MỤC LỤC

PHẦN I : MỞ ĐẦU 1

I.1. Sự cần thiết phải rà soát, điều chỉnh quy hoạch 1
I.2. Căn cứ xây dựng đề án 1
I.3. Mục tiêu nghiên cứu 3
I.4. Phạm vi nghiên cứu 4
I.5. Nội dung nghiên cứu 4
I.6. Phương pháp nghiên cứu 5
I.7. Tiến trình thực hiện 6

PHẦN II : ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG VÀ KẾT QUẢ THỰC HIỆN QUY HOẠCH 7

II.1. Quan niệm cơ sở để phân tích đánh giá 7
II.2. Chức năng nhiệm vụ 7
II.3. Lượng hàng & Cỡ tầu 8
II.3.1. Lượng hàng 8
II.3.2. Đội tầu ra vào cảng 15
II.4. Hiện trạng đầu tư xây dựng cảng 16
II.4.1. Công trình cầu bến – kho – bãi cảng 16
II.4.2. Thiết bị trên bến – bãi cảng - kho 20
II.4.3. Luồng tầu, khu nước và công trình bảo vệ 22
II.4.4. Mạng phân phối Logistic 23
II.5. Hiện trạng hệ thống hạ tầng kết nối 24
II.5.1. Đường bộ 24
II.5.2. Đường sắt 25
II.5.3. Đường thủy nội địa 25
II.5.4. Hạ tầng kỹ thuật 26
II.5.5. Hạ tầng quản lý và điều hành cảng 27
II.6. Thực trạng quản lý đầu tư khai thác cảng biển Nhóm 2 27
II.7. Đánh giá hiện trạng 28
II.7.1. Về chức năng nhiệm vụ 28
II.7.2. Về lượng hàng và cỡ tầu 28
II.7.3. Về đầu tư xây dựng cảng 30
II.7.4. Các tồn tại, bất cập chính trong việc lập và thực hiện quy hoạch 35

PHẦN III : CẬP NHẬT DỰ BÁO HÀNG HÓA VÀ ĐỘI TÀU 36

III.1. Cập nhật tốc độ tăng trưởng tại khu vực nghiên cứu 36
III.2. Thực trạng hàng hóa thông qua cảng biển khu vực nghiên cứu 36
III.3. Dự báo nhu cầu và phân bổ hàng hóa 37
III.3.1. Phương pháp dự báo lượng hàng 37
III.3.2. Kết quả dự báo hàng hóa qua Cảng biển Nhóm 2 38
III.4. Dự báo cỡ tàu ra vào Cảng biển Nhóm 2 48
III.4.1. Hiện trạng & xu thế phát triển đội tàu biển Việt Nam 48
III.4.2. Hiện trạng & xu thế phát triển đội tàu biển Thế giới 52
III.4.3. Dự báo thị trường xuất nhập khẩu Việt Nam 53
III.4.4. Dự báo cỡ tàu ra vào cảng Việt Nam. 55

III.4.5. Dự báo cỡ tàu ra vào các cảng biển Nhóm 2. 56

PHẦN IV : RÀ SOÁT, ĐIỀU CHỈNH QUY HOẠCH 58

IV.1. Căn cứ rà soát, điều chỉnh 58
IV.2. Các nội dung rà soát, điều chỉnh quy hoạch phát triển 58
IV.3. Các nội dung rà soát, điều chỉnh chi tiết 60

PHẦN V : ĐỀ XUẤT CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH VÀ GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ QUẢN LÝ, KHAI THÁC 67

V.1. Quản lý quy hoạch 67
V.2. Cơ chế chính sách 67
V.2.1. Thu hút đầu tư phát triển cảng biển và luồng hàng hải 67
V.2.2. Cơ chế, giải pháp đào tạo nguồn nhân lực quản lý, khai thác cảng biển 68
V.3. Giải pháp kết nối đồng bộ giữa cảng với hạ tầng giao thông khác 68
V.4. Hệ thống thông tin cảng 68
V.5. Công tác bảo đảm an toàn hàng hải 69

PHẦN VI : GIẢI PHÁP QUẢN LÝ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG 70

VI.1. Các vấn đề chính về môi trường liên quan tới quy hoạch 70
VI.2. Dự báo các tác động môi trường 70
VI.2.1. Trong giai đoạn tiền xây dựng và xây dựng cảng 70
VI.2.2. Trong quá trình vận hành hệ thống cảng 75
VI.3. Các giải pháp bảo vệ môi trường 76
VI.3.1. Biện pháp giảm thiểu các tác động tới môi trường không khí 76
VI.3.2. Biện pháp giảm thiểu các tác động của tiếng ồn và rung 77
VI.3.3. Biện pháp giảm thiểu các tác động đến môi trường đất 77
VI.3.4. Biện pháp giảm thiểu các tác động đến chất lượng nước dưới đất, nước mặt và chất lượng nước biển ven bờ 77
VI.3.5. Biện pháp giảm thiểu tác động đến tài nguyên sinh vật và suy giảm nguồn lợi 81
VI.4. Phòng ngừa và ứng phó sự cố môi trường 82
VI.4.1. Đối với các sự cố có nguồn gốc tự nhiên 82
VI.4.2. Hệ thống ứng phó khẩn cấp sự cố gây tràn dầu 82
VI.5. Quản lý, giám sát môi trường về dự án cảng biển 83
VI.5.1. Cơ sở pháp lý về quản lý môi trường 83
VI.5.2. Tổ chức quản lý môi trường 84
VI.6. Vấn đề ứng phó với biến đổi khí hậu, nước biển dâng 85

DANH MỤC BẢNG

Bảng II-1: Chức năng nhiệm vụ cảng biển Nhóm 2 8
Bảng II-2. Thống kê lượng hàng qua cảng biển Nhóm 2 – Năm 2010 9
Bảng II-3. Thống kê lượng hàng qua cảng biển Nhóm 2 – Năm 2011 9
Bảng II-4. Thống kê lượng hàng qua cảng biển Nhóm 2 – Năm 2012 9
Bảng II-5. Thống kê lượng hàng qua cảng biển Nhóm 2 – Năm 2013 10
Bảng II-6. Thống kê lượng hàng qua cảng biển Nhóm 2 – Năm 2014 10
Bảng II-7. Thống kê lượng hàng qua cảng biển Nhóm 2 – T8/2015 10
Bảng II-8. Tổng hợp lượng hàng qua cảng biển Nhóm 2 11
Bảng II-9. Hiện trạng lượng hàng thông qua từng cầu cảng năm 2014 12
Bảng II-10. Hiện trạng số lượt tầu ra vào cảng biển Nhóm 2 - năm 2014 15
Bảng II-11. Hiện trạng đầu tư xây dựng công trình cầu bến – kho - bãi 16
Bảng II-5. Đánh giá hiện trạng đầu tư xây dựng cảng biển Thanh Hóa 30
Bảng II-6. Thống kê đánh giá hiện trạng cảng Nghệ An 31
Bảng II-7. Thống kê đánh giá hiện trạng cảng Hà Tĩnh 33
Bảng III-1. Tốc độ tăng trưởng GDP khu vực nghiên cứu so với cả nước 36
Bảng III-2. Thống kê hàng hoá thông qua cảng vụ thuộc khu vực nghiên cứu 37
Bảng III-3. Các tuyến đường bộ kết nối quốc tế qua khu vực Bắc Trung Bộ 39
Bảng III-4. Dự báo hàng tổng hợp, container thông qua cảng nhóm 2 (không bao gồm hàng xi măng, than, quặng) 40
Bảng III-5. Công suất các nhà máy xi măng 41
Bảng III-6. Dự báo hàng lỏng thông qua cảng KVNC 43
Bảng III-7. Lượng hàng qua cảng chuyên dùng 43
Bảng III-8. Dự báo khối lượng than phục vụ sản xuất xi măng 44
Bảng III-9. Tổng hợp khối lượng hàng hóa Việt Nam thông qua cảng KVNC 45
Bảng III-10. Lượng hàng quá cảnh qua cảng nhóm 2 46
Bảng III-11. Tổng hợp khối lượng hàng hóa thông qua cảng KVNC 47
Bảng III-12. Dự báo hàng qua cảng theo khu vực Tỉnh 47
Bảng III-15. Nhu cầu trọng tải tàu chở hàng khô 2020 50
Bảng III-16. Nhu cầu trọng tải tàu chở hàng lỏng 2020 50
Bảng III-17. Nhu cầu trọng tải tàu container 2020 51
Bảng III-18. Nhu cầu trọng tải tàu chở hàng khô 2030 51
Bảng III-19. Nhu cầu trọng tải tàu chở hàng lỏng 2030 52
Bảng III-20. Nhu cầu trọng tải tàu container 2030 52
Bảng III-11. Thống kê đội tàu thế giới theo chủng loại giai đoạn 1980 – 2013 53
Hình III-1. Sự phát triển của đội tàu thế giới 1980 – 2013 53
Bảng III-22. Dự báo cơ cấu thị trường xuất khẩu 54
Bảng III-23. Dự báo cơ cấu thị trường nhập khẩu 55
Bảng III-24. Dự báo tàu ra vào cảng biển Nhóm 2 56
Bảng IV-1. Rà soát quan điểm và mục tiêu phát triển 60
Bảng IV-2. Rà soát nội dung quy hoạch cảng Thanh Hóa 61
Bảng IV-3. Rà soát nội dung quy hoạch cảng Nghệ An 62
Bảng IV-4. Rà soát nội dung quy hoạch cảng Hà Tĩnh 63
Bảng IV-5. Rà soát nội dung quy hoạch các nội dung khác 64
Bảng IV-6. Rà soát cơ chế chính sách 65

PHẦN I : MỞ ĐẦU

I.1. Sự cần thiết phải rà soát, điều chỉnh quy hoạch

Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 2190/QĐ-TTg ngày 24/12/2009. Bối cảnh khó khăn, khủng hoảng của nền kinh tế quốc tế trong những năm qua đã tác động mạnh đến các hoạt động đầu tư và thương mại trên toàn thế giới. Hệ quả của những tác động nêu trên là sự thay đổi theo hướng giảm của các yếu tố tiền đề quan trọng cho việc hoạch định quy mô phát triển cho mỗi cảng biển, cơ bản gồm: (1) Chỉ tiêu phát triển KT-XH quốc gia, vùng miền, địa phương đã và đang được điều chỉnh để phù hợp hơn với thực trạng kinh tế toàn cầu; (2) Quá trình tái cơ cấu, chuyển đổi mô hình tăng trưởng nhằm kiềm chế lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô và đảm bảo an sinh xã hội dẫn đến sự điều chỉnh chiến lược, quy hoạch phát triển một số lĩnh vực kinh tế liên quan nhiều tới cảng biển; (3) Nhiều dự án đầu tư quy mô lớn về luyện kim, lọc hóa dầu, nhiệt điện, xi măng vv… bị dãn tiến độ hoặc hủy bỏ. Để phù hợp với thực tế nêu trên, Bộ GTVT đã triển khai lập "Điều chỉnh quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030" và đề án này hiện đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014.

Quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ (Nhóm 2) đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 được Bộ trưởng Bộ GTVT phê duyệt tại Quyết định số 1742/QĐ-BGTVT ngày 03/8/2011 đã được lập trên nền tảng là Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam phê duyệt năm 2009. Việc phê duyệt đề án "Điều chỉnh quy hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030" (với yếu tố chính là điều chỉnh giảm lượng hàng thông qua hệ thống cảng tại các năm mục tiêu) đã cho thấy sự cần thiết phải rà soát, cập nhật điều chỉnh Quy hoạch chi tiết các nhóm cảng biển nhằm phù hợp hơn với nền tảng quy hoạch cấp cao nêu trên và tạo tiền đề cho việc lập kế hoạch đầu tư phát triển cảng biển Nhóm 2.

I.2. Căn cứ xây dựng đề án

- Bộ luật Hàng hải Việt Nam số 40/2005/QH11 ngày 14/6/2005 (sau đây gọi tắt là Bộ luật hàng hải Việt Nam) ;
- Nghị quyết số 09-NQ/TW ngày 09/02/2007 của Hội nghị lần thứ 4 Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa X về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020;
- Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 của Hội nghị lần thứ 4 Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về xây dựng hệ thống KCHT đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020;

- Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 07/9/2006 về lập, phê duyệt và quản lý quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội;
- Nghị định số 04/2008/NĐ-CP ngày 11/01/2008 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 92/2006/NĐ-CP;
- Nghị định số 12/2009/NĐ-CP ngày 12/02/2009 về quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình;
- Nghị định số 114/2010/NĐ-CP ngày 06/12/2010 của Chính phủ về bảo trì công trình xây dựng;
- Nghị định số 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2012 về quản lý cảng biển và luồng hàng hải;
- Quyết định số 742/QĐ-TTg ngày 26/5/2010 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch hệ thống khu bảo tồn biển Việt Nam đến năm 2020;
- Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;
- Quyết định số 70/2013/QĐ-TTg ngày 19/11/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc công bố Danh mục phân loại cảng biển Việt Nam;
- Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/06/2014 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030;
- Quyết định số 1517/QĐ-TTg ngày 26/8/2014 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030;
- Quyết định số 1742/QĐ-BGTVT ngày 03/8/2011 của Bộ trưởng Bộ GTVT về việc phê duyệt quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ (Nhóm 2) đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;
- Quyết định số 2223/QĐ-TTg ngày 13/12/2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;
- Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03/7/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;
- Quyết định số 872/QĐ-TTg ngày 17/6/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Thanh Hóa;
- Quyết định số 620/QĐ-TTg ngày 12/5/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Nghệ An;

- Quyết định số 1786/QĐ-TTg ngày 27/11/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Hà Tĩnh ;
- Quyết định số 1401/QĐ-BGTVT ngày 26/5/2010 của Bộ GTVT phê duyệt Quy hoạch chi tiết cảng biển Nghi Sơn – Thanh Hóa giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;
- Quyết định số 3488/QĐ-BGTVT ngày 03/12/2010 của Bộ GTVT phê duyệt Quy hoạch chi tiết phát triển khu bến cảng phía Bắc cảng Cửa Lò gắn với Khu kinh tế Đông Nam - Nghệ An, giai đoạn đến năm 2015;
- Quyết định số 838/QĐ-BGTVT ngày 28/4/2011 của Bộ GTVT phê duyệt Quy hoạch chi tiết khu bến cảng biển Đông Hồi, huyện Quỳnh Lưu, tỉnh Nghệ An giai đoạn đến năm 2020;
- Quyết định số 2412/QĐ-BCT ngày 17/5/2011 của Bộ Công thương phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống sản xuất và phân phối mặt hàng xăng dầu giai đoạn 2010-2020, tầm nhìn đến năm 2025.
- Quyết định số 694/QĐ-BCT ngày 31/01/2013 của Bộ Công thương phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống sản xuất và phân phối thép giai đoạn 2020, có xét đến 2025.
- Quyết định số 1933/QĐ-BGTVT ngày 01/6/2015 của Bộ GTVT phê duyệt Đề cương, nhiệm vụ và dự toán kinh phí rà soát, cập nhật điều chỉnh QHCT các Nhóm cảng biển số 1,2,3,4 và 6 giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;
- Quyết định số 508b/QĐ-CHHVN ngày 18/6/2015 của Cục Hàng hải Việt Nam về việc phê duyệt kết quả chỉ định thầu gói thầu số 01: Rà soát, cập nhật điều chỉnh quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển số 1 đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;
- Các văn bản có liên quan khác.

I.3. Mục tiêu nghiên cứu

- Đánh giá tổng hợp kết quả thực hiện quy hoạch nhằm nhận diện những khó khăn, vướng mắc, tồn tại, bất cập trong việc lập, quản lý và thực hiện quy hoạch tại Nhóm cảng biển số 2.
- Xác định lại mục tiêu quy hoạch đảm bảo khả thi về nhu cầu, quy mô và tiến độ phát triển cảng tại từng cảng biển trong nhóm cảng;
- Xây dựng các giải pháp quy hoạch đảm bảo tiến độ đầu tư các dự án. Rà soát, kiến nghị điều chỉnh đối với các dự án ưu tiên trong ngắn hạn;
- Đề xuất các giải pháp điều tiết, thu hút hàng hóa của các cảng biển nhằm nâng cao hiệu quả đầu tư và quản lý khai thác;

– Kiến nghị ưu tiên đầu tư hạ tầng kết nối cảng, các dịch vụ đa phương hỗ trợ và phát huy tối đa tiềm năng phát triển cảng trong từng Nhóm cảng biển.

I.4. Phạm vi nghiên cứu

a) Về thời gian

– Mốc thời gian quy hoạch là năm 2020;

– Định hướng quy hoạch đến năm 2030.

b) Về không gian

– Phạm vi nghiên cứu của Nhóm cảng số 2 phù hợp với vùng lãnh thổ được xác định tại Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 26/4/2014 của Thủ tướng Chính phủ.

– Ngoài phạm vi vùng đất, vùng nước cảng biển được xác định tại điều 59 Bộ luật Hàng hải Việt Nam số 40/2015/QH11. Trong quá trình nghiên cứu, lập quy hoạch có xem xét và thể hiện sự kết nối giữa cảng biển và mạng giao thông quốc gia tại khu vực, quan hệ tổng thể giữa cảng biển với quy hoạch xây dựng chung tại địa phương, lãnh thổ liên quan đến phát triển cảng biển.

I.5. Nội dung nghiên cứu

a) Thực trạng

– Tổng hợp kết quả thực hiện quy hoạch chi tiết tại từng cảng biển trong nhóm. Nêu những khó khăn vướng mắc tồn tại trong việc triển khai thực hiện quy hoạch;

– Hiện trạng sử dụng đất quy hoạch tại các cảng và ảnh hưởng của quỹ đất cảng đến hiệu quả khai thác cảng;

– Điều tra, thu thập, tổng hợp phân tích những thay đổi về bối cảnh trong nước và quốc tế liên quan tới việc lập, điều chỉnh quy hoạch chi tiết, bao gồm:

  ✓ Chiến lược, quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội khu vực nghiên cứu;

  ✓ Chiến lược, quy hoạch, kế hoạch phát triển ngành Giao thông vận tải và các chuyên ngành khác liên quan tới cảng biển và vận tải biển;

  ✓ Quy hoạch phát triển ngành dịch vụ logistic trên cả nước;

  ✓ Cập nhật kế hoạch, tiến trình thực hiện những dự án đầu tư xây dựng cơ sở công nghiệp trọng điểm có nhu cầu lớn về lượng hàng chuyên dùng qua cảng biển;

  ✓ Một số yếu tố chính về hiện trạng và xu thế phát triển của hoạt động hàng hải thế giới, khu vực liên quan đến quy hoạch phát triển các nhóm cảng biển.

b) Rà soát, điều chỉnh quy hoạch

- Rà soát về quan điểm, mục tiêu phát triển của nhóm cảng giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;
- Rà soát điều chỉnh lại quy mô, tiến trình phát triển theo giai đoạn của từng cảng, từng khu vực trong nhóm cảng trên cơ sở:
  - ✓ Kết quả dự báo về nhu cầu thị trường cập nhật điều chỉnh;
  - ✓ Các nội dung cập nhật về quy hoạch phát triển GTVT và các lĩnh vực chuyên ngành khác liên quan nhiều tới cảng;
  - ✓ Cập nhật nội dung quy hoạch phát triển dịch vụ logistic gồm quy hoạch các trung tâm hậu cần Logistic, các cảng cạn ICD và trung tâm đầu mối phân phối hàng hóa;
  - ✓ Các điều tra cập nhật về quy mô, tiến trình và khả năng huy động vốn để thực hiện đối với các dự án liên quan tới giao thông kết nối đến cảng biển trong nhóm;
  - ✓ Các nội dung cụ thể đã được cấp thẩm quyền chấp thuận bổ sung điều chỉnh sau khi phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển số 2 tại Quyết định số 1742/QĐ-BGTVT ngày 03/8/2011;
- Rà soát lại danh mục các cảng biển, các bến cảng trong từng nhóm trong đó điều chỉnh, cập nhật lại quy mô, tiến trình thực hiện nhằm đảm bảo hiệu quả trong đầu tư khai thác phù hợp bối cảnh mới và sự đồng bộ tổng thể với cơ sở hạ tầng kết nối đến cảng;
- Rà soát, xác định lại danh mục các dự án ưu tiên đầu tư trong giai đoạn trước mắt theo hướng tập trung trọng điểm và khả thi về khả năng huy động nguồn lực.

c) Đề xuất các giải pháp, cơ chế chính sách

- Đề xuất các dự án cơ sở hạ tầng cần ưu tiên đầu tư, đẩy nhanh tiến độ; Các chính sách về giá cước phí dịch vụ cảng biển; Tăng cường năng lực hải quan thông quan hàng hóa; Cải cách thủ tục hành chính….
- Chính sách điều tiết hàng hóa các khu vực cảng biển; Mô hình quản lý cảng biển; Phát triển các dịch vụ Logistic hỗ trợ hoạt động khai thác cảng biển; Tăng cường thu hút đầu tư, phát triển KCN trong vùng để tăng khối lượng hàng hóa; Tăng cường vai trò của các Hiệp hội; Quy hoạch và phát triển cơ sở hạ tầng cảng biển.

I.6. Phương pháp nghiên cứu

- Điều tra, thu thập số liệu hiện trạng về cơ sở hạ tầng (cảng biển, GTVT, hạ tầng kỹ thuật), về kinh tế - xã hội, về sản lượng hàng hóa và hành khách thông qua cảng, về quản lý, đầu tư, khai thác các cảng biển Nhóm 2.
- Phân tích, xử lý số liệu; tổng hợp đánh giá hiện trạng và rà soát điều chỉnh; đề xuất giải pháp quản lý, thực hiện quy hoạch.

I.7. Tiến trình thực hiện

1) Báo cáo đầu kỳ (cuối tháng 7/2015):

- Mục tiêu, nội dung và tiến trình thực hiện.
- Đánh giá thực trạng và kết quả thực hiện quy hoạch.
- Dự báo lại nhu cầu hàng hóa qua cảng.
- Một số đề xuất về hướng rà soát điều chỉnh quy hoạch.

2) Báo cáo giữa kỳ (cuối tháng 9/2015):

- Cập nhật, bổ sung theo các góp ý Báo cáo đầu kỳ.
- Rà soát điều chỉnh lại nội dung quy hoạch chi tiết.
- Giải pháp thực hiện quy hoạch

3) Báo cáo cuối kỳ (cuối tháng 11/2015):

- Cập nhật, bổ sung theo các góp ý Báo cáo giữa kỳ.
- Hoàn chỉnh Báo cáo.
- Gửi Báo cáo rà soát, cập nhật điều chỉnh Quy hoạch chi tiết xin ý kiến các Bộ, Ngành, Địa phương và các cơ quan liên quan.
- Dự thảo Tờ trình, dự thảo Quyết định phê duyệt rà soát, cập nhật điều chỉnh Quy hoạch chi tiết.

PHẦN II : ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG VÀ KẾT QUẢ THỰC HIỆN QUY HOẠCH

II.1. Quan niệm cơ sở để phân tích đánh giá

- Cảng biển là một bộ phận quan trọng của kết cấu hạ tầng giao thông vận tải. Mục tiêu của quá trình hình thành và phát triển của cảng thường gồm: (1) Vận chuyển phân phối lượng hàng hóa đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội; (2) Tạo động lực thúc đẩy quá trình giao thương và hội nhập kinh tế giữa các địa phương, vùng miền, quốc gia và quốc tế; (3) Tạo cơ hội cho việc thu hút vốn đầu tư nước ngoài vào cảng biển và các lĩnh vực sản xuất, dịch vụ có liên quan mật thiết với cảng; (4) Tạo nền tảng cho sự phát triển kinh tế hàng hải theo định hướng trở thành mũi nhọn hàng đầu trong các ngành kinh tế biển; (5) Góp phần củng cố an ninh quốc phòng và giữ vững chủ quyền quốc gia.
- Nguyên tắc căn bản trong đầu tư phát triển cảng biển là "cảng chờ tầu" vì việc đầu tư xây dựng cảng đòi hỏi quãng thời gian nhất định và nên được tiến hành trước một bước.
- Cần tạo sự đồng bộ về hạ tầng giao thông kết nối kết nối giữa Cảng với các đầu mối Dịch vụ hậu cần nhằm đảm bảo các quá trình tiếp nhận, đóng / rút hàng và phân phối hàng hóa được diễn ra êm thuận, an toàn và mức chi phí thấp.

