

Số: 52/3/TT-BGTVT

Hà Nội, ngày 30 tháng 7 năm 2009

TỜ TRÌNH

**Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam
đến năm 2020, định hướng đến năm 2030**

Kính gửi : Thủ tướng Chính phủ.

Thực hiện Nghị quyết số 27/2007/NQ-CP ngày 30/5/2007 về “Ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết Hội nghị lần thứ 4 Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa X về chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020”, Bộ Giao thông vận tải đã triển khai và hoàn thành đề án lập “Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030”.

Bộ Giao thông vận tải đã gửi Hồ sơ đề án và dự thảo quyết định phê duyệt đến các Bộ, ngành Trung ương, các địa phương, các tập đoàn, tổng công ty lớn để lấy ý kiến tham gia, góp ý và trực tiếp đến làm việc, trao đổi về những nội dung cụ thể của quy hoạch tại các địa phương, khu vực có cảng biển trọng điểm.

Từ kết quả thực hiện và tiếp thu giải trình ý kiến đóng góp của các Bộ, ngành địa phương; Bộ Giao thông vận tải đã hoàn thiện Đề án, kính trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển Hệ thống cảng biển Việt Nam giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 với nội dung cơ bản như sau:

1. Sự cần thiết lập Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển và vai trò của quy hoạch này trong tổng thể các quy hoạch phát triển ngành hàng hải:

1.1. Sự cần thiết.

- Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2010 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 202/1999/QĐ - TTg ngày 12/10/1999.

Sau khi quy hoạch tổng thể được phê duyệt, Bộ Giao thông vận tải đã chỉ đạo lập và phê duyệt Quy hoạch chi tiết 8 nhóm cảng biển (phân theo vùng lãnh thổ) và một số cảng biển trọng điểm.

Quy hoạch phát triển cảng biển được phê duyệt cùng với các văn bản pháp lý khác đã thực sự là cơ sở quan trọng định hướng cho việc đầu tư xây dựng phát triển và kinh doanh khai thác cảng biển; là công cụ không thể thiếu cho việc quản lý Nhà nước chuyên ngành cảng biển trong thời gian qua.

- Quy hoạch tổng thể được lập và phê duyệt đã 10 năm, năm mục tiêu cho dự báo và quy hoạch chỉ là 2010, tầm nhìn của Quy hoạch còn hạn hẹp; do vậy quy hoạch chưa tạo được sự chủ động, phát triển đột phá cho cảng biển Việt Nam.

Bối cảnh và cơ sở đầu vào của Quy hoạch đã có những thay đổi đáng kể, đặc biệt là:

- Chiến lược biển Việt Nam đến 2020 được Hội nghị lần thứ 4 Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa 10 thông qua và ban hành tại Nghị quyết số 09 - NQ/TW ngày 09/02/2007.
- Việt Nam đã là thành viên chính thức của tổ chức Thương mại thế giới (WTO) từ tháng 12/2006, đã và đang hội nhập sâu vào nền kinh tế thế giới đặc biệt là ngành hàng hải.
- Bộ Luật Hàng Hải Việt Nam được Quốc hội khóa 11, kỳ họp thứ 7 thông qua ngày 14/6/2005 (Luật số 40/2005/QH -11). Nhiều luật khác đã được Quốc hội thông qua hoặc bổ sung, sửa đổi trong quá trình trước và sau khi gia nhập WTO
- Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của Việt Nam cũng như chiến lược phát triển của các Ngành, vùng lãnh thổ giai đoạn đến 2020 đã được cập nhật bổ sung.

Do vậy việc triển khai lập Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030 và rất cần thiết.

1.2. Phạm vi và vai trò của quy hoạch cảng biển trong tổng thể phát triển quy hoạch ngành:

- Đây là Quy hoạch “sản phẩm chủ yếu” thuộc lĩnh vực hàng hải của ngành Giao thông vận tải.

Tiền đề để nghiên cứu lập quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển ngoài các cơ sở pháp lý “vĩ mô” như chiến lược Biển, Bộ luật Hàng hải Việt Nam và các luật liên quan khác, chiến lược, quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội cả nước, vùng kinh tế trọng điểm, ngành kinh tế quan trọng và địa phương có liên quan nhiều tới biển, ... còn là chiến lược, quy hoạch tổng thể phát triển ngành Giao thông vận tải và các chuyên ngành (đường biển, đường sắt, đường bộ, đường thủy nội địa, hàng không).

Đối với ngành Hàng hải Việt Nam, quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến 2020, định hướng đến 2030 (đang trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt) là quy hoạch chung toàn ngành, trong đó đối tượng chính là đội tàu và vận tải biển; Nội dung về hệ thống cảng biển chỉ là định hướng.

Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến 2020, định hướng đến 2030 là tiếp nối của quy hoạch vận tải biển nói trên và là một phần trong tổng thể các quy hoạch phát triển của ngành Giao thông vận tải.

- Nội dung quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển sẽ tập trung làm rõ vai trò, vị trí, chức năng của nhóm cảng và từng cảng; khẳng định vai trò quan trọng có ý nghĩa quyết định, đột phá của cảng Trung chuyển quốc tế Vân Phong và cảng cửa ngõ quốc tế tại các vùng kinh tế trọng điểm; xác định vai trò của các cảng đầu mối khu vực, địa phương vệ tinh và các cảng chuyên dùng khác. Đây là cơ sở cho việc lập Quy hoạch chi tiết các nhóm cảng sẽ được tiến hành tiếp theo trong 6 tháng tới đồng thời là tiền đề cho việc lập kế hoạch dự án đầu tư phát triển cảng trong hệ thống cảng biển Việt Nam.

2. Thực trạng hệ thống cảng biển Việt Nam và tình hình thực hiện các chỉ tiêu quy hoạch đã phê duyệt:

- Theo Quyết định số 16/2008/QĐ - TTg ngày 28/01/2008 của Thủ tướng Chính phủ về “Công bố danh mục cảng biển Việt Nam”. Hệ thống cảng biển Việt Nam có 17 cảng biển loại I, 23 cảng biển loại II, 9 cảng biển loại III. Tổng cộng có 166 bến cảng các loại.

Tại Quyết định số 202/1999/QĐ - TTg ngày 12/10/1999 về phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2010, theo vùng lãnh thổ có 8 nhóm cảng biển:

- Nhóm 1: Nhóm cảng biển phía Bắc từ Quảng Ninh đến Ninh Bình.
 - Nhóm 2: Nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ từ Thanh Hóa đến Hà Tĩnh.
 - Nhóm 3: Nhóm cảng biển Trung Trung Bộ từ Quảng Bình đến Quảng Ngãi.
 - Nhóm 4: Nhóm cảng biển Nam Trung Bộ từ Bình Định đến Bình Thuận.
 - Nhóm 5: Nhóm cảng biển TP. Hồ Chí Minh - Đồng Nai - Bà Rịa Vũng Tàu.
 - Nhóm 6: Nhóm cảng biển ĐBSCL.
 - Nhóm 7: Nhóm cảng biển Phú Quốc và các đảo Tây Nam.
 - Nhóm 8: Cảng biển Côn Đảo.
- Tổng lượng hàng qua cảng năm 2008 đạt **196,580 triệu T** (hàng khô 87,759; hàng quá cảnh 17,677 triệu T; hàng container 55,46 triệu T - 5,023 triệu TEU).

Tính chung trong thời gian gần đây (2002 ÷ 2008):

- Tổng lượng hàng qua cảng có mức tăng bình quân 12,11%/năm (hàng khô 12,55%, hàng lỏng 1,56%, hàng quá cảnh 10,2%, hàng container 20,8%).
- Theo vùng lãnh thổ, hàng qua cảng chủ yếu do nhóm 1 và nhóm 5 đảm nhận:
Nhóm 1: 23,95% ÷ 29,6% (hàng container 18,23% - 26,4%).
Nhóm 5: 54,35% ÷ 59,97% (hàng container 70,66% ÷ 78,63%).
Nhóm 2,3,4 (khu vực Miền Trung): 12,01% ÷ 13,17% (hàng container 2,68% ÷ 3,02 %).
Nhóm 6 (ĐBSCL): 2,6% ÷ 3,3% (hàng container không đáng kể).
- Trong 49 cảng các loại, chỉ 3 cảng có lượng hàng thông qua trên 20 triệu T/năm là TP. Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu; 4 cảng từ 4,0 ÷ 6,5 triệu T/năm là Đà Nẵng, Quy Nhơn, Nha Trang - Ba Ngòi và Đồng Nai; 9 cảng từ 0,5 ÷ 3 triệu T/năm; nhiều cảng có lượng hàng thông qua dưới 0,1 triệu T/năm hoặc không đáng kể như Mũi Chùa, Diêm Điền, Hải Thịnh, Lễ Môn, Bến Thủy, Xuân Hải, Cửa Việt, Cà Ná, Phú Quý, Hòn Chông, Côn Đảo v.v...

Đánh giá chung, hệ thống cảng biển Việt Nam thời gian qua đã cơ bản đáp ứng được mục tiêu phát triển theo quy hoạch được duyệt, đảm bảo thông qua lượng hàng xuất nhập khẩu và giao lưu giữa các vùng miền trong nước bằng đường biển, góp phần tích cực vào tăng trưởng kinh tế và bước đầu đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Tổng lượng hàng dự báo cho giai đoạn 2010 trong quy hoạch được duyệt là tương đối hợp lý, song phân bố theo từng nhóm cảng và cơ cấu các loại hàng tổng hợp, container số liệu chưa phù hợp với thực tế (lượng hàng tổng hợp, container qua cảng Hải Phòng, TP. Hồ Chí Minh năm 2007 đã vượt quá số liệu dự báo cho 2010).

