Dân Tiến và các bến trên sông Ka Long;

- Khu bến Mũi Chùa, Vạn Hoa, Vân Đồn là bến cảng địa phương cho tàu trọng tải từ 3.000 tấn đến 5.000 tấn. Bến Mũi Chùa chuyên dùng cho công nghiệp hóa chất mỏ, kết hợp hàng tổng hợp cho Cao Bằng, Lạng Sơn; bến Vạn Hoa chủ yếu phục vụ quốc phòng, an ninh; bến Vân Đồn (Đông Bắc đảo Cái Bàu) làm hàng tổng hợp phục vụ trực tiếp cho khu kinh tế, tiếp nhận tàu trọng tải đến 10.000 tấn;

- Khu bến Yên Hưng là khu bến cảng chuyên dùng, có bến tổng hợp, container, tiếp nhận tàu trọng tải từ 10.000 đến 40.000 tấn hoặc lớn hơn, phục vụ chủ yếu cho khu công nghiệp Yên Hưng - Đàm Nhà Mạc, đóng sửa tàu thuyền, tiếp nhận cung ứng sản phẩm dầu (phục vụ đi dời bến xăng dầu B12 tại Cái Lân). Đây là khu phụ trợ nằm trong tổng thể quy hoạch khu bến cảng Lạch Huyện (Hải Phòng) sẽ được nghiên cứu cụ thể trong quy hoạch riêng;

- Các bến tại huyện đảo Cô Tô, Bạch Long Vĩ là các bến cảng vệ tinh, đầu mối giao lưu với đất liền, kết hợp phục vụ phát triển kinh tế - xã hội và quốc phòng, an ninh.

b) Cảng biển Hải Phòng là cảng tổng hợp quốc gia, cửa ngõ quốc tế (Loại IA), gồm các khu bến chức năng:

- Khu bến Lạch Huyện là khu bến chính của cảng, chủ yếu làm hàng tổng hợp, container xuất nhập khẩu trên tuyến biển xa; tiếp nhận được tàu trọng tải 100.000 tấn, tàu container có sức chở 8.000 TEU; có khả năng kết hợp làm hàng trung chuyên quốc tế. Cơ sở hạ tầng, công nghệ bốc xếp, quản lý khai thác đồng bộ, hiện đại đạt tiêu chuẩn quốc tế. Có đầu mối logistics trong khu công nghiệp dịch vụ liền kề phía sau. Bến Lạch Huyện là trọng điểm đầu tư trong giai đoạn trước mắt, bao gồm cả cầu bến, hệ thống kỹ thuật hạ tầng kết nối mạng quốc gia;

- Khu bến Đình Vũ là khu bến cảng tổng hợp, container trên tuyến biển gần, có bến chuyên dùng, tiếp nhận tàu trọng tải đến 20.000 tấn và các tàu có trọng tải lớn hơn giảm tải phù hợp với điều kiện hành hải;

- Khu bến sông Cấm là bến cảng tổng hợp địa phương, cho tàu trọng tải từ 5.000 đến 10.000 tấn và các tàu trọng tải lớn hơn giảm tải phù hợp với điều kiện hành hải; không phát triển mở rộng, từng bước di dời, chuyển đổi công năng các bến nằm trong nội thành;

- Bến cảng Nam Đồ Sơn là cảng tiềm năng, phát triển có điều kiện, phục vụ quốc phòng, an ninh.

c) Cảng biển Thái Bình là cảng tổng hợp địa phương (Loại II), gồm các bến:

- Bến cảng Diêm Điền là bến cảng tổng hợp cho tàu trọng tải đến 1.000 tấn;

- Các bến chuyên dùng và vệ tinh khác phục vụ cho nhiệt điện Thái Bình, đóng sửa tàu biển và các cơ sở công nghiệp, dịch vụ ven sông.

d) Cảng biển Hải Thịnh (Nam Định) là cảng tổng hợp địa phương (Loại II) có bến chính tại Hải Thịnh và các bến, tổng hợp, chuyên dùng trên sông Ninh Cơ phục vụ các cơ sở công nghiệp, dịch vụ ven sông.

II. NHÓM CẢNG BIỂN BẮC TRUNG BỘ (NHÓM 2)

1. Dự kiến lượng hàng qua cảng:

a) Năm 2015: Khoảng từ 46,7 đến 48 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 10,7 đến 11,0 triệu tấn/năm).

b) Năm 2020: Khoảng từ 101 đến 106 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 15,2 đến 16,0 triệu tấn/năm).

c) Năm 2030: Khoảng từ 171 đến 182 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 27,3 đến 30,8 triệu tấn/năm).