II.2. Chức năng nhiệm vụ

Theo "Điều chỉnh quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030" đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014, chức năng nhiệm vụ các cảng trong Nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ được thể hiện tại Bảng II-1 . Một số điều chỉnh của nội dung này so với "Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ đến năm 2020, định hướng đến năm 2030" đã được Bộ trưởng Bộ GTVT phê duyệt tại Quyết định số 1742/QĐ-BGTVT ngày 03/8/2011 được cụ thể như sau:

Bảng II-1: Chức năng nhiệm vụ cảng biển Nhóm 2

TT	Tên cảng / Bến cảng	Chức năng nhiệm vụ	Ghi chú
I	**Cảng biển Thanh Hóa**		
1	Khu bến Nghi Sơn	Tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực - Loại I	
	Bến cảng Bắc Nghi Sơn	Chuyên dùng xăng dầu + Xi măng + Công nghiệp khác	
	Bến cảng Nam Nghi Sơn	Tổng hợp + Container + Bến chuyên dùng	
	Cụm bến Đảo Mê	Chuyên dùng nhập dầu thô + Tiếp chuyển than NM điện cho khu vực Bắc Trung Bộ	Cụm bến chuyển tải
2	Cầu cảng Lệ Môn, Quảng Châu, Quảng Nham…	Tổng hợp địa phương	Vệ tinh cảng chính
II	**Cảng biển Nghệ An**	Tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực - Loại I	
1	Khu bến Cửa Lò		
	Bến cảng Bắc Cửa Lò	Cảng tổng hợp phục vụ Nghệ An + Quá cảnh Lào, Thái Lan	
	Bến cảng Nam Cửa Lò		
2	Khu bến Đông Hồi	Chuyên dùng công nghiệp Điện, Ximăng, VLXD…	
3	Cầu cảng Bến Thủy, Cửa Hội	Tổng hợp địa phương có bến chuyên dùng	Vệ tinh cảng chính
II	**Cảng biển Hà Tĩnh**	Tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực - Loại I	
1	Khu bến Sơn Dương - Vũng Áng		
	Bến cảng Vũng Áng	Tổng hợp, chuyên dùng phục vụ Hà Tĩnh + Quá cảnh Lào, Thái Lan	
	Bến cảng Sơn Dương	Chuyên dùng có bến tổng hợp, container khi Vũng Áng hết công suất	
2	Cầu cảng Xuân Hải, Cửa Sót	Tổng hợp địa phương, có bến chuyên dùng	Vệ tinh cảng chính

II.3. Lượng hàng & Cỡ tầu

II.3.1. Lượng hàng

a) Hiện trạng lượng hàng thông qua cảng biển KVNC

Theo số liệu thống kê của Cục hàng hải Việt Nam tại các cảng vụ Thanh Hóa, Nghệ An và Hà Tĩnh, lượng hàng qua các cảng biển chính khu vực nghiên cứu đến thời điểm T8/2015 như sau

Bảng II-2. Thống kê lượng hàng qua cảng biển Nhóm 2 – Năm 2010

STT	Cảng vụ	Loại hàng													Tổng số (tấn)
		Hàng Container						Hàng Lỏng (tấn)			Hàng Khô (tấn)			Hàng quá cảnh	
		TEU-x	TEU-n	TEU-nd	Tấn-x	Tấn-n	Tấn-nd	Xuất	Nhập	Nội địa	Xuất	Nhập	Nội địa		
1	Thanh Hoá	0	0	0	0	0	0	0	15,692	0	0	3,887,931	0	0	3,903,623
2	Nghệ An	0	0	10,072	0	0	183,985	0	125,822	317,851	730,569	6,900	553,807	0	1,918,934
3	Hà Tĩnh	0	0	0	0	0	0	0	0	4,014	836,995	19,558	27,064	0	887,631
Tổng Số		***0***	***0***	***10,072***	***0***	***0***	***183,985***	***0***	***141,514***	***321,865***	***1,567,564***	***3,914,389***	***580,871***	***0***	***6,710,188***

Bảng II-3. Thống kê lượng hàng qua cảng biển Nhóm 2 – Năm 2011

STT	Cảng vụ	Loại hàng													Tổng số (tấn)
		Hàng Container						Hàng Lỏng (tấn)			Hàng Khô (tấn)			Hàng quá cảnh	
		TEU-x	TEU-n	TEU-nd	Tấn-x	Tấn-n	Tấn-nd	Xuất	Nhập	Nội địa	Xuất	Nhập	Nội địa		
1	Thanh Hoá	0	0	0	0	0	0	0	0	57,684	0	0	5,345,932	0	5,403,616
2	Nghệ An	0	0	10,590	0	0	211,511	0	121,169	332,359	921,299	11,480	752,962	0	2,350,780
3	Hà Tĩnh	0	0	0	0	0	0	38,839	54,918	268,920	991,483	51,910	45,856	0	1,451,926
Tổng Số		***0***	***0***	***10,590***	***0***	***0***	***211,511***	***38,839***	***176,087***	***658,963***	***1,912,782***	***63,390***	***6,144,750***	***0***	***9,206,322***

Bảng II-4. Thống kê lượng hàng qua cảng biển Nhóm 2 – Năm 2012

STT	Cảng vụ	Loại hàng													Tổng số (tấn)
		Hàng Container						Hàng Lỏng (tấn)			Hàng Khô (tấn)			Hàng quá cảnh	
		TEU-x	TEU-n	TEU-nd	Tấn-x	Tấn-n	Tấn-nd	Xuất	Nhập	Nội địa	Xuất	Nhập	Nội địa		
1	Thanh Hoá	0	0	0	0	0	0	0	48,377	0	0	5,254,632	0	12,761	5,315,770
2	Nghệ An	0	0	0	0	0	281,448	0	39,639	422,389	893,794	18,133	626,122	0	2,281,525
3	Hà Tĩnh	0	0	0	0	0	0	19,077	63,102	220,619	1,442,332	54,859	173,884	0	1,973,873
Tổng Số		***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***281,448***	***19,077***	***151,118***	***643,008***	***2,336,126***	***5,327,624***	***800,006***	***12,761***	***9,571,168***

Bảng II-5. Thống kê lượng hàng qua cảng biển Nhóm 2 – Năm 2013

STT	Cảng vụ	Loại hàng													Tổng số (tấn)
		Hàng Container						Hàng Lỏng (tấn)			Hàng Khô (tấn)			Hàng quá cảnh	
		TEU-x	TEU-n	TEU-nd	Tấn-x	Tấn-n	Tấn-nd	Xuất	Nhập	Nội địa	Xuất	Nhập	Nội địa		
1	Thanh Hoá	0	0	0	0	0	0	0	0	69,248	2,181,226	229,610	4,165,914	0	6,645,998
2	Nghệ An	0	0	11,027	0	0	512,590	6,750	74,989	382,570	1,018,598	20,655	554,101	0	2,570,253
3	Hà Tĩnh	0	0	0	0	0	0	0	13,100	225,892	2,323,707	184,037	329,926	0	3,076,662
Tổng Số		***0***	***0***	***11,027***	***0***	***0***	***512,590***	***6,750***	***88,089***	***677,710***	***5,523,531***	***434,302***	***5,049,941***	***0***	***12,292,913***

Bảng II-6. Thống kê lượng hàng qua cảng biển Nhóm 2 – Năm 2014

STT	Cảng vụ	Loại hàng													Tổng số (tấn)
		Hàng Container						Hàng Lỏng (tấn)			Hàng Khô (tấn)			Hàng quá cảnh	
		TEU-x	TEU-n	TEU-nd	Tấn-x	Tấn-n	Tấn-nd	Xuất	Nhập	Nội địa	Xuất	Nhập	Nội địa		
1	Thanh Hoá	0	0	0	0	0	0	8,340	0	56,313	2,849,397	414,344	4,833,968	56,732	8,219,094
2	Nghệ An	0	0	34,619	0	0	660,404	0	52,416	432,208	998,594	56,601	653,784	0	2,854,007
3	Hà Tĩnh	0	0	462	0	0	2,400	0	59,104	220,360	2,617,345	384,370	814,230	29,324	4,127,133
Tổng Số		***0***	***0***	***35,081***	***0***	***0***	***662,804***	***8,340***	***111,520***	***708,881***	***6,465,336***	***855,315***	***6,301,982***	***86,056***	***15,200,234***

Bảng II-7. Thống kê lượng hàng qua cảng biển Nhóm 2 – T8/2015

STT	Cảng vụ	Loại hàng													Tổng số (tấn)
		Hàng Container						Hàng Lỏng (tấn)			Hàng Khô (tấn)			Hàng quá cảnh	
		TEU-x	TEU-n	TEU-nd	Tấn-x	Tấn-n	Tấn-nd	Xuất	Nhập	Nội địa	Xuất	Nhập	Nội địa		
1	Thanh Hoá	0	0	0	0	0	0	8,500	0	87,046	1,846,860	428,829	3,843,659	43,873	6,258,767
2	Nghệ An	0	0	29,820	0	0	475,912	0	31,739	342,679	647,428	47,705	493,482	0	2,038,945
3	Hà Tĩnh	0	0	0	0	0	0	0	12,992	159,444	2,073,040	579,583	1,110,923	0	3,935,982
Tổng Số		***0***	***0***	***29,820***	***0***	***0***	***475,912***	***8,500***	***44,731***	***589,169***	***4,567,328***	***1,056,117***	***5,448,064***	***43,873***	***12,233,694***

Bảng II-8. Tổng hợp lượng hàng qua cảng biển Nhóm 2

Năm	Hàng Container			Hàng Lỏng			Hàng Khô			Quá cảnh			Nhóm 2
	T.Hóa	N.An	H.Tĩnh	T.Hóa	N.An	H.Tĩnh	T.Hóa	N.An	H.Tĩnh	T.Hóa	N.An	H.Tĩnh	
2010	0	183.985	0	15.692	443.673	4.014	3.887.931	1.291.276	883.617	0	0	0	**6.710.188**
2011	0	211.511	0	57.684	453.528	362.677	5.345.932	1.685.741	1.089.249	0	0	0	**9.206.322**
2012	0	281.448	0	48.377	462.028	302.798	5.254.632	1.538.049	1.671.075	0	0	0	**9.571.168**
2013	0	512.590	0	69.248	464.309	238.992	6.576.750	1.593.354	2.837.670	0	0	0	**12.292.913**
2014	0	660.404	2.400	64.653	484.624	279.464	8.097.709	1.708.979	3.815.945	56.732	0	29.324	**15.200.234**
8T2015	0	475.912	0	95.546	374.418	172.436	6.119.348	1.188.615	3.763.546	43.873	0	0	**12.260.694**

Nhận xét:

- Cơ cấu lượng hàng thông qua cảng biển nhóm 2 cho thấy tỷ trọng hàng container là khá thấp (chỉ khoảng 4,3% tổng lượng hàng) và chỉ tập trung tại cảng biển Nghệ An;
- Lượng hàng quá cảnh của Lào và Thái Lan ở mức không đáng kể cho thấy phương diện lợi thế này hiện chưa được phát huy tương xứng với tiềm năng;
- Cảng biển Hà Tĩnh có tốc độ tăng trưởng lượng hàng thông qua cao nhất (gấp 4,3 lần về lượng sau 5 năm, tốc độ tăng trưởng bình quân 86% năm), tiếp đến là cảng biển Thanh Hóa (gấp 2,1 lần về lượng sau 5 năm, tốc độ tăng trưởng bình quân 42% năm) và thấp nhất là cảng biển Nghệ An (gấp 1,3 lần về lượng sau 5 năm, tốc độ tăng trưởng bình quân 6% năm).

b) Hiện trạng lượng hàng thông qua từng cầu cảng năm 2014

Theo số liệu thống kê do các đơn vị chủ quản khai thác cầu cảng cấp cho các cảng vụ hàng hải Thanh Hóa, Nghệ An và Hà Tĩnh, hiện trạng lượng hàng thông qua từng cầu cảng năm 2014 như sau:

Bảng II-9. Hiện trạng lượng hàng thông qua từng cầu cảng năm 2014

TT	Loại hàng		Tổng	Hàng chuyển tải	Hàng tới cảng bằng				Hàng từ cảng đi bằng			
					Đường sắt	Đường bộ	Đường thủy NĐ	Vận tải ven biển	Đường sắt	Đường bộ	Đường thủy NĐ	Vận tải ven biển
	Khu bến Nam Nghi Sơn											
	Cầu cảng số 1 & 2											
	Tổng hợp	Khối lượng (T)	631.000				78.000	435.000				118.000
		Tỷ lệ (%)	100%				12%	69%				19%
	Rời	Khối lượng (T)	394.161					271.000				123.161
		Tỷ lệ (%)	100%					69%				31%
	Cầu cảng số 3 & 4											
	Tổng hợp	Khối lượng (T)	1.553.846				15.000	798.000			11.000	729.846
		Tỷ lệ (%)	100%				1%	51%			1%	47%
	Cầu cảng NĐ Nghi Sơn 1											
	Rời	Khối lượng (T)	590.892					590.892				
		Tỷ lệ (%)	100%					100%				
	Lỏng	Khối lượng (T)	6.693					6.693				
		Tỷ lệ (%)	100%					100%				
	Khu bến Bắc Nghi Sơn											
	Cầu cảng XM Nghi Sơn											

TT	Loại hàng		Tổng	Hàng chuyển tải	Hàng tới cảng bằng				Hàng từ cảng đi bằng			
					Đường sắt	Đường bộ	Đường thủy NĐ	Vận tải ven biển	Đường sắt	Đường bộ	Đường thủy NĐ	Vận tải ven biển
	Rời	Khối lượng (T)	3.518.002									3.518.002
		Tỷ lệ (%)	100%									100%
	Khu bến Lệ Môn											
	Bến cảng Lệ Môn 1 & 2											
	Tổng hợp	Khối lượng (T)	192.226					111.715			16.102	64.409
		Tỷ lệ (%)	100%					58%			8%	34%
	Rời	Khối lượng (T)	128.817					16.102	64.409			48.306
		Tỷ lệ (%)	100%					12%	50%			38%
	Xăng dầu Quảng Hưng											
	Lỏng	Khối lượng (T)	201.000					201.000				
		Tỷ lệ (%)	100%					100%				
	Khu bến Nam Cửa Lò											
	Container	Khối lượng(T)	702,102			392,414		309,688		309,688		392,414
		Tỷ lệ (%)	32.5									
	Tổng hợp	Khối lượng(T)	171,031			14,090		156,941		156,941		14,090
		Tỷ lệ (%)	8									
	Rời	Khối lượng(T)	322,136			149,862		172,274		172,274		149,862

TT	Loại hàng		Tổng	Hàng chuyển tải	Hàng tới cảng bằng				Hàng từ cảng đi bằng			
					Đường sắt	Đường bộ	Đường thủy NĐ	Vận tải ven biển	Đường sắt	Đường bộ	Đường thủy NĐ	Vận tải ven biển
		Tỷ lệ (%)	15									
	Lỏng	Khối lượng(T)	17,266					17,266		17,266		
		Tỷ lệ (%)	0.8									
	Khu bến Vũng Áng											
	Cầu cảng số 1 & 2											
	Rời	Khối lượng (T)	2.702.365			2.631.324		71.041				2.702.365
		Tỷ lệ (%)	100%			97.37%		2.63%				100%
	Nhiệt điện Vũng Áng 1											
	Than	Khối lượng (T)	484.050					484.050				
		Tỷ lệ (%)	100%					100%				
	Cầu cảng Xuân Hải											
	Tổng hợp	Khối lượng (T)	425.761					425.761				
		Tỷ lệ (%)	100%					100%				
	Khu bến Sơn Dương											
	Than	Khối lượng (T)	119.285									
		Tỷ lệ (%)	28%									
	Thiết bị	Khối lượng (T)	203.649									

TT	Loại hàng		Tổng	Hàng chuyển tải	Hàng tới cảng bằng				Hàng từ cảng đi bằng			
					Đường sắt	Đường bộ	Đường thủy NĐ	Vận tải ven biển	Đường sắt	Đường bộ	Đường thủy NĐ	Vận tải ven biển
		Tỷ lệ (%)	48%									
	Container	Khối lượng (T)	11.107									
		Tỷ lệ (%)	3%									
	Than	Khối lượng (T)	79.386									
		Tỷ lệ (%)	19%									
	Tạp hóa	Khối lượng (T)	10.300									
		Tỷ lệ (%)	2%									

II.3.2. Đội tầu ra vào cảng

Bảng II-10. Hiện trạng số lượt tầu ra vào cảng biển Nhóm 2 - năm 2014

TT	Cảng vụ	Lượt tàu ra vào cảng biển Nhóm 2						Phương tiện thủy nội địa		Tổng lượng hàng hóa	
		Tổng số	GT	Tàu nội		Tàu ngoại					
				Lượt	GT	Lượt	GT	Lượt	GT	Tấn	TEUs
Nhóm số 2		***7.810***	***13.214.130***	***6.540***	***6.115.062***	***1.270***	***7.099.068***	***991***	***759.037***	***15,099,499***	***35,900***
1	Thanh Hóa	3.606	5.950.000	3.100	3.150.000	506	2.800.000	470	400.000	8,086,000	0
2	Nghệ An	2.548	2.762.237	2.316	1.905.125	232	857.112	100	80.200	2,923,000	35,900
3	Hà Tĩnh	1.656	4.501.893	1.124	1.059.937	532	3.441.956	421	278.837	4,090,499	0

Nhận xét:

- Trọng tải bình quân của 01 lượt tầu ra vào cảng biển Nhóm 2 hiện vẫn ở mức khá thấp, chỉ khoảng 1.520 tấn/lượt trong khi cỡ tầu thiết kế của cảng tối thiểu ở mức 10.000 DWT.
- So với trọng tải bình quân của 01 lượt tầu ra vào cảng biển Nhóm 2, cảng biển Hà Tĩnh xếp ở mức cao nhất (trung bình khoảng 2.470 DWT/lượt tầu), tiếp đến là cảng biển Thanh Hóa (trung bình khoảng 2.240 DWT/lượt tầu) và thấp nhất là cảng biển Nghệ An (trung bình khoảng 1.147 DWT/lượt tầu).

II.4. Hiện trạng đầu tư xây dựng cảng

II.4.1. Công trình cầu bến – kho – bãi cảng

Theo thống kê của các cảng vụ hàng hải Thanh Hóa, Nghệ An và Hà Tĩnh, nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ hiện có 31 cầu cảng. Trong đó, có 17 cầu cảng bốc xếp hàng tổng hợp, 13 cầu cảng chuyên dùng và 01 điểm phao neo / chuyển tải. Hiện trạng đầu tư xây dựng Cầu bến – Kho – Bãi cảng xem tại Bảng II-11 dưới đây.

Bảng II-11. Hiện trạng đầu tư xây dựng công trình cầu bến – kho - bãi

TT	Bến cảng / Cầu cảng	Cầu cảng/bến phao/bến chuyển tải					Bãi		Kho		
		Số lượng	Chiều dài bến (m)	Cỡ tàu lớn nhất (DWT)	Cao trình đáy bến (m)	Chủng loại bến	Loại bãi	Diện tích bãi (m^2)	Diện tích kho (m^2)	Loại kho	Năm xây dựng
	KB Nam Nghi Sơn										
	Cầu cảng số 1 & 2										
	Cầu cảng số 1	01	165	20.000	-8,5	Tổng hợp	Hàng rời	33.000	1.400	Bách hóa	2002
									1.400	CFS	
	Cầu cảng số 2	01	225	50.000	-12	Tổng hợp	Hàng rời	41.500	3.800	Bách hóa	2006

TT	Bến cảng / Cầu cảng	Cầu cảng/bến phao/bến chuyển tải					Bãi		Kho		
		Số lượng	Chiều dài bến (m)	Cỡ tàu lớn nhất (DWT)	Cao trình đáy bến (m)	Chủng loại bến	Loại bãi	Diện tích bãi (m^2)	Diện tích kho (m^2)	Loại kho	Năm xây dựng
	Cầu cảng số 3 & 4										
	Cầu cảng số 3	01	225	50.000	-11	Tổng hợp	Hàng rời	46.000	0	0	2011
	Cầu cảng số 4	01	225	10.000	- 9,4	Tổng hợp	Hàng rời	64.000	0	0	2014
	Nhiệt điện Nghi Sơn 1										
	Cầu cảng nhập than	01	130	5.000	-7,1	Chuyên dụng					2013
	Cầu cảng nhập dầu HFO	01	124	3.000	-6,0	Chuyên dụng					2013
	KB Bắc Nghi Sơn										
	Cầu cảng XM Nghi Sơn										
	Chuyên dụng Xi măng Nghi Sơn.	01	187	37.000	-10,5	Chuyên dùng	Bách hóa			Bách hóa	
	KB Lệ Môn										
	Bến cảng Lệ Môn 1 & 2										
	Bến cảng Lệ Môn 1	01	98	1000	-7	Bê tông	Bách hóa	10.000	5.000	Bách hóa	1985
	Bến cảng Lệ Môn 2	01	105	1000	-7	Bê tông	Hàng rời	30.000	0	CFS	1985
	Xăng dầu Quảng Hưng										
	Cầu cảng xăng dầu	01	28	1000	-3,4	Cọc bê tông	Hàng rời	7.191	444	Hóa lỏng	2012
	KB Nam Cửa Lò										

TT	Bến cảng / Cầu cảng	Cầu cảng/bến phao/bến chuyển tải					Bãi		Kho		
		Số lượng	Chiều dài bến (m)	Cỡ tàu lớn nhất (DWT)	Cao trình đáy bến (m)	Chủng loại bến	Loại bãi	Diện tích bãi (m^2)	Diện tích kho (m^2)	Loại kho	Năm xây dựng
	Bến số 1	1	160	10.000	-8.50	Kết cấu cừ trước cầu sau kết hợp bản giảm tải	Bách hóa	15.027	6300	Bách hóa	1979
	Bến số 2	1	160	10.000	-8.50		Hàng rời	8.640	6300	Bách hóa	1979
	Bến số 3	1	168	10.000	-9.50		Hàng rời	41.028	4680	CFS	2003
	Bến số 4	1	168	10.000	-9.50		Container	34.705	0		2003
	KB Bến Thủy										
	Cầu cảng Bến Thủy										
	Bến số 1	1	18	1.500	-2.00						
	Bến số 3	1	17.1	1.500	-2.00						
	Bến số 6	1	66.82	1.500	-2.00						
	Phao Nghi Hương	1	280	18.000		Cảng phao	Không	Không	22.784	Xăng dầu	2006
	Cầu cảng Hưng Hòa	1	34	1.200		Cảng cứng	Không	Không	115.300	Xăng dầu	1993
	KB Vũng Áng										
	Cầu cảng số 1 & 2										
	Bến số 1	1	185.5	45.000	-11.0	Tổng hợp	Bách hóa	13.100	6.840	Bách hóa	1999
	Bến số 2	1	270,0	55.000	-13.0	Tổng hợp	Bách hóa	3.370	5.040	Bách hóa	2006
							Container	5.236			
							Rời	7.752			

TT	Bến cảng / Cầu cảng	Cầu cảng/bến phao/bến chuyển tải					Bãi		Kho		
		Số lượng	Chiều dài bến (m)	Cỡ tàu lớn nhất (DWT)	Cao trình đáy bến (m)	Chủng loại bến	Loại bãi	Diện tích bãi (m^2)	Diện tích kho (m^2)	Loại kho	Năm xây dựng
	Nhiệt điện Vũng Áng 1										
	Bến nhập than	1	330,0	30.000	-12,0	Bến nhô	0	0	70.070	hở	2014
	Cầu cảng Xuân Hải										
	Bến số 1	1	42.0	2.000	-4.50	Tổng hợp	Bách hóa	25.000	1.200	Bách hóa	1993
	Bến số 2	1	64.0	2.000	-4.50						2002
	KB Sơn Dương										
	S1	1	365	200.000	-21,0	Hàng rời					
	W1	1	260	50.000	-14,5	Hàng rời					
	W2	1	245	50.000	-14,5	Hàng rời					
	W3	1	275	50.000	-14,5	Hàng rời					
	W6	1	155	10.000	-10,0	Hàng rời					
	W7	1	175	10.000	-10,0	Hàng rời					
	W10	1	155	10.000	-10,0	Hàng rời					

II.4.2. Thiết bị trên bến – bãi cảng - kho

	Cầu cảng	Thiết bị trên cầu cảng				Thiết bị trên bãi			
		Số lượng	Chủng loại	Công suất	Năm mua	Số lượng	Chủng loại	Công suất	Năm mua
	Khu bến Nam Nghi Sơn								
	Cầu cảng số 1	06	Bánh xích + lốp	40 ~ 50T	2005-2010	02	Xe nâng	5-6T	2005
						01	Máy xúc	2,2m3	2008
	Cầu cảng số 2	01	Cẩu chân đế	40T	2006	02	Xe nâng	5-7T	2009
		01	Bánh xích	105T	2003	01	Máy xúc lật	2,2m3	2013
	Cầu cảng số 3	01	Cẩu chân đế			04	Xe nâng	1,5T	2012-2014
	Cầu cảng số 4	04	Cẩu bánh xích	50-65T	2012-2014	05	Máy xúc + đào	7m3	2012-2014
	Cầu cảng nhập than	02	Cầu trục	750T/h	2011				
	Cầu cảng nhập dầu HFO	01	Loading -arm		2011				
	Khu bến Bắc Nghi Sơn								
	Chuyên dùng XM Nghi Sơn	01	Cẩu cố định	30T	1997		Xe nâng		1997
	Bến cảng Lệ Môn								
	Bến cảng số 1-2	02	Bánh xích + lốp	25 ~ 30T	1998-2009	02	Xe nâng	5-7T	2008
	Bến cảng số 3-4	03	Bánh xích + lốp	25 ~ 50T	1999-2010	01	Máy xúc	2,0m3	2008
	Bến cảng Quảng Hưng	0				0			
	Khu bến Nam Cửa Lò								

	Cầu cảng số 1-2	02	Cẩu chân đế	40T	2007-2008	06	Xe nâng	2,5-25T	1985-2005
	Cầu cảng số 3-4	10	Bánh xích + lốp	16-130T	1970-2010	09	Máy xúc	1,2-3,4m3	1985-2010
	Cầu cảng Bến Thủy	0				0			
	Khu bến Vũng Áng								
	Cầu cảng số 1 – V.Áng	04	Bánh xích + lốp	35-70T	2002-2011				
	Cầu cảng số 2 – V.Áng								
	Cầu cảng số 1 – Xuân Hải	03	Bánh lốp	5-15T	1995	03	Xúc lật	0,34-1,8m3	1995-2014
	Cầu cảng số 2 – Xuân Hải					01	Xúc đào	1,2m3	2014
	Nhiệt điện Vũng Áng 1	02	Hút trục vít	1200T/h	2015	02	Máy đánh đống	1.200T/h	2015
	Khu bến Sơn Dương								
	S1	02	SCSU	2.400tT/h	2014				
		01	SU	2.500T/h	2015				
	W1	02	SU	1.600T/h	2015				
	W2	01	MSL	800T/h	2015				
	W3	01	MPC	150T/h	2015				
		01		500T/h					
	W6	02	MPC	500T/h	2015				
	W7	0							
	W10	0							

II.4.3. Luồng tầu, khu nước và công trình bảo vệ

TT	Bến cảng / Cầu cảng	Luồng tàu			Khu nước trước bến			Công trình bảo vệ	
		Độ sâu (m)	Chiều dài (m)	Chiều rộng (m)	Độ sâu (m)	Chiều dài (m)	Chiều rộng (m)	Chiều dài (m)	CT đỉnh (m)
	Khu bến Nam Nghi Sơn								
	Cầu cảng số 1	-11,0	4.652	120	-9,1	226	60		
	Cầu cảng số 2	-11,0	4.652	120	-6,3	310	60		
	Cầu cảng số 3	-11	3.900	120	-12	257	60	600	+5,0
	Cầu cảng số 4	-11	3.900	120	-8,5	225	60		
	Cầu cảng nhập than	-4,5	1.500	70	-6,5	273	90		
	Cầu cảng nhập dầu HFO	-4,5	1.500	70	-5,6				
	Khu bến Bắc Nghi Sơn								
	Chuyên dùng XM Nghi Sơn	-10,8	4.600	190	-10,5	900	292		
	Bến cảng Lệ Môn								
	Bến cảng số 1-2	-0,4; -2,1	15,8	50	-7	500	300		
	Bến cảng số 3-4	-0,4; -2,1	15,8	50	-7	500	300		
	Bến cảng Quảng Hưng	0,4; -2,1	16	50	- 3	58	50		
	Khu bến Nam Cửa Lò								
	Cầu cảng số 1-2	-7.20	4000	100	-7.00	364	55	KN-1300	+4.5
	Cầu cảng số 3-4				-7.50	416	55	KB-400	
	Cầu cảng Bến Thủy	-2.5	27.000	30	-2.00	616	50		

	Khu bến Vũng Áng								
	Cầu cảng số 1 – V.Áng	-12,0	1.400	150	-11,0	305	70	260	+8,0
	Cầu cảng số 2 – V.Áng				-13,0	186	95		
	Cầu cảng số 1 – Xuân Hải	-2,0	15.500	60	-4,5	80	47,5		
	Cầu cảng số 2 – Xuân Hải				-4,5	83	39,0		
	Nhiệt điện Vũng Áng 1	-11,2	1.500	150	-11,0	700	480		
	Khu bến Sơn Dương								
	S1	-21,0	10.500	400 ~900	-21,0	365	50	5.243	+8,50
	W1				-14,5	260	50		
	W2				-14,5	245	50		
	W3				-14,5	275	50		
	W6				-10,0	155	50		
	W7				-10,0	155	50		
	W10				-10,0	15	50		

II.4.4. Mạng phân phối Logistic

Do hàng hóa qua cảng biển khu vực nghiên cứu hiện nay, hoặc chỉ là sản phẩm thô của ngành công nghiệp khai khoáng địa phương (dăm gỗ, quặng…) hoặc là các nguyên nhiên liệu phục vụ nhu cầu sản xuất tại chỗ (than, xăng dầu, sắt thép…) nên quy mô mạng phân phối dịch vụ Logistic hiện cũng ở mức không đáng kể.