- Về cơ sở hạ tầng cảng biển: Đến cuối năm 2007, cả nước có khoảng 332 cầu bến với tổng chiều dài 39.951m (25.993 m dài bến hàng tổng hợp, container và 13.958 m dài bến hàng chuyên dùng, gần gấp 2 lần so với năm 1999); 35 luồng vào cảng quốc gia công cộng và 12 luồng vào cảng chuyên dùng.

Tuy vậy cơ sở hạ tầng cảng biển Việt Nam vẫn thuộc loại yếu kém về chất lượng, lạc hậu về trình độ kỹ thuật công nghệ so với yêu cầu và các nước tiên tiến trong khu vực.

- Thiếu cầu bến cho tàu trọng tải lớn, đặc biệt là các bến cho tàu container vận hành trên tuyến biển xa. Cầu bến cho tàu trên 5 vạn DWT chỉ chiếm 1,37% và chủ yếu là cho hàng chuyên dùng, cho tàu 1 ÷ 2 vạn DWT chiếm 21,43% (hàng tổng hợp 15,9%); cho tàu 1 ÷ 2 vạn DWT chiếm 39,72% (hàng tổng hợp 24,31%); cho tàu dưới 1 vạn DWT chiếm 38,46% (hàng tổng hợp 24,85%).
- Trừ một số bến mới được xây dựng đưa vào khai thác gần đây được trang bị các thiết bị xếp dỡ tương đối hiện đại; còn lại hầu hết vẫn sử dụng các thiết bị bốc xếp thông thường, quản lý điều hành quá trình bốc xếp bảo quản giao nhận hàng hóa với kỹ thuật công nghệ lạc hậu. Quá trình bốc xếp - quản lý với kỹ thuật - công nghệ lạc hậu do vậy năng suất còn thấp. Bình quân năng suất xếp dỡ hàng tổng hợp 3.000 ÷ 4.000 t/m dài bến, hàng container 12 ÷ 25 thùng/cầu - giờ bằng khoảng 50% ÷ 60% so với các cảng tiên tiến trong khu vực.
- Chuẩn tắc luồng tàu chưa phù hợp với quy mô cầu bến, nạo vét duy tu không kịp thời, chậm được cải tạo nâng cấp. Do vậy mặc dù công tác quản lý luồng lạch nói chung, hệ thống báo hiệu dẫn luồng nói riêng đã từng bước được hiện đại hóa song vẫn hạn chế rất lớn tới năng lực chung của hệ thống cảng.
- Mạng kỹ thuật hạ tầng sau cảng (điện, nước, đường giao thông sắt bộ nối với mạng quốc gia ...) chưa đồng bộ với quy mô và thời điểm đưa cảng vào vận hành khai thác. Hầu hết các cảng chính đều nằm sâu phía trong sông, lại gần các trung tâm dân cư đô thị nên rất khó cải tạo nâng cấp luồng và đường giao thông đưa rút hàng ra khỏi cảng. Hệ thống Logistics yếu kém, tuy đã hình thành một số điểm thông quan nội địa (ICD) cho hàng container song chưa đảm nhận được vai trò là trung tâm tiếp nhận phân phối (đầu mối quan trọng của hệ thống Logistics để kết nối cảng với mạng giao thông vận tải quốc gia trong quá trình phân phối tiếp nhận hàng hóa).
- Sau gần 10 năm triển khai thực hiện quy hoạch, cảng biển Việt Nam đã được cải tạo nâng cấp, với quy mô và nhịp độ phát triển khá. Bước đầu hình thành một hệ thống trên toàn quốc với các loại cảng có chức năng khác nhau. Sự phát triển của hệ thống cảng trong thời gian qua cơ bản phù hợp với Quy hoạch được duyệt, góp phần đặc lực trong việc đẩy nhanh nhịp độ tăng trưởng kinh tế - xã hội của cả nước và các vùng miền ven biển.

Các tồn tại bất cập chính đối với hệ thống cảng biển Việt Nam hiện nay là:

- **Tính tổng thể chưa cao:** Chức năng vai trò của từng cảng trong hệ thống chưa được phân định rõ. Danh mục phân loại còn dàn trải, thiếu tập trung tạo ra cảm nghĩ quá nhiều cảng và thừa năng lực một cách giả tạo. Một số bến chuyên dùng, nhỏ lẻ nằm đan xen với các bến tổng hợp container cho tàu trọng tải lớn trong cùng một khu chức năng vừa gây lãng phí tài nguyên đường bờ làm cảng vừa khó khăn phức tạp trong quản lý khai thác, phòng chống cháy nổ và bảo vệ môi trường. Sự phối hợp trong xây dựng và quản lý quy hoạch giữa các Bộ ngành, giữa Trung ương và địa phương vẫn còn nhiều bất cập. Do vậy chưa đáp ứng tốt tính tổng thể trong phát triển cảng biển cùng các lĩnh vực liên quan khác trên một địa bàn khu vực.
- **Thiếu tính đồng bộ cả về quy mô và tiến trình thực hiện:** Giữa cơ sở hạ tầng bến cảng với cơ sở hạ tầng công cộng cảng biển (luồng tàu ra vào, bảo đảm an toàn hàng hải trên luồng); giữa cảng biển với hệ thống kỹ thuật hạ tầng kết nối mạng

quốc gia khu vực (đường giao thông, điện, nước, đầu mối của hệ thống Logistics); giữa phát triển cảng biển với quy hoạch sử dụng đất, bảo vệ môi trường bền vững và phát triển các khu công nghiệp, đô thị.

- **Yếu kém về chất lượng, lạc hậu về trình độ khoa học công nghệ:** Thiếu bến nước sâu cho tàu trọng tải lớn, đặc biệt là các bến cho tàu chở hàng container vận hành trên các tuyến biển xa. Thiết bị bốc xếp và quản lý điều hành lạc hậu.

3. Dự báo nhu cầu thị trường đối với cảng biển.

3.1. Các tiền đề cơ bản để dự báo:

- Vai trò của hệ thống cảng biển Việt Nam trong giai đoạn quy hoạch không chỉ nhằm đáp ứng tốt yêu cầu bốc xếp bảo quản hàng hóa phục vụ phát triển kinh tế - xã hội trong nước mà còn có vai trò là động lực thúc đẩy đầu tư, phát triển các khu kinh tế công nghiệp trong cả nước và hội nhập kinh tế thế giới, là cơ sở để vươn ra biển xa phát triển kinh tế hàng hải trở thành mũi nhọn hàng đầu trong các ngành kinh tế biển, góp phần củng cố an ninh quốc phòng giữ vững chủ quyền quốc gia trên các khu vực biển đảo.
- Các chỉ tiêu kinh tế - xã hội chủ yếu của cả nước đến năm 2020 theo dự báo của Viện chiến lược phát triển Bộ Kế hoạch và Đầu tư:
 - Dân số cả nước năm 2010 là 88,4 triệu người, 2020 là 98 triệu người, mức tăng bình quân trong giai đoạn 2010 ÷ 2020 là 1,1%/năm.
 - Tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm quốc nội (GDP) đến 2010 là 7,0% ÷ 7,5%/năm, giai đoạn 2011 ÷ 2020 là 6,7% ÷ 7%/năm.
 - Kim ngạch xuất khẩu có mức tăng bình quân 16 ÷ 17%/năm giai đoạn đến 2010 và 14% ÷ 16% giai đoạn 2011 ÷ 2020.
- Chiến lược và quy hoạch phát triển một số ngành kinh tế có lượng hàng lớn chuyên dùng qua cảng (điện, than, dầu khí, thép, xi măng và vật liệu xây dựng v.v...) mới được phê duyệt hoặc cập nhật bổ sung. Trong đó đặc biệt lưu ý tới các trung tâm nhiệt điện chạy than quy mô lớn sẽ được xây dựng và vận hành trong thời gian tới theo quy hoạch phát triển điện lực Quốc gia (Quy hoạch điện IV); Các liên hợp lọc hóa dầu, luyện kim quy mô lớn đã được cấp phép đầu tư sẽ đi vào hoạt động tại các tỉnh ven biển.
- Hiện trạng phát triển của đội tàu vận tải biển trong nước và quốc tế khu vực. Hiện trạng và xu thế phát triển các cảng đầu mối trung chuyển container quốc tế trong khu vực.

3.1. Kết quả dự báo:

a. Tổng lượng hàng qua cảng theo loại hàng chính.

Đơn vị: triệu T (triệu TEU).

| TT | Thông số | 2015 | | 2020 | | 2030 | |
|----|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| | | PA thấp | PA cao | PA thấp | PA cao | PA thấp | PA cao |
| 1 | Hàng TH, container. Riêng Container | 254 (13,5) | 280 (15,2) | 410 (24,5) | 488 (29,0) | 880 (57,5) | 1180 (79,0) |
| 2 | Hàng than quặng | 164 | 210 | 350 | 463 | 563 | 745 |
| 3 | Hàng lỏng | 80 | 100 | 110 | 132 | 137 | 175 |
| 4 | Tổng cộng | 498 | 590 | 870 | 1083 | 1580 | 2100 |

- Lượng hàng qua cảng năm 2015 tăng khoảng 2,54- 3 lần, lượng hàng qua cảng năm 2020 tăng khoảng 4,4 - 5,5 lần so với lượng hàng qua cảng năm 2008.