2. Các cảng biển trong Nhóm:

a) Cảng biển Nghi Sơn (Thanh Hóa) là cảng tổng hợp quốc gia, dầu mồi khu vực (Loại I), gồm các bến cảng:

- Khu bến Nghi Sơn là khu bến cảng tổng hợp có bến chuyên dùng phục vụ công nghiệp lọc hóa dầu, điện than, xi măng gồm các khu chức năng:

+ Bến cảng Bắc Nghi Sơn là bến cảng chuyên dùng, phục vụ liên hợp lọc hóa dầu, nhà máy xi măng và cơ sở công nghiệp tập trung khác tại đây; tiếp nhận tàu trọng tải đến 50.000 tấn;

+ Bến cảng Nam Nghi Sơn là bến cảng tổng hợp, có bến chuyên dùng tiếp nhận than cho nhà máy nhiệt điện, bến phục vụ nhà máy đóng sửa tàu biển; tiếp nhận tàu hàng tổng hợp, chuyên dùng trọng tải từ 30.000 đến 50.000 tấn;

+ Khu bến Đảo Mê (chủ yếu vùng nước phía Tây đảo) là bến cảng nhập dầu thô cho liên hợp lọc hóa dầu; nghiên cứu phát triển bến cảng dầu mới tiếp chuyển than nhập cung ứng cho các trung tâm nhiệt điện chạy than khu vực Bắc Trung Bộ; tiếp nhận tàu chở hàng rời trọng tải từ 100.000 đến 200.000 tấn, tàu chở dầu thô trọng tải từ 200.000 đến 400.000 tấn;

+ Các bến địa phương cho phương tiện nhỏ trọng tải từ 1.000 đến 2.000 tấn với vai trò là vệ tinh cho cảng chính tại Lễ Môn, Quảng Châu, Quảng Nham,....

b) Cảng biển Nghệ An là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (Loại I), gồm các khu chức năng:

- Khu bến Cửa Lò là khu bến cảng tổng hợp, phục vụ trực tiếp Khu kinh tế Đông Nam tỉnh Nghệ An và là một trong các cửa ngõ tiếp chuyển hàng quá cảnh cho Lào, Đông Bắc Thái Lan, tiếp nhận tàu có trọng tải từ 10.000 đến 20.000 tấn. Phát triển tại phía Bắc Cửa Lò cho tàu trọng tải từ 30.000 đến 50.000 tấn gắn với yêu cầu và tiến trình phát triển của khu kinh tế;

- Khu bến Đông Hội là khu bến cảng chuyên dùng, phục vụ trực tiếp cho nhà máy nhiệt điện, xi măng, vật liệu xây dựng và cơ sở công nghiệp tập trung khác tại đây; tiếp nhận tàu trọng tải từ 30.000 đến 50.000 tấn;

- Các bến địa phương có vai trò là vệ tinh tại Cửa Hội, Bến Thủy, tiếp nhận được tàu trọng tải từ 1.000 đến 2.000 tấn.

c) Cảng biển Hà Tĩnh là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (Loại I), gồm các khu chức năng:

- Khu bến Vũng Áng là khu bến cảng tổng hợp, có bến chuyên dùng phục vụ trực tiếp Khu kinh tế Vũng Áng và là một đầu mối cửa ngõ tiếp chuyển hàng quá cảnh cho Lào, Đông Bắc Thái Lan; tiếp nhận được tàu trọng tải từ 30.000 đến 50.000 tấn, tàu container có sức chở đến 4.000 TEU; bến chuyên dùng nhập than cho tàu trọng tải từ 30.000 đến 100.000 tấn ở phía Bắc, bến xuất nhập sản phẩm dầu cho tàu trọng tải 15.000 tấn ở phía Nam khu bến tổng hợp;

- Khu bến Sơn Dương là khu bến cảng chuyên dùng cho liên hợp luyện kim, lọc hóa dầu và công nghiệp nặng khác; tiếp nhận được tàu trọng tải đến 300.000 tấn chở than, quặng, dầu thô, tàu trọng tải từ 30.000 đến 50.000 tấn xuất sản phẩm và hàng khác phục vụ trực tiếp các cơ sở công nghiệp tại đây; có bến tổng hợp, container để hỗ trợ khu bến Vũng Áng (khi phát triển hết công suất); nghiên cứu phát triển bến trung chuyển than nhập ngoại dự phòng phát triển phục vụ các trung tâm nhiệt điện trong khu vực;

- Các bến địa phương tại Xuân Hải, Cửa Sót cho tàu trọng tải từ 1.000 đến 2.000 tấn là vệ tinh của khu bến chính Vũng Áng, Sơn Dương.