II.5. Hiện trạng hệ thống hạ tầng kết nối

II.5.1. Đường bộ

– Đường bộ kết nối đến cảng Lệ Môn chủ yếu là tuyến quốc lộ 47, đã hoàn thiện xây dựng nâng cấp toàn tuyến tối thiểu đạt chuẩn IV, 2 làn xe;

Quốc lộ 47

Cảng Lễ Môn - Quốc lộ 47

– Đường bộ kết nối đến cảng Nghi Sơn gồm: (1) Quốc lộ 1A đạt chuẩn đường cấp III, 4 làn xe; (2) Đường Nghi Sơn – Bãi Trành nối Nghi Sơn với đường Hồ Chí Minh đạt chuẩn đường cấp IV, 2 làn xe; (3) Tỉnh lộ 513 đạt chuẩn đường cấp III, 4 làn xe;

Quốc lộ 1A

Đường Nghi Sơn – Bãi Trành

– Đường bộ kết nối Quốc lộ 1A đến Khu công nghiệp Đông Hồi, đã thông tuyến kết nối với cảng Nghi Sơn – Thanh Hóa, được hoàn thiện xây dựng nâng cấp toàn tuyến tối thiểu đạt chuẩn IV, 2 làn xe;

Quốc lộ 1A – Đông Hồi

Đông Hồi – Nghi Sơn

– Đường bộ kết nối đến cảng Cửa Lò gồm: (1) Quốc lộ 1A đạt chuẩn đường cấp III, 4 làn xe; (2) Tỉnh lộ 536 từ Nam Cấm đến Cửa Lò đạt chuẩn đường cấp IV, 2 làn xe; (3) Quốc lộ 46 từ Quán Bánh đến Cửa Lò đạt chuẩn đường cấp IV, 2 làn xe.

Đường Nam Cấm - Cửa Lò

Đường Quán Bánh - Cửa Lò

– Khu Vũng Áng: Tuyến giao thông nối vào khu cảng đã được xây dựng hoàn chỉnh. Từ quốc lộ 1A vào đến cảng dài 9km, bề rộng đường khoảng 15m với 4 làn chạy xe.

– Khu Sơn Dương: đang trong quá trình xây dựng

II.5.2. Đường sắt

– Đường sắt Bắc – Nam hiện là tuyến đường sắt duy nhất trên địa bàn các tỉnh Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh.

Ga Thanh Hóa

Đường sắt Bắc - Nam

Ga Vinh

Đường sắt Bắc - Nam

II.5.3. Đường thủy nội địa

– Đường thủy nội địa Thanh Hóa gồm 02 tuyến chính như sau:

✓ Tuyến Sông Mã phần chảy trên đất Thanh Hóa từ biên giới Việt – Lào đến cửa Hới dài khoảng 267 km. Đây là tuyến sông có tiềm năng khai thác vận tải vào loại cao nhất miền Trung nhưng do có nhiều bãi cạn nên mật độ phương tiện vận tải còn khá thấp. Nằm ở hạ lưu sông là cảng Lệ Môn, cho phép tiếp nhận tầu pha sông biển đến 1000T và công suất thiết kế của cảng là 300.000 tấn/năm.

✓ Tuyến Sông Lèn có chiều dài 34 km, khởi đầu từ địa phận xã Vĩnh An, huyện Vĩnh Lộc, chảy theo hướng Đông rồi đổ ra biển qua Lạch Sung. Luồng trên sông hiện vẫn là luồng tự nhiên chưa được cải tạo, nạo vét duy tu. Khai thác vận tải trên tuyến sử dụng tàu đến 150 tấn chở vật liệu xây dựng và vật tư nông nghiệp với khối lượng khoảng 650.000 tấn/năm.

Sông Mã

Sông Lèn

II.5.4. Hạ tầng kỹ thuật

– Khu cảng Nghi Sơn

✓ Cấp điện: Nhà máy nhiệt điện Nghi Sơn 1 công suất 600MW và trạm biến áp 220kV công suất 250MVA.

NM nhiệt điện Nghi Sơn 1

Trạm biến áp 250MVA

✓ Cấp nước: Nước sạch được cấp từ nhà máy Bình Minh đặt tại xã Hải Thượng với công suất 90.000m3/ngày đêm.

– Khu cảng Lệ Môn: Hạ tâng kỹ thuật của cảng này được đấu nối vào hệ thống hạ tầng kỹ thuật của Thành phố Thanh Hóa.

– Khu cảng Đông Hồi:

✓ Cấp điện: Tuyến đường dẫn điện 22KV chạy dọc tuyến quốc lộ ven biển hiện tại đã xong công tác lắp dựng cột và lắp sứ đã hoàn thành, dự kiến cuối năm 2015 sẽ có điện.

✓ Cấp nước: Hiện nay chưa có nhà máy cấp nước sạch trong khu vực cảng Đông Hồi.

– Khu cảng Cửa Lò:

✓ Cấp điện: Hiện nay tại các cảng Cửa Lò đang lấy từ trạm 110/35/22KV Cửa Lò với công suất 1x25MVA. Lưới điện 110KV lấy từ trạm 220KV Hưng Đông cấp cho trạm 110KV Cửa Lò.

- ✓ Cấp nước: Hiện nay nước được cấp cho các cảng từ nhà máy nước tại Cửa Lò có công suất 3.000m^3/ng.đ.
- – Khu cảng Bến Thủy: kết nối với mạng kỹ thuật của thành phố Vinh.
- – Khu Vũng Áng:
- ✓ Cấp điện: Tuyến trung thế cấp cho cảng Vũng Áng hiện nay có cấp điện áp 35KV và lưới hạn thế 0,4KV đi nổi.
- ✓ Cấp nước: Hiện tại khu cảng Vũng Áng đang được cấp nước từ nhà máy Vũng Áng I với công suất 5.000 m3/ng.đ, đường ống cấp nước chính hiện nay có đường kính D=400mm.
- – Khu Sơn Dương: đang trong quá trình xây dựng

II.5.5. Hạ tầng quản lý và điều hành cảng

- – Cảng vụ hàng hải Thanh Hóa hiện gồm văn phòng chính đặt trụ sở tại xã Đông Hương, thành phố Thanh Hóa và 02 văn phòng đại diện tại các khu cảng Nghi Sơn và Lệ Môn.
- – Cảng vụ hàng hải Nghệ An hiện gồm văn phòng chính đặt trụ sở tại đường Hồ Quý Ly, khối 13, phường Bến Thủy, thành phố Vinh và văn phòng đại diện tại các khu cảng Cửa Lò và Bến Thủy.
- – Cảng vụ hàng hải Hà Tĩnh hiện gồm văn phòng chính đặt trụ sở tại Khu kinh tế Vũng Áng, xã Kỳ Lợi, huyện Kỳ Anh, tỉnh Hà Tĩnh và 03 văn phòng đại diện tại các khu cảng Vũng Áng, Sơn Dương và Xuân Hải.
- ✓ Dịch vụ cảng biển gồm Hoa tiêu, Lai dắt, Hỗ trợ điều khiển tàu…cơ bản đáp ứng yêu cầu của khách hàng;
- ✓ Dịch vụ lưu trú Nhân viên và Thuyền viên: hiện chưa có khu chức năng chuyên dụng này.

II.6. Thực trạng quản lý đầu tư khai thác cảng biển Nhóm 2

Quy trình đầu tư các cảng biển được tuân thủ theo các quy định hiện hành của Việt Nam như: (i) Nghị định số 46/2015/NĐ-CP ngày 12/5/2015 của Chính phủ về quản lý chất lượng và bảo trì công trình xây dựng; (2) Nghị định số 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2012 của Chính phủ về quản lý cảng biển và luồng hàng hải; (3) Các quyết định, quy định về chức năng nhiệm vụ của các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành liên quan.

- – Giai đoạn chuẩn bị đầu tư với kết quả là Giấy chứng nhận đầu tư do UBND tỉnh có dự án cấp. Trình tự thực hiện giai đoạn được dự kiến như sau:
  - ✓ Thỏa thuận địa điểm lập NCKT với Bộ giao thông về chủ trương đầu tư(góp ý của Cục HHVN) và UBND tỉnh có dự án (góp ý của các sở, ban, ngành liên quan);

- ✓ Lập và trình duyệt Quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500;
- ✓ Lập NCKT dự án đầu tư xây dựng công trình và trình nộp tài liệu phục vụ Bộ GTVT / Sở GTVT thẩm định, Bộ TNMT / Sở TNMT duyệt báo cáo ĐTM;
- ✓ UBND tỉnh cấp giấy chứng nhận đầu tư dự án trên cơ sở các thỏa thuận: (1) Vị trí và quy mô bến cảng của Cục HHVN; (2) Các góp ý của Bộ / Sở / Ban / Ngành hữu quan theo luật định.

– Giai đoạn thực hiện đầu tư với kết quả là Công bố mở bến cảng, cầu cảng và các khu nước, vùng nước do Cục Hàng hải Việt Nam cấp. Trình tự thực thi giai đoạn được dự kiến như sau:

- ✓ Chủ đầu tư nộp Cục Hàng hải Việt Nam 01 bộ hồ sơ đề nghị công bố mở bến cảng, cầu cảng gồm: (1) Văn bản đề nghị công bố theo Mẫu số 21 của nghị định số 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2012 của Chính phủ; (2) Biên bản nghiệm thu để đưa công trình đã hoàn thành xây dựng vào sử dụng; (3) Thông báo hàng hải kèm theo bình đồ khảo sát mặt đáy các khu nước, vùng nước; (4) Xác nhận đã thực hiện các nội dung của báo cáo DTM đã duyệt.
- ✓ Cục Hàng hải Việt Nam tiếp nhận hồ sơ, kiểm tra sự phù hợp của hồ sơ, cấp giấy biên nhận hồ sơ, hẹn ngày trả kết quả và thu lệ phí theo quy định.

– Giai đoạn vận hành khai thác Chủ đầu tư tự quyết định hình thức quản lý, khai thác cảng biển, cầu cảng, bến cảng theo nguyên tắc phù hợp với quy định của pháp luật hiện hành. Định kỳ 05 năm tổ chức kiểm định chất lượng kết cấu hạ tầng cảng biển và công bố thông báo hàng hải theo quy định.

II.7. Đánh giá hiện trạng

II.7.1. Về chức năng nhiệm vụ

– Cảng biển Thanh Hóa: Mở rộng phạm vi hoạt động tiếp chuyển than nhập cung ứng cho các trung tâm nhiệt điện chạy than của Cảng Nghi Sơn – Khu đảo Hòn Mê cho cả khu vực Bắc Trung Bộ;

– Cảng biển Nghệ An: Bổ sung chức năng cửa ngõ tiếp chuyển hàng quá cảnh cho Lào và Đông Bắc Thái Lan;

– Cảng biển Hà Tĩnh: (1) Bổ sung chức năng cửa ngõ tiếp chuyển hàng quá cảnh cho Lào và Đông Bắc Thái Lan; (2) Tại khu bến Sơn Dương bổ sung chức năng hỗ trợ khu bến Vũng Áng sau khi khu bến này phát triển hết công suất.

II.7.2. Về lượng hàng và cỡ tầu

a) Về lượng hàng

– Theo "Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ đến năm 2020, định hướng đến năm 2030" đã được Bộ trưởng Bộ GTVT phê duyệt tại Quyết định số 1742/QĐ-BGTVT ngày 03/8/2011, lượng hàng thông qua …

- Theo "Điều chỉnh quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030" đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014…
- So sánh

b) Về cỡ tầu

Về cơ bản, cỡ tầu thông qua cảng biển Nhóm 2 vẫn giữ nguyên như tại "Điều chỉnh quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030" và "Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ đến năm 2020, định hướng đến năm 2030", cụ thể:

Tên cảng	Cỡ tầu quy hoạch theo Quyết định	
	1742/QĐ-BGTVT	1037/QĐ-TTg
Cảng biển Thanh Hóa		
Khu bến Nam Nghi Sơn	30.000 – 50.000DWT	Giữ nguyên
Khu bến Bắc Nghi Sơn	30.000 – 50.000DWT	
Khu vực Đảo Mê	> 100.000DWT	100.000 – 400.000DWT
Cầu cảng Lệ Môn	1.000 – 2.000DWT	Giữ nguyên
Cảng biển Nghệ An		
Khu bến Bắc Cửa Lò	30.000 – 50.000DWT	Giữ nguyên
Khu bến Nam Cửa Lò	10.000 – 20.000DWT	
Khu bến Đông Hồi	30.000 – 50.000DWT	
Cầu cảng Bến Thủy	1.000 – 3.000DWT	1.000 – 2.000DWT
Cảng biển Hà Tĩnh		
Khu bến Vũng Áng		Giữ nguyên
Tổng hợp	*đến 50.000DWT*	*Tàu container 4000TEU*
Xăng dầu	*đến 15.000DWT*	Giữ nguyên
Nhiệt điện	*10.000 – 90.000DWT*	*đến 100.000DWT*
Khu bến Sơn Dương	100.000 – 350.000DWT	*đến 300.000DWT*
Cầu cảng Xuân Hải	1.000 – 3.000DWT	1.000 – 2.000DWT

II.7.3. Về đầu tư xây dựng cảng

Bảng II-5. Đánh giá hiện trạng đầu tư xây dựng cảng biển Thanh Hóa

STT	Nội dung	Đánh giá kết quả thực hiện quy hoạch									Đánh giá
		Quy hoạch			Thực hiện 2014			Tỷ lệ			
		Số bến (nos)	C.dài (m)	C.suất (tr.tấn)	Số bến (nos)	C.dài (m)	C.suất (tr.tấn)	Số bến (nos)	C.dài (m)	C.suất (tr.tấn)	
1	***Đầu tư xây dựng***										
	Công trình bảo vệ bể cảng		2380			2380			100%		Thực hiện đúng kế hoạch
	Cầu bến										
	Tổng hợp	14	2773	6.45	6-HĐ 3-XD	1283 675	3.86 4.5	43% 21%	46% 24%	60%	So với quy hoạch: với 46% chiều dài bến được đưa vào vận hành, thông qua được lượng hàng chiếm 60% công suất thiết kế nhưng công suất trung bình năm 2014 chỉ đạt 3008 tấn / m dài bến / năm.
	Chuyên dụng	7	410	2.1	4	664	3.78				Phù hợp với kế hoạch đầu tư các nhà máy
	Container (TEU)	2	500	8.1	0	0	0	0%	0%	0%	Chậm kế hoạch do lượng hàng container hiện tại cũng như dự báo trong tương lai gần vẫn còn khá nhỏ.
	Luồng & Vũng quay tầu	+ Tuyến luồng 1 chiều, đảm bảo cho tàu 30.000 DWT; + Vũng quay tầu D=300m trước bến 2									+ Xem xét nâng cấp tuyến luồng trong thời gian tới nhằm đáp ứng sự gia tăng nhu cầu hành hải khi hàng loạt cầu bến đang xây dựng (nhiệt điện, thép, tổng hợp) đi vào hoạt động. + Đầu tư mới vũng quay cho tàu đến 50.000DWT tại giao điểm giữa tuyến luồng nhiệt điện và tuyến luồng chính
	Logistic										Phát triển không đáng kể

	Giao thông kết nối	+ Đường bộ: Nghi Sơn – Bãi Trành & Tỉnh lộ 513, cấp IV , 2 làn xe + Đường thủy nội địa: + Đường sắt	+ Cơ bản đáp ứng yêu cầu + Thiếu nối kết do tính chất "đầu mối" của cảng chính chưa được phát huy và hiệu quả đầu tư hạ tầng đường thủy nội địa khá thấp. + Chưa có nhu cầu kết nối
	Hạ tầng kỹ thuật	+ Hệ thống cấp điện + Hệ thống cấp nước	Cơ bản đáp ứng yêu cầu
	Hạ tầng quản lý điều hành	+ Cảng vụ hàng hải + Dịch vụ cảng biển + Dịch vụ lưu trú Nhân viên và Thuyền viên	Đáp ứng yêu cầu ở mức trung bình
2	***Vận hành khai thác***		Cơ bản đáp ứng yêu cầu
3	***Quản lý đầu tư khai thác***		Cơ bản đáp ứng yêu cầu

Bảng II-6. Thống kê đánh giá hiện trạng cảng Nghệ An

STT	Nội dung	Đánh giá kết quả thực hiện quy hoạch									Đánh giá
		Quy hoạch			Thực hiện 2014			Tỷ lệ			
		Số bến (nos)	C.dài (m)	C.suất (tr.tấn)	Số bến (nos)	C.dài (m)	C.suất (tr.tấn)	Số bến (nos)	C.dài (m)	C.suất (tr.tấn)	
1	***Đầu tư xây dựng***										
	C.trình bảo vệ bể cảng		2975			375					Tại các khu cảng Bắc Cửa Lò và Đông Hồi thực hiện chậm so với kế hoạch
	Cầu bến										
	Tổng hợp	6	1171	6.2	4-HĐ	656	2.40	67%	56%	39%	So với quy hoạch, mặc dù có 56% chiều dài bến được đưa vào vận hành nhưng chỉ thông qua được lượng hàng đạt 39% công suất thiết kế (năm 2014 đạt 3659 tấn / m dài bến / năm)
	Chuyên dụng	9	126	0.75	5	338	0.57				Thực hiện đúng kế hoạch

STT	Nội dung	Đánh giá kết quả thực hiện quy hoạch									Đánh giá
		Quy hoạch			Thực hiện 2014			Tỷ lệ			
		Số bến (nos)	C.dài (m)	C.suất (tr.tấn)	Số bến (nos)	C.dài (m)	C.suất (tr.tấn)	Số bến (nos)	C.dài (m)	C.suất (tr.tấn)	
	Container (TEU)	0	0	0	2-XD	450	3.25	33%	44%	52%	Vượt kế hoạch, dự kiến đưa vào vận hành trước năm 2020
	Luồng & Vũng quay tầu	+ Tuyến luồng 1 chiều, đảm bảo cho tàu 10.000 DWT; + 02 vũng quay tầu D=187m trước bến 1 & 2 và trước bến 3 & 4;									+ Xem xét nâng cấp tuyến luồng trong thời gian tới nhằm cho phép tiếp nhận tầu đến 20.000DWT. + Đầu tư mới vũng quay cho tầu tại vùng nước trước bến số 5 cho tàu trên 10.000DWT
	Logistic										Phát triển không đáng kể
	Giao thông kết nối	+ Đường bộ + Đường thủy nội địa + Đường sắt									+ Đường bộ kết nối cảng Cửa Lò với Quốc lộ 1 cần được cải thiện trước khi Bến số 5 hoạt động. + Thiếu nối kết do đặc thù điều kiện tự nhiên và hiệu quả thấp. + Chưa có nhu cầu kết nối
	Hạ tầng kỹ thuật	+ Hệ thống cấp điện + Hệ thống cấp nước									Cơ bản đáp ứng yêu cầu
	Hạ tầng quản lý điều hành	+ Cảng vụ hàng hải + Dịch vụ cảng biển + Dịch vụ lưu trú Nhân viên và Thuyền viên									Đáp ứng yêu cầu ở mức trung bình
2	***Vận hành khai thác***										Cơ bản đáp ứng yêu cầu
3	***Quản lý đầu tư khai thác***										Cơ bản đáp ứng yêu cầu

Bảng II-7. Thống kê đánh giá hiện trạng cảng Hà Tĩnh

STT	Nội dung	Đánh giá kết quả thực hiện quy hoạch									Đánh giá
		Quy hoạch			Thực hiện 2014			Tỷ lệ			
		Số bến (nos)	C.dài (m)	C.suất (tr.tấn)	Số bến (nos)	C.dài (m)	C.suất (tr.tấn)	Số bến (nos)	C.dài (m)	C.suất (tr.tấn)	
1	***Đầu tư xây dựng***										
	Công trình bảo vệ bể cảng		370			260					+ Tại Vũng Áng: chậm so với kế hoạch phát triển trong giai đoạn và tiến trình đầu tư xây dựng bến; + Tại Sơn Dương: đang triển khai đồng bộ
	Cầu bến										
	Tổng hợp	5	811	2.75	4-HĐ 1-XD	561.5 225	3.28 1.7	80% 20%	69% 26%	119% -	So với quy hoạch, mặc dù có 69% chiều dài bến được đưa vào vận hành nhưng lượng hàng thông qua đạt 119% công suất thiết kế (năm 2014 đạt 5841 tấn / m dài bến / năm)
	Chuyên dụng	1	218	1.5	2	383	0.39	-	-	-	Phù hợp với kế hoạch đầu tư các nhà máy
	Container (TEU)	0	0	0	0	0	0	-	-	-	Chậm kế hoạch do lượng hàng container hiện tại cũng như dự báo trong tương lai gần vẫn còn khá nhỏ.
	Luồng & Vũng quay tầu										Đáp ứng kế hoạch
	Logistic										Phát triển không đáng kể
	Giao thông kết nối	+ Đường bộ + Đường thủy nội địa + Đường sắt									+ Cơ bản đáp ứng yêu cầu + Thiếu nối kết do đặc thù điều kiện tự nhiên và hiệu quả thấp. + Chưa có nhu cầu kết nối

STT	Nội dung	Đánh giá kết quả thực hiện quy hoạch									Đánh giá
		Quy hoạch			Thực hiện 2014			Tỷ lệ			
		Số bến (nos)	C.dài (m)	C.suất (tr.tấn)	Số bến (nos)	C.dài (m)	C.suất (tr.tấn)	Số bến (nos)	C.dài (m)	C.suất (tr.tấn)	
	Hạ tầng kỹ thuật	+ Hệ thống cấp điện + Hệ thống cấp nước									Cơ bản đáp ứng yêu cầu
	Hạ tầng quản lý điều hành	+ Cảng vụ hàng hải + Dịch vụ cảng biển + Dịch vụ lưu trú Nhân viên và Thuyền viên									Đáp ứng yêu cầu ở mức trung bình
2	***Vận hành khai thác***										Cơ bản đáp ứng yêu cầu
3	***Quản lý đầu tư khai thác***										Cơ bản đáp ứng yêu cầu

II.7.4. Các tồn tại, bất cập chính trong việc lập và thực hiện quy hoạch

a) Trong quá trình lập quy hoạch

– Quy mô đầu tư phát triển theo giai đoạn phụ thuộc rất lớn vào kế hoạch khai triển các dự án công nghiệp.

b) Trong quá trình thực hiện quy hoạch

– Sự không đồng bộ về thời gian và tiến trình thực hiện giữa các dự án xây dựng cảng với các dự án đầu tư xây dựng hạ tầng kết nối do sự khác biệt về Chủ đầu tư của mỗi công trình.