- Ngoài, khối lượng dự báo trên, cần lưu ý đến sự phát triển và khả năng hình thành đột biến của một số dự án cơ sở công nghiệp tập trung, khu kinh tế quy mô lớn trong giai đoạn quy hoạch với những kịch bản khác nhau có thể làm tăng kết quả dự báo khoảng 10-20%.

b. Lượng hàng qua cảng phân theo vùng lãnh thổ (nhóm cảng biển):

Đơn vị: triệu T.

| TT | Thông số | 2015 | | 2020 | | 2030 | |
|----|------------------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| | | PA thấp | PA cao | PA thấp | PA cao | PA thấp | PA cao |
| 1 | Nhóm 1: Phía Bắc | 86 | 90 | 118 | 163 | 242 | 313 |
| 2 | Nhóm 2: Bắc Trung Bộ | 69 | 80 | 132 | 152 | 212 | 248 |
| 3 | Nhóm 3: Trung Trung Bộ | 41 | 46 | 81 | 104 | 154 | 205 |
| 4 | Nhóm 4: Nam Trung Bộ | 63 | 100 | 142 | 202 | 271 | 384 |
| 5 | Nhóm 5: Đông Nam Bộ | 185 | 200 | 265 | 306 | 495 | 650 |
| 6 | Nhóm 6: ĐBSCL | 54 | 74 | 132 | 156 | 206 | 300 |
| | Tổng cộng | 498 | 590 | 870 | 1083 | 1580 | 2100 |

Ghi chú:

- Nhóm 1: Có xét đến sự điều chỉnh khối lượng than xuất khẩu, sử dụng than cho các Nhà máy nhiệt điện lân cận.

- Nhóm 2: Có sự tăng trưởng lớn do hình thành nhà máy lọc hóa dầu Nghi Sơn, các trung tâm nhiệt điện Vũng Áng, Nghi Sơn và cảng thép, tổng hợp Sơn Dương.

- Nhóm 3: Khu công nghiệp Dung Quất 1 phát triển hoàn chỉnh.

- Nhóm 4: Hình thành và phát triển cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong, các trung tâm Nhiệt điện Vân Phong, Vĩnh Tân, khu luyện kim...

- Nhóm 5: Hình thành cảng cửa ngõ quốc tế Bà Rịa - Vũng Tàu và khu công nghiệp lọc hóa dầu Long Sơn.

- Nhóm 6: Hình thành các trung tâm nhiệt điện khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long và Kiên Giang.

c. Lượng khách qua cảng cả nước và theo vùng lãnh thổ:

Đơn vị: triệu hành khách.

| TT | Thông số | 2015 | | 2020 | | 2030 | |
|----|------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | PA thấp | PA cao | PA thấp | PA cao | PA thấp | PA cao |
| 1 | Nhóm 1: Phía Bắc | 450 | 549 | 600 | 774 | 1316 | 1916 |
| 2 | Nhóm 2: Bắc Trung Bộ | - | - | - | - | - | - |
| 3 | Nhóm 3: Trung Trung Bộ | 234 | 285 | 364 | 469 | 789 | 1162 |
| 4 | Nhóm 4: Nam Trung Bộ | 260 | 318 | 382 | 493 | 877 | 1270 |
| 5 | Nhóm 5: Đông Nam Bộ | 339 | 414 | 419 | 544 | 917 | 1339 |
| 6 | Nhóm 6: ĐBSCL | 20 | 24 | 55 | 70 | 80 | 116 |
| | Tổng cộng | 1303 | 1590 | 1820 | 2350 | 3988 | 5800 |

Ghi chú: Không kể hành khách từ bờ ra đảo bằng các phương tiện thủy nội địa.

d. Cỡ loại tàu ra vào cảng:

- Cảng chuyên dùng hàng lỏng:

Dầu thô nhập ngoại tàu: 20 ÷ 40 vạn DWT; khai thác trong nước: 10 ÷ 15 vạn DWT.

Sản phẩm dầu xuất nhập ngoại: 5 ÷ 10 vạn DWT; nội địa: 0,5 ÷ 3 vạn DWT; trung chuyển : 10 ÷ 20 vạn DWT

- Cảng chuyên dùng hàng rời:

Than quặng nhập ngoại: 10 ÷ 25 vạn DWT.

Than quặng xuất ngoại: 5 ÷ 8 vạn DWT.

Than quặng nội địa: 0,5 ÷ 3 vạn DWT.

- Cảng tổng hợp, container:

Cảng trung chuyển quốc tế: tàu 9.000 ÷ 15.000 TEU.

Cảng cửa ngõ quốc tế: tàu 5 ÷ 10 vạn DWT (container đến 8.000 TEU).

Cảng đầu mối khu vực: tàu 3 ÷ 5 vạn DWT (container đến 4.000 TEU).

Cảng địa phương, vệ tinh : tàu 0,5 ÷ 2 vạn DWT (container đến 1.500 TEU).

4. Quy hoạch phát triển.

4.1. Quan điểm phát triển:

Mục tiêu phát triển đến năm 2020, định hướng đến 2030 và xa hơn của hệ thống cảng biển Việt Nam là:

- a. Phát triển hệ thống cảng biển quốc gia một cách tổng thể; đảm bảo tính cạnh tranh trong hội nhập kinh tế quốc tế; đáp ứng kịp thời yêu cầu của thị trường và sự phát triển KT - XH trong nước đồng thời tạo cơ sở để thực hiện vai trò động lực thu hút nguồn lực đầu tư phát triển các khu công nghiệp đô thị ven biển.
- b. Xây dựng đồng bộ một số cảng đạt tiêu chuẩn quốc tế và khu vực, đặc biệt chú trọng các cảng nước sâu ở cả 3 miền Bắc, Trung, Nam, tạo những cửa mở lớn vươn ra biển xa, thông với quốc tế, có sức hấp dẫn ảnh hưởng tới địa bàn các nước lân cận trong khu vực.
- c. Nhanh chóng khắc phục tình trạng lạc hậu về trình độ kỹ thuật - công nghệ, yếu kém về chất lượng phục vụ, không đồng bộ giữa cầu bến cảng và kết cấu hạ tầng công cộng cảng biển (đặc biệt là luồng cảng biển và mạng giao thông, dịch vụ đưa rút hàng khỏi cảng).

4.2. Mục tiêu phát triển:

- Đến năm 2020 và định hướng đến 2030 sẽ đầu tư đồng bộ, hiện đại hệ thống cảng biển và luồng vào cảng. Xây dựng cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong cho tàu container có trọng tải lớn và cực lớn (9.000 TEU đến 15.000 TEU); cảng cửa ngõ quốc tế tại Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu và vùng kinh tế trọng điểm miền Trung (khi có điều kiện). Tiếp nhận được tàu trọng tải 8 ÷ 10 vạn DWT, tàu container 4.000 ÷ 8.000 TEU; Các cảng đầu mối chuyên dùng để tiếp chuyển hàng rời, hàng lỏng để phục vụ các khu công nghiệp cho tàu 7 ÷ 20 vạn DWT (bến hàng rời) và 15 ÷ 30 vạn DWT (bến hàng lỏng); Bến khách du lịch với nhà ga hành khách hiện đại đạt tiêu chuẩn quốc tế phục vụ tàu khách du lịch quốc tế đến 10 vạn GRT tại các trung tâm du lịch lớn. Chú trọng cải tạo nâng cấp các cảng hiện có để khắc phục tình trạng yếu kém về chất lượng và lạc hậu về kỹ thuật công nghệ.

- Đáp ứng đầy đủ các yêu cầu của thị trường về lượng hàng và cỡ loại tàu đi/đến cảng, đảm bảo tính cạnh tranh trong hội nhập quốc tế với các cảng trong khu vực, đồng thời thực hiện tốt vai trò là động lực trong việc phát triển các khu kinh tế, công nghiệp và đô thị tại các vùng miền địa phương ven biển. Chú trọng hình thành, phát triển trung tâm tiếp nhận phân phối container và hàng hóa khác trong khu công nghiệp - dịch vụ sau cảng nhằm khai thác tốt năng lực của cảng và mạng giao thông vận tải công cộng ở khu vực.

4.3. Sơ đồ quy hoạch tổng thể:

- Theo vùng lãnh thổ hệ thống cảng biển Việt Nam chia thành 6 nhóm:

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

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

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

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

Nhóm 5: Nhóm cảng biển Đông Nam Bộ bao gồm cả Côn Đảo và trên sông Soài Rạp thuộc Long An, Tiền Giang.

Nhóm 6: Nhóm cảng biển ĐBSCL bao gồm cả Phú Quốc và các đảo Tây Nam.

Số nhóm cảng hiện chỉ còn 6 nhóm so với 8 nhóm cảng trong quy hoạch Hệ thống cảng biển giai đoạn 2010 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 202/1999/QĐ-TTg ngày 12/10/1999 do: đưa Nhóm cảng biển số 7 - Nhóm cảng Phú Quốc và các đảo Tây Nam vào Nhóm 6 - Nhóm cảng Đồng bằng Sông Cửu Long; Nhóm 8 - Nhóm cảng Côn Đảo vào Nhóm 5- Nhóm cảng TP. HCM- Đồng Nai - Bà Rịa - Vũng Tàu cho phù hợp với đặc điểm vị trí địa lý, hành chính của các khu vực cảng biển và đảm bảo tính hệ thống trong từng nhóm cảng.

- Theo chức năng nhiệm vụ, hệ thống cảng biển Việt Nam phân thành các loại chính:
 - Cảng tổng hợp quốc gia: Là các cảng chính trong hệ thống cảng Việt Nam, bao gồm:
 - Cảng trung chuyển và cửa ngõ quốc tế: Vân Phong, Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu và miền Trung ở giai đoạn sau.
 - Cảng đầu mối khu vực: Hòn Gai - Quảng Ninh, Nghi Sơn - Thanh Hóa, Nghệ An, Sơn Dương Vũng Áng - Hà Tĩnh, Dung Quất - Quảng Ngãi, Quy Nhơn - Bình Định, Ba Ngòi - Khánh Hòa, TP. Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Cần Thơ.
 - Cảng địa phương: Có phạm vi hấp dẫn và chức năng nhiệm vụ chủ yếu là trong phạm vi địa phương, thành phố.
 - Cảng chuyên dùng: phục vụ trực tiếp cho các cơ sở công nghiệp tập trung quy mô lớn, hàng chính qua cảng có tính đặc thù chuyên biệt (dầu thô và sản phẩm dầu, than quặng, xi măng, clinke, hành khách ...)