III. NHÓM CẢNG BIỂN TRUNG TRUNG BỘ (NHÓM 3)

1. Dự kiến lượng hàng qua cảng:

a) Năm 2015: Khoảng từ 31 đến 32,5 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 15,8 đến 16,2 triệu tấn/năm).

b) Năm 2020: Khoảng từ 56,5 đến 70 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 22,3 đến 23,7 triệu tấn/năm).

c) Năm 2030: Khoảng từ 97,4 đến 115 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 40,0 đến 45,3 triệu tấn/năm).

2. Các cảng biển trong Nhóm:

a) Cảng biển Quảng Bình là cảng tổng hợp địa phương (Loại II), gồm các khu bến chức năng:

- Khu bến Hòn La là bến chính, phục vụ trực tiếp cho Khu kinh tế Hòn La, kết hợp tiếp chuyển hàng cho Lào, Đông Bắc Thái Lan; có bến tổng hợp cho tàu trọng tải từ 10.000 đến 30.000 tấn; bến chuyên dùng cho tàu trọng tải đến 70.000 tấn nhập than cho nhiệt điện Quảng Trạch, bến chuyên dùng phục vụ các nhà máy xi măng trong khu vực tiếp nhận tàu trọng tải đến 30.000 tấn;

- Các bến địa phương vệ tinh cho tàu trọng tải từ 1.000 đến 3.000 tấn tại sông Gianh.

b) Cảng biển Quảng Trị là cảng tổng hợp địa phương (Loại II), gồm các khu bến:

- Khu bến Cửa Việt là bến cảng tổng hợp tiếp nhận tàu trọng tải từ 1.000 đến 3.000 tấn;

- Khu bến Mỹ Thủy là khu bến cảng tiềm năng, phát triển có điều kiện với chức năng chính là chuyên dùng phục vụ khu công nghiệp và tiếp chuyển hàng quá cảnh cho Lào, Đông Bắc Thái Lan. Quy mô và tiến trình phát triển phải phù hợp với nhu cầu thị trường, khả năng huy động vốn của chủ đầu tư, đồng thời đảm bảo sự đồng bộ về cơ sở hạ tầng kết nối đến cảng (đặc biệt là luồng vào, đê chắn sóng, ngăn cát,...).

c) Cảng biển Thừa Thiên Huế là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (Loại I), gồm các khu bến:

- Khu bến Chân Mây là khu bến cảng tổng hợp, phục vụ trực tiếp Khu công nghiệp Chân Mây, hàng tiếp chuyển quá cảnh của Lào, Đông Bắc Thái Lan; có bến chuyên dùng phục vụ công nghiệp đóng sửa tàu biển; bến phục vụ tàu khách du lịch quốc tế; tiếp nhận tàu hàng trọng tải từ 30.000 đến 50.000 tấn, tàu khách đến 100.000 GT và lớn hơn;

- Bến cảng Thuận An là bến cảng tổng hợp địa phương vệ tinh, tiếp nhận tàu trọng tải từ 3.000 đến 5.000 tấn;

- Các bến chuyên dùng khác của nhà máy xi măng và cơ sở công nghiệp, dịch vụ tập trung quy mô lớn.

d) Cảng biển Đà Nẵng là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (Loại I); về lâu dài có khả năng phát triển để đảm nhận vai trò cửa ngõ quốc tế ở khu vực miền Trung (loại IA), gồm các khu chức năng:

- Khu bến Tiên Sa là khu bến cảng tổng hợp, container phục vụ thành phố Đà Nẵng, một phần Bắc Tây Nguyên và hàng quá cảnh của Lào, Đông Bắc Thái Lan, tiếp nhận tàu trọng tải từ 30.000 đến 50.000 tấn, tàu container có sức chở đến 4.000 TEU, tàu khách du lịch quốc tế 100.000 GT và lớn hơn với ga hành khách đồng bộ, hiện đại;

- Khu bến Thọ Quang (Sơn Trà) là khu bến cảng tổng hợp cho tàu trọng tải từ 10.000 đến 20.000 tấn (voi mớn), có bến chuyên dùng cho tàu trọng tải từ 1.000 đến 5.000 tấn;

- Xây dựng khu logistics tại suối Cầu Trắng kết hợp bãi logistics hiện có đảm nhận vai trò trung tâm tiếp nhận phân phối hàng hóa chung cho bến Tiên Sa và Thọ Quang (Sơn Trà);

- Khu bến Liên Chiểu trước mắt có chức năng chính là chuyên dùng hàng rời, hàng lỏng phục vụ trực tiếp các cơ sở công nghiệp dịch vụ tại đây. Về lâu dài (sau năm 2020) sẽ từng bước phát triển để đảm nhận vai trò khu bến chính của cảng cửa ngõ quốc tế tại khu vực miền Trung (nếu có điều kiện), tiếp nhận tàu trọng tải 100.000 tấn, tàu container có sức chở từ 6.000 đến 8.000 TEU;

- Khu bến sông Hàn thực hiện di dời, chuyển đổi công năng, hoàn thành trước năm 2015, phù hợp với quy hoạch xây dựng và phát triển kinh tế - xã hội của thành phố.