– Về xu hướng Container hóa hàng tổng hợp: cả nhóm cảng hiện chưa có công trình đồng bộ cho việc xếp dỡ container (Bến + Kho bãi + Logistic), nghiên cứu giai đoạn trước mắt đầu tư chung cho cả nhóm;

– Kêu gọi vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài nhằm bù đắp cho nhưng khó khăn trong nguồn thu xếp vốn trong nước.

c) Các vấn đề liên quan khác

– Quản lý tầu đến / rời cảng

– Vận hành khai thác cảng

PHẦN III : CẬP NHẬT DỰ BÁO HÀNG HÓA VÀ ĐỘI TÀU

III.1. Cập nhật tốc độ tăng trưởng tại khu vực nghiên cứu

Bảng III-1. Tốc độ tăng trưởng GDP khu vực nghiên cứu so với cả nước

TT	Tên tỉnh	Dự báo tốc độ tăng trưởng kinh tế giai đoạn (%)				
		TH. 2011-2014	2015-2020		2020-2030	
			PA1	PA2	PA1	PA2
I	***KVNC***	***9.5***	***7.8***	***10***	***6.7***	***7***
1	Thanh Hoá	9	8.0	8.5	6.6	6.8
2	Nghệ An	7.9	7.6	8.2	6.4	6.7
3	Hà Tĩnh	15	8.5	14	7.1	7.5
II	**Cả nước**	**5.8**	**7**	**7.5**	**6**	**6.5**

Nguồn: *- 2011-2014: Báo cáo tình hình KT-XH các tỉnh*

- Dự báo 2020,2030: Bộ KHĐT và điều trỉnh của Tư vấn cho phù hợp với cả nước

III.2. Thực trạng hàng hóa thông qua cảng biển khu vực nghiên cứu

Theo số liệu thống kê của cảng vụ Thanh Hóa, Nghệ An và Hà Tĩnh: khối lượng hàng hoá thông qua cảng khu vực nghiên cứu trong những năm vừa qua tăng trưởng với tốc độ cao, trong đó:

Tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm giai đoạn (2005-2013) trên 20,6% năm. (xem chi tiết tại bảng số 2).

Sản lượng hàng hóa năm 2013 đạt trên 12,2 triệu tấn trong đó: 89% là hàng khô, hàng container không đáng kể (4,5%); Năm 2014 đạt trên 15 triệu tấn, trong đó, hàng thông qua khu vực Thanh Hóa đạt trên 8 triệu tấn (chiếm 53,6%), hàng thông qua khu vực Nghệ An đạt 2,92 triệu tấn (chiếm 19,3%) và hàng thông qua khu vực Hà Tĩnh đạt 4,09 triệu tấn (chiếm 27,11%) hàng qua cảng của khu vực nghiên cứu.

Bảng III-2. Thống kê hàng hoá thông qua cảng vụ thuộc khu vực nghiên cứu

Đơn vị: 1000T

Năm	Khối lượng hàng				
	Tổng số	Hàng lỏng	Hàng khô	Container	Hàng quá cảnh
2005	3733.5	273.9	3454.1		5.5
2006	4296.5	265.3	4031.2		0
2007	5361.0	309.0	5052.0		0
2008	5619.5	362.9	5255.8		0.8
2009	5640.0	452	5118	50	20
2010	6700	173	5807	180	540
2011	9206	873	8122	211	0
2012	9569	813	8463	281	12
2013	12289	770	11007	512	0
2014	15090			400	
Tốc độ tăng (2005 - 2013)	20%	13.8%	15.6%	100	

Nguồn: cảng vụ Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh và tổng hợp của tư vấn

III.3. Dự báo nhu cầu và phân bổ hàng hóa

III.3.1.Phương pháp dự báo lượng hàng

Hiện nay có rất nhiều phương pháp để nghiên cứu, căn cứ vào từng trường hợp cụ thể để lựa chọn các phương pháp khác nhau. Trong đồ án quy hoạch này sẽ sử dụng phương pháp kịch bản kinh tế xã hội và phương pháp ngoại suy thông qua mô hình đàn hồi, để dự báo hàng hoá thông qua nhóm cảng số 2, từ đó lựa chọn phương án hợp lý sau đó phân bổ cho từng Cảng trong khu vực. Sau đây là nội dung cụ thể của từng phương pháp dự báo:

a) Phương pháp kịch bản kinh tế xã hội

Phương pháp kịch bản kinh tế xã hội được sử dụng trong điều kiện các ngành kinh tế hữu quan ảnh hưởng trực tiếp đến vận tải thay đổi quá nhanh, nhiều đột biến. Việc áp dụng phương pháp kịch bản kinh tế xã hội để dự báo hàng hoá qua nhóm cảng phía Bắc được tiến hành qua các bước sau:

1. Dự báo sản xuất các mặt hàng chính của vùng.
2. Dự báo tiêu thụ các mặt hàng chính của vùng.
3. Cân đối sản xuất tiêu thụ các mặt hàng chính để xác định nhu cầu vận tải của từng mặt hàng.
4. Phân bổ luồng hàng hợp lý theo các phương thức vận tải trên toàn mạng giao thông vận tải trong tương lai, từ đó xác định được luồng hàng vận tải vào năm mục tiêu theo từng mặt hàng và từng phương thức vận tải.
5. Dự báo hàng hoá xuất nhập khẩu đi bằng đường biển của vùng.
6. Dự báo hàng hoá quá cảnh thông qua khu vực.

b) Phương pháp ngoại suy thông qua mô hình đàn hồi

Bản chất của phương pháp này là: Xác lập được hàm tương quan giữa khối lượng hàng qua cảng và tổng sản phẩm nội địa (GDP) - cụ thể là xét mối tương quan giữa tốc độ tăng trưởng của khối lượng vận tải và tốc độ tăng trưởng GDP ở một thời điểm (ti) nào đó:

$$E_{(t)} = \frac{\dfrac{y_t - y_{t-1}}{y_t}}{\dfrac{x_t - x_{t-1}}{x_t}} = \frac{V_{vt}(\%)}{V_{GDP}(\%)} \quad \Rightarrow \quad V_{VT} = E_{(t)} \times V_{GDP}$$

Trong đó:

y_t, y_{t-1} : là khối lượng hàng qua cảng ở năm t và t-1;

x_t, x_{t-1} : là giá trị của GDP ở năm t và t-1;

$E_{(t)}$: là hệ số đàn hồi.

Sau khi xây dựng được hàm tương quan:

$$E_{(t)} = F(y_t, x_t)$$

có thể xác định được giá trị của hệ số đàn hồi E(t) ở bất kỳ thời điểm nào trong tương lai (ví dụ như $E_{(2020)}$, $E_{(2030)}$).

Căn cứ vào chiến lược phát triển kinh tế của quốc gia (trong đó có các chỉ tiêu kinh tế tổng hợp) xác định được tốc độ tăng của GDP (VGDP) của từng thời điểm trong tương lai. ($VGDP_{(2020)}$, $VGDP_{(2030)}$)

Căn cứ vào hệ số đàn hồi E(t) và tốc độ tăng trưởng GDP sẽ xác định được tốc độ tăng trưởng của khối lượng vận tải ở các thời điểm trong tương lai (Vvt).

Khi biết được khối lượng hàng hiện tại và tốc độ tăng trưởng của nó trong tương lai, chúng ta dự báo được khối lượng hàng yêu cầu thông qua cảng trong tương lai.

III.3.2.Kết quả dự báo hàng hóa qua Cảng biển Nhóm 2

a) Phạm vi hấp dẫn của khu vực nghiên cứu

i. Phạm vi hấp dẫn trên đất Việt

Dải bờ biển khu vực miền Trung do thuận lợi về vị trí địa lý nên hầu hết các tỉnh đều có cảng biển, từ Thanh Hoá cho đến Khánh Hoà. Vì vậy, phạm vi hấp dẫn của cảng thuộc khu vực nghiên cứu trên đất Việt là 3 tỉnh: Thanh Hóa, Nghệ An và Hà Tĩnh thuộc Vùng kinh tế Bắc Trung Bộ.

ii. Phạm vi hấp dẫn đối với CHDCND Lào và Thái Lan

Hai đầu của hành lang kinh tế Đông Tây (EWEC) nối với cảng biển của Myanmar và cảng Việt nam, đồng thời một phần EWEC kết nối với cảng biển của Thái Lan. Vì vậy vùng hấp dẫn trực tiếp của EWEC đối với cảng biển Việt Nam là khu vực Đông Bắc Thái Lan và Trung, Nam Lào.

Khu vực nghiên cứu cũng như toàn khu vực Miền Trung Việt Nam có một vị trí chiến lược về thương mại và vận tải quá cảnh của tiểu vùng.

Bảng dưới đây tóm tắt các cảng và các tuyến đường bộ phục vụ thương mại quá cảnh của CHDCND Lào, Cămpuchia và Đông bắc Thái Lan.

Bảng III-3. Các tuyến đường bộ kết nối quốc tế qua khu vực Bắc Trung Bộ

Q Lộ	Cảng	Nước hấp dẫn	Tỉnh/thành
7	Cửa Lò Vũng Áng	CHDCND Lào	Xiêng khoảng
			Viên Chăn
8		CHDCND Lào	Bolikhămsay
		Thái Lan	Nông Khai, SakhonNakhon
12		CHDCND Lào	Khăm Muôn
		Thái Lan	Nakhon Panon
9	Mỹ Thuỷ	CHDCND Lào	Savanakhét
			Saravane
		TháI Lan	Udonthani
			Konkeen
			Mukdahan
49	Chân Mây	CHDCND Lào	Saravane
			Pakse
		Thái Lan	
14, 14B, 18B	Đà Nẵng	CHDCND Lào	
			SeKong

Q Lộ	Cảng	Nước hấp dẫn	Tỉnh/thành
			Champasack
		Thái Lan	Ubon Ratchatani (Đông)
14	Quy Nhơn	CHDCND Lào	Attapeu
		Căмpuchia	Ratanakiri, Stung T.(P.Đông)
14	Nha Trang	Căмpuchia	Mondolkiri, Kratie (P.Đông)

b) Dự báo khối lượng hàng hóa vận chuyển

i. Dự báo hàng hóa của Việt Nam

Dự báo hàng hóa theo 4 nhóm:

- Nhóm hàng tổng hợp, container. (không kể than và xi măng)
- Nhóm hàng vật liệu xây dựng (xi măng- Clinker)
- Nhóm hàng than, quặng
- Nhóm hàng lỏng.

(1). Nhóm hàng tổng hợp, container.

- Đây là nhóm hàng phục vụ chung cho toàn xã hội liên quan chặt chẽ với mục tiêu phát triển KT – XH trong từng giai đoạn quy hoạch, thông qua các chỉ tiêu chủ yếu như giá trị và tốc độ tăng của tổng sản phẩm quốc nôi(GDP) hiện tại cũng như dự báo trong những năm quy hoạch. Sử dụng phương pháp ngoại suy thông qua mô hình đàn hồi để dự báo lượng hàng qua cảng đối với nhóm hàng này.
- Tương đương với 2 phương án tăng trưởng kinh tế, có 2 kết quả dự báo và được tổng hợp trong biểu sau đây.

Bảng III-4. Dự báo hàng tổng hợp, container thông qua cảng nhóm 2 (không bao gồm hàng xi măng, than, quặng)

TT	Thông số	Đơn vị	TH.2014	2020	2030
I	**Phương án cơ bản**				
1	Mức tăng GDP	%/năm	11	7.8	6.7
2	Hệ số đàn hồi	Lần	1.5	1.2	1.1
3	Mức tăng hàng TH	%/năm	17	9	7.3
4	***Lượng hàng qua cảng***	***Tr. Tấn***	***8.5***	***14.3***	***28.8***
	Riêng container	Nghìn TEU	35.9	200	800
II	**Phương án cao**				

TT	Thông số	Đơn vị	TH.2014	2020	2030
1	Mức tăng GDP	%/năm	11	10	7
2	Hệ số đàn hồi	Lần	1.5	1.3	1.2
3	Mức tăng hàng TH	%/năm	17	13	8.4
4	***Lượng hàng qua cảng***	***Tr. Tấn***	***8.5***	***18***	***40.0***
	Riêng container	**10^3TEU**	35.9	**492**	**1280**

(2). Nhóm hàng xi măng

Khu vực nghiên cứu gồm những địa phương có nguồn nguyên liệu sản xuất xi măng dồi dào, chất lượng và trữ lượng vào loại lớn nhất nước. Vì vậy xi măng là sản phẩm công nghiệp chủ lực của vùng trong thời gian tới. Với tiềm năng như vậy, theo quy hoạch và bổ sung quy hoạch của ngành công nghiệp xi măng thì trong thời gian tới khu vực nghiên cứu sẽ hình thành nhiều nhà máy xi măng mới và mở rông thêm các dây chuyền sản xuất cho các nhà máy cũ. **Dự kiến đến năm 2020 sản lượng đạt 80% công suất, bằng 19 triệu tấn; 2030 đạt 21 triệu tấn**. Sản lượng xi măng để lại một phần tiêu thụ tại chỗ và cung cấp cho các tỉnh lân cận đi bằng đường bộ và đường sắt với khối lượng là 9 triệu năm 2020 và 10 triệu năm 2030, phần còn lại (10 triệu năm 2020 và 11 triệu năm 2030) đi bằng đường biển phục vụ cho các tỉnh phía Nam hoặc suất khẩu.

Bảng III-5. Công suất các nhà máy xi măng

TT	Tên nhà máy	Địa điểm	Công suất (T/năm)	
			2020	2030
1	Bỉm Sơn 2	Thanh Hóa	1.300.000	1.850.000
2	Bỉm Sơn 3	Thanh Hóa	2.000.000	2.000.000
3	Công Thanh	Thanh Hóa	910.000	910.000
4	Nghi Sơn	Thanh Hóa	2.150.000	2.150.000
5	Nghi Sơn 2	Thanh Hóa	2.150.000	2.150.000
6	Công Thanh 2	Thanh Hóa	3.600.000	3.600.000
7	Thanh Sơn	Thanh Hóa	910.000	910.000
8	Bỉm Sơn (chuyển đổi công nghệ ướt sang khô) - Tổng	Thanh Hóa	1.400.000	1.400.000

TT	Tên nhà máy	Địa điểm	Công suất (T/năm)	
			2020	2030
	CS: 2000000, CS tăng thêm 1400000			
9	Hoàng Sơn	Thanh Hóa		1.400.000
10	Hoàng Mai	Nghệ An	1.400.000	1.400.000
11	12/9 Nghệ An (chuyển đổi)	Nghệ An		600.000
12	Tân Thắng	Nghệ An	1.800.000	1.800.000
13	Đô Lương	Nghệ An	910.000	910.000
14	Hoàng Mai 2	Nghệ An	4.500.000	4.500.000
15	Sài Gòn Tân Kỳ	Nghệ An	910.000	910.000
	Tổng số		**23.940.000**	**26.490.000**
	Dự kiến sản lượng xi măng		***19.000.000***	***21.000.000***

Nguồn: Quy hoạch phát triển công nghiệp xi măng Việt Nam giai đoạn 2011-2020 và định hướng đến năm 2030 và tổng hợp của Tư vấn

Clinker: Căn cứ Quy hoạch phát triển công nghiệp xi măng Việt Nam giai đoạn 2011-2020 và định hướng đến năm 2030. Dự báo đến 2020 và 2030 nhà máy xi măng Bim Sơn sẽ cung cấp cho các nhà máy nghiền phía Nam 2 triệu tấn Clinker mỗi năm.

(3). Nhóm hàng Lỏng.

Căn cứ Quyết định số 2412/QĐ-BCT ngày 17 tháng 05 năm 2011 về phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống sản xuất và phân phối mặt hàng xăng dầu giai đoạn 2010-2020, tầm nhìn đến năm 2025 của Bộ Công thương và số liệu cập nhật về quy mô và tiến trình thực hiện các dự án lọc hoá dầu tại Việt Nam đến 2014. Thì nhà máy lọc dầu số 2 Nghi Sơn- Thanh Hoá với công suất 7,5 triệu T/năm. Khối lượng dầu thô nhập là 10 triệu tấn/ năm. Dự kiến năm 2030 nhà máy sẽ được mở rộng và nâng công suất của nhà máy tăng lên gấp đôi.

Bảng III-6. Dự báo hàng lỏng thông qua cảng KVNC

Đơn vị: 1000T

TT	Loại hàng	2020	2030
1	**Khu vực Nghi Sơn**	**17.500**	**32.500**
	Dầu thô	10.000	20.000
	Sản phẩm xăng dầu	7.500	12.500
2	**Các bến hàng lỏng khác**	**1.000**	**1.000**
	Tổng số	**18.500**	**33.500**

(4).Than cho nhà máy nhiệt điện, quặng và sản phẩm thép, than cho các nhà máy xi măng

- **Than cho nhiệt điện, thép:** Theo quy hoạch phát triển điện lực quốc gia (Quy hoạch điện VII, (quyết định số 1029/QĐ-TTg ngày 21/07/2011) và đề án cung cấp than cho nhiệt điện (quyết định số 5964/QĐ-BCT ngày 9/10/2012) cân đối nhu cầu than cho từng nhà máy theo công suất huy động.
- **Quặng và sản phẩm thép:**

Căn cứ Quyết định số 694/QĐ-BCT ngày 31 tháng 01 năm 2013 của Bộ công thương về Phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống sản xuất và hệ thống phân phối thép giai đoạn đến 2020, có xét đến 2025.

Dự báo lượng hàng than, quặng và thép thành phẩm thông qua cảng (xem chi tiết tại biểu sau).

Bảng III-7. Lượng hàng qua cảng chuyên dùng

Đơn vị: Triệu T/năm

TT	Hạng mục	2020	2030	Ghi chú
1	**Trung tâm nhiệt điện Nghi Sơn**	**3,0**	**8,0**	Công suất 2x1.200 MW
-	Than nhập	2,8	7,4	
-	Hàng khác	0,2	0,6	
2	**Trung tâm nhiệt điện Vũng Áng I**	**4,0**	**4,0**	Công suất 2x600 MW
-	Than nhập	3,6	3,6	
-	Hàng khác	0,4	0,4	

TT	Hạng mục	2020	2030	Ghi chú
3	**Trung tâm nhiệt điện Vũng Áng II**	**4,5**	**4,5**	Công suất GĐI 660 MW GĐII 1.320 MW
-	Than nhập	4,0	4,0	
-	Hàng khác	0,5	0,5	
4	**Trung tâm nhiệt điện Vũng Áng III**		**4,0**	Công suất 1.200 MW
-	Than nhập		3,6	
-	Hàng khác		0,4	
5	**Liên hợp luyện cán thép Formosa**	**66,0**	**98,0**	Công suất 7,5 tr T/năm, 15 tr T/năm, 20 tr T/năm cho 3 giai đoạn
	Than nhập	15,6	20,8	
	Quặng nhập các loại	33,0	54,0	
	Sản phẩm thép, hàng khác	17,4	23,2	
6	**Nhà máy luyện phôi thép Thạch Khê**		**11,0**	C.suất GĐI: 2 tr T/năm, GĐII: 5 tr T/năm. Dùng quặng Thạch Khê chủ yếu không có cảng chuyên dùng riêng
-	Than		4,4	
-	Quặng các loại		1,8	
-	Sản phẩm thép hàng khác		4,8	
	Tổng	**77,5**	**129,5**	

- **Than cho các nhà máy xi măng**

Căn cứ vào công suất các nhà máy xi măng, kết hợp với định mức tiêu thụ than của từng nhà máy, Tư vấn tính được nhu cầu than cho các nhà máy xi măng.

Bảng III-8. Dự báo khối lượng than phục vụ sản xuất xi măng

Đơn vị: Triệu tấn

	Tỉnh	2020	2030
1	Các nhà máy XM Thanh Hoá	1.2	1.6
2	Các nhà máy XM Nghệ An	1	1.2
	Tổng	**2.2**	**2.8**

Bảng III-9. Tổng hợp khối lượng hàng hóa Việt Nam thông qua cảng KVNC

Đơn vị: triệu tấn

TT	Loại hàng	2020		2030	
		PA1	PA2	PA1	PA2
1	Cảng tổng hợp	14.3	18	28.8	40
2	Cảng nhà máy măng xi măng, Clinker	12	12	13	13
4	Cảng dầu khí	18.5	18.5	33.5	33.5
5	Than, quặng, sản phẩm thép	48.7	64.2	80.5	106.4
	Tổng số	**93.5**	**112.7**	**155.8**	**192.9**

Ghi chú: PA1 GDP thấp và các nhà máy nhiệt điện, thép đạt 60% công suất

PA2 GDP cao và các nhà máy nhiệt điện, thép đạt 80% công suất

ii. Nhóm hàng quá cảnh

- Hàng quá cảnh tiếp chuyển qua cảng cho Lào và Thái Lan được dự báo trên cơ sở:
  - Quan hệ chính trị - kinh tế giữa Việt Nam với Lào, Thái Lan ngày càng được cải thiện. Đặc biệt giữa Hà Tĩnh với các địa phương của Lào sẽ phát triển mạnh mẽ trên nguyên tắc hợp tác toàn diện đã thống nhất trong thời gian vừa qua.
  - Hành lang giao thông Đông Tây của các nước tiểu vùng sông Mê Kông từng bước được hoàn thiện. Trên địa phận Việt Nam là QL 8 qua cửa khẩu Cầu Treo, QL 12 qua cửa khẩu Cha Lo và đường sắt Vũng Áng - Mụ Giạ được xây dựng theo quy hoạch được duyệt. Năng lực thông qua của cảng đầu mối Sơn Dương - Vũng Áng được nâng cao với bước phát triển đột phá.
- Kinh tế xã hội Lào phát triển ổn định với tốc độ khá cao. Tỷ lệ tăng trưởng GDP giai đoạn 2006÷2010 7,8%/năm. Năm 2014, công cuộc phát triển đất nước Lào đã đạt được những tiến bộ đáng kể trong nhiều lĩnh vực: Tình hình chính trị, an ninh, trật tự xã hội tiếp tục được giữ vững; tỷ lệ tăng trưởng GDP đạt 7,5%, cao hơn năm 2013; tỷ lệ lạm phát ở mức bình quân 5,16%; thâm hụt ngân sách ở mức 4,34%. Các lĩnh vực giáo dục, văn hóa - xã hội thu nhiều kết quả tốt đẹp. Đời sống nhân dân được cải thiện. Dự kiến thời gian tới 2015÷2020 vẫn duy trì tốc độ tăng trưởng 7,5%/năm. Tổng giá trị kim ngạch xuất khẩu năm 2010 dự kiến đạt

1.046 triệu USD, năm 2020 đạt 2.796 triệu USD, tốc độ tăng trưởng bình quân đạt 10,3%/năm trong cả giai đoạn 2011÷2020. Hàng quá cảnh của Lào tiếp chuyển qua cảng biển Việt Nam hiện nay khoảng 1,3 triệu T/năm, mức độ tăng trưởng hàng tiếp chuyển cao hơn nhịp điệu tăng trưởng GDP khoảng 1,2 lần. Hệ số đàn hồi này dự kiến không đổi cho cả giai đoạn đến 2011÷2030. Như vậy hàng quá cảnh của Lào qua cảng biển Việt Nam sẽ là 3,1 triệu T (năm 2020), và 6,2 triệu T (năm 2030).

Do có điều kiện thuận lợi về địa lý và giao thông trên bộ, nhóm cảng số 2 sẽ hấp dẫn khoảng 28%÷30% lượng hàng quá cảnh dự kiến nói trên. Lượng hàng quá cảnh cho Lào tiếp chuyển qua nhóm cảng số 2 khoảng 1 triệu T/năm (2020) và 2 triệu T/năm (2030).

- Cự ly vận chuyển bằng đường bộ của các tỉnh Đông Bắc Thái Lan đến cảng Băngkốc hoặc Lemchabăng xa hơn so với đến các cảng ở Miền Trung Việt Nam khoảng 100÷200km. Cự ly vận tải đường biển đi Bắc Á từ Băng kốc Lemchabăng xa hơn từ các cảng biển Miền Trung Việt Nam khoảng 1.200 hải lý. Theo số liệu điều tra của hiệp hội doanh nghiệp tại Đông Bắc Thái Lan, khu vực này chiếm khoảng 8%÷9% tổng lượng hàng xuất nhập khẩu cả nước (trong đó riêng hàng giao lưu với thị trường Bắc Á chiếm khoảng 28%÷30%); tốc độ tăng trưởng hàng xuất nhập khẩu của vùng giai đoạn 2010÷2015 khoảng 8%/năm, giai đoạn 2015÷2020 khoảng 7%/năm và giai đoạn 2020÷2030 khoảng 4%/năm. Như vậy lượng hàng quá cảnh của Đông Bắc Thái Lan qua cảng biển Miền Trung của Việt Nam sẽ khoảng 2,20 triệu T (năm 2020) và 4,5 triệu T (năm 2030). Nhóm Cảng số 2 hấp dẫn khoảng 22%÷25% lượng hàng có nhu cầu tiếp chuyển nói trên, năm 2020 là 0,5 triệu T và 2030 là 1,2 triệu T.
- Tổng lượng hàng tiếp chuyển cho Lào và Đông Bắc Thái Lan qua cảng biển khu vực Miền Trung và nhóm cảng số 2 như sau:

Bảng III-10. Lượng hàng quá cảnh qua cảng nhóm 2

Đơn vị: Triệu T/năm.