Cảng chuyên dùng thường là một hạng mục trong tổng thể đầu tư của cơ sở công nghiệp tập trung mà nó phục vụ, do vậy vị trí quy mô cảng sẽ được xác định trên cơ sở dự án đầu tư được cấp thẩm quyền chấp thuận. Riêng cảng chuyên dùng tiếp nhận than nhập cho nhiệt điện, quy hoạch bố trí các đầu mối tiếp nhận tàu trọng tải lớn đến 10 ÷ 20 vạn DWT để phục vụ chung cho từng cụm trung tâm nhiệt điện theo vùng lãnh thổ và bến cho tàu trọng tải nhỏ hơn ở từng nhà máy.

Phù hợp với quy định tại Luật Hàng Hải Việt Nam, trong mỗi cảng có nhiều khu bến, mỗi khu bến có nhiều cầu bến với công năng và quy mô khác nhau, bổ trợ nhau về mặt tổng thể; trong cảng chuyên dùng có thể có bến bốc xếp hàng tổng hợp song chức năng nhiệm vụ chính là làm hàng chuyên dùng.

4.4. Chức năng quy mô phát triển của từng nhóm cảng:

1. Nhóm cảng biển phía Bắc (Nhóm 1):

a. Lượng hàng qua cảng dự kiến:

Năm 2015: Khoảng 86 ÷ 90 triệu T/năm.

Năm 2020: Khoảng 118 ÷ 163 triệu T/năm.

Năm 2030: Khoảng 242 ÷ 313 triệu T/năm.

b. Các cảng trong nhóm:

- Cảng Hải Phòng:

Cảng cửa ngõ quốc tế, tổng hợp quốc gia đầu mối của toàn khu vực miền Bắc, có các khu chức năng:

- Khu bến Lạch Huyện: khu bến chính của cảng Hải Phòng, chủ yếu làm hàng container xuất nhập khẩu trên tuyến biển xa cho tàu sức chở 4.000 ÷ 6.000 TEU, trọng tải 5 ÷ 8 vạn DWT. Cơ sở hạ tầng, công nghệ bốc xếp quản lý khai thác đồng bộ hiện đại đạt tiêu chuẩn quốc tế. Có đầu mối Logistic trong khu công nghiệp dịch vụ liền kề phía sau bến cảng. Trọng điểm đầu tư trong giai đoạn quy hoạch bao gồm cả cầu bến, hệ thống kỹ thuật hạ tầng kết nối mạng quốc gia và khu công nghiệp dịch vụ hậu cảng
- Khu Đình Vũ: chủ yếu làm hàng tổng hợp container trên tuyến biển gần cho tàu trọng tải 2 ÷ 3 vạn DWT giảm tải. Có bến chuyên dùng phục vụ trực tiếp cơ sở sản xuất, dịch vụ của khu công nghiệp Đình Vũ.
- Khu Sông Cấm: chức năng chính là tổng hợp địa phương, cho tàu trọng tải 5 ÷ 10 ngàn DWT không phát triển mở rộng; về lâu dài chuyển đổi công năng, di dời các bến nằm trong nội thành. Các bến chủ yếu ở khu vực này là Chùa Vẽ, Vật Cách.
- Khu sông Chanh (Yên Hưng - Quảng Ninh): chức năng chính là chuyên dùng có bến tổng hợp container tiếp nhận tàu 1 ÷ 4 vạn DWT. Bao gồm chuyên dùng cho khu công nghiệp Yên Hưng - đầm Nhà Mạc, chuyên dùng phục vụ đóng, sửa chữa tàu biển cho tàu đến 100.000DWT, chuyên dùng sản phẩm dầu (tại hòn Quả Muối).
- Các bến chuyên dùng và vệ tinh khác: phục vụ trực tiếp cho cơ sở công nghiệp - dịch vụ, ven sông và bến địa phương cho phương tiện trong vùng (kể cả Diêm Điền - Thái Bình, Hải Thịnh - Nam Định). Phát triển phù hợp với quy hoạch xây dựng chung, có vai trò là bến vệ tinh của cảng Hải Phòng.

- Cảng Hòn Gai - Quảng Ninh

Cảng tổng hợp quốc gia đầu mối khu vực, bao gồm khu bến tổng hợp, container Cái Lân và các bến chuyên dùng vệ tinh khác.

- Khu Cái Lân: khu bến chính của cảng, chủ yếu làm hàng container kết hợp hàng tổng hợp cho tàu trọng tải đến 5 vạn DWT, container đến 3.000 TEU. Hoàn thiện khu bến này cùng với đầu mối logistic sau cảng là trọng tâm đầu tư trong giai đoạn quy hoạch.

- Các bến chuyên dùng vệ tinh: Bến chuyên dùng dầu B12, từng bước di dời, chuyển đổi công năng (trước 2020). Một số bến chuyên dùng của các nhà máy xi măng, nhiệt điện giữ quy mô hiện nay, đầu tư chiều sâu để nâng năng lực và hạn chế tối đa ảnh hưởng xấu tới môi trường. Về lâu dài hạn chế phát triển loại bến này trong vịnh Cửa Lục và Hạ Long. Bến chuyên dùng phục vụ trực tiếp cho khu công nghiệp Cái Lân, Việt Hưng. Xây dựng đồng bộ bến khách Hòn Gai để đảm nhận chức năng đầu mối khách du lịch quốc tế và đường dài Bắc - Nam.

- Cảng Cẩm Phả - Quảng Ninh:

Chức năng chính là chuyên dùng có bến tổng hợp container phục vụ chủ yếu cho công nghiệp khai thác than của Tập đoàn Than khoáng sản Việt Nam. Cửa Ông là khu bến chính tiếp nhận tàu 5 ÷ 7 vạn DWT tại cầu bến, 12 vạn DWT tại khu chuyển tải. Bến Nam Cầu Trắng, xi măng Cẩm Phả đầu tư chiều sâu, không phát triển mở rộng đảm nhận vai trò vệ tinh của cảng.

- Cảng Hải Hà - Quảng Ninh:

Từng bước triển khai xây dựng cảng chuyên dùng phù hợp với phát triển khu công nghiệp Hải Hà. Giai đoạn đầu chức năng chủ yếu là cảng chuyên dùng phục vụ khu công nghiệp (thép, dầu khí, ...), có bến tổng hợp, container. Về tiềm năng lâu dài có thể phát triển thành cảng đầu mối chuyên dụng lớn khu vực kết hợp làm hàng quá cảnh cho vùng Nam Trung Quốc. Quy mô tiến trình phát triển cảng phải được cân đối đảm bảo đồng bộ với mạng giao thông và kỹ thuật hạ tầng khác tại đây. Trước mắt, để cảng có thể hoạt động hiệu quả, cần phải xây dựng ngay tuyến đường bộ kết nối với mạng quốc gia.

- Cảng Vạn Gia - Quảng Ninh:

Cảng tổng hợp địa phương, cửa ngõ giao lưu bằng đường biển của thành phố cửa khẩu Móng Cái. Gồm khu chuyển tải cho tàu đến 1 vạn DWT và các bến vệ tinh cho phương tiện nhỏ tại Dân Tiến và dọc sông Ka Long.

- Cảng Mũi Chùa, Vạn Hoa - Quảng Ninh:

Cảng địa phương cho tàu 3 ÷ 5 ngàn DWT. Bến Mũi Chùa chuyên dùng cho công nghiệp hóa chất mỏ, kết hợp hàng tổng hợp cho Cao Bằng, Lạng Sơn. Bến Vạn Hoa tổng hợp phục vụ trực tiếp cho khu kinh tế Vân Đồn

2. Nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ (Nhóm 2):

a. Lượng hàng qua cảng dự kiến:

Năm 2015: Khoảng 69 ÷ 80 triệu T/năm.

Năm 2020: Khoảng 132 ÷ 152 triệu T/năm.

Năm 2030: Khoảng 212 ÷ 248 triệu T/năm.

b. Các cảng trong nhóm:

- Cảng Nghi Sơn - Thanh Hóa:

Cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực. Gồm các khu chức năng:

- Khu bến Bắc Nghi Sơn: Chức năng chính là chuyên dùng phục vụ trực tiếp cho liên hợp lọc hóa dầu, nhà máy xi măng và cơ sở công nghiệp tập trung khác tại đây. Tiếp nhận tàu trọng tải 1 ÷ 3 vạn DWT.

- Khu bến Nam Nghi Sơn: Chức năng chính là tổng hợp đầu mối khu vực, có bến chuyên dùng tiếp nhận than cho nhà máy điện, bến phục vụ nhà máy đóng, sửa chữa tàu biển, tiếp nhận tàu hàng tổng hợp 3 ÷ 5 vạn DWT, tàu chuyên dùng chở hàng rời đến 3 vạn DWT.
- Khu bến Đảo Mê (chủ yếu là vùng nước phía Tây đảo): Là khu trú tránh bão cho tàu thuyền hoạt động trong khu vực; đầu mối tiếp chuyển than nhập cung ứng cho các trung tâm nhiệt điện chạy than ở khu vực Bắc Trung Bộ, tiếp nhận tàu 10 ÷ 20 vạn DWT; bến nhập dầu thô cho nhà máy lọc dầu, tiếp nhận tàu 20 ÷ 40 vạn DWT.
- Các bến địa phương cho phương tiện nhỏ, trọng tải 1 ÷ 2 ngàn DWT với vai trò là vệ tinh tại Lễ Môn, Quảng Châu, Quảng Nham, Lèn, Hói Đào v.v...