đ) Cảng biển Kỳ Hà (Quảng Nam) là cảng tổng hợp địa phương (Loại II), gồm các bến cảng:

- Bến cảng Kỳ Hà là bến cảng tổng hợp, tiếp nhận tàu trọng tải từ 7.000 đến 20.000 tấn, có bến chuyên dùng xăng dầu, gas tiếp nhận tàu trọng tải từ 1.000 đến 3.000 tấn;

- Bến cảng Tam Hiệp là bến cảng tổng hợp, có bến chuyên dùng phục vụ trực tiếp Khu kinh tế Chu Lai, Núi Thành; tiếp nhận tàu trọng tải từ 10.000 đến 20.000 tấn.

e) Cảng biển Dung Quất (Quảng Ngãi) là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (Loại I), bao gồm các khu bến:

- Khu bến Dung Quất I là khu bến cảng tổng hợp, container với các bến cho tàu trọng tải từ 10.000 đến 50.000 tấn, tàu container có sức chở đến 4.000 TEU; có các bến chuyên dùng xuất sản phẩm dầu của liên hợp lọc hóa dầu, bến phục vụ công nghiệp đóng sửa tàu biển, bến chuyên dùng của các cơ sở công nghiệp nặng cho tàu trọng tải từ 20.000 đến 150.000 tấn hoặc lớn hơn (luồng tàu trên 50.000 tấn do chủ đầu tư các cơ sở công nghiệp tự chịu trách nhiệm đầu tư);

- Khu bến Dung Quất II là khu bến cảng chuyên dùng, tiếp nhận tàu chở dầu thô, than, quặng trọng tải từ 100.000 đến 350.000 tấn, phục vụ trực tiếp cho liên hợp lọc dầu và luyện kim; có kết hợp bến làm hàng tổng hợp, container hỗ trợ khu bến Dung Quất I, phục vụ phát triển Khu kinh tế Dung Quất mở rộng trong giai đoạn sau;

- Bến cảng Sa Kỳ là bến vệ tinh của cảng, tiếp nhận tàu trọng tải từ 1.000 đến 2.000 tấn;

- Bến cảng Bến Đình (đảo Lý Sơn) là bến vệ tinh địa phương của huyện đảo, tiếp nhận tàu hàng, khách đến 2.000 tấn.

IV. NHÓM CẢNG BIỂN NAM TRUNG BỘ (NHÓM 4)

1. Dự kiến lượng hàng qua cảng:

a) Năm 2015: Khoảng từ 24 đến 25 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 14,6 đến 15,0 triệu tấn/năm).

b) Năm 2020: Khoảng từ 61 đến 62,5 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 20,4 đến 21,6 triệu tấn/năm).

c) Năm 2030: Khoảng từ 85,4 đến 91,3 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 36,1 đến 41 triệu tấn/năm).

2. Các cảng biển trong Nhóm:

a) Cảng biển Quy Nhơn (Bình Định) là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (Loại I), gồm các khu bến:

- Khu bến Quy Nhơn - Thị Nại là khu bến tổng hợp, container cho tàu trọng tải từ 10.000 đến 30.000 tấn, có bến chuyên dùng cho tàu trọng tải từ 5.000 đến 7.000 tấn;

- Khu bến Nhơn Hội là khu bến tiềm năng phát triển trong giai đoạn sau với chức năng chính là chuyên dùng, phục vụ trực tiếp cơ sở công nghiệp, dịch vụ quy mô lớn sẽ hình thành tại đây; tiếp nhận tàu trọng tải từ 10.000 đến 50.000 tấn. Quy mô và tiến trình phát triển phù hợp với nhu cầu

thị trường, năng lực huy động vốn của chủ đầu tư. Đặc biệt lưu ý cần có giải pháp kỹ thuật công trình phù hợp với đặc thù điều kiện tự nhiên của khu vực để đảm bảo hiệu quả kinh tế - kỹ thuật trong đầu tư;

- Các bến địa phương, chuyên dùng vệ tinh phát triển tại Đồng Đa, Đề Gi, Tam Quan.

b) Cảng biển Vũng Rô (Phú Yên) là cảng tổng hợp địa phương (Loại II) và chuyên dùng phục vụ cơ sở công nghiệp tại khu vực, gồm các khu bến:

- Khu bến Tây Vũng Rô (hiện có) là bến cảng tổng hợp cho tàu trọng tải đến 5.000 tấn, nhập sản phẩm dầu cho tàu trọng tải 10.000 tấn;