TT	Hạng mục	2020	2030
1	**Tổng lượng hàng quá cảnh qua các cảng biển khu vực Miền Trung**	**5,3**	**10,7**
-	Hàng của Lào	3,1	6,2
-	Hàng của Đông Bắc Thái Lan	2,2	4,5
2	**Hàng quá cảnh qua cảng nhóm 2**	**1,5**	**3,2**
-	Hàng của Lào	1,0	2,0
-	Hàng của Đông Bắc Thái Lan	0,5	1,2

Tổng hợp khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển Nhóm 2

Tổng hợp các kết quả trên xác định khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển khu vực nghiên cứu. Tốc độ tăng trưởng hàng qua cảng thuộc khu vực nghiên cứu giai đoạn 2015-2020 đạt tốc độ tăng trưởng bình quân 37% năm, giai đoạn này có sự đột biến do nhà máy lọc dầu Nghi Sơn đi vào hoạt động, nhà máy thép rại vũng Áng và một loạt các nhà máy xi măng mới tại Nghệ An bắt đầu có sản phẩm; giai đoạn 2020-2030 chỉ đạt 5%, do các nhà máy đã đi vào hoạt động ổn định. Do đó tỷ trọng khối lượng hàng hóa thông qua nhóm cảng biển số 2 so với cả nước từ 2% năm 2009 tăng lên 5% năm 2014 và 15% năm 2020, đến 2030 giữ ổn định ở mức 15%.

Bảng III-11. Tổng hợp khối lượng hàng hóa thông qua cảng KVNC

Đơn vị: triệu tấn

TT	Loại hàng	2020		2030	
		PA1	PA2	PA1	PA2
1	Cảng tổng hợp	15.8	19.5	32	43.2
-	Hàng Việt Nam	14.3	18	28.8	40
-	Hàng lào, Thái Lan	1.5	1.5	3.2	3.2
2	Cảng nhà máy măng xi măng, Clinker	12	12	13	13
4	Cảng dầu khí	18.5	18.5	33.5	33.5
5	Than, quặng, thép	48.7	64.2	80.5	106.4
	Tổng số	**95**	**114.2**	**159**	**196.1**
	Điều trỉnh QĐ 2190	*101*	*105.5*	*171.3*	*181.56*

Ghi chú: PA1 GDP thấp và các nhà máy nhiệt điện, thép đạt 60% công suất

PA2 GDP cao và các nhà máy nhiệt điện, thép đạt 80% công suất

Bảng III-12. Dự báo hàng qua cảng theo khu vực Tỉnh

Đơn vị: triệu tấn

TT	Khu vực cảng	2020		2030	
		PA1	PA2	PA1	PA2
I	**Thanh Hóa**	**31.7**	**33.1**	**53.5**	**57.1**
1	Cảng tổng hợp	3.2	4	6	8
	Trong đó: Container(10^3TEU)	40	80	110	180
2	Xi măng, Clinker	8	8	8.6	8.6
4	Hàng lỏng	17.5	17.5	32.5	32.5

TT	Khu vực cảng	2020		2030	
		PA1	PA2	PA1	PA2
5	Than, quặng	3	3.6	6.4	8
II	**Nghệ An**	**10.5**	**11.5**	**17.6**	**21.1**
1	Hàng tổng hợp	5	6	11.5	15
	Trong đó: Container(10^3TEU)	100	162	250	400
2	Xi măng	4	4	4.4	4.4
3	Than	1	1	1.2	1.2
4	Xăng dầu	0.5	0.5	0.5	0.5
III	**Hà Tĩnh**	**52.8**	**69.6**	**87.9**	**117.9**
1	Tổng hợp	7.6	9.5	14.5	20.2
	Trong đó: Container(10^3TEU)	180	250	500	700
2	Than, Quặng	34.3	45.7	56.1	74.8
3	Sản phẩm thép	10.4	13.9	16.8	22.4
3	Hàng lỏng	0.5	0.5	0.5	0.5
	Tổng số	**95**	**114**	**159**	**196**
	Trong đó container(10^3TEU)	**320**	**492**	**860**	**1280**

III.4. Dự báo cỡ tàu ra vào Cảng biển Nhóm 2

III.4.1.Hiện trạng & xu thế phát triển đội tàu biển Việt Nam

a) Hiện trạng đội tầu Việt Nam

Theo báo cáo từ Hiệp Hội Chủ tàu Việt Nam, tính đến cuối năm 2014, đội tàu vận tải biển Việt Nam có 1.788 tàu các loại, với tổng dung tích 4,3 triệu GT và tổng trọng tải khoảng 6,9 triệu DWT, đứng thứ 5/10 nước ASEAN. Ngoài ra, Việt Nam còn sở hữu 80 tàu mang cờ nước ngoài với tổng trọng tải 1,1 triệu DWT.

Đa số tàu Việt Nam đều có trọng tải thấp, trung bình chỉ 3.960 DWT/tàu. Tính ra, số lượng tàu có trọng tải dưới 5 vạn DWT chiếm tới 80% tổng tàu, tàu trên 15 vạn DWT chỉ có 2 tàu, chiếm 3,3%. Đặc biệt, trong khoảng 600 chủ tàu thì chỉ 33 chủ tàu sở hữu đội tàu có tổng trọng tải trên 10.000 DWT. Đặc điểm nêu trên cho thấy hiện trạng của đội tàu Việt Nam là dư thừa tàu trọng tải nhỏ, tàu chở hàng tổng hợp trong khi thiếu trầm trọng các tàu có trọng tải lớn, chạy tuyến quốc tế và các tàu chuyên dụng (chở xi măng rời, hóa chất, khí hóa lỏng..)

b) Quy hoạch phát triển đội tầu Việt Nam

Căn cứ Quy hoạch tổng thể phát triển vận tải biển VN đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại quyết định số 1601/QĐ-TTg ngày 15/10/2009 thì quan điểm và mục tiêu phát triển đội tàu biển quốc gia tới năm 2020, định hướng đến 2030 như sau:

- Phát triển đội tàu theo hướng hiện đại, trẻ hóa và chú trọng phát triển các loại tàu chuyên dùng như tàu container, hàng rời cỡ lớn, tàu dầu, tàu khí hóa lỏng, tàu lash v.v… Nghiên cứu phát triển tàu chở khách cao tốc Bắc – Nam và tàu khách du lịch.
- Đảm nhận 100% nhu cầu vận tải biển nội địa, nâng thị phần vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu đạt 25 ÷ 35%. kết hợp chở thuê hàng hóa nước ngoài. Quy mô đội tàu dự kiến năm 2010 đạt 6,0 ÷ 6,5 triệu DWT ; năm 2020 đạt 11,5 ÷ 12 triệu DWT.
- Cỡ tàu vận hành trên các tuyến trong nước và quốc tế của đội tàu biển Việt Nam dự kiến :

Tuyến quốc tế:

(1). Tàu hàng rời: Tùy thuộc tuyến và mặt hàng sử dụng cỡ tàu từ 30.000-200.000DWT.

+ Nhập than cho nhà máy nhiệt điện, quặng cho nhà máy liên hợp gang thép dùng tàu cỡ 100.000-200.000DWT.
+ Xuất boxit sử dụng cỡ tàu 70.000-100.000DWT.
+ Xuất lương thực, nhập phân bón, clanker... sử dụng cỡ tàu từ 30.000-50.000DWT.

(2). Tàu bách hóa: Sử dụng cỡ tàu từ 5.000-30.000DWT.

(3). Tàu container: sử dụng cỡ tàu từ 500-6.000TEU.

+ Tuyến Châu Á : 500-2.000TEU
+ Tuyến Âu Mỹ: 2.000-6.000TEU

(4). Tàu hàng lỏng: Tùy thuộc vào mặt hàng, chủng loại hàng vận tải mà sử dụng cỡ tàu từ 1.000-300.000DWT.

+ Tàu mẹ nhập xăng dầu trung chuyển đến Vân Phong: cỡ tàu từ 150.000-300.000DWT.
+ Dầu sản phẩm : cỡ tàu từ 10.000-50.000DWT
+ Dầu thô : cỡ tàu từ 100.000-300.000DWT
+ Khí hóa lòng : cỡ tàu từ 1.000-5.000DWT

Tuyến nội địa

(1). Tàu hàng rời, bách hóa: cỡ tàu từ 1.000-10.000DWT

(2). Tàu container: cỡ tàu từ 200-1.000TEU

(3). Tàu hàng lỏng: cỡ tàu từ 1.000-150.000DWT (Tiếp chuyển dầu thô từ các mỏ vào các nhà máy lọc hóa dầu: cỡ tàu từ 100.000-150.000DWT)

❖ Xác định quy mô đội tàu

Các loại hàng hóa vận chuyển đường biển được nhóm thành 3 nhóm: Hàng khô, hàng lỏng, hàng container phù hợp với ba loại tàu biển tương ứng**.**

Bảng III-15. Nhu cầu trọng tải tàu chở hàng khô 2020

	Khối lượng vận tải (T)	Năng suất BQ (T/DWT)	Nhu cầu trọng tải (DWT)
Vận tải quốc tế	**25,924,918**		**1,987,770**
- Vận tải XNK	***10,403,311***		***797,665***
Biển xa	*2,242,715*	*10*	*224,272*
Biển trung	*737,297*	*12*	*61,441*
Biển gần	*7,423,299*	*14.5*	*511,952*
- Vận tải chở thuê	***15,521,607***		***1,190,105***
Biển xa	*3,346,103*	*10*	*334,610*
Biển trung	*1,100,038*	*12*	*91,670*
Biển gần	*11,075,467*	*14.5*	*763,825*
Vận tải trong nước	**70,353,063**	**25**	**2,814,123**
Tổng	**96,277,981**		**4,801,892**

Bảng III-16. Nhu cầu trọng tải tàu chở hàng lỏng 2020

	Khối lượng vận tải (T)	Năng suất BQ (T/DWT)	Nhu cầu trọng tải (DWT)
Vận tải quốc tế	**18,508,980**		**1,365,837**
- Vận tải XNK	***7,427,398***		***548,092***
Biển xa	*3,019,225*	*12*	*251,602*
Biển trung	*548,361*	*14*	*39,169*
Biển gần	*3,859,812*	*15*	*257,321*
- Vận tải chở thuê	***11,081,583***		***817,746***
Biển xa	*4,504,645*	*12*	*375,387*
Biển trung	*818,148*	*14*	*58,439*
Biển gần	*5,758,790*	*15*	*383,919*

	Khối lượng vận tải (T)	Năng suất BQ (T/DWT)	Nhu cầu trọng tải (DWT)
Vận tải trong nước	**7,131,599**	**22**	**324,164**
Tổng	**25,640,579**		**1,690,001**

Bảng III-17. Nhu cầu trọng tải tàu container 2020

	Khối lượng vận tải (T)	Năng suất BQ (T/DWT)	Nhu cầu trọng tải (DWT)
Vận tải quốc tế	**27,157,892**		**667,656**
- Vận tải XNK	***27,157,892***		***667,656***
Biển xa	*13,879,876*	*37*	*375,132*
Biển trung	*1,869,954*	*42*	*44,523*
Biển gần	*11,408,061*	*46*	*248,001*
- Vận tải chở thuê	***0***		
Vận tải trong nước	**20,022,405**	**56**	**357,543**
Tổng	**47,180,296**		**1,025,199**

Bảng III-18. Nhu cầu trọng tải tàu chở hàng khô 2030

	Khối lượng vận tải (T)	Năng suất BQ (T/DWT)	Nhu cầu trọng tải (DWT)
Vận tải quốc tế	**60,437,448**		**4,542,253**
- Vận tải XNK	***29,594,457***		***2,224,209***
Biển xa	*5,060,563*	*10*	*506,056*
Biển trung	*1,820,734*	*12*	*151,728*
Biển gần	*22,713,160*	*14.5*	*1,566,425*
- Vận tải chở thuê	***30,842,991***		***2,318,044***
Biển xa	*5,274,059*	*10*	*527,406*
Biển trung	*1,897,547*	*12*	*158,129*
Biển gần	*23,671,385*	*14.5*	*1,632,509*
Vận tải trong nước	**136,304,161**	**29**	**4,700,143**
Tổng	**196,741,610**		**9,242,397**

Bảng III-19. Nhu cầu trọng tải tàu chở hàng lỏng 2030

	Khối lượng vận tải (T)	Năng suất BQ (T/DWT)	Nhu cầu trọng tải (DWT)
Vận tải quốc tế	**31,872,698**		**2,406,859**
- Vận tải XNK	***15,365,399***		***1,160,315***
Biển xa	*8,000,372*	*12*	*666,698*
Biển trung	*549,168*	*14*	*39,226*
Biển gần	*6,815,859*	*15*	*454,391*
- Vận tải chở thuê	***16,507,299***		***1,246,545***
Biển xa	*8,594,930*	*12*	*716,244*
Biển trung	*589,980*	*14*	*42,141*
Biển gần	*7,322,388*	*15*	*488,159*
Vận tải trong nước	**8,756,806**	**28**	**312,743**
Tổng	**40,629,503**		**2,719,602**

Bảng III-20. Nhu cầu trọng tải tàu container 2030

	Khối lượng vận tải (T)	Năng suất BQ (T/DWT)	Nhu cầu trọng tải (DWT)
Vận tải quốc tế	**63,588,061**		**1,568,317**
- Vận tải XNK	***63,588,061***		***1,568,317***
Biển xa	*33,184,329*	*37*	*896,874*
Biển trung	*5,068,013*	*42*	*120,667*
Biển gần	*25,335,718*	*46*	*550,776*
- Vận tải chở thuê			
Vận tải trong nước	**49,678,167**	**63**	**787,113**
Tổng	**113,266,228**		**2,355,431**

Tổng trọng tải của đội tàu Việt Nam năm 2020 là 7,5 triệu DWT năm 2030 là 14,3 triệu DWT.

III.4.2.Hiện trạng & xu thế phát triển đội tàu biển Thế giới

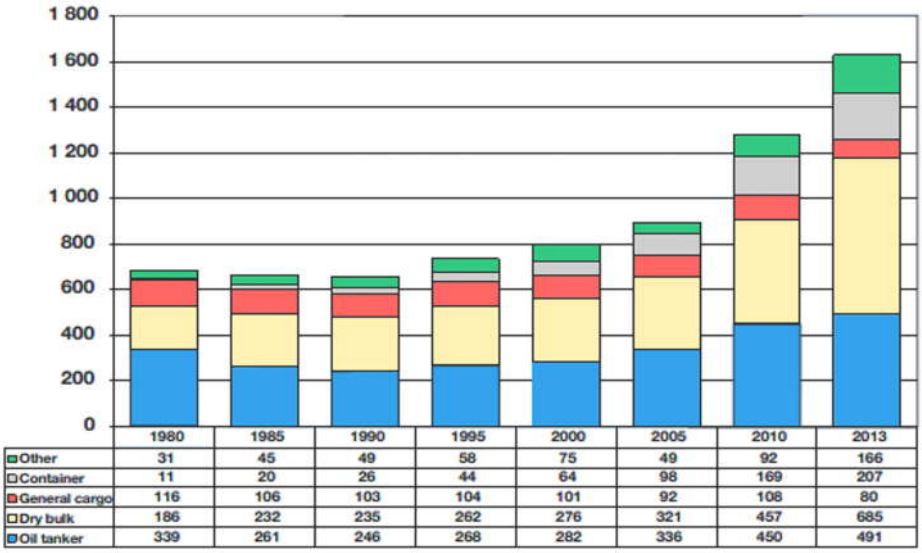
Trọng tải của đội tàu trên thế giới đã tăng gấp đôi kể từ năm 2001. Năm 2013 tổng tải trọng tàu đã đạt 1,63 tỷ DWT; tăng 27,7% so với năm 2010; trong đó đội tàu

hàng rời có sự gia tăng mạnh nhất, tăng khoảng 49,9%, tiếp đến là tàu container tăng khoảng 22,5%; đội tàu dầu tăng 9,1%, ba loại tàu này hiện tại chiếm khoảng 85% tổng trọng tải của đội tàu thế giới. Đội tàu bách hóa giảm 25,9% trọng tải so với năm 2010, điều này cho thấy xu hướng tăng tính chuyên dụng của đội tàu. Đội tàu container năm 2013 đạt 207 triệu DWT, chiếm 12,7% tổng trọng tải đội tàu thế giới.

Bảng III-1. Thống kê đội tàu thế giới theo chủng loại giai đoạn 1980 – 2013

Đơn vị: Triệu DWT

Loại tàu	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2013
Container	11	20	26	44	64	98	169	207
Bách hóa	116	106	103	104	101	92	108	80
Hàng rời	186	232	235	262	276	321	457	685
Dầu	339	261	246	268	282	336	450	491
Khác	31	45	49	58	75	49	92	166
Tổng	**683**	**664**	**659**	**736**	**798**	**896**	**1.276**	**1.629**



Nguồn: UNCTAD

Hình III-1. Sự phát triển của đội tàu thế giới 1980 – 2013

III.4.3.Dự báo thị trường xuất nhập khẩu Việt Nam

Xuất khẩu: Phát triển xuất khẩu với tốc độ tăng trưởng cao và bền vững, làm động lực thúc đẩy tăng trưởng GDP. Đẩy mạnh sản xuất và xuất khẩu các mặt hàng chủ lực đã có đồng thời tích cực phát triển các mặt hàng khác có tiềm năng thành mặt hàng xuất khẩu chủ lực mới, theo hướng nâng cao hiệu quả xuất khẩu. Chuyển dịch cơ cấu xuất khẩu theo hướng đẩy mạnh xuất khẩu những mặt hàng có giá trị gia tăng cao; tăng sản phẩm chế biến và chế tạo, giảm dần tỷ trọng hàng thô. Phấn đấu đưa tổng kim ngạch xuất khẩu hàng hoá đạt 72,6 tỷ USD vào năm 2010 và khoảng 334 tỷ USD năm 2020.

Tốc độ tăng trưởng bình quân là 17,5% giai đoạn 2006-2010, 16,5% giai đoạn 2011-2020.

Về cơ cấu thị trường xuất khẩu: Dự kiến, khu vực thị trường châu Á giảm dần tỷ trọng từ 46% năm 2007 xuống 40% năm 2020 song vẫn chiếm ưu thế trong cơ cấu xuất khẩu hàng hoá của Việt Nam. Xuất khẩu vào khu vực thị trường châu Âu tăng nhẹ tỷ trọng từ 21,9% năm 2007 lên 22% năm 2020. Xuất khẩu vào khu vực thị trường châu Mỹ tăng dần tỷ trọng từ 23% năm 2007 lên 27% vào năm 2020. Tỷ trọng xuất khẩu vào khu vực thị trường châu Phi tăng khá từ 0,7% năm 2007 lên 3% năm 2020. Khu vực thị trường châu Đại Dương có tỷ trọng tăng không đáng kể từ 7,9% năm 2007 lên 8% năm 2020.

Nhập khẩu: kiềm chế được nhập siêu, phấn đấu tiến tới cân bằng hợp lý cán cân xuất – nhập khẩu. Ưu tiên nhập khẩu vật tư, thiết bị và công nghệ tiên tiến; hạn chế nhập khẩu hàng hoá vật tư thiết bị cũng như hàng tiêu dùng trong nước có thể sản xuất và đáp ứng được. Tốc độ tăng trưởng nhập khẩu bình quân thời kỳ 2006-2010 đạt khoảng 13,5-14,5%/năm. Tổng kim ngạch nhập khẩu hàng hoá tăng từ 36,5 tỷ USD năm 2005 lên 69-72 tỷ USD năm 2010; đạt khoảng 275-283 tỷ USD cả thời kỳ 2006-2010.

Bảng III-22. Dự báo cơ cấu thị trường xuất khẩu

Đơn vị: %

Thị trường	Cơ cấu thực hiện 2009	Năm 2010	DB năm 2020
1. Châu Á	**47,3**	45,5	40
ASEAN	15	11,5	10
Trung Quốc	9	10,7	11
Nhật Bản	11,6	12,4	11
2. Châu Âu	**22,7**	22,0	22
EU-25	16,4	20,5	20
3. Châu Mỹ	**24**	24,0	27
Hoa Kỳ	**22**	23,1	25
4. Châu Phi	**1,7**	2,8	3
5. Châu Đại Dương	**4,3**	8,5	8

Nguồn: Năm 2007: niên giám thống kê 2009 và tổng hợp của tư vấn

Năm 2010, 2020: Chiến lược xuất nhập khẩu của Bộ công thương

Bảng III-23. Dự báo cơ cấu thị trường nhập khẩu

Đơn vị: %

Thị trường	Cơ cấu thực hiện 2009	Cơ cấu năm 2010	DB năm 2020
1. Châu Á	79,4	75	65
ASEAN	19,7		
Trung Quốc	23,9		
Nhật Bản	10,8		
2. Châu Âu	**11,8**	17	22
EU-25	8,3		
3. Châu Mỹ	**6,8**	5	10
Hoa Kỳ	**4,3**		
4. Châu Phi	**0**	0.5	0.5
5. Châu Đại Dương	**2**	2.5	2.5

Nguồn: Năm 2007:niên giám thống kê 2009 và tổng hợp của tư vấn

Năm 2010, 2020: Chiến lược xuất nhập khẩu của Bộ công thương

III.4.4.Dự báo cỡ tàu ra vào cảng Việt Nam.

Một vấn đề quan trọng mà quy hoạch chi tiết cảng biển Việt Nam phải giải quyết là kích cỡ tầu có khả năng cập bến cảng Việt Nam trong tương lai, phù hợp với xu thế phát triển của đội tàu vận tải biển trong nước và quốc tế.

Trên cơ sở chức năng vai trò, định hướng phát triển của hệ thống cảng Việt Nam trong chiến lược biển, kết quả dự báo lượng hàng qua cảng và thị trường xuất nhập khẩu tại các phần trên. Dự kiến cỡ loại tàu ra vào cảng Việt Nam thời gian tới như sau:

- Đối với cảng chuyên dùng hàng lỏng:
  - + Dầu thô nhập ngoại: 20 ÷ 25 vạn DWT.
  - + Dầu thô sản xuất trong nước: 10 ÷ 15 vạn DWT.
  - + Sản phẩm dầu trung chuyển: 10 ÷ 20 vạn DWT.
  - + Sản phẩm dầu xuất, nhập ngoại: 5 ÷ 10 vạn DWT.
  - + Sản phẩm dầu tuyến nội địa: 5.000 ÷ 2 vạn DWT.
- Đối với cảng chuyên dùng hàng rời:
  - + Than, quặng nhập ngoại: 10 ÷ 20 vạn DWT.

+ Than, quặng xuất ngoại: 5 ÷ 7 vạn DWT.
+ Than tuyến nội địa: 5.000 ÷ 2 vạn DWT.
+ Than nhập cho nhà máy điện tiếp chuyển từ đầu mối nhập: 1.000 ÷ 5.000 DWT.

- Đối với cảng tổng hợp, container:
  + Cảng trung chuyển quốc tế: tàu container 6.000 ÷ 15.000 TEU.
  + Cảng cửa ngõ quốc tế: tàu 5 ÷ 10 vạn DWT; tàu container 4.000 ÷ 8.000 TEU.
  + Cảng đầu mối khu vực: tàu 3 ÷ 5 vạn DWT; tàu container đến 3.000 TEU.
  + (Riêng cảng Cần Thơ: tàu 2 vạn DWT).
  + Cảng địa phương, vệ tinh: tàu 5.000 ÷ 2 vạn DWT, container đến 1.000 TEU.
- Tàu du lịch quốc tế: 1.000 ÷ 2.500 khách (5,0 ÷ 8,0 vạn GRT)

  Tàu khách Bắc – Nam: 500 ÷ 800 khách.

III.4.5.Dự báo cỡ tàu ra vào các cảng biển Nhóm 2.

Cỡ tàu dự kiến ra vào cảng biển Nhóm 2 cụ thể như sau:

Bảng III-24. Dự báo tàu ra vào cảng biển Nhóm 2

TT	Tên cảng	Công năng	Cỡ tầu - dwt
1	**CẢNG NGHI SƠN**	**Tổng hợp quốc gia – Loại 1**	
	Khu bến Nam Nghi Sơn	*Tổng hợp + Container + CD*	30.000 ÷ 50.000
	Khu bến Bắc Nghi Sơn	*Chuyên dùng*	30.000 ÷ 50.000
	Khu Hòn Mê	*Chuyển tải*	>100.000
2	CẢNG LỆ MÔN	Tổng hợp địa phương	1.000 ÷ 2.000
3	**CẢNG CỬA LÒ**	**Tổng hợp quốc gia – Loại 1**	
	Khu bến hiện tại	*Tổng hợp*	10.000 ÷ 20.000
	Khu bến Bắc Cửa Lò	*Tổng hợp + Container*	30.000 ÷ 50.000
	Khu bến Nam Cửa Lò	*Tổng hợp + Container*	30.000
	Khu bến Đông Hồi	Chuyên dùng	30.000 ÷ 50.000
4	CẢNG BẾN THỦY	Tổng hợp địa phương	1.000 ÷ 3.000
5	**CẢNG VŨNG ÁNG, SƠN DƯƠNG**	**Tổng hợp quốc gia – Loại 1**	

TT	Tên cảng	Công năng	Cỡ tầu - dwt
	KHU BẾN VŨNG ÁNG	Tổng hợp + Container	30.000 ÷ 50.000
		Chuyên dùng (Than, XD)	10.000 ÷ 90.000
	KHU BẾN SƠN DƯƠNG	Chuyên dùng	200.000 ÷ 300.000
		Tổng hợp + Container	30.000 ÷ 50.000
6	CẢNG XUÂN HẢI, CỬA SÓT	Tổng hợp địa phương	1.000 ÷ 2.000

PHẦN IV : RÀ SOÁT, ĐIỀU CHỈNH QUY HOẠCH

IV.1. Căn cứ rà soát, điều chỉnh

- Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/06/2014 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030;
- Đối tượng điều chỉnh là các nội dung liên quan tại quyết định số 1742/QĐ-BGTVT ngày 03/8/2011 của Bộ trưởng Bộ GTVT về việc phê duyệt quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ (Nhóm 2) đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;
- Kết quả đánh giá thực hiện quy hoạch và những tồn tại, bất cập chính trong việc lập, quản lý và thực hiện quy hoạch tại Nhóm cảng biển số 2;
- Kết quả dự báo lại lượng hàng qua Nhóm cảng;

IV.2. Các nội dung rà soát, điều chỉnh quy hoạch phát triển

a) Về quan điểm phát triển

- Quan điểm về sự phát triển cân đối và hài hòa giữa chức năng, vai trò với quy mô phát triển cảng theo các giai đoạn » Nhất trí giữ nguyên.
- Chú trọng sự kết nối liên hoàn giữa cảng biển với mạng giao thông quốc gia và với các hành lang thông thương quốc tế » Nhất trí giữ nguyên.
- Đầu tư chiều sâu năng lực thiết bị và công nghệ » Bổ sung: thúc đẩy ứng dụng CNTT để tiết kiệm thời gian và chi phí dịch vụ cảng.
- Phát triển bền vững và kết hợp chặt chẽ với bảo vệ môi trường » Nhất trí giữ nguyên.

b) Về mục tiêu phát triển

- Phát triển đồng bộ, hài hòa và đáp ứng kịp thời các nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội » Bổ sung: tăng cường thu hút vốn đầu tư nước ngoài vào cảng biển và các lĩnh vực sản xuất, dịch vụ có liên quan mật thiết đến cảng;
- Bảo đảm thông qua lượng hàng các giai đoạn quy hoạch (sau khi điều chỉnh) như sau:
  - ✓ Năm 2020: 102 ÷118 tr.tấn
  - ✓ Năm 2030: 167 ÷195 tr.tấn

c) Về nội dung quy hoạch

- Điều chỉnh vai trò và bổ sung chức năng: (1) Mở rộng phạm vi hoạt động tiếp chuyển than nhập cung ứng cho các trung tâm nhiệt điện chạy than của Cảng

Nghi Sơn – Khu đảo Hòn Mê cho cả khu vực Bắc Trung Bộ; (2) Bổ sung chức năng cửa ngõ tiếp chuyển hàng quá cảnh cho Lào và Đông Bắc Thái Lan cho cảng Cửa Lò và cảng Vũng Áng; (3) Bổ sung chức năng hỗ trợ khu bến Vũng Áng sau khi khu bến này phát triển hết công suất đối với khu cảng Sơn Dương.