- Cảng Nghệ An:

Cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực. Gồm các khu chức năng:

- Khu bến Cửa Lò: Chức năng chính là tổng hợp, phục vụ Nghệ An và là một trong các cửa ngõ tiếp chuyển hàng quá cảnh cho Lào, Đông Bắc Thái Lan. Cải tạo nâng cấp đồng bộ đê biển, luồng vào và các bến hiện có cho tàu 1 vạn DWT, xây dựng mới bến tàu 2 vạn DWT cùng với tiến trình hoàn thiện đê biển. Về lâu dài nghiên cứu khả năng xây dựng tại phía Bắc và phía Nam Cửa Lò bến cho tàu 3 ÷ 5 vạn DWT gắn với yêu cầu và tiến trình phát triển của khu kinh tế.
- Khu bến Đông Hội: Là khu bến chuyên dùng, phục vụ trực tiếp cho nhà máy nhiệt điện, xi măng và vật liệu xây dựng khác tại đây. Tiếp nhận tàu trọng tải 1 ÷ 3 vạn DWT.
- Các bến địa phương Cửa Hội, Bến Thủy tiếp nhận tàu 1 ÷ 2 ngàn DWT có vai trò là vệ tinh của cảng Nghệ An.

- Cảng Sơn Dương, Vũng Áng - Hà Tĩnh:

Cảng chuyên dùng và tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực. Gồm các khu chức năng:

- Khu bến Sơn Dương: chức năng chính là chuyên dùng phục vụ trực tiếp cho liên hợp lọc hóa dầu, liên hợp luyện cán thép quy mô lớn và các cơ sở công nghiệp nặng, nhiệt điện dầu tư xây dựng tại đây. Có bến nhập than, quặng và dầu thô cho tàu 20 ÷ 30 vạn DWT, bến xuất sản phẩm thép, xăng dầu, hóa chất và kết hợp làm hàng xuất nhập khác cho tàu 3 ÷ 5 vạn DWT. Tỉnh cần sớm có quy hoạch khu kinh tế Sơn Dương để khẳng định vai trò khu bến cảng thương mại trong cảng.
- Khu bến Vũng Áng: Chức năng chính là tổng hợp, phục vụ trực tiếp khu kinh tế Vũng Áng, tỉnh Hà Tĩnh và là một đầu mối tiếp chuyển cho Lào, Đông Bắc Thái Lan với bến cho tàu chở hàng tổng hợp, container trọng tải 3 ÷ 5 vạn DWT. Phía Bắc và Nam khu bến Vũng Áng có cầu bến chuyên dùng cho nhà máy nhiệt điện và kho xăng dầu.
- Bến địa phương Xuân Hải cho phương tiện 1 ÷ 2 ngàn DWT là vệ tinh của cảng.

3. Nhóm cảng biển Trung Trung Bộ (Nhóm 3):

a. Lượng hàng qua cảng dự kiến:

Năm 2015: Khoảng 41 ÷ 46 triệu T/năm.

Năm 2020: Khoảng 81 ÷ 104 triệu T/năm.

Năm 2030: Khoảng 154 ÷ 205 triệu T/năm.

b. Các cảng trong nhóm:

- Cảng Quảng Bình:

Cảng tổng hợp địa phương, gồm 3 khu bến Hòn La, Sông Gianh và Nhật Lệ.

- Hòn La: là khu bến chính, có bến tổng hợp cho tàu 1 ÷ 2 vạn DWT phục vụ địa phương kết hợp tiếp chuyển cho Lào và Đông Bắc Thái Lan, bến chuyên dùng cho tàu 2 ÷ 5 vạn DWT tiếp nhận than phục vụ nhà máy điện Quảng Trạch, bến chuyên dùng cho tàu đến 3 vạn DWT phục vụ các nhà máy xi măng ở khu vực.
- Sông Gianh, Nhật Lệ là các bến vệ tinh địa phương, tiếp nhận tàu 1 ÷ 3 ngàn DWT.

- Cảng Quảng Trị:

Cảng địa phương trong hệ thống cảng biển Việt Nam.

- Trước mắt tập trung hoàn thiện đồng bộ khu bến Cửa Việt (bao gồm cả luồng vào) cho tàu 1 ÷ 3 ngàn DWT phục vụ nhu cầu địa phương.
- Nghiên cứu khả năng xây dựng khu bến cho tàu trọng tải lớn tại Mỹ Thủy với chức năng chủ yếu là chuyên dùng phục vụ khu công nghiệp, khu kinh tế. Quy mô tiến trình đầu tư phát triển phải đồng bộ và phù hợp với yêu cầu thực tế của thị trường và khả năng thực tế của nhà đầu tư vì đây là “cảng đào” phải có luồng tàu thông với biển sâu được bảo vệ bởi đê chắn sóng ngăn cát và hầu như chưa có cơ sở hậu cần kinh tế cũng như mạng kỹ thuật hạ tầng nổi cảng.

- Cảng Thừa Thiên Huế:

Cảng địa phương trong hệ thống cảng biển Việt Nam, gồm khu bến chính Chân Mây và bến vệ tinh Thuận An.

- Khu bến Chân Mây có chức năng chính làm hàng tổng hợp, phục vụ trực tiếp khu công nghiệp Chân Mây và một phần hàng quá cảnh cho Lào. Có bến chuyên dùng phục vụ công nghiệp đóng, sửa chữa tàu và chuyên dùng phục vụ khách du lịch quốc tế, nội địa Bắc - Nam. tiếp nhận tàu hàng 3 ÷ 5 vạn DWT, tàu khách đến 10 vạn GRT.
- Thuận An là bến vệ tinh tiếp nhận tàu 3.000 ÷ 5.000 DWT.

- Cảng Đà Nẵng:

Cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực trong giai đoạn trước mắt. Về lâu dài sẽ nghiên cứu khả năng phát triển để đảm nhận vai trò cảng cửa ngõ quốc tế ở khu vực miền Trung. Gồm các khu chức năng:

- Khu bến Tiên Sa, Sơn Trà: Là khu bến chính của cảng, chủ yếu làm hàng tổng hợp, container phục vụ thành phố Đà Nẵng, một phần Bắc Tây Nguyên và hàng quá cảnh cho Lào, Đông Bắc Thái Lan. Cải tạo nâng cấp bến Tiên Sa cho tàu 3 ÷ 5 vạn DWT, container 4.000 TEU, có nhà ga hành khách đồng bộ hiện đại để kết hợp tiếp nhận tàu khách đến 10 vạn GRT. Xây dựng mới bến Sơn Trà (Thọ Quang) cho tàu 1 ÷ 2 vạn DWT (vời mớn) và khu Logistic tại Suối Cầu Trắng để cùng bãi Logistic hiện có đảm nhận vai trò trung tâm tiếp nhận phân phối hàng hóa chung cho khu bến.
- Khu Bến Liên Chiểu: Trước mắt có chức năng chính là chuyên dùng hàng rời, hàng lỏng, hàng khác phục vụ trực tiếp các cơ sở công nghiệp dịch vụ tại đây. Sau 2015 sẽ

từng bước phát triển để đảm nhận vai trò khu bến chính của cảng cửa ngõ quốc tế Đà Nẵng, tiếp nhận tàu 5 ÷ 8 vạn DWT, container 4.000 ÷ 6.000 TEU.

- Khu bến Sông Hàn: sẽ thực hiện di dời, chuyển đổi công năng.

- Cảng Kỳ Hà - Quảng Nam:

Cảng địa phương trong hệ thống cảng biển Việt Nam. Phát triển chủ yếu ở bờ phải sông Trường Giang, tiếp nhận tàu 5 ÷ 20 ngàn DWT, bao gồm bến tổng hợp và chuyên dùng phục vụ trực tiếp khu công nghiệp Chu Lai, Núi Thành.

- Cảng Dung Quất - Quảng Ngãi:

Cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực, bao gồm Dung Quất I (hiện có) và nghiên cứu khả năng phát triển mới tại Vịnh Mỹ Hàn (Dung Quất II).

- Khu bến Dung Quất I: Chức năng chủ yếu là tổng hợp, container với các bến cho tàu 1 ÷ 5 vạn DWT, container 4.000 TEU phục vụ chung cho khu kinh tế; bến chuyên dùng của các cơ sở công nghiệp nặng cho tàu 2 ÷ 7 vạn DWT và bến công trình thủy công phục vụ đóng, sửa chữa tàu biển trọng tải đến 30 vạn DWT. Đây là khu bến chính, trọng điểm đầu tư phát triển của cảng trong giai đoạn đầu.
- Khu bến Dung Quất II: Cảng chuyên dùng tiếp nhận tàu chở dầu thô, than quặng trọng tải 10 ÷ 35 vạn DWT phục vụ trực tiếp cho các liên hợp luyện gang thép quy mô lớn, có bến làm hàng tổng hợp phục vụ phát triển khu kinh tế Dung Quất mở rộng trong giai đoạn sau.
- Sa Kỳ là bến vệ tinh của cảng tiếp nhận tàu 1.000 ÷ 2.000 DWT

4. Nhóm cảng biển Nam Trung Bộ (Nhóm 4):

a. Lượng hàng qua cảng dự kiến:

Năm 2015: Khoảng 63 ÷ 100 triệu T/năm.

Năm 2020: Khoảng 142 ÷ 202 triệu T/năm.

Năm 2030: Khoảng 271 ÷ 384 triệu T/năm.

b. Các cảng trong nhóm:

- Cảng Quy Nhơn - Bình Định.

Cảng tổng hợp quốc gia đầu mối khu vực, phục vụ các tỉnh phía Bắc của Nam Trung Bộ, Tây Nguyên và vùng kinh tế biên giới ba nước Đông Dương. Gồm 2 khu chức năng.