- Bến cảng Đông Vũng Rô và Bãi Gốc - Đông Hòa Cầm (phát triển mới) là khu bến cảng chuyên dùng phục vụ khu liên hợp lọc hóa dầu, các cơ sở công nghiệp tại Bãi Gốc; tiếp nhận tàu chở dầu thô trọng tải đến 300.000 tấn, tàu chở sản phẩm dầu và hàng khác trọng tải đến 50.000 tấn.

c) Cảng biển Khánh Hòa là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (Loại I), về lâu dài có thể phát triển đảm nhận chức năng chính là trung chuyển quốc tế tại Vân Phong (Loại IA), gồm các khu bến:

- Khu bến Vân Phong là khu bến cảng tổng hợp và chuyên dùng cho tàu biển trọng tải lớn, gồm các khu chức năng:

+ Bến cảng Đầm Môn (Bắc vịnh Vân Phong) là bến cảng tổng hợp, container; có bến chuyên dùng cho tàu khách du lịch quốc tế và hàng hóa khác, phục vụ trực tiếp khu công nghiệp - đô thị Hòn Gốm, Bắc Vân Phong; tiếp nhận được tàu trọng tải 100.000 tấn và lớn hơn; là khu tiềm năng phát triển về lâu dài để đảm nhận vai trò trung chuyển container quốc tế;

+ Bến cảng phía Nam vịnh Vân Phong là bến cảng chuyên dùng hàng lỏng phục vụ liên hợp lọc hóa dầu, tiếp chuyển xăng dầu, khí hóa lỏng, nhập than cho nhiệt điện và trung chuyển hàng rời than quặng; tiếp nhận được tàu trọng tải từ 100.000 đến 300.000 tấn; có bến tổng hợp, container và hàng khác cho tàu trọng tải từ 10.000 đến 50.000 tấn phục vụ khu công nghiệp đô thị Ninh Hải, Ninh Thủy, Dốc Lết - Nam Vân Phong và công nghiệp đóng sửa tàu biển.

- Bến cảng Ba Ngòi (phía Tây vịnh Cam Ranh) là bến cảng tổng hợp, container cho tàu trọng tải từ 30.000 đến 50.000 tấn; có các bến chuyên dùng cho nhà máy nhiệt điện, xi măng, đóng sửa tàu biển;

- Bến cảng Nha Trang từng bước được chuyển đổi công năng thành đầu mối du lịch biển đồng bộ, hiện đại theo tiêu chuẩn quốc tế; tiếp nhận tàu khách du lịch quốc tế 100.000 GT và lớn hơn và tàu chở khách trên tuyến nội địa Bắc - Nam;

- Bến cảng Trường Sa (quần đảo Trường Sa) cho tàu trọng tải từ 1.000 đến 2.000 tấn phục vụ trực tiếp cho huyện đảo.

d) Cảng biển Cà Ná (Ninh Thuận) là cảng tổng hợp địa phương (Loại II), gồm bến tổng hợp Cà Ná cho tàu trọng tải từ 1.000 đến 2.000 tấn và Ninh Chữ cho tàu trọng tải từ 2.000 đến 5.000 tấn; phát triển từng bước, phù hợp với nhu cầu thị trường và điều kiện luồng tàu; các bến chuyên dùng phục vụ quá trình xây dựng, vận hành Nhà máy điện nguyên tử tại Ninh Phước, Ninh Hải.

đ) Cảng Bình Thuận là cảng tổng hợp địa phương (Loại II), gồm các bến cảng:

- Bến cảng Phan Thiết là bến cảng tổng hợp cho tàu trọng tải từ 2.000 đến 3.000 tấn;

- Bến cảng Phú Quý (huyện đảo Phú Quý) là bến cảng tổng hợp địa phương cho tàu trọng tải 2.000 tấn;

- Bến cảng Vĩnh Tân là bến cảng chuyên dùng của Trung tâm điện lực Vĩnh Tân, nơi tiếp nhận trung chuyển than cung ứng cho một số nhà máy nhiệt điện sẽ xây dựng ở Nam Trung Bộ và có thể ở đồng bằng sông Cửu Long (trong giai đoạn đầu khi chưa hoàn thành cảng đầu mối tiếp nhận trung chuyển than nhập ngoại tại đồng bằng sông Cửu Long); tiếp nhận tàu chở hàng rời chuyên dùng trọng tải từ 30.000 đến 200.000 tấn. Nghiên cứu khả năng kết hợp xuất alumin, quặng khác khai thác từ Tây Nguyên và hàng tổng hợp;

- Bến cảng Sơn Mỹ là bến cảng chuyên dùng khí hóa lỏng LNG phục vụ cụm kho LNG, Trung tâm nhiệt điện Sơn Mỹ; tiếp nhận tàu trọng tải từ 30.000 đến 100.000 tấn.