- Điều chỉnh nhu cầu thông qua lượng hàng phục vụ phát triển kinh tế xã hội do sự điều chỉnh chỉ tiêu phát triển của các tỉnh trong khu vực nghiên cứu;
- Các nội dung cập nhật về quy hoạch phát triển GTVT và các lĩnh vực chuyên ngành khác liên quan nhiều tới cảng như xi măng, nhiệt điện, khai khoáng…;
- Cập nhật nội dung quy hoạch phát triển dịch vụ logistic gồm quy hoạch các trung tâm hậu cần Logistic, các cảng cạn ICD và trung tâm đầu mối phân phối hàng hóa;
- Các điều tra cập nhật về quy mô, tiến trình và khả năng huy động vốn để thực hiện đối với các dự án liên quan tới giao thông kết nối đến cảng biển trong nhóm;
- Các nội dung cụ thể đã được cấp thẩm quyền chấp thuận bổ sung điều chỉnh sau khi phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển số 2 tại Quyết định số 1742/QĐ-BGTVT ngày 03/8/2011;

d) Về tiến độ thực hiện

- Rà soát lại danh mục các cảng biển, các bến cảng trong từng nhóm trong đó điều chỉnh, cập nhật lại quy mô, tiến trình thực hiện nhằm đảm bảo hiệu quả trong đầu tư khai thác phù hợp bối cảnh mới và sự đồng bộ tổng thể với cơ sở hạ tầng kết nối đến cảng;
  - Căn cứ vào công suất các bến cảng tổng hợp đã trình bày tại mục II.6.1 và dự báo nhu cầu hàng hóa thông qua các cảng biển trong Nhóm 2 tại mục III.3.2, cân đối dự báo hàng hóa và công suất các cảng hiện hữu có xét đến các cảng đang xây dựng được trình bày trong các bảng dưới đây. Tử số là lượng hàng thông qua, mẫu số là một phép tính trong đó số hạng đầu tiên là chiều dài tuyến bến hiện trạng, số hạng thứ 2 nếu mang dấu (+) có nghĩa là cần bổ sung thêm bến còn mang dấu (-) có nghĩa là đang thừa bến.

Bảng 1

TT	Loại hàng	Đơn vị	Năm mục tiêu		
			2015	2020	2030
Cảng biển Thanh Hóa					
1	Tổng hợp + Ximăng + Than quặng	Tr.tấn	$\frac{3.86}{(1283-318)}$	$\frac{3.6}{(512+128)}$	
2	Hàng lỏng	Tr.tấn			

e) Về các dự án ưu tiên

– Rà soát, xác định lại danh mục các dự án ưu tiên đầu tư trong giai đoạn trước mắt theo hướng tập trung trọng điểm và khả thi về khả năng huy động nguồn lực.

f) Về cơ chế, chính sách

–

IV.3. Các nội dung rà soát, điều chỉnh chi tiết

a) Quan điểm và mục tiêu phát triển

Bảng IV-1. Rà soát quan điểm và mục tiêu phát triển

Theo quyết định số 1742/QĐ-BGTVT	Nội dung rà soát, điều chỉnh
Quan điểm phát triển	
Phát triển một cách cân đối và hài hòa với sự phát triển về kinh tế, xã hội của khu vực, trọng tâm là các tỉnh Thanh Hóa, Nghệ An và Hà Tĩnh. Chức năng, vai trò, quy mô của từng cảng hợp lý, phù hợp với quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, quy hoạch giao thông khu vực và quy hoạch kinh tế - xã hội của địa phương	
Chú trọng sự kết nối liên hoàn giữa cảng biển với mạng giao thông quốc gia và các hành lang thông thương với Lào để đảm bảo chức năng phục vụ của nhóm cảng. Phát triển các bến cảng tổng hợp tại cảng Nghi Sơn, Cửa Lò, Vũng Áng là các cảng đầu mối đáp ứng nhu cầu vận tải biển gần và trung và là các cảng vệ tinh đối với cảng cửa ngõ quốc tế, trung chuyển quốc tế; các cảng Đông Hồi, Sơn Dương là các cảng chuyên dùng có bến tổng hợp; kết nối với các trục hành lang Đông – Tây, góp phần giảm áp lực lưu lượng hàng hóa trên trục Bắc - Nam.	Bổ sung: Thúc đẩy ứng dụng công nghệ thông tin để tiết kiệm thời gian và chi phí
Đầu tư chiều sâu năng lực thiết bị, công nghệ bốc dỡ, quản lý khai thác cảng đảm bảo hiệu quả đầu tư, khai thác kết cấu hạ tầng hiện có , nâng cao năng lực thông qua hàng hóa của cảng.	
Kết hợp chặt chẽ với bảo vệ môi trường, đảm bảo phát triển bền vững, đồng thời phải đảm bảo về quốc phòng - an ninh.	
Mục tiêu, định hướng phát triển	
Mục tiêu chung: Phát triển cảng biên Bắc Trung Bộ đồng bộ, hài hòa giữa các bến tổng hợp và các bến chuyên dùng để kịp thời đáp ứng cho sự hình thành và phát triển các khu	Bổ sung: Tăng cường thu hút vốn đầu tư nước ngoài vào cảng biển và các lĩnh vực

kinh tế trọng điểm, khu công nghiệp, các cơ sở công nghiệp tập trung ngành điện, khai khoáng, lọc hóa dầu trong khu vực như Khu kinh tế Nghi Sơn, Khu kinh tế Đông Nam Nghệ An, Khu công nghiệp Đông Hồi, Khu kinh tế Vũng Áng; kết hợp thu hút và đáp ứng nhu cầu vận tải biển của Lào.	sản xuất, dịch vụ có liên quan mật thiết đến cảng.
Mục tiêu cụ thể: + Bảo đảm thông qua cảng lượng hàng các giai đoạn quy hoạch như sau: • 68 ÷ 91 triệu tấn vào năm 2015; • 129 ÷ 186 triệu tấn vào năm 2020; • ~ 263 triệu tấn vào năm 2030. + Chú trọng phát triển ba cảng chính là cảng Nghi Sơn, cảng Cửa Lò và cảng Sơn Dương – Vũng Áng, tạo động lực phát triển các khu kinh tế ven biển thuộc ba tỉnh Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh.	Điều chỉnh: 95 ÷ 114 tr.tấn năm 2020; 159÷ 196 tr.tấn năm 2030;

b) Rà soát điều chỉnh nội dung quy hoạch

Bảng IV-2. Rà soát nội dung quy hoạch cảng Thanh Hóa

Theo quyết định số 1742/QĐ-BGTVT	Nội dung rà soát, điều chỉnh
Vai trò: Là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (loại I), gồm các khu bến cảng Nam Nghi Sơn, Bắc Nghi Sơn và khu đảo Hòn Mê trong đó:	
+ Khu bến cảng Nam Nghi Sơn: • Vai trò: có chức năng là khu bến tổng hợp, container, có bến chuyên dùng, đón nhận cỡ tàu có trọng tải 30.000 – 50.000 DWT vào làm hàng. • Năng lực đáp ứng lượng hàng thông qua dự kiến khoảng: (i) 16 triệu tấn/năm vào năm 2015; (ii) khoảng 22 triệu tấn/năm vào năm 2020. • Quy hoạch chi tiết: (1) Bến tổng hợp (bao gồm hàng rời, sản phẩm thép) bao gồm 11 cầu cảng cho tàu có trọng tải 10.000 – 50.000 DWT vào làm hàng. (2) Bến container bao gồm 06 cầu cảng cho tàu có trọng tải 10.000 – 50.000 DWT vào làm hàng. (3) Bến nhà máy nhiệt điện Nghi Sơn, cho tàu có trọng tải 5.000 – 30.000 DWT vào làm hàng.	
+ Khu bến cảng Bắc Nghi Sơn: • Vai trò: là khu vực tập trung các bến chuyên dùng của nhà máy lọc hóa dầu Nghi Sơn, bến chuyên dùng của các nhà máy trong khu công nghiệp, đón nhận cỡ tàu có trọng tải 30.000 – 50.000 DWT vào làm hàng.	

• Năng lực đáp ứng lượng hàng thông qua dự kiến khoảng: (i) 8-10 triệu tấn/năm vào năm 2015; (ii) khoảng 10-15 triệu tấn/năm vào năm 2020. • Quy hoạch chi tiết: (1) Bến nhà máy lọc hóa dầu gồm 06-08 cầu cảng, cho tàu có trọng tải 30.000 – 50.000 DWT vào làm hàng. (2) Bến nhà máy xi măng Nghi Sơn gồm 01 cầu cảng, cho tàu có trọng tải 30.000 vào làm hàng. (3) Bến chuyên dùng khác, cho tàu có trọng tải 30.000 – 50.000 DWT vào làm hàng.	
+ Khu bến Lệ Môn / Quảng Châu / Quảng Nham: • Vai trò: là cảng tổng hợp địa phương (loại II), đón nhận cỡ tàu có trọng tải 1.000 DWT vào làm hàng. • Năng lực đáp ứng lượng hàng thông qua dự kiến khoảng: (i) 0,5 triệu tấn/năm vào năm 2015; (ii) khoảng 1,0 triệu tấn/năm vào năm 2020. • Quy hoạch chi tiết: (1) Bến Lệ Môn gồm 02 cầu cảng, cho tàu có trọng tải 1.000 DWT vào làm hàng. (2) Bến Quảng Châu / Quảng Nham gồm 05 cầu cảng, cho tàu có trọng tải 1.000 vào làm hàng.	

Bảng IV-3. Rà soát nội dung quy hoạch cảng Nghệ An

Theo quyết định số 1742/QĐ-BGTVT	Nội dung rà soát, điều chỉnh
Vai trò: Là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (loại I), gồm các khu bến cảng Nam Cửa Lò, Bắc Cửa Lò và khu bến cảng chuyên dùng Đông Hồi trong đó:	
+ Khu bến cảng Nam Cửa Lò: • Năng lực đáp ứng lượng hàng thông qua dự kiến khoảng: (i) 2,5-3,0 triệu tấn/năm vào năm 2015; (ii) trên 3,0 triệu tấn/năm vào năm 2020. • Quy hoạch chi tiết: (1) Bến tổng hợp hiện có bao gồm 04 cầu cảng với luồng tầu đảm bảo cho tầu có trọng tải 10.000 DWT đầy tải vào làm hàng tại bến. (2) Nghiên cứu đầu tư 02 bến tiếp nối phía ngoài cho tàu có trọng tải đến 20.000 DWT.	
+ Khu bến cảng Bắc Cửa Lò: • Vai trò: là khu bến container, tổng hợp cho tàu có trọng tải 30.000 – 50.000 DWT vào làm hàng. • Năng lực đáp ứng lượng hàng thông qua theo nhu cầu và năng lực đầu tư của khu kinh tế.	

• Quy hoạch chi tiết: (1) Bến cảng Bắc Cửa Lò (chưa hoạt động) gồm 04 cầu cảng, cho tàu có trọng tải 30.000 – 50.000 DWT vào làm hàng.	
+ Khu bến Đông Hồi: • Vai trò: là khu bến cảng chuyên dùng phục vụ nhu cầu xuất nhập hàng hóa trực tiếp cho nhà máy nhiệt điện, thép, vật liệu xây dựng trong khu công nghiệp Đông Hồi Nghệ An và vùng phụ cận, đón nhận cỡ tàu có trọng tải 30.000 – 50.000 DWT vào làm hàng. • Năng lực đáp ứng lượng hàng thông qua theo nhu cầu và năng lực đầu tư của khu công nghiệp Đông Hồi. • Quy hoạch chi tiết: (1) Bến cảng nhà máy nhiệt điện gồm 04 cầu cảng, cho tàu có trọng tải 10.000 – 20.000 DWT vào làm hàng. (2) Bến cảng nhà máy thép gồm 04 cầu cảng, cho tàu có trọng tải 10.000 – 50.000 DWT vào làm hàng. (3) Bến cảng xi măng & VLXD gồm 11 cầu cảng, cho tàu có trọng tải 20.000 – 50.000 DWT vào làm hàng.	
+ Khu bến cảng Bến Thủy, Cửa Hội: • Vai trò: là khu bến tổng hợp địa phương có bến chuyên dùng, cho tàu có trọng tải 1.000 – 3.000 DWT vào làm hàng. • Năng lực đáp ứng lượng hàng thông qua dự kiến khoảng: (i) 0,75 triệu tấn/năm vào năm 2015; (ii) 1,25 triệu tấn/năm vào năm 2020. • Quy hoạch chi tiết: (1) Bến tổng hợp gồm 04 cầu cảng, cho tàu có trọng tải 1.000 – 3.000 DWT vào làm hàng. (2) Bến dầu gồm 01 cầu cảng và 01 phao neo cho tàu có trọng tải 1.000 – 3.000 DWT vào làm hàng.	

Bảng IV-4. Rà soát nội dung quy hoạch cảng Hà Tĩnh

Theo quyết định số 1742/QĐ-BGTVT	Nội dung rà soát, điều chỉnh
Vai trò: Là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (loại I), gồm các khu bến cảng Vũng Áng, Sơn Dương trong đó:	
+ Khu bến cảng Vũng Áng: • Vai trò: là khu bến tổng hợp, container, có bến	

chuyên dùng trong đó các bến tổng hợp và container đóng vai trò là trung tâm của khu bến. • Năng lực đáp ứng lượng hàng thông qua dự kiến khoảng: (i) 9,5-10,0 triệu tấn/năm vào năm 2015; (ii) 18,0-19,5 triệu tấn/năm vào năm 2020. • Quy hoạch chi tiết: (1) Bến tổng hợp bao gồm 05 cầu cảng, cho tầu có trọng tải đến 50.000 DWT vào làm hàng. (2) Bến container (chưa hoạt động) gồm 01 cầu cảng cho tàu có trọng tải đến 4.000 TEU (3) Bến nhập than các nhà máy nhiệt điện, số bến theo nhu cầu và năng lực đầu tư, cho tầu có trọng tải 15.000 – 90.000 DWT vào làm hàng. (4) Bến cảng tổng kho xăng dầu gồm 01 bến, cho tàu có trọng tải đến 15.000 DWT vào làm hàng.	
+ Khu bến cảng Sơn Dương: • Vai trò: (i) là khu bến cảng chuyên dùng, có bến tổng hợp phục vụ chủ yếu cho các cơ sở công nghiệp nặng sau cảng như luyện kim, lọc hóa dầu, khai khoáng, đón nhận cỡ tàu có trọng tải 100.000 – 350.000 DWT vào làm hàng; (ii) Hình thành các bến tổng hợp, container sau khi Vũng Áng đã phát triển hết công suất; (iii) Bố trí cảng trung chuyển than cho tàu trên 100.000 DWT phục vụ các trung tâm nhiệt điện tại khu vực. • Năng lực đáp ứng lượng hàng thông qua dự kiến khoảng: (i) 25,0-27,0 triệu tấn/năm vào năm 2015; (ii) 59,0-61,0 triệu tấn/năm vào năm 2020. • Quy hoạch chi tiết: (1) Khu cảng gồm 32 cầu cảng, cho tàu có trọng tải đến 350.000 DWT vào làm hàng.	
+ Bến cảng Xuân Hải: • Vai trò: là khu bến tổng hợp địa phương, cho tàu có trọng tải 1.000 – 3.000 DWT vào làm hàng. • Năng lực đáp ứng lượng hàng thông qua dự kiến khoảng 0,25 triệu tấn/năm, giai đoạn đến năm 2020. • Quy hoạch chi tiết: (1) Bến tổng hợp gồm 02 cầu cảng, cho tàu có trọng tải 1.000 – 3.000 DWT vào làm hàng.	

Bảng IV-5. Rà soát nội dung quy hoạch các nội dung khác

Theo quyết định số 1742/QĐ-BGTVT	Nội dung rà soát, điều chỉnh
Quy hoạch phát triển luồng vào cảng	

+ Luồng vào khu bến Nam Nghi Sơn: giai đoạn 2015 khai thác luồng theo hiện trạng, đảm bảo cho tàu 30.000 DWT. Các giai đoạn tiếp theo sẽ căn cư vào thực tế phát triển của cảng để tiến hành nạo vét luồng. + Đối với luồng tầu cho các khu bến chuyên dùng, tiến hành nạo vét đảm bảo hoạt động hiệu quả của bến trên cơ sở năng lực đầu tư của cảng.	
+ Luồng vào khu bến tổng hợp, container Nam Cửa Lò: giai đoạn 2015 nâng cấp luồng hiện tại cho tàu 10.000 DWT đầy tải lợi dụng mư nước ra vào cảng. + Các giai đoạn tiếp theo sẽ căn cư vào thực tế phát triển của cảng để tiến hành nạo vét luồng.	
+ Luồng vào khu bến Vũng Áng: giai đoạn đến 2020 đảm bảo khai thác cho tàu 40.000 DWT đầy tải, 50.000 DWT giảm tải lợi dụng mực nước ra vào cảng. + Các giai đoạn tiếp theo sẽ căn cư vào thực tế phát triển của cảng để tiến hành nạo vét luồng. + Đối với luồng tầu cho các khu bến chuyên dùng, tiến hành nạo vét đảm bảo hoạt động hiệu quả của bến trên cơ sở năng lực đầu tư của cảng.	
Các dự án ưu tiên giai đoạn đến năm 2015	
Đối với luồng tầu: + Cải tạo nâng cấp luồng tầu đảm bảo cho tàu có trọng tải 10.000 DWT đầy tải lợi dụng mực nước ra vào cảng Cửa Lò	
Đối với cảng tổng hợp: + Nghiên cứu đầu tư xây dựng cầu cảng cho tàu trọng tải đến 20.000 DWT tại khu cảng Nam Cửa Lò; + Đầu tư xây dựng bến tổng hợp số 3 tại Vũng Áng cho tàu trọng tải đến 50.000 DWT do doanh nghiệp cảng tự đầu tư.	
Đối với cảng chuyên dùng: + Tập trung xây dựng khu bến của Nhà máy lọc hóa dầu Nghi Sơn gồm bến nhập dầu thô ngoài khơi đảo Hòn Mê và khu bến xuất sản phẩm rắn và lỏng của nhà máy; + Bến cảng phục vụ các trung tâm nhệt điện tại Nghi Sơn – Thanh Hóa, Vũng Áng – Hà Tĩnh.	

Bảng IV-6. Rà soát cơ chế chính sách

Theo quyết định số 1742/QĐ-BGTVT	Nội dung rà soát, điều chỉnh
Đẩy mạnh xã hội hóa việc đâu tư phát triển cơ sở hạ tầng cảng biển bằng các hình thức PPP, BOT, BT… Tăng cường xúc tiến đầu tư, khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho mọi thành phần kinh tế trong và ngoài	

nước tham gia đầu tư phát triển cảng biển bằng các hình thức theo quy định.	
Nguồn vốn ngân sách tập trung cho các hạng mục cơ sở hạ tầng công cộng (luồng tầu, đê chắn sóng dùng chung) kết nối với cảng biển quan trọng. Các hạng mục cơ sở hạ tầng bến cảng chủ yếu đầu tư bằng nguồn huy động hợp pháp của doanh nghiệp. Các cảng, bến cảng do nhà đầu tư đề xuất, kể cả các bến cảng tổng hợp thì toàn bộ hạ tầng bến cảng và hạ tầng kết nối cảng sẽ được đầu tư bằng nguồn vốn tự huy động của Nhà đầu tư.	
Nghiên cứu việc thực hiện thí điểm việc cho phép đối tác nước ngoài tự đầu tư trang thiết bị bốc xếp và thuê khai thác kết cấu hạ tầng cảng được đầu tư bằng vốn trong nước (có gắn với việc chuyển giao công nghệ tiên tiến).	
Tiếp tục đẩy mạnh cải cách hành chính trong quản lý đầu tư và hoạt động khai thác bến cảng theo hướng đơn giản hóa và hội nhập quốc tế.	
Tăng cường công tác quản lý Nhà nước trong quá trình thực hiện Quy hoạch phát triển cảng biển trong nhóm, trong đó chú trọng phối hợp gắn kết đồng bộ với Quy hoạch phát triển mạng lưới giao thông khu vực, Quy hoạch xây dựng và Quy hoạch chung phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, vùng lãnh thổ có cảng.	
Khuyến khích xây dựng bến, khu bến phục vụ chung tại các khu kinh tế, công nghiệp để nâng cao hiệu quả đầu tư và sử dụng tài nguyên đường bờ làm cảng. Dành quỹ đất thích hợp phía sau cảng để xây dựng trung tâm phân phối hàng hóa với chức năng đầu mối logistic.	
Tiếp tục đẩy mạnh cải cách hành chính trong quản lý đầu tư và hoạt động khai thác cảng theo hướng đơn giản hóa, hiện đại hóa; Nghiên cứu áp dụng thí điểm mô hình "cơ quan quản lý cảng" ở các cảng có điều kiện. Đối với khu bến cảng tổng hợp, chuyên dùng phục vụ khu kinh tế, khu công nghiệp, khuyến khích các Nhà đầu tư tham gia đầu tư cơ sở hạ tầng của cảng	

PHẦN V : ĐỀ XUẤT CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH VÀ GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ QUẢN LÝ, KHAI THÁC

V.1. Quản lý quy hoạch

- Rà soát, điều chỉnh quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ (Nhóm 2) đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 là rà soát, điều chỉnh quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ đã được Bộ GTVT phê duyệt bằng quyết định số 1742/QĐ-BGTVT ngày 03/8/2011, nhằm hoạch định không gian và lộ trình phát triển các cảng biển trong nhóm cho từng giai đoạn.
- Bộ Giao thông vận tải là cơ quan chuyên ngành, thông qua Cục Hàng hải Việt Nam chịu trách nhiệm trước Thủ tướng Chính phủ quản lý quy hoạch.
- UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương phối hợp với Bộ GTVT, Bộ Tài nguyên và Môi trường quản lý chặt chẽ quỹ đất nhằm đáp ứng yêu cầu xây dựng, phát triển cảng biển theo đúng quy hoạch được duyệt.
- Các tập đoàn kinh tế, doanh nghiệp đầu tư cảng phối hợp với tỉnh, thành phố liên quan tổ chức lập quy hoạch chi tiết xây dựng hoặc lập Báo cáo NCKT đối với các cảng biển chuyên dung, lấy ý kiến thỏa thuận của Cục Hàng hải Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải trước khi trình cấp có thẩm quyền phê duyệt.
- UBND tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chỉ đạo lập quy hoạch chi tiết xây dựng hoặc Báo cáo NCKT đối với các cảng, bến cảng địa phương, lấy ý kiến thỏa thuận của Cục Hàng hải Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải trước khi trình cấp có thẩm quyền phê duyệt.
- Bộ Giao thông vận tải và UBND các địa phương liên quan có trách nhiệm kiểm tra việc quản lý, sử dụng đất cho đầu tư xây dựng cảng biển đúng mục đích và thời gian theo quy hoạch được duyệt.
- Cục Hàng Hải Việt Nam thường xuyên theo dõi, cập nhật các dự án đầu tư xây dựng cảng biển theo quy hoạch và trình Bộ giao thông vận tải phê duyệt điều chỉnh quy hoạch nếu cần thiết.

V.2. Cơ chế chính sách

V.2.1. Thu hút đầu tư phát triển cảng biển và luồng hàng hải

- Huy động tối đa mọi nguồn lực trong nước và ngoài nước để phát triển các bến tiếp theo tại các khu bến thương mại theo lộ trình quy hoạch bằng các nguồn vốn ODA hoặc FDI.
- Khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế (cả trong và ngoài nước) tham gia đầu tư xây dựng phát triển cảng

biển theo quy hoạch được duyệt bằng các hình thức FDI, BOT, BTO, BT, liên doanh theo quy định hiện hành.