- Khu bến Quy Nhơn - Thị Nại: Chủ yếu là các bến tổng hợp container cho tàu 1 ÷ 3 vạn DWT, chuyên dùng cho tàu 5 ÷ 7 ngàn DWT và là khu bến chính, trọng điểm đầu tư trong giai đoạn đến 2015, đảm bảo sự đồng bộ giữa quy mô cầu bến với luồng vào cảng và mạng kỹ thuật hạ tầng nổi cảng.
- Khu bến Nhơn Hội: Từng bước phát triển đảm nhận chức năng chủ yếu là chuyên dùng kết hợp làm hàng tổng hợp phục vụ trực tiếp cho các cơ sở công nghiệp tập trung quy mô lớn sẽ hình thành tại đây. Tiếp nhận tàu 2 ÷ 5 vạn DWT. Quy mô và mức độ phát triển phù hợp với nhu cầu thực tế của thị trường, đặc biệt lưu ý đây là khu vực đầm nông, độ sâu hạn chế, sa bồi lớn nên cần lựa chọn quy mô, giải pháp kết cấu và tuyến mép bến phù hợp với điều kiện tự nhiên, đảm bảo hiệu quả kinh tế - kỹ thuật.

- Ngoài 2 khu bến nói trên, nghiên cứu xây dựng các bến địa phương Đồng Đa, Đề Gi, Tam Quan... cho phương tiện nhỏ hơn với vai trò vệ tinh của cảng.

- Cảng Vũng Rô - Phú Yên.

Cảng địa phương trong hệ thống cảng biển Việt Nam, và chuyên dùng phục vụ trực tiếp cho các cơ sở lọc hóa dầu, đóng, sửa chữa tàu biển. Gồm các khu chức năng:

- Khu hiện có ở bờ Tây Vũng Rô với bến tổng hợp cho tàu 5 ngàn DWT, nhập sản phẩm dầu đến 1 vạn DWT
- Khu bến phát triển mới ở bờ Đông Vũng Rô, Đông Hòa Cầm với bến chuyên dùng của lọc hóa dầu cho tàu 10 ÷ 25 vạn DWT và bến tổng hợp tiếp nhận được tàu đến 3 vạn DWT.

- Cảng Vân Phong - Khánh Hòa.

Cảng trung chuyển quốc tế của hệ thống cảng biển Việt Nam. Gồm các khu chức năng chính

- Khu bến Đầm Môn: Trung chuyển container quốc tế, đối tượng phục vụ chủ yếu là loại tàu lớn và cực lớn sức trở 9.000 TEU trở lên (cỡ tàu mà các cảng cửa ngõ quốc tế khó có khả năng tiếp nhận). Đây là đầu mối trung chuyển hàng xuất nhập khẩu bằng container vận hành trên các tuyến xuyên đại dương của Việt Nam và các nước lân cận trong khu vực.
- Khu bến Nam Vịnh Vân Phong: Trung chuyển dầu thô và sản phẩm dầu, với kho ngoại quan ở Hòn Mỹ Giang, kết hợp là bến chuyên dùng cho nhà máy lọc dầu sẽ xây dựng tại đây. Tiếp nhận được tàu trọng tải 40 vạn DWT.
- Khu bến chuyên dùng cho nhà máy nhiệt điện, đóng, sửa chữa tàu biển, công nghiệp khác tiếp nhận tàu 5 ÷ 10 vạn DWT và bến địa phương vệ tinh cho tàu 2 ÷ 10 ngàn DWT tại Tây Nam vịnh Vân Phong (Ninh Thủy - Dốc Lết - Hòn Khói).

Trọng điểm đầu tư trong giai đoạn đến 2015 là xây dựng hoàn thiện đồng bộ các bến thuộc giai đoạn khởi động, làm cơ sở tiền đề và tạo động lực phát triển khu kinh tế Vân Phong, thực hiện bước đi đột phá trong lĩnh vực cảng và kinh tế hàng hải của chiến lược Biển.

- Cảng Nha Trang - Ba Ngòi - Khánh Hòa.

Cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực, phục vụ các tỉnh phía Bắc của Nam Trung Bộ và Tây Nguyên. Bao gồm các khu chức năng:

- Khu bến Ba Ngòi (phía Tây vịnh Cam Ranh) là khu bến chính của cảng. Có bến hàng tổng hợp, container cho tàu 3 ÷ 5 vạn DWT phát triển mở rộng trên cơ sở cảng Ba Ngòi hiện nay; bến chuyên dùng cho nhà máy điện và đóng mới sửa chữa tàu biển.
- Khu bến Nha Trang: Từng bước chuyển đổi công năng thành đầu mối du lịch biển đồng bộ hiện đại theo tiêu chuẩn quốc tế. Tiếp nhận tàu khách du lịch quốc tế đến 10 vạn GRT và tàu khách nội địa Bắc - Nam.

- Cảng Cà Ná - Ninh Thuận.

Cảng chuyên dùng của liên hợp luyện kim và cụm công nghiệp Dốc Hàm (nếu tiếp tục triển khai), tiếp nhận tàu chở than quặng nhập trọng tải 10 ÷ 30 vạn DWT. Có bến cho tàu hàng tổng hợp 2 ÷ 5 vạn DWT để xuất sản phẩm thép kết hợp đảm nhận chức

năng cảng tổng hợp địa phương và phục vụ quá trình xây lắp, vận hành các nhà máy điện nguyên tử sẽ xây dựng tại Ninh Phước, Ninh Hải.

- Cảng Vĩnh Tân - Bình Thuận.

Cảng chuyên dùng của trung tâm nhiệt điện, tiếp nhận được tàu chở than trọng tải 5 ÷ 20 vạn DWT phục vụ trực tiếp cho trung tâm nhiệt điện Vĩnh Tân. Nghiên cứu khả năng làm đầu mối tiếp chuyển than nhập cung ứng cho một số cụm nhiệt điện than sẽ xây dựng ở khu vực Nam Trung Bộ. Đây là khu vực biển hở, diện tích đất xây dựng trên bờ hạn chế, do vậy quá trình xây dựng phát triển cảng cần nghiên cứu kỹ để vừa phù hợp với đặc thù về điều kiện tự nhiên vừa đáp ứng yêu cầu kỹ thuật đối với một đầu mối tiếp nhận than nhập cho khu vực.

- Cảng Kê Gà - Bình Thuận.

Cảng chuyên dùng của liên hợp alumin-nhôm; kết hợp xuất, nhập các loại hàng khác với vai trò cảng tổng hợp địa phương của Bình Thuận (tận dụng tối đa hiệu ích khu nước cảng khi xây dựng đê ngăn sóng). Gồm các khu chức năng:

- Khu bến phía Bắc: Chức năng chủ yếu là chuyên dùng của liên hợp Alumin - Nhôm cho tàu chở than quặng 5 ÷ 8 vạn DWT, có bến cho tàu hàng tổng hợp 2 ÷ 5 vạn DWT. Trọng điểm đầu tư trong giai đoạn 2015.
- Khu bến phía Nam: Chức năng chủ yếu là tổng hợp địa phương của Bình Thuận, có bến cho tàu nhập sản phẩm dầu 5 vạn DWT và tàu hàng tổng hợp 1 ÷ 3 vạn DWT.
- Nghiên cứu khả năng xây dựng cảng đầu mối tiếp chuyển than nhập (lựa chọn giữa Vĩnh Tân và Kê Gà).

Phú Quý là bến vệ tinh của khu bến tổng hợp Kê Gà phục vụ trực tiếp cho huyện đảo Lý Sơn, cho tàu 1 ÷ 2 ngàn DWT.

5. Nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (Nhóm 5):

a. Lượng hàng qua cảng dự kiến:

Năm 2015: Khoảng 185 ÷ 200 triệu T/năm.

Năm 2020: Khoảng 265 ÷ 305 triệu T/năm.

Năm 2030: Khoảng 495 ÷ 650 triệu T/năm.

b. Các cảng trong nhóm:

- Cảng Vũng Tàu - Bà Rịa Vũng Tàu.

Cảng cửa ngõ quốc tế, tổng hợp quốc gia đầu mối toàn khu vực Miền Nam, có các khu chức năng:

- Khu bến Cái Mép, Sao Mai - Bến Đình: Khu bến chính của cảng Vũng Tàu chủ yếu làm hàng container xuất nhập khẩu trên tuyến biển xa cho tàu 6.000 TEU (tại Cái Mép) và 8.000 TEU (tại Sao Mai - Bến Đình). Cơ sở hạ tầng, công nghệ bốc xếp và quản lý khai thác đồng bộ hiện đại đạt tiêu chuẩn quốc tế, có đầu mối Logistic và công nghiệp dịch vụ hậu cảng liền kề phía sau bến cảng.

- Khu Phú Mỹ - Thi Vải: Chức năng chính là làm hàng tổng hợp container cho tàu trọng tải 5 ÷ 7 vạn DWT và 4.000 TEU. Có một số bến chuyên dùng phục vụ trực tiếp cho các cơ sở công nghiệp, dịch vụ quy mô lớn ven sông.
- Khu bến Long Sơn: Chức năng chính là chuyên dùng phục vụ trực tiếp cho liên hợp lọc hóa dầu với bến phao nhập dầu thô cho tàu 30 vạn DWT và cầu bến cho tàu 3 ÷ 8 vạn DWT. Quy hoạch một phần đường bờ để xây dựng cảng tổng hợp phục vụ thông qua hàng hóa khu vực.

Vùng bờ phía Đông Nam Long Sơn là bến chuyên dùng phục vụ đóng, sửa chữa tàu, công nghiệp khác và dự phòng phát triển.

- Khu bến sông Dinh: gồm các bến chuyên dùng phục vụ khai thác dầu khí, đóng, sửa chữa dàn khoan biển, bến tổng hợp địa phương và chuyên dùng của các cơ sở công nghiệp, dịch vụ, an ninh quốc phòng, cứu nạn cứu hộ ven biển năm ven sông.
- Các bến vệ tinh khác: Bến tổng hợp địa phương Côn Đảo (Bến Đầm) có vai trò là cảng vệ tinh cho cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu và khu vực. Cỡ tàu khai thác chủ đạo là dưới 10.000 DWT, chủ yếu là tàu từ 5.000 đến 6.000 DWT kết hợp khai thác tàu khách và tàu container feeder đến 500TEU.