V. NHÓM CẢNG BIỂN ĐÔNG NAM BỘ (NHÓM 5)

1. Dự kiến lượng hàng qua cảng:

a) Năm 2015: Khoảng từ 172 đến 175 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 142 đến 145,5 triệu tấn/năm).

b) Năm 2020: Khoảng từ 238 đến 248 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 191 đến 200 triệu tấn/năm).

c) Năm 2030: Khoảng từ 358,5 đến 411,5 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 308 đến 345,8 triệu tấn/năm).

2. Các cảng biển trong Nhóm:

a) Cảng biển Vũng Tàu là cảng tổng hợp quốc gia, cửa ngõ quốc tế kết hợp trung chuyển container quốc tế (Loại IA), gồm các khu chức năng:

- Khu bến Cái Mép, Sao Mai - Bến Đình là khu bến phục vụ hàng tổng hợp, container xuất nhập khẩu trên tuyến biển xa, kết hợp làm hàng trung chuyển container quốc tế; tiếp nhận tàu trọng tải đến 100.000 tấn, tàu container có sức chở 8.000 TEU hoặc lớn hơn; có cơ sở hạ tầng, công nghệ bốc xếp, quản lý khai thác và dịch vụ hậu cảng đồng bộ, hiện đại đạt tiêu chuẩn quốc tế. Giai đoạn đầu tập trung đầu tư hoàn thiện các bến khu vực Cái Mép;

- Khu bến Phú Mỹ, Mỹ Xuân trên sông Thị Vải là khu bến cảng tổng hợp container; có một số bến chuyên dùng phục vụ trực tiếp cho các cơ sở công nghiệp - dịch vụ quy mô lớn nằm ven sông; tiếp nhận được tàu trọng tải từ 60.000 đến 80.000 tấn, tàu container có sức chở đến 6.000 TEU;

- Khu bến Long Sơn là khu bến chuyên dùng của liên hợp lọc hóa dầu với bến phao nhập dầu thô cho tàu trọng tải lớn và các bến cho tàu trọng tải từ 30.000 đến 80.000 tấn phục vụ xuất nhập sản phẩm dầu, hóa dầu. Vùng bờ phía Đông Nam đảo Long Sơn bố trí bến chuyên dùng phục vụ đóng sửa tàu, dân khoan biển và dự phòng phát triển bến cảng tổng hợp;

- Khu bến sông Dinh là khu bến cảng chuyên dùng phục vụ khai thác dầu khí, đóng sửa dân khoan biển, có bến tổng hợp địa phương và các bến chuyên dùng của các cơ sở công nghiệp dịch vụ, quốc phòng, an ninh, cứu nạn, cứu hộ;

- Bến cảng Côn Đảo (Bến Đầm) là bến cảng tổng hợp, đầu mối giao lưu hàng, khách với đất liền; tiếp nhận tàu trọng tải đến 5.000 tấn tàu chở hàng và khách;

- Bến tàu khách du lịch tại khu vực Sao Mai - Bến Đình tiếp nhận được tàu chở khách du lịch quốc tế 100.000 GT và lớn hơn (đảm nhận vai trò đầu mối tiếp nhận tàu khách du lịch quốc tế cỡ lớn cho toàn vùng).

b) Cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (Loại I), gồm các khu chức năng:

- Khu bến Hiệp Phước (trên sông Soài Rạp) là khu bến tổng hợp, chuyên dùng phát triển thay thế các bến hiện có trên sông Sài Gòn hiện nay và là đầu mối tiếp chuyển hàng xuất nhập khẩu cho vùng đồng bằng sông Cửu Long; tiếp nhận tàu trọng tải đến 50.000 tấn, tàu container có sức chở 4.000 TEU; một số bến chuyên dùng của các cơ sở công nghiệp, dịch vụ ven sông, tiếp nhận được tàu trọng tải từ 20.000 đến 30.000 tấn. Xây dựng trung tâm tiếp nhận, phân phối hàng hóa và dịch vụ hậu cần cảng để hình thành đầu mối logistics chung cho cảng;

- Khu bến Cát Lái (trên sông Đồng Nai) là khu bến container chính của cảng trong giai đoạn trước mắt; tiếp nhận tàu trọng tải từ 20.000 đến 30.000 tấn hoặc lớn hơn (giảm tải), phù hợp với điều kiện hành hải theo luồng Lòng Tàu;