- Tạo mọi điều kiện thuận lợi về cơ chế, chính sách để các doanh nghiệp đầu tư xây dựng khu công nghiệp và các bến cảng chuyên dụng.
- Tiếp tục đẩy mạnh cải cách hành chính, tạo môi trường thông thoáng trong lĩnh vực đầu tư, đổi mới cơ chế thu hút nguồn vốn FDI phù hợp với quá trình hội nhập và thông lệ quốc tế. áp dụng các chính sách ưu đãi như miễn giảm thuế, tiền thuê đất và sử dụng đất, hỗ trợ giải phóng mặt bằng, tái định cư v.v… đối với các doanh nghiệp đầu tư phát triển cảng.
- 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.
- Các chính sách ưu đãi phải được nghiên cứu kỹ để áp dụng phù hợp với các văn bản pháp quy pháp luật hiện hành có liên quan.

V.2.2. Cơ chế, giải pháp đào tạo nguồn nhân lực quản lý, khai thác cảng biển

- Sớm xây dựng và đào tạo đội ngũ cán bộ quản lý và khai thác cảng có trình độ, năng lực, đảm bảo các yêu cầu về quản lý khai thác cảng hiện đại, tương đương các quốc gia trong khu vực;
- Các đơn vị trực tiếp quản lý, khai thác cảng có trách nhiệm không ngừng đầu tư nâng cấp, đổi mới trang thiết bị và công nghệ, đặc biệt là thiết bị bốc xếp tương xứng với quy mô và vai trò của cảng nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh trên trường quốc tế.

V.3. Giải pháp kết nối đồng bộ giữa cảng với hạ tầng giao thông khác

- Bộ Giao thông vận tải phối hợp với UBND tỉnh, thành phố liên quan có kế hoạch xây dựng mạng lưới GTVT (đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt...) trong vùng theo đúng quy hoạch;
- UBND các tỉnh Thanh Hóa, Nghệ An và Hà Tĩnh cần quan tâm tới các dự án hạ tầng kỹ thuật như cung cấp điện, nước sạch, thông tin liên lạc phục vụ cho cảng và KCN sau cảng.
- Cục Hàng hải Việt Nam tổ chức thực hiện nạo vét duy tu hàng năm, đảm bảo các thông số luồng theo quy hoạch và đồng bộ với quy mô cảng.

V.4. Hệ thống thông tin cảng

- Phải áp dụng công nghệ thông tin đồng bộ, tiên tiến, hiện đại, có tầm bao quát lớn đáp ứng các yêu cầu kỹ thuật của tổ chức hàng hải quốc tế IMO.
- Hệ thống công nghệ thông tin phải đảm bảo có thể truyền tải được các thông tin quan trọng phục vụ tránh bão, cứu hộ cứu nạn và phát triển kinh tế biển.

V.5. Công tác bảo đảm an toàn hàng hải

- Các hoạt động của tàu biển trong vùng nước cảng biển & cảng biển của Việt Nam phải tuân thủ và phù hợp với quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước Quốc tế mà Việt Nam là thành viên về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.
- Tàu biển, tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa và thủy phi cơ hoạt động trong vùng nước cảng biển và vùng biển của Việt Nam phải tuân thủ theo chỉ dẫn của các báo hiệu hàng hải và chấp hành quy tắc phòng ngừa đâm va theo quyết định của Bộ trưởng Bộ GTVT.

PHẦN VI : GIẢI PHÁP QUẢN LÝ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG

Về cơ bản, trong QHCT Nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ (Nhóm 2) đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã nghiên cứu khá chi tiết các vấn đề môi trường liên quan đến quy hoạch và thực hiện quy hoạch cảng biển. Trong đợt rà soát này, các nội dung đã nghiên cứu về môi trường là không thay đổi, có thể tóm lược những vấn đề chính sau:

VI.1. Các vấn đề chính về môi trường liên quan tới quy hoạch

- Hoạt động Hàng hải bao gồm nhiều lĩnh vực, trong đó có các lĩnh vực chính là: Tàu biển và công nghiệp đóng sửa tàu; vận tải biển và đội tàu vận tải; cảng biển và luồng cảng biển; dịch vụ hàng hải. Phù hợp với đối tượng nghiên cứu của quy hoạch, dưới đây chỉ đề cập tới những vấn đề về môi trường liên quan tới cảng biển và luồng vào cảng biển;
- Theo tiến trình thực hiện, các vấn đề về môi trường được xem xét trong các giai đoạn: Giai đoạn trước khi xây dựng; giai đoạn xây dựng cảng và giai đoạn vận hành, khai thác cảng;
- Theo không gian, các vấn đề về môi trường được xem xét trong hai phạm vi lãnh thổ: vùng đất cảng và vùng nước cảng;
- Theo tác nhân gây ảnh hưởng tới môi trường trong quá trình xây dựng, vận hành khai thác cảng, các vấn đề về môi trường được xem xét là: Hoạt động của các thiết bị thi công, hoạt động của tàu thuyền trong vùng nước cảng, hoạt động của con người trong quá trình thi công và vận hành kinh doanh khai thác cảng;
- Theo thành phần môi trường, các vấn đề về môi trường được xem xét tương ứng với yếu tố vật chất chính: môi trường nước, môi trường đất, không khí, tiếng ồn và hệ sinh thái nói chung…
- Mục tiêu xem xét các vấn đề về môi trường trong Quy hoạch chi tiết là: Dự báo tác động xấu đối với môi trường khi thực hiện quy hoạch và đề ra các giải pháp quản lý, phòng ngừa bảo vệ để đảm bảo sự phát triển bền vững;
- Quá trình triển khai các dự án thành phần của Quy hoạch, các biện pháp cụ thể để giảm thiểu tác động đến môi trường sẽ được thực hiện nhằm khắc phục các vấn đề môi trường do việc thực hiện Quy hoạch.

VI.2. Dự báo các tác động môi trường

VI.2.1. Trong giai đoạn tiền xây dựng và xây dựng cảng

1) Nguồn gây tác động có liên quan đến chất thải

Trong thời gian thi công, khối lượng công việc phải thực hiện khá lớn. Bao gồm: các hoạt động xây dựng cảng, kè bờ, nạo vét vũng quay tàu, nạo vét luồng tàu, … với số lượng công nhân trong giai đoạn xây dựng tại mỗi cảng có thể lên đến vài trăm người. Hoạt động của các thiết bị phục vụ thi công và sinh hoạt của công nhân là các tác nhân gây ô nhiễm môi trường chính trong giai đoạn xây dựng cảng.

Chi tiết các hoạt động thi công và các nguồn gây ô nhiễm môi trường chính được trình bày trong bảng dưới đây:

TT	Nguồn gây tác động	Chất thải có khả năng phát sinh
1	Đào đắp, san lấp, xử lý nền	Bụi, khí thải từ thiết bị thi công, CTR xây dựng
2	Nạo vét vũng quay tàu và luồng tàu	Bùn cát đáy, dầu mỡ từ chất thải tàu cuốc
3	Vận chuyển nguyên vật liệu	Bụi, khí thải từ phương tiện vận chuyển
4	Thiết bị thi công	Khí thải, dầu mỡ
5	Sinh hoạt của công nhân xây dựng	CTR và nước thải sinh hoạt
6	Xây dựng đê chắn sóng, kè chắn cát	CTR và nước thải xây dựng
7	Thi công công trình	Khí thải, bụi, CTE xây dựng, CTR sinh hoạt, nước thải công nghiệp và sinh hoạt

- ***Nguồn phát sinh khí thải***

Trong giai đoạn xây dựng mỗi cảng, nguồn ô nhiễm không khí phát sinh chính từ:

– Quá trình vận chuyển vật liệu

– Hoạt động của các thiết bị xây dựng

Trong đó:

Thiết bị xây dựng (máy xúc, máy ủi, các phương tiện vận chuyển nguyên vật liệu) và cả các hoạt động đào xới, san lấp hoạt động trên các công trường sẽ là khá lớn. Các tác nhân gây ô nhiễm không khí do các thiết bị này tạo ra là bụi (bao gồm bụi tổng và bụi hô hấp), các khí ô nhiễm như SO2, CO2, CO, tổng chất hữu cơ bay hơi (VOC). Hoạt động này tạo ra lượng khí thải lớn.

- ***Nguồn phát sinh nước thải***

Nước thải trong quá trình thi công các công trình cảng có thể phát sinh từ các hoạt động sau:

+ Sinh hoạt của công nhân xây dựng

Do tập trung một lực lượng lao động lớn trong quá trình thi công, nên lượng nước thải sinh hoạt được thải ra từ các khu vực lán trại, nhà tắm, vệ sinh, khu vực ăn uống của công nhân kết hợp với các mưa chảy tràn sẽ là nguồn gây ô nhiễm các vịmh, vùng nước ven bờ xung quanh khu vực xây dựng cảng.

+ Nước thải vệ sinh tàu thuyền, phương tiện thi công

Nước thải từ quá trình vệ sinh tàu thuyền, xe cộ hoặc dầu mỡ rò rỉ từ các tàu thuyền phục vụ công tác nạo vét và vận chuyển. Nước thải từ các nguồn này chứa hàm lượng các chất lơ lửng và dầu mỡ cao, có thể gây ô nhiễm biển ở khu vực ven công trường xây dựng.

+ Nước chảy tràn

Thành phần của nước mưa chảy tràn rất khó ước tính và biến đổi theo thời gian mưa. Tuy nhiên từ nhiều tài liệu có thể dự báo rằng nước mưa chảy tràn qua khu vực thi công có độ đục lớn, chứa hàm lượng cao các chất rắn lơ lửng và có thể kéo theo dầu mỡ rơi vãi trên mặt đất. Thành phần các chất ô nhiễm trong nước mưa chảy tràn thấp hơn nhiều so với các QCVN về nước thải công nghiệp và sinh hoạt.

- ***Nguồn phát sinh chất thải rắn***

Chất thải rắn phát sinh trong quá trình thi công cảng được thống kê dưới đây:

+ Bùn, cát phát sinh từ hoạt động nạo vét luồng tàu, vũng quay tàu và hoạt động thi công cảng

Chất thải rắn sinh ra trong quá trình thi công xây dựng của dự án chủ yếu là cát, đất đá và bùn phát sinh từ hoạt động nạo vét đường luồng, cầu cảng. Một phần lượng CTR này (nếu không chứa các hóa chất nguy hại vượt tiêu chuẩn, quy chuẩn cho phép) sẽ được sử dụng để san lấp mặt bằng, tôn nền phục vụ cho việc xây dựng các công trình hạ tầng cơ sở cảng. Một phần bùn nạo vét phải vận chuyển, đổ bỏ tại các khu vực khác. Việc đổ bùn này sẽ gây tác động xấy đến chất lượng nước, đất, các hệ sinh thái nước, cạn và sản xuất kinh doanh ở vùng tiếp nhận bùn đáy. Việc phát sinh một lượng lớn CTR, khối lượng nạo vét này sẽ gây ra các tác động đáng kể sau:

- Gây ô nhiễm nguồn nước do tăng độ đục, dầu mỡ, hàm lượng các kim loại nặng, chất hữu cơ từ bùn đáy;
- Gây ô nhiễm đất, nước ngầm do ngấm nước bùn có chứa các KLN, dầu mỡ.
- Gây tác động hệ sinh thái nước do xáo trộn nơi cư trú, xáo trộn nền đáy và ô nhiễm nước (độ đục và các chất ô nhiễm).
- Gây tác động đến cây trồng, cơ sở nuôi trồng thuỷ sản do ô nhiễm nguồn nước từ nước chảy tràn qua khu chứa bùn đáy.

+ Rác thải

Rác thải phát sinh từ sinh hoạt của khoảng 300 – 600 công nhân làm việc trực tiếp trên công trường. Trung bình mỗi công nhân phát thải khoảng 1,2 kg/ngày thì tổng khối lượng rác thải sinh hoạt trung bình ước khảong 360 – 720 kg/ngày/công trình, trong đó chất hữu cơ (thức ăn thừa) chiếm khoảng 60 – 70% tổng khối lượng, còn lại các chất rắn vô cơ thuỷ tinh, giấy, kim loại…

+ Chất thải rắn phát sinh từ hoạt động của các thiết bị thi công

Chất thải rắn phát sinh từ các hoạt động này chủ yếu là các dạng chất thải rắn nguy hại có chứa hàm lượng lớn dầu mỡ. Tuy nhiên đây là loại rác thải không thường xuyên

phát sinh (chủ yếu là giẻ lau máy), lượng CTR này ước tính trung bình vào khoảng 5 – 6kg/ngày/công trình (theo thống kê ở một số công tình xây dựng cảng ven sông)

Các hoạt động và tác động chính đến môi trường và kinh tế – xã hội không do chất thải của quy hoạch và xây dựng cảng biển ở Việt Nam được tóm tắt trong bảng dưới đây:

TT	Các hoạt động	Tác động và hậu quả
1	Giải phóng mặt bằng, chuyển đổi mục đích sử dụng đất	ảnh hưởng đến cuộc sống người dân bị mất đất cho dự án. Mất hoặc ảnh hưởng đến công trình văn hóa, tôn giáo hiện có Mất đất sản xuất nông nghiệp, thuỷ sản, ảnh hưởng đến thu nhập, việc làm, an ninh lương thực. ảnh hưởng kinh tế dịa phương Mất diện tích đất ngập nước, dẫn tới các hậu quả về sinh thái và kinh tế. Tổn hại các khu DTSQ, VQG, khu BTTN ven biển, hải đảo (nếu quy hoạch cảng ở các vùng này), dẫn đến hậu quả: + Suy giảm đa dạng sinh học, suy thoái môi trường, gia tăng ô nhiễm nước, không khí tác động xấu đến các ngành du lịch, thuỷ sản cũng như hình ảnh của Việt Nam tới Thế giới. + Làm giảm khả năng kiểm soát xâm nhập mặn, nước biển dâng, gia tăng biến đổi khí hậu.
2	Xây dựng đê chắn sóng	Biến đổi dòng chảy, gây bồi lắng, xói lở cục bộ ảnh hưởng đến chất lượng nước, đời sống thuỷ sinh.
3	Vận chuyển nguyên vật liệu	Gây ồn, rung Gây xói lở bờ sông, biển
4	Hoạt động nạo vét, mở rộng luồng tàu	Gây đục, ô nhiễm nước; Thay đổi dòng chảy và gây bồi xói; Thay đổi HST đáy, tác hại thuỷ sinh; Tác hại đến ngành thuỷ sản; Gia tăng xâm nhập mặn (nếu nạo vét cửa sông ở quy mô lớn).
5	Thi công các công trình trên bờ	Gây ồn, rung ô nhiễm môi trường không khí, nước, đất. Cản trở giao thông khu vực. Tạo ra các vấn đề xã hội do tập trung số lượng lớn công nhân.
6	Thi công các công trình dưới nước	Thay đổi dòng chảy (nếu công trình có quy mô lớn).

		Cản trở giao thông thuỷ khu vực; Ô nhiễm nước. Ô nhiễm do ồn, rung, chấn động nếu có nổ mìn phá đá ngầm; Tác động tới HST san hô, cỏ biển dẫn tới quy giảm ĐDSH, thuỷ sản và du lịch.
7	Nước rửa trôi bề mặt	Ô nhiễm nước biển ven bờ, dẫn đến: Suy giảm tài nguyên thuỷ sản. ảnh hưởng tới du lịch và KT-XH.

Nguồn : Tổng hợp của VESDEC

2) Một số tác động chính do các nguồn không liên quan đến chất thải

- ***Tác động do thay đổi mục đích sử dụng đất***

Nhằm cung cấp mặt bằng cho các công trình cảng, một phần diện tích tài nguyên đất các tỉnh ven biển có Quy hoạch sẽ bị biến đổi nhanh theo chiều hướng chuyển đất nông nghiệp, đất lâm nghiệp, thuỷ sản và một phần diện tích đất ở thành đất xây dựng. Xu hướng này sẽ gây ảnh hưởng tiêu cực đến ngành nông nghiệp – nông thôn, du lịch tại vùng được quy hoạch cảng biển. Hậu quả của các tác động này tới môi trường sinh học của từng vùng thực hiện quy hoạch được đánh giá sơ bộ dưới đây.

- ***Tác động do tiếng ồn, độ rung***

Tiếng ồn có thể phát sinh từ hoạt động của các máy móc, thiết bị xây dựng (máy ủi. Máy súc, máy đầm. Máy đóng cọc,…), các hoạt động đào đắp bằng máy và do hoạt động vận chuyển nguyên vật liệu, máy móc ra vào công trường.

Từ đó nhận thấy, hầu hết các thiết bị xây dựng đều phát sinh ra tiếng ồn lớn, đặc biệt là các máy đóng cọc bê tông. Số liệu quan trắc môi trường tài nhiều công trình xây dựng ở Việt Nam cho thấy: tại các điểm trong khoảng 50m cách các máy móc, thiết bị này, tiếng ồn luôn vượt tiêu chuẩn cho phép TCVN 5949 – 1998.

Hoạt động nổ mìn, phá đá ở một số công trình xây dựng cảng là nguồn gây tác động do chấn động. Tác động này có thể ảnh hưởng xấu đến sức khoẻ công nhân gần khu vực nổ mìn và nhiều loại thuỷ sinh.

- ***Ngập úng các khu vực chung quanh công trường***

Do việc tôn cao nền xây dựng cảng làm giảm bớt lưu vực thoát và chứa nước mưa trong khu vực. Đây là vấn đề thường xảy ra ở các công trường xây dựng và công trình xây dựng cảng nói chung. Tác động này sẽ được đánh giá chi tiết đối với từng dự án.

- ***Cản trở hoạt động giao thông trong khu vực***

Hoạt động của các phương tiện giao thông (thuỷ, bộ) gây cản trở hoạt động giao thông trong khu vực và làm gia tăng tai nạn giao thông. Tác động này cần được đánh giá chi tiết đối với từng dự án.

Thay đổi chế độ thuỷ văn và hải văn

Việc nạo vét luồng tàu sẽ làm thay đổi chế độ thuỷ văn và hải văn. Tác động này có quy mô và phạm vi phụ thuộc vào đặc điểm thuỷ văn, hải văn vùng xây dựng cảng; quy mô và phương thức nạo vét luồng tàu, vũng quay tàu.

Hậu quả của việc thay đổi chế độ thuỷ văn là:

+ Gia tăng bồi lắng, xói lở cục bộ ở vùng nạo vét và chung quanh.

+ Thay đổi chế độ xâm nhập mặn ở vùng cửa sông (nơi có dự án nạo vét và vùng thượng lưu). Hậu quả của biến đổi xâm nhập mặn là thay đổi chất lượng nước, hệ sinh thái nước và khả năng cấp nước cho các ngành thuỷ sản, thuỷ lợi.

- ***Các vấn đề xã hội***

Quá trình giải phóng mặt bằng để xây dựng cảng sẽ tác động lớn tới cuộc sống của người dân khu vực. Gia tăng khoảng cách giàu nghèo ngày càng lớn. Phần lớn các hộ gia đình sẽ được cải thiện cuộc sống, trong đó có nhiều hộ, nhiều cá nhân sẽ giàu lên nhanh chóng (chủ yếu là các cá nhân, công ty được Nhà nước cung cấp tài nguyên đất đai, mặt nước hoặc công ty sản xuất kinh doanh lớn). Tuy nhiên, mâu thuẫn giàu – nghèo , thành thị – nông thôn; mâu thuẫn giữa các tầng lớp, giai cấp sẽ xảy ra, điều này có thể ảnh hưởng đến bản chất chế độ và phát sinh nhiều vấn đề xã hội, dẫn tới cản trở mục tiêu phát triển bền vững. Kéo theo đó là các vấn đề về việc làm và các tệ nạn xã hội. Đồng thời, do việc tập trung số lượng lớn các công nhân có thể dẫn tới các vấn đề như: lan truyền dịch bệnh (nếu có dịch), mất an ninh trật tự và có thể gây mâu thuẫn với người dân địa phương nếu chính quyền địa phương và nhà thầu xây dựng không quản lý tốt số công nhân xây dựng.

VI.2.2. Trong quá trình vận hành hệ thống cảng

So với quá trình xây dựng, quá trình vận hành cảng có thể gây tác động lâu dài đến môi trường do sản sinh ra các chất thải và một số tác động khác tới môi trường tự nhiên và xã hội. Các nguồn tác động đó sẽ được xác định dưới đây.

Các hoạt động và nguồn gây tác động liên quan đến chất thải trong giai đoạn vận hành cảng được trình bày trong bảng dưới đây:

TT	Các hoạt động	Nguồn gây tác động
1	Hoạt động nạo vét định kỳ, duy tu luồng tàu	Bùn, cát
2	Hoạt động sinh hoạt của cán bộ công nhân vận hành cảng, thuỷ thủ đoàn và khách qua cảng biển	CTR, nước thải sinh hoạt
3	Tàu, sà lan vận chuyển hàng hóa, nhiêu liệu, nguyên liệu hóa chất ra vào cảng	Bụi, khí thải, nguyên liệu rơi vãi, nước thải từ tàu, chứa dầu mỡ, hóa chất và các chất ô nhiễm khác.
4	Hoạt động của các máy móc bốc dỡ hàng hóa, nhiên liệu, nguyên liệu tà tàu lên bến và sắp xếp hàng hóa từ bến xuống tàu	Bụi, khí thải, nhiên, nguyên liệu rơi vãi
5	Hoạt động vận tải hàng hóa trên bộ gia tăng	

Nguồn: Tổng hợp VESDEC, 6-2009

- ***Hoạt động bốc dỡ và vận chuyển hàng hóa***

Quá trình bốc dỡ và vận chuyển các loại hàng hóa, nguyên liệu, nhiên liệu (than đá, xăng, dầu, hóa chất, phân hóa học) từ tàu lên các kho, bãi chứa và từ các bãi chứa xuống tàu sẽ làm phát sinh một lượng lớn bụi và hơi hóa chất, hơi xăng dầu nếu không có biện pháp kiểm soát. Trong các ngày có gió mạnh, bụi từ bãi chứa nguyên liệu, nhiên liệu sẽ gây ra ô nhiễm không khí ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động cảng và khu vực chung quanh. Đặc biệt là các cảng và bến cảng xuất nhập nhiên liệu, vật liệu xây dựng ở dạng hàng rời (than, quặng, xi măng, đá, clinke …).

- ***Tác động phát sinh từ đội tàu***

+ Hoạt động của đội tàu: Quá trình hoạt động của đội tàu phát sinh các chất gây ô nhiễm không khí và nước thải có chứa dầu mỡ và một lượng nước dằn tàu.

+ Nước dằn tàu: thông thường nước dằn tàu bị nhiễm dầu mỡ chứa trong thân tàu và một số chất gây ô nhiễm từ hàng hóa. Trong thực tế rất khó xác định thể tích của nước dàn tàu phát sinh trong giai đoạn vận hành cảng. Bên cạnh đó, bản thân nước dằn tàu có chứa rất nhiều loài sinh vật biển như phù du, tảo… Đây có thể là những loài sinh vật ngoại lai có hại cho HST bản địa nơi tàu cập bến. Lượng nước này cần được làm sạch dầu và chất ô nhiễm trước khi đổ ra sông, biển. Theo kế hoạch "Quản lý Nước dằn" của IMO, từ sau năm 2009, tàu biển mới phải được trang bị thiết bị xử lý nước dằn. Từ năm 2016 trở đi, quy định này sẽ được áp dụng cho tất cả mọi tàu biển. Đồng thời, tàu biển phải tthay nước dằn cách bờ 200 hải lý trước khi vào cảng. Do đó, trong tương lai, nguồn gây tác động này có thể sẽ được giảm thiểu.

+ Quá trình vệ sinh, bảo trì máy móc thiết bị: hoạt động này làm phát sinh một lượng chất thải rắn (CTR) chất thải nguy hại, nước thải có chứa dầu mỡ và các chất ô nhiễm khác. Lượng chất thải này đối với mỗi cảng tuy không lớn, nhưng cần có biện pháp xử lý hợp lý.

- ***Tác động do hoạt động sinh hoạt trên công trình cảng***

Trên công trình cảng, hoạt động sinh hoạt của các cán bộ nhân viên vận hành cảng và khách qua cảng là nguồn phát sinh chất thải chủ yếu.

VI.3. Các giải pháp bảo vệ môi trường

VI.3.1. Biện pháp giảm thiểu các tác động tới môi trường không khí

Việc gây ô nhiễm môi trường không khí trong giai đoạn thi công xây dựng dự án cảng chỉ mang tính tạm thời và cục bộ, nó sẽ mất đi khi việc xây dựng dự án hoàn thành. Tuy nhiên, để giảm thiểu các tác hại đối với môi trường không khí trong giai đoạn xây dựng dự án cần phải thực hiện các biện pháp sau:

– Che chắn xung quanh khu vực xây dựng dự án;

- Che chắn các khu vực phát sinh bụi. Các phương tiện vận chuyển đều có bạt phủ kín;
- Tưới nước mặt đường nơi thi công thường xuyên và định kỳ nhằm khống chế bụi, đặc biệt là trong các ngày khô nóng.

VI.3.2. Biện pháp giảm thiểu các tác động của tiếng ồn và rung

Nguồn gây ô nhiễm tiếng ồn trong giai đoạn thi công chủ yếu là từ các phương tiện và thiết bị thi công. Các biện pháp sau sẽ được áp dụng để giảm thiểu tác động này, bao gồm:

- Tổ chức thi công hợp lý nhằm giảm thiểu tác động của tiếng ồn đối với các khu dân cư xung quanh, đặc biệt là vào ban đêm;
- Tính toán để đặt các thiết bị thi công cố định, nếu có thể, ở những vị trí sao cho tại khu vực dân cư quanh cảng có giá trị mức ồn tác động ít nhất bằng giới hạn cho phép theo TCVN 5949-1998. Trong trường hợp không thể, sẽ sử dụng tấm chắn ồn tạm thời;
- Lắp đặt các thiết bị giảm tiếng ồn cho các máy móc phát ra tiếng ồn lớn như máy phát điện, máy nén khí...
- Thực hiện các quy phạm thi công tại những nơi và vào những thời điểm có thể sẽ giảm đáng kể tiếng ồn trong thi công.