Bến khách du lịch tại Sao Mai - Bến Đình với ga hành khách đồng bộ hiện đại đạt tiêu chuẩn quốc tế, tiếp nhận tàu đến 10 vạn GRT là đầu mối tiếp nhận tàu khách du lịch quốc tế cỡ lớn cho toàn vùng.

- Cảng TP. Hồ Chí Minh.

Cảng tổng hợp quốc gia đầu mối khu vực. Gồm các khu chức năng chính:

- Khu bến Hiệp Phước trên sông Soài Rạp: Khu bến chính của cảng, phát triển thay thế vai trò các bến hiện có trên sông Sài Gòn và là đầu mối tiếp chuyển hàng cho ĐBSCL. Chủ yếu làm hàng tổng hợp, container cho tàu 5 vạn DWT và 4.000 TEU, một số bến chuyên dùng của các cơ sở công nghiệp dịch vụ và đóng, sửa chữa tàu biển ven sông cho tàu trọng tải 2 ÷ 3 vạn DWT. Luồng vào qua cửa Soài Rạp được cải tạo, nâng cấp từng bước cho tàu 5 vạn DWT. Xây dựng trung tâm tiếp nhận, phân phối container và công nghiệp dịch vụ hậu cần cảng liền kề phía sau khu bến phát triển mới để hình thành đầu mối Logistic chung cho cảng.
- Khu bến Cát Lái trên sông Đồng Nai: Khu cảng container chính của khu vực trong những năm trước mắt. Quy mô tiếp nhận tàu 2 - 3 vạn DWT theo luồng Lòng Tàu.
- Khu bến trên sông Sài Gòn, Nhà Bè: Các bến trên sông Sài Gòn sẽ di dời chuyển đổi công năng theo quyết định số 791/QĐ - TTg ngày 12/08/2005; trong đó tận dụng một phần cầu bến tại Khánh Hội để làm bến khách nội địa và trung tâm dịch vụ hàng hải. Các bến trên sông Nhà Bè phát triển có chọn lọc, chủ yếu là cải tạo nâng cấp không mở rộng cho tàu đến 3 vạn DWT theo luồng Lòng Tàu. Xây dựng mới bến tàu khách với nhà ga đồng bộ hiện đại tiếp nhận được tàu du lịch quốc tế đến 5 vạn GRT tại Phú Thuận, hạ lưu cầu Phú Mỹ.
- Khu bến Cần Giuộc - Long An, Gò Công - Tiền Giang trên sông Soài Rạp: Gồm các bến tổng hợp và chuyên dùng cho tàu 2 ÷ 5 vạn DWT ra vào qua cửa Soài Rạp. Quy mô, tiến trình xây dựng phù hợp với yêu cầu phát triển cụ thể của tỉnh và các khu công nghiệp ven sông. Có chức năng chung là bến vệ tinh của cảng đầu mối khu vực TP. Hồ Chí Minh.

- Cảng Đồng Nai.

Cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực. Gồm các khu chức năng chính:

- Khu bến Phước An, Mỹ Xuân, Gò Dầu trên sông Thị Vải: Chủ yếu là các bến tổng hợp cho tàu đến 6 vạn DWT (khu Phước An, Mỹ Xuân), 3 vạn DWT (khu Gò Dầu) và một số bến chuyên dùng của các cơ sở công nghiệp lớn tại khu vực. Là khu bến chính của cảng Đồng Nai, phát triển từng bước đồng bộ với luồng vào cảng và mạng giao thông, kỹ thuật hạ tầng nổi cảng. Hình thành đầu mối logistic Phước An và Long Bình để đảm nhận vai trò trung tâm tiếp nhận và phân phối hàng hóa cho toàn cảng.
- Khu bến Phú Hữu, Nhơn Trạch trên sông Đồng Nai, Nhà Bè, Lòng Tàu: Chủ yếu là các bến chuyên dùng và một số bến hàng tổng hợp cho tàu 1 ÷ 3 vạn DWT. Chức năng chính là khu bến địa phương, phục vụ trực tiếp cho khu công nghiệp, đô thị của Đồng Nai và là khu phát triển mới của doanh nghiệp có cầu bến trên sông Sài Gòn, Nhà Bè phải di dời. Tiến trình xây dựng và phát triển đồng bộ với quy mô và khả năng đáp ứng của mạng giao thông sau cảng.
- Khu bến trên sông Đồng Nai (thuộc địa phận tỉnh Đồng Nai và Bình Dương) gồm bến tổng hợp và chuyên dùng cho tàu đến 5.000 DWT, với chức năng là các bến vệ tinh của cảng đầu mối khu vực Đồng Nai.

6. Nhóm cảng biển ĐBSCL (Nhóm 6):

a. Lượng hàng qua cảng dự kiến:

Năm 2015: Khoảng 54 ÷ 74 triệu T/năm.

Năm 2020: Khoảng 132 ÷ 256 triệu T/năm.

Năm 2030: Khoảng 206 ÷ 300 triệu T/năm.

b. Các cảng trong nhóm:

- Cảng Cần Thơ - TP. Cần Thơ

Cảng tổng hợp quốc gia đầu mối khu vực, gồm các khu chức năng:

- Khu bến Cái Cui: Khu phát triển trọng điểm của cảng Cần Thơ, chủ yếu cho tàu 1 ÷ 2 vạn DWT (giảm tải, lợi dụng thủy triều) làm hàng tổng hợp, có bến chuyên dùng của các cơ sở công nghiệp dịch vụ quy mô lớn nằm ven sông. Xây dựng, phát triển đồng bộ cầu bến cảng, mạng giao thông nối với cảng và trung tâm tiếp nhận phân phối hàng, dịch vụ hậu cần cảng để đảm nhận chức năng khu bến chính của cảng đầu mối khu vực.
 - Khu Hoàng Diệu, Bình Thủy: Cùng cố nâng cấp không phát triển mở rộng. Sắp xếp, cải tạo phù hợp, tiếp nhận tàu đến 1 vạn DWT.
 - Khu Trà Nóc, Ô Môn: Chủ yếu là các bến chuyên dùng của các cơ sở công nghiệp, dịch vụ ven sông (xăng dầu, xi măng, nhiệt điện v.v...). Có bến tổng hợp để hỗ trợ khu bến Hoàng Diệu và phục vụ chung cho khu công nghiệp. Tiếp nhận tàu 5 ngàn ÷ 1 vạn DWT.
- Các cảng địa phương:
- Trên sông Tiền là: Cao Lãnh, Sa Đéc - Đồng Tháp; Mỹ Tho - Tiền Giang ; Vĩnh Thái - Vĩnh Long. Luồng tàu ra vào chính qua cửa Tiểu..

- Trên sông Hậu là: Trà Cú - Trà Vinh; Đại Ngãi - Sóc Trăng; Bình Minh - Vĩnh Long; Nam Cái Cui - Hậu Giang cho tàu 1 ÷ 2 vạn DWT (vòi mớn); Mỹ Thới - An Giang; Lấp Vò - Đồng Tháp cho tàu 5 ngàn ÷ 1 vạn DWT. Luồng tàu ra vào chính qua kênh Quan Chánh Bó - Sông Hậu.
- Trên sông Cái Lớn là Năm Căn - Cà Mau cho tàu 3 ÷ 5 ngàn DWT, luồng vào qua cửa Bồ Đề.
- Ven biển Tây là Hòn Chông, Kiên Lương - Kiên Giang cho tàu hàng tổng hợp 3 ÷ 5 ngàn DWT, hàng chuyên dùng 5 ngàn ÷ 1 vạn DWT; Bãi Nò - Hà Tiên, cửa sông Ông Đốc - Cà Mau cho tàu hàng 1 ÷ 3 ngàn DWT.
- Tại Phú Quốc là An Thới, Vịnh Đầm cho tàu 2 ÷ 3 ngàn DWT, Mũi Đất Đỏ cho tàu khách du lịch quốc tế 8 vạn GRT.

Các cảng này có chức năng là cảng địa phương trong hệ thống cảng biển Việt Nam, bao gồm khu bến chính làm hàng tổng hợp và một số bến chuyên dùng phục vụ trực tiếp cho các cơ sở công nghiệp - dịch vụ nằm ven sông với vai trò là vệ tinh của khu bến tổng hợp. Quy mô, mức độ phát triển tùy thuộc vào yêu cầu kinh tế - xã hội của địa phương và khả năng cải tạo nâng cấp luồng cửa sông.

- Cảng chuyên dùng nhập than cho các nhà máy điện:

- Xây dựng mới hai cảng tiếp nhận than nhập cung ứng cho các nhà máy nhiệt điện tại phía Đông và phía Tây ĐBSCL. Mỗi cảng gồm đầu mối tiếp chuyển ngoài khơi cho tàu trọng tải lớn 10 ÷ 20 vạn DWT và bến tại nhà máy cho phương tiện phù hợp.

- Ở phía bờ Đông, cảng làm đầu mối tiếp chuyển cho tàu lớn ở vùng ngoài cửa sông Hậu (thuộc Trà Vinh hoặc Sóc Trăng); Bến của nhà máy tại Duyên Hải - Trà Vinh, Long Phú - Sóc Trăng, Châu Thành - Hậu Giang. Phương tiện vận tải từ đầu mối tiếp chuyển vào bến của nhà máy vận hành theo cửa Định An hoặc Trần Đề (không đi theo kênh Quan Chánh Bó)

- Ở phía bờ Tây, cảng đầu mối tiếp cho tàu lớn ở quần đảo Nam Du, bến của nhà máy tại Kiên Lương.