- Khu bến trên sông Sài Gòn, Nhà Bè sẽ di dời, chuyển đổi công năng theo Quyết định số 791/QĐ-TTg ngày 12 tháng 8 năm 2005; tận dụng một phần cầu bến tại Khánh Hội làm bến khách nội địa và trung tâm dịch vụ hàng hải. Các bến trên sông Nhà Bè chỉ cải tạo, nâng cấp, không mở rộng cho tàu trọng tải đến 30.000 tấn. Xây dựng mới bến tàu khách với ga khách đồng bộ hiện đại, tiếp nhận được tàu khách du lịch quốc tế đến 50.000 GT tại Phú Thuận (hạ lưu cầu Phú Mỹ);

- Khu bến Cần Giuộc - Long An (trên sông Soài Rạp) là khu bến cảng tổng hợp, chuyên dùng cho tàu trọng tải từ 20.000 đến 50.000 tấn và 70.000 tấn giảm tải vào, rời qua cửa Soài Rạp, chức năng chung là khu bến vệ tinh của cảng đầu mối khu vực Thành phố Hồ Chí Minh.

c) Cảng biển Đồng Nai là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (Loại I), gồm các khu bến chức năng:

- Khu bến Phước An, Gò Dầu (trên sông Thị Vải) là khu bến chính của cảng, chủ yếu làm hàng tổng hợp, container cho tàu trọng tải đến 60.000 tấn tại Phước An và trọng tải đến 30.000 tấn tại Gò Dầu; có một số bến chuyên dùng phục vụ các cơ sở công nghiệp ven sông;

- Khu bến Phú Hữu, Nhơn Trạch (trên sông Đồng Nai, Nhà Bè, Lòng Tàu) là khu bến chuyên dùng, có một số bến tổng hợp cho tàu trọng tải từ 10.000 đến 30.000 tấn; phục vụ trực tiếp cho khu công nghiệp, đô thị của Đồng Nai và là khu phát triển mới của doanh nghiệp có cầu, bến cảng trên sông Sài Gòn, Nhà Bè phải di dời. Tiến trình xây dựng phát triển phải đồng bộ với quy mô và khả năng đáp ứng của mạng giao thông sau cảng.

d) Cảng biển Bình Dương là cảng tổng hợp địa phương (Loại II), phát triển trên sông Đồng Nai cho tàu trọng tải từ 1.000 đến 5.000 tấn.

VI. NHÓM CẢNG BIỂN ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG (NHÓM 6)

1. Dự kiến lượng hàng qua cảng:

a) Năm 2015: Khoảng từ 10 đến 11,2 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 7,7 đến 8,4 triệu tấn/năm).

b) Năm 2020: Khoảng từ 25 đến 28 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 11,5 đến 14,0 triệu tấn/năm).

c) Năm 2030: Khoảng từ 66,5 đến 71,5 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 21,7 đến 26,2 triệu tấn/năm).

2. Các cảng biển trong Nhóm:

a) Cảng biển Cần Thơ là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (Loại I), gồm các khu bến:

- Khu bến Cái Cui là khu bến chính của cảng, chủ yếu làm hàng tổng hợp cho tàu trọng tải từ 10.000 đến 20.000 tấn giảm tải, có bến chuyên dùng của cơ sở công nghiệp dịch vụ ven sông; xây dựng phát triển đồng bộ với mạng lưới giao thông kết nối cảng và trung tâm phân phối hàng, dịch vụ sau cảng;

- Khu bến Hoàng Diệu, Bình Thủy chỉ củng cố, nâng cấp không phát triển mở rộng các bến tổng hợp hiện có; sắp xếp, cải tạo, di dời các bến chuyên dùng; tiếp nhận tàu trọng tải đến 10.000 tấn;

- Khu bến Trà Nóc, Ô Môn là khu bến chuyên dùng của các cơ sở công nghiệp - dịch vụ ven sông, có bến tổng hợp hỗ trợ khu bến Hoàng Diệu phục vụ chung cho khu công nghiệp; tiếp nhận tàu trọng tải từ 5.000 đến 10.000 tấn.

b) Cảng biển Tiền Giang là cảng tổng hợp địa phương (Loại II), gồm các khu bến:

- Khu bến Gò Công trên sông Soài Rạp là khu bến cảng chuyên dùng, có bến tổng hợp cho tàu trọng tải từ 20.000 đến 50.000 tấn và 70.000 tấn giảm tải vào, rời cảng qua cửa Soài Rạp;

- Bến cảng Mỹ Tho trên sông Tiền cho tàu trọng tải từ 1.000 đến 5.000 tấn.

c) Cảng biển Bến Tre là cảng tổng hợp địa phương (loại II), bao gồm các bến:

- Bến cảng Giao Long (trên sông Tiền) cho tàu trọng tải đến 5.000 tấn;

- Bến cảng Hàm Luông (trên sông Hàm Luông) cho tàu trọng tải đến 3.000 tấn.

d) Cảng biển Đồng Tháp là cảng tổng hợp địa phương (Loại II), gồm các bến cảng:

- Bến cảng Cao Lãnh và Sa Đéc trên sông Tiền là các bến tổng hợp, chuyên dùng cho tàu trọng tải từ 3.000 đến 5.000 tấn;

- Bến cảng Lập Vò trên sông Hậu là bến cảng tổng hợp cho tàu trọng tải từ 5.000 đến 10.000 tấn.