VI.3.3. Biện pháp giảm thiểu các tác động đến môi trường đất

Các biện pháp giảm thiểu ô nhiễm môi trường không khí, môi trường nước và kiểm soát chất thải rắn đó góp phần đáng kể vào việc giảm thiểu ô nhiễm môi trường đất. Tuy nhiên, một số biện pháp cũng được áp dụng nhằm giảm thiểu tối đa việc gây ô nhiễm và xói lở đất do quá trình thi công xây dựng dự án như:

- Không khai thác đất, cát từ đất nông nghiệp, đất rừng, ở các vùng đất gần đê, bờ sông;
- Tuân thủ nghiêm ngặt kỹ thuật khoan đóng cọc nhằm tránh tình trạng xâm nhập nước mặn tới nước ngầm. Các lỗ khoan không được sử dụng phải được lắp lại cẩn thận;
- Nghiêm cấm mọi hành vi xả chất ô nhiễm, chất gây hại xuống các vùng trũng hoặc sử dụng để san lấp mặt bằng. Chọn vật liệu san lấp thích hợp là các kim loại chất trơ như đất cát, đất sét. Tại các tuyến đường chuyên trở vật liệu và các khu vực thi công phải có các biện pháp đắp bờ bao, trồng cỏ che phủ, bố trí hệ thống thoát nước và đẩy nhanh tốc độ thi công nhằm hạn chế tình trạng xói mòn sụt lở.

VI.3.4. Biện pháp giảm thiểu các tác động đến chất lượng nước dưới đất, nước mặt và chất lượng nước biển ven bờ

- Xử lý các điểm xuất lộ: bịt các điểm xuất lộ nước dưới đất tại các mái dốc nơi cắt xẻ.

- Kiểm soát hoạt động thi công cọc khoan nhồi: Đối với công trình thi công trên cạn, thi công khẩn trương tại các lỗ khoan nhồi và có biện pháp ngăn nước mặn, nước bẩn trên mặt không để tràn vào lỗ khoan.
- Quản lý chất thải: chôn lấp chất thải chứa dầu ở nơi quy định dưới sự hướng dẫn của kỹ sư, bảo đảm rằng chúng không có khả năng gây ô nhiễm nguồn nước dưới đất.
- Trong quá trình thi công, không xả nước thải trực tiếp xuống các kênh, mương xung quanh khu vực dự án. Vì vậy dự án bố trí các hố thu nước xử lý cặn và bùn lắng để không gây hiện tượng bồi lắng cho các kênh mương trong khu vực.
- Quy định khu đổ rác và thu gom rác thải, khu vệ sinh cho công nhân, tránh vứt rác và xả nước thải sinh hoạt bừa bãi gây ô nhiễm môi trường do công nhân xây dựng thải ra trong giai đoạn thực hiện dự án.
- Trong khu vực công trường, sẽ xây dựng nhà vệ sinh công cộng với bể tự hoại. Nhà vệ sinh công cộng phải cách xa các giếng nước ít nhất 100m, xa nguồn nước sử dụng, không ở chỗ có khả năng úng ngập cục bộ, đáy của chúng phải cách lớp đất không thấm ít nhất 1m, và công trình vệ sinh được xây dựng theo đúng tiêu chuẩn, quy phạm cũng như các quy định vệ sinh của Bộ y tế và Bộ xây dựng (20TCVN51- 1984).
- Để giảm thiểu hiệu quả các tác động đến môi trường nước, biện pháp chủ yếu được đề xuất là quản lý và kiểm soát chất thải phát sinh trong quá trình khai thác cảng.

1) Quản lý nước thải

Các biện pháp giảm thiểu được xây dựng chủ yếu theo Công ước Quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu (1973) và Nghị định thư MARPOL năm 1978 (MARPOL 73/78) của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO). Theo đó, trạm xử lý nước thải là yêu cầu bắt buộc để giải quyết chất thải lỏng phát sinh từ cảng và tàu. Trạm có chức năng xử lý các nguồn nước thải sau:

- Nước thải sinh hoạt;
- Nước mưa chảy tràn trên mặt bãi chứa quặng;
- Nước nhiễm bẩn xăng dầu;
- Nước dằn tàu; và
- Nước bẩn đáy tàu.

** Nước thải sinh hoạt*

Nước thải sinh hoạt được xử lý qua bể tự hoại, sau khi đã xử lý, nước thải này sẽ chảy vào hố ga hòa chung vào rãnh thoát nước bê tông cốt thép (BTCT) thoát ra ngoài.

** Nước mưa*

- Nước mưa trên mặt đường bãi không chứa quặng được thu vào rãnh thoát nước có nắp đậy BTCT thoát ra cửa cống.
- Nước mưa trên bề mặt bãi chứa quặng được chảy vào các giếng thu BTCT theo đường ống BTCT chảy vào bể xử lý nước thải.
- Định kỳ kiểm tra nạo vét hệ thống đường ống dẫn nước mưa. Kiểm tra phát hiện hỏng hóc, mất mát để có kế hoạch sửa chữa, thay thế kịp thời.
- Đảm bảo duy trì các tuyến hành lang an toàn cho toàn hệ thống thoát nước mưa. Không để các loại rác thải, chất lỏng độc hại xâm nhập vào đường thoát nước.
- Thực hiện tốt các công tác vệ sinh công cộng để giảm bớt nồng độ các chất bẩn trong nước mưa.

** Nước bị nhiễm bẩn xăng dầu*

Nước bị nhiễm bẩn xăng dầu được thu vào bể xử lý cục bộ đặt tại các phân xưởng, nước bẩn được làm sạch qua hệ thống tách dầu, sau đó chảy vào hố ga hòa chung vào rãnh thoát nước BTCT thoát ra ngoài.

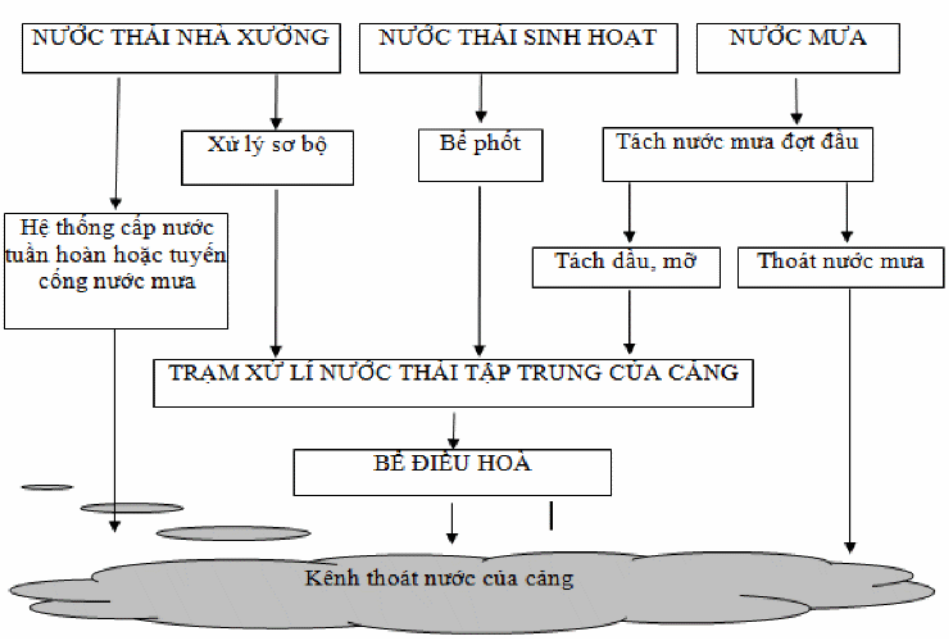
** Nước dằn tàu và cặn lắng*

Theo quy định của Hiệp hội Hàng hải quốc tế (International Maritime Organization – IMO) đã công bố Công ước quốc tế về quản lý nước dằn tàu đối với tàu thủy (International Convention on Ballast Water Management for Ship) vào ngày 16 tháng 2 năm 2004, cảng có trách nhiệm tiếp nhận cặn nước dằn tàu để xử lý (Điều 5); trong điều kiện bình thường tàu biển sẽ đổ nước dằn tàu ở ngoài biển xa với đất liền khoảng 200 hải lý và có độ sâu 200m. Tuy nhiên, khi thấy có sự nguy hiểm đến tàu, tàu có thể xả nước dằn ở vị trí gần hơn.

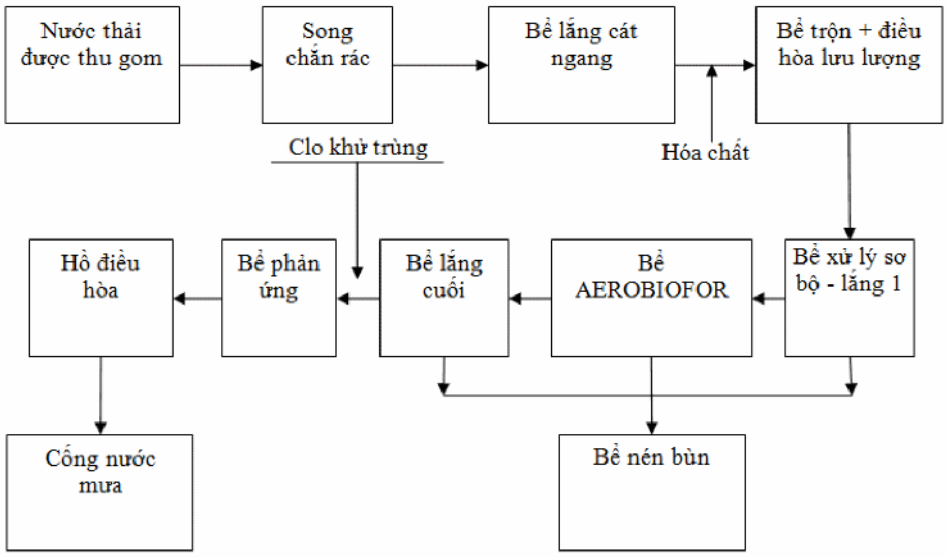
** Nước bẩn đáy tàu*

Nghị đinh thư MARPOL khuyến nghị các cảng biển có thể nhận và xử lý, hoặc lưu giữ nước bẩn đáy tàu. Các loại tàu hiện đại hiện nay lắp đặt cả thiết bị tiền xử lý trên boong, nhưng các tàu quá cũ và nhỏ không có năng lực tiền xử lý hoặc lưu giữ nước bẩn đáy tàu.Do vậy, cần thiết phải xây dựng một hệ thống xử lý nước thải tại khu vực cảng. Ngoài ra, cảng còn bố trí một tàu làm sạch khu nước. Tàu sẽ làm sạch dầu, rác ở khu nước cảng và vũng quay trở tàu.

Nguyên tắc tổ chức thoát nước thải cho toàn bộ Khu cảng thực hiện theo sơ đồ sau:



Qui trình công nghệ xử lý nước thải có thể được mô tả như sau:



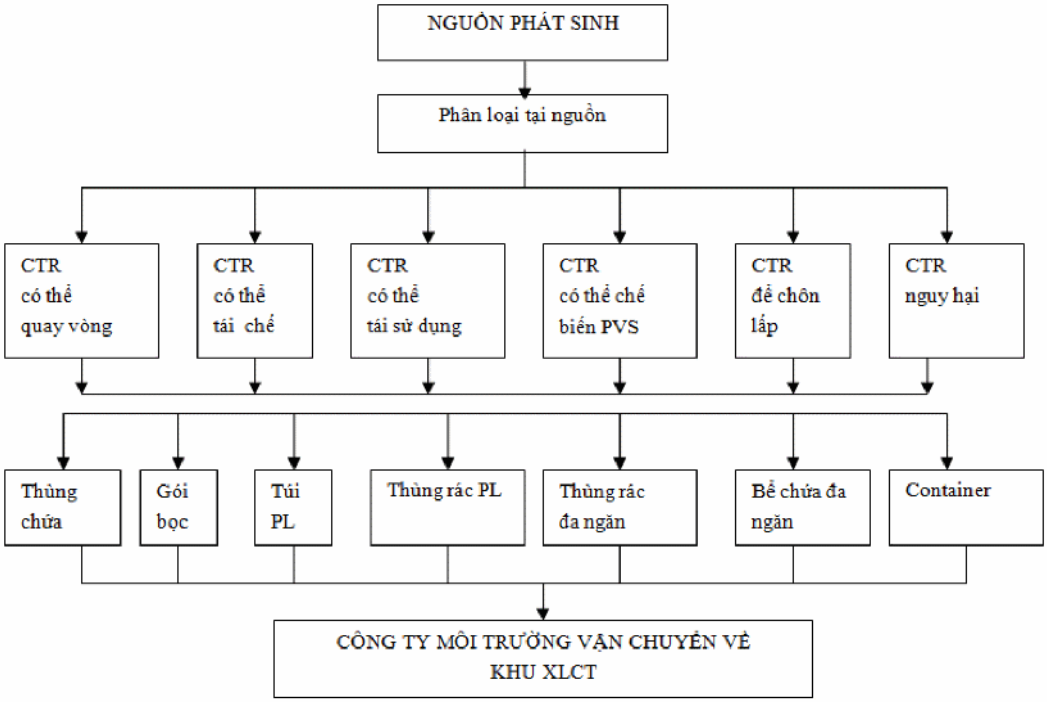
** Xử lý nước thải nhiễm dầu*

Tuỳ thuộc vào hàm lượng dầu và tính chất cũng như dạng phân tán của dầu, chất béo trong nước thải mà có thể áp dụng loại bỏ dầu mỡ bằng bể tách dầu có hoặc không có sục khí hoặc tuyển nổi. Có thể tách riêng hoặc kết hợp bể trung hoà và bể tách dầu. Không khí được đưa vào từ đáy bể dưới dạng bọt khí vừa có chức năng khuấy trộn vừa có chức năng lôi kéo dầu nổi lên bề mặt nước.

2) Quản lý chất thải rắn

Đối với hầu hết các chất thải rắn sẽ được trang bị các phương tiện và thùng chứa để thu gom và tiếp nhận rác thải cũng như thiết lập hệ thống kiểm soát việc vận chuyển rác thải và xử lý chôn lấp tại các bãi rác theo quy định. Các kế hoạch quản lý giảm thiểu chất thải rắn gồm có:

- Các đống và bãi lâu dài sẽ được lợp mái che phủ, hoặc các đống và bãi tạm thời được che phủ bằng các tấm nhựa tổng hợp;
- Xây dựng và thực hiện một chính sách làm sạch nghiêm ngặt (do Cảng vụ quản lý) đối với hàng hóa vứt bừa và các chất thải liên quan;
- Lắp đặt các trạm thu, được trang bị những thùng đựng rác khác nhau để thu gom các loại chất thải như: Các thùng đựng thu gom ắc quy chì, đèn huỳnh quang; Thùng đựng dầu thải; Thùng đựng kim loại có thể tái chế; Thùng đựng bìa các tông và giấy có thể tái chế; Thùng đựng các loại rác thải sinh hoạt khác.
- Thực hiện dịch vụ thu gom đối với các tàu biển và các phương tiện trên cảng;
- Các điểm thu gom cho loại rác cụ thể phát sinh khi xử lý hàng hóa, trong đó các chất thu gom sẽ được sàng lọc thủ công để tách loại vật liệu không thể dùng được và có thể tái chế được;
- Hợp đồng với công ty chở rác vận chuyển ra bãi chôn rác và đến các cơ sở tái chế.



Hình quy trình phân loại chất thải rắn của khu cảng

VI.3.5. Biện pháp giảm thiểu tác động đến tài nguyên sinh vật và suy giảm nguồn lợi

Nguyên nhân trực tiếp gây tác động đến tài nguyên sinh vật và suy giảm nguồn lợi là do mất nơi sinh cư. Nguyên nhân gián tiếp là tình trạng ô nhiễm nước, trầm tích. Các biện pháp sau sẽ được áp dụng để giảm thiểu tác động này, bao gồm:

- Tăng hiệu quả kinh tế để bù đắp những tác động không thể đảo ngược do chiếm dụng không gian làm mất nơi cư trú của các loài.

- Thực hiện các biện pháp quản lý nước thải và chất thải rắn như đã nêu ở trên để giảm thiểu các tác động đến môi trường nước và trầm tích, nhằm góp phần giảm thiểu các tác động đến tài nguyên sinh vật.
- Xử lý khi có sự cố tràn dầu.

VI.4. Phòng ngừa và ứng phó sự cố môi trường

VI.4.1. Đối với các sự cố có nguồn gốc tự nhiên

1) Sương mù

Các biện pháp sau sẽ được áp dụng, bao gồm:

- Tăng cường hệ thống cảnh báo an toàn: tăng cường một cách hợp lý hệ thống đèn hiệu thích hợp trong điều kiện có sương mù trên các phao luồng cũng như tại các công trình trên bến.
- Điều chỉnh linh hoạt lịch hoạt động của cảng: điều chỉnh lịch hoạt động của các phương tiện khi có sương mù nhiều trong giai đoạn khai thác.

2) Bão lụt, sóng lớn

Các biện pháp sau sẽ được áp dụng, bao gồm:

- Thiết kế an toàn:
  + Các công trình đã được thiết kế có tính đến sức phá hoại của gió giật và sóng lớn hình thành trong bão và cao trình công trình kho bãi, nhà xưởng cũng đã tính đến mực nước dâng trong bão.
  + Để đảm bảo và tăng cường khả năng hoạt động tàu thuyền trong cảng, đê chắn sóng đã được thiết kế xây dựng nhằm hạn chế tác động của sóng lớn.
- Quản lý chất thải và vệ sinh môi trường: trong mùa mưa, vấn đề vệ sinh kho bãi, thu gom rác thải, hóa chất, dầu thải sẽ được kiểm soát chặt chẽ nhằm hạn chế ô nhiễm môi trường bởi nước mưa chảy tràn.
- Xây dựng kế hoạch ứng cứu khẩn cấp khi xảy ra sự cố và có chương trình thực tập định kỳ. Các thiết bị ứng cứu sẽ được kiểm tra và bảo dưỡng thường xuyên theo kế hoạch.

VI.4.2. Hệ thống ứng phó khẩn cấp sự cố gây tràn dầu

1) Cơ quan chịu trách nhiệm

Chủ cảng là đơn vị có trách nhiệm:

- Tổ chức, chỉ huy lực lượng, phương tiện, thiết bị của mình hoặc lực lượng, phương tiện, thiết bị trong hợp đồng ứng phó sự cố tràn dầu để triển khai thực hiện ứng phó kịp thời.
- Trong trường hợp sự cố tràn vượt quá khả năng, nguồn lực tại chỗ không đủ tự ứng phó, cơ sở phải kịp thời báo cáo cơ quan chủ quản, Uỷ ban nhân dân cấp

tỉnh trợ giúp. Chủ cơ sở xảy ra sự cố tràn dầu chịu trách nhiệm chỉ huy hiện trường.

- Trong trường hợp xảy ra sự cố tràn dầu nghiêm trọng hoặc sự cố tràn dầu xảy ra trong khu vực cần ưu tiên bảo vệ, để ứng phó kịp thời, thủ trưởng các cơ quan đang giữ trách nhiệm là chỉ huy hiện trường được phép huy động các lực lượng, phương tiện cần thiết để ứng phó ngay, đồng thời báo cáo Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh nơi xảy ra sự cố tràn dầu và Uỷ ban Quốc gia tìm kiếm cứu nạn để chỉ đạo, phối hợp ứng phó.

2) Kế hoạch ứng phó khẩn cấp sự cố gây tràn dầu

Kế hoạch ứng phó khẩn cấp sự cố gây tràn dầu do cảng xây dựng bao gồm:

- Xác định các mục tiêu cơ bản bảo vệ môi trường của kế hoạch. Đó là các nguồn tài nguyên môi trường cần bảo vệ;
- Cơ cấu ra quyết định khi sự cố gây tràn dầu xảy ra;
- Các hệ thống thu thập các điều kiện hiện tại và dự báo KTTV;
- Các chỉ tiêu về quyết định khoanh giữ hay phân tán;
- Các thủ tục quy định làm sạch và xử lý dầu thu gom.

3) Phương án thực hiện

Khi xảy ra sự cố gây tràn dầu trong cảng, chủ cảng có trách nhiệm thực hiện ngay phương án ứng cứu theo các bước sau:

- Xác định loại hình và quy mô của sự cố gây tràn dầu, vị trí và phương tiện gây sự cố;
- Điều động các nhóm ứng cứu ra ngay hiện trường;
- Thực hiện ứng cứu (phong tỏa phạm vi lan truyền dầu bằng hệ thống phao, bịt lỗ thủng, thu gom dầu, phun bọt ngăn cháy nổ);
- Thông báo ngay cho các cấp có liên quan, chính quyền và nhân dân địa phương trong khu vực dự án biết để cùng phối hợp hành động; yêu cầu tiếp cứu từ các cơ quan chuyên môn về ứng cứu sự cố tràn dầu khu vực và quốc gia tùy thuộc vào mức độ của sự cố tràn dầu;
- Xử lý sự cố (thu gom, phân tán dầu, làm sạch, thu dọn hiện trường sau khi ứng cứu xong,...);
- Báo cáo tổng kết rút kinh nghiệm sau khi hoàn thành nhiệm vụ ứng cứu.

VI.5. Quản lý, giám sát môi trường về dự án cảng biển

VI.5.1. Cơ sở pháp lý về quản lý môi trường

Quản lý môi trường các dự án cảng biển dựa theo các văn bản pháp lý của Việt Nam và các công ước, hiệp ước quốc tế Việt Nam tham gia. Các văn bản quan trọng gồm:

- Luật bảo vệ môi trường, được Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam thông qua ngày 29 tháng 11 năm 2005.
- Luật tài nguyên nước, được Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam khóa X, kỳ họp thứ 3, thông qua ngày 20 tháng 5 năm 1998.
- Luật Đa dạng sinh học số 20/2008/QH12 do Quốc hội ban hành ngày 13 tháng 11 năm 2008.
- Các nghị định của Chính phủ liên quan đến bảo vệ môi trường.
- Các TCVN (tiêu chuẩn Việt Nam) về môi trường, QCVN (qui chuẩn kỹ thuật quốc gia về môi trường).
- Các văn bản quy phạm pháp luật dưới Luật liên quan.

VI.5.2. Tổ chức quản lý môi trường

Bộ tài nguyên và Môi trường chịu trách nhiệm quản lý môi trường và tài nguyên ở quy mô toàn quốc, trong đó có cả quản lý môi trường ngành giao thông nói chung và cảng biển nói riêng.

Bộ Giao thông – Vận tải đã lập Vụ Môi trường. Đây là đơn vị chịu trách nhiệm giúp Bộ giao thông – Vận tải về quản lý môi trường ngành giao thông nói chung và môi trường các dự án cảng biển nói riêng.

Đối với mỗi dự án cảng biển, chủ dự án (Doanh nghiệp đầu tư hoặc Doanh nghiệp khai thác cảng) chịu trách nhiệm quản lý môi trường, kiểm soát ô nhiễm, bao gồm cả triển khai kế hoạch ứng phó sự cố tràn dầu trong phạm vi hoạt động của dự án (kể cả khu vực cảng và khu vực luồng tàu của cảng).

Để làm tốt công tác quản lý môi trường mỗi công ty (chủ dự án hoặc DN khai thác cảng biển) sẽ thực hiện các nhiệm vụ sau:

- Thành lập Phòng (hoặc Ban) an toàn và Môi trường, chịu trách nhiệm về công tác an toàn bảo vệ môi trường, kiểm soát ô nhiễm của công ty.
- Đào tạo, tập huấn nâng cao nghiệp vụ kiểm soát ô nhiễm, bảo vệ môi trường cho cán bộ, nhân viên Phòng (Ban) An toàn và Môi trường và các nhân viên liên quan.
- Đầu tư trang thiết bị phục vụ thu gom, xử lý chất thải, ngăn ngừa , ứng phó sự cố tràn dầu và quan trắc, giám sát môi trường đáp ứng các yêu cầu đã được Bộ TN – MT hoặc Bộ GT – VT thẩm định trong báo cáo ĐTM.
- Phối hợp với các Trung tâm Cứu hộ – Cứu nạn, Trung tâm ứng phó sự cố tràn dầu cấp vùng (miền Bắc, miền Trung, miền Nam) trong ngăn ngừa và ứng phó sự cố tràn dầu và kiểm soát ô nhiễm.
- Phối hợp với chính quyền các tỉnh, TP nơi có cảng , vụ Môi trường của Bộ GT – VT và các tổ chức quốc tế (IMO, khi có yêu cầu) trong bảo vệ môi trường, giám sát môi trường tại khu vực dự án cảng biển.

Chi tiết về tổ chức quản lý môi trường sẽ được đề xuất chi tiết trong báo cáo ĐTM đối với từng dự án.

VI.6. Vấn đề ứng phó với biến đổi khí hậu, nước biển dâng

Liên quan đến cao trình bến cảng: yêu cầu cao trình bến cảng xây dựng phải xét đến yếu tố nước biển dâng theo khuyến nghị của Bộ Tài nguyên & môi trường. Trước mắt áp dụng kịch bản trung bình với mức độ nước biển có thể dâng 30cm vào giữa thế kỷ 21 và dâng 75cm vào cuối thế kỷ 21 so với thời kỳ năm 1980 – 1999, và tiếp tục cập nhật để tính toán, ứng dụng các dự báo trong các giai đoạn tiếp theo khi các kịch bản có đầy đủ cơ sở khoa học thực tiễn (theo chương trình mục tiêu quốc gia ứng phó biến đổi khí hậu).