đ) Cảng biển An Giang là cảng tổng hợp địa phương (Loại II) với bến chính tại Mỹ Thới; tiếp nhận tàu trọng tải từ 5.000 đến 10.000 tấn.

e) Cảng biển Hậu Giang là cảng tổng hợp địa phương (Loại II) bao gồm các bến cảng trên sông Hậu cho tàu trọng tải đến 20.000 tấn giảm tải và các bến phục vụ Trung tâm nhiệt điện Hậu Giang, các khu công nghiệp của địa phương.

g) Cảng biển Vĩnh Long là cảng tổng hợp địa phương (Loại II), gồm các bến cảng:

- Bến cảng Vĩnh Thái trên sông Tiền cho tàu trọng tải từ 3.000 đến 5.000 tấn;

- Bến cảng Bình Minh trên sông Hậu cho tàu trọng tải từ 10.000 đến 20.000 tấn giảm tải.

h) Cảng biển Trà Vinh là cảng tổng hợp địa phương (Loại II), gồm các bến cảng: -

- Bến cảng Trà Cú là bến cảng tổng hợp cho tàu trọng tải từ 10.000 đến 20.000 tấn giảm tải;

- Bến cảng Định An là bến cảng tổng hợp, container cho tàu trọng tải từ 30.000 đến 50.000 tấn; lâu dài sẽ phát triển thành bến chính của cảng với vai trò xuất nhập khẩu hàng hóa cho toàn vùng;

- Bến cảng Duyên Hải là bến cảng chuyên dùng phục vụ Trung tâm điện lực Duyên Hải, tiếp nhận tàu trọng tải 30.000 tấn;

- Bến cảng đầu mối tiếp nhận than cho các nhà máy nhiệt điện là bến cảng đầu mối tiếp nhận, trung chuyển than nhập khẩu cung ứng cho các nhà máy nhiệt điện, có khả năng tiếp nhận tàu hàng rời trọng tải từ 100.000 đến 200.000 tấn phục vụ cho các trung tâm điện lực khu vực đồng bằng sông Cửu Long.

i) Cảng biển Sóc Trăng là cảng tổng hợp địa phương (Loại II), với bến chính là bến cảng Đại Ngãi, có các bến chuyên dùng phục vụ Trung tâm nhiệt điện Long Phú cho tàu trọng tải từ 10.000 đến 20.000 tấn giảm tải.

k) Cảng biển Bạc Liêu là cảng tổng hợp địa phương (Loại II), với bến chính là bến cảng Gành Hào cho tàu trọng tải đến 5.000 tấn. Nghiên cứu khả năng hình thành khu bến ngoài cửa Gành Hào - Bạc Liêu cho tàu trọng tải từ 30.000 đến 50.000 tấn để làm hàng xuất nhập khẩu cho bán đảo Cà Mau.

l) Cảng biển Năm Căn (Cà Mau) là cảng tổng hợp địa phương (Loại II), gồm các bến cảng:

- Bến cảng Năm Căn trên sông Cái Lớn cho tàu trọng tải đến 5.000 tấn;

- Phát triển cảng biển cho tàu trọng tải lớn tại khu vực đảo Hòn Khoai phù hợp với nhu cầu và năng lực của nhà đầu tư.

m) Cảng biển Kiên Giang là cảng tổng hợp địa phương (Loại II), gồm các bến cảng:

- Bến cảng Hòn Chông và Bãi Nò là các bến cảng tổng hợp cho tàu trọng tải từ 3.000 đến 5.000 tấn;

- Bến cảng Bình Trị là bến cảng chuyên dùng cho nhà máy xi măng, kho xăng dầu, than điện, tiếp nhận tàu trọng tải 10.000 tấn;

- Bến cảng An Thới là bến cảng tổng hợp cho tàu trọng tải từ 2.000 đến 3.000 tấn (bến phao cho tàu 30.000 tấn);

- Bến chuyên dùng tiếp chuyển than cho Trung tâm nhiệt điện Kiên Lương tại Nam Du cho tàu trọng tải từ 100.000 đến 200.000 tấn và bến chuyên dùng tại Nhà máy nhiệt điện Kiên Lương cho tàu trọng tải 10.000 tấn;

- Nghiên cứu phát triển một bến cảng hành khách du lịch quốc tế tại khu vực đảo Phú Quốc./.

www.LuatVietnam.vn