- Cảng cho tàu biển lớn ngoài cửa sông Hậu:

Tiếp tục nghiên cứu khả năng xây dựng một cảng cho tàu biển trọng tải lớn (vượt ngoài khả năng nâng cấp cải tạo luồng cửa sông) để làm hàng xuất nhập khẩu trực tiếp cho Đồng bằng Sông Cửu Long hạn chế tiếp chuyển qua các cảng thuộc nhóm 5. Vị trí dự kiến ở ngoài khơi vùng biển Sóc Trăng để thuận tiện cho việc đưa rút hàng của các địa phương vùng bán đảo Cà Mau.

(Danh mục các cảng trong quy hoạch nêu tại phụ lục kèm theo).

4.5. Quy mô định hướng cải tạo nâng cấp luồng.

- Các luồng vào cảng chính cần tập trung cải tạo nâng cấp là:
- Luồng vào cảng Hải Phòng: Đoạn ngoài khu bến Lạch Huyện cho tàu 8 vạn DWT, tàu container 6.000 TEU với chuẩn tắc phù hợp yêu cầu cảng cửa ngõ quốc tế. Đoạn trong vào khu bến sông Chanh cho tàu 3 ÷ 5 vạn DWT, khu bến Đình Vũ cho tàu 2 ÷ 3 vạn DWT (vòi mớn), khu bến sông Cấm cho tàu 1 vạn DWT.
- Luồng vào cảng Vũng Tàu và sông Thị Vải: Đoạn luồng ngoài vào khu Bến Đình Sao Mai cho tàu 10 vạn DWT, container 8.000 TEU, vào khu bến Cái Mép tàu 8 vạn

DWT, container 6.000 TEU với chuẩn tắc phù hợp với yêu cầu của cảng cửa ngõ quốc tế. Đoạn trong trên sông Thị Vải vào khu bến Phú Mỹ, Phước An, Mỹ Xuân cho tàu 6 vạn DWT, container 4.000 TEU, vào khu bến Gò Dầu cho tàu 3 vạn DWT.

- Luồng vào cảng TP. Hồ Chí Minh theo sông Soài Rạp đến Bình Khánh cho tàu 5 vạn DWT và 4.000 TEU.
- Luồng vào cảng Cần Thơ và ĐBSCL: Trước mắt là luồng sông Hậu theo kênh Quan Chánh Bồ cho tàu 1 ÷ 2 vạn DWT (voi mớn), qua cửa Định An cho tàu 3 ÷ 5 ngàn DWT ra vào khi triều cao. Sau nữa là luồng sông Tiền qua cửa Tiểu, sông Cái Lớn qua cửa Bồ Đề cho tàu 5 ngàn DWT.
- Các luồng khác thường xuyên nạo vét duy tu, cải tạo nâng cấp từng bước phù hợp với quy mô công năng của cảng đã xác định trong quy hoạch.

4.6. Quy hoạch di dời và chuyển đổi công năng một số cảng hiện có:

- Di dời, chuyển đổi công năng khu đất, cơ sở hạ tầng ở một số cảng hiện có là vấn đề thường gặp trong tiến trình phát triển chung của hệ thống cảng. Với Việt Nam yêu cầu này càng cấp thiết bởi các cảng quan trọng phần lớn nằm sâu trong sông, gần khu dân cư đô thị khó có khả năng nâng cấp cải tạo luồng vào cảng và mạng giao thông nối cảng.
- Định hướng di dời, chuyển đổi công năng đối với các cảng, khu bến này là: Tiến mạnh ra biển để giảm thiểu khó khăn, trở ngại về luồng tàu ra vào, vừa tạo động lực phát triển các khu công nghiệp, đô thị ven biển. Dành phần lớn quỹ đất của cảng phải di dời để chuyển đổi công năng thành các công trình công cộng phù hợp với quy hoạch chung của thành phố. Nhà nước và địa phương hỗ trợ về đất đai, cơ chế chính sách để doanh nghiệp cảng di dời và phát triển ở địa điểm mới.
- Trọng tâm di dời, chuyển đổi công năng trong giai đoạn quy hoạch là các cảng, khu bến:
 - Cảng dầu B12 - Cái Lân (đến 2020) để đảm bảo an toàn cho cầu Bãi Cháy và cửa ra vào của các khu bến trong vịnh. vị trí thay thế là Hòn Quả Muồm cửa sông Chanh
 - Khu bến trên sông Cấm thuộc cảng Hải Phòng, nằm sâu trong nội đô thành phố. Vị trí phát triển mới là Đình Vũ và bờ phải sông Bạch Đằng.
 - Khu bến sông Hàn thuộc cảng biển Đà Nẵng, nằm sâu trong nội đô thành phố và thượng lưu cầu Thuận Phước mới xây dựng. Vị trí phát triển mới là khu Thọ Quang, Liên Chiểu.
 - Khu bến Nha Trang cảng Nha Trang Ba Ngòi chuyển đổi công năng thành đầu mối khách du lịch. Chức năng làm hàng do khu bến Ba Ngòi đảm nhận.
 - Khu bến trên sông Sài Gòn thuộc cảng TP. Hồ Chí Minh. Di dời và chuyển đổi công năng theo Quyết định số 791/QĐ - TTg ngày 12/8/2005 của Thủ tướng Chính phủ.
 - Khu bến Bình Thủy cảng Cần Thơ, sắp xếp di dời chuyển đổi công năng các bến nhỏ lẻ nằm trong nội đô thành phố. Vị trí phát triển mới là Trà Nóc - Ô Môn và Cái Cui hạ lưu cầu Cần Thơ.

4.7. Kinh phí thực hiện và cơ cấu nguồn vốn:

- Để đạt được mục tiêu, quy mô phát triển hệ thống cảng biển nêu trên dự kiến tổng kinh phí đầu tư trong cả giai đoạn đến năm 2030 là 810 ÷ 990 ngàn tỷ VNĐ (đến năm 2020 là 360 ÷ 440 ngàn tỷ VNĐ).

- Nguồn vốn ngân sách chủ yếu đầu tư cho các hạng mục cơ sở hạ tầng công cộng cảng biển cấp thiết, tại các khu vực trọng điểm (đê ngăn sóng chắn cát, nạo vét và xây dựng công trình chỉnh trị ổn định luồng chạy tàu, trục giao thông nối mạng quốc gia,...). Nguồn vốn này dự tính cho cả giai đoạn đến 2030 khoảng 95 ÷ 150 ngàn tỷ VNĐ (đến năm 2020 khoảng 45 ÷ 70 ngàn tỷ VNĐ) chiếm khoảng 12% ÷ 15% tổng mức đầu tư.
- Nguồn vốn huy động của các doanh nghiệp cho đầu tư cảng trong cả giai đoạn đến 2030 khoảng 715 ÷ 840 ngàn tỷ VNĐ (đến năm 2020 khoảng 315 ÷ 370 ngàn tỷ VNĐ).

4.8. Các dự án ưu tiên đầu tư trong giai đoạn đến 2015:

- Đối với luồng vào cảng: Luồng Hải Phòng; Cái Mép - Thị Vải vào cảng Vũng Tàu, Đồng Nai; sông Soài Rạp vào cảng TP. Hồ Chí Minh; cửa sông Hậu vào ĐBSCL.
- Đối với cảng tổng hợp: Giai đoạn khởi động cảng Trung chuyên quốc tế Vân Phong và khu Lạch Huyện cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng; khu bến Cái Mép, Phú Mỹ Thị Vải cảng cửa ngõ quốc tế Vũng Tàu; khu bến Hiệp Phước cảng TP. Hồ Chí Minh; khu bến Cái Cui cảng Cần Thơ.
- Đối với cảng chuyên dùng: khu bến chuyên dùng lọc, hóa dầu Nghi Sơn - Thanh Hóa; Long Sơn - Bà Rịa-Vũng Tàu; khu bến chuyên dùng của các liên hợp luyện kim Sơn Dương - Hà Tĩnh, Kê Gà - Bình Thuận, Cà Ná - Ninh Thuận. Các đầu mối tiếp nhận than phục vụ nhà máy nhiệt điện tại Nghi Sơn - Thanh Hóa, Sơn Dương Vũng Áng - Hà Tĩnh, Vĩnh Tân - Bình Thuận, Đông và Tây ĐBSCL.

5. Một số giải pháp, chính sách chủ yếu:

1. Bộ Giao thông Vận tải là cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành chịu trách nhiệm trước Thủ tướng Chính phủ quản lý quy hoạch hệ thống cảng biển đã được phê duyệt, quyết định các điều chỉnh cụ thể đối với các nhóm cảng không trái với chức năng, quy mô trong quy hoạch được duyệt và điều chỉnh cụ thể từng cảng phù hợp với quy hoạch của nhóm. Trường hợp cần bổ sung, điều chỉnh quy hoạch chung, trình Thủ tướng Chính phủ xem xét quyết định.
2. Đối với các cảng chuyên dùng, tập đoàn kinh tế, doanh nghiệp đầu tư cảng hoặc dự án có hạng mục cầu, bến cảng xây dựng quy hoạch chi tiết và dự án đầu tư cụ thể lấy ý kiến thỏa thuận của Bộ Giao thông vận tải và Bộ quản lý chuyên ngành trước khi trình cấp thẩm quyền phê duyệt.
3. Đối với các cảng, bến cảng địa phương, Ủy ban nhân dân tỉnh chỉ đạo lập quy hoạch chi tiết và Dự án đầu tư cụ thể lấy ý kiến thỏa thuận của Bộ Giao thông vận tải trước khi trình cấp thẩm quyền phê duyệt.
4. Việc đầu tư xây dựng cảng biển phải phù hợp với quy hoạch được duyệt và theo đúng quy định hiện hành về quản lý đầu tư và xây dựng. Công tác giao đất, quản lý sử dụng đất cho đầu tư xây dựng cảng biển thực hiện theo quy định của pháp luật về đất đai.
5. Huy động tối đa mọi nguồn lực trong nước và ngoài nước để phát triển cảng biển. Đẩy mạnh xã hội hóa việc đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng cảng biển. Khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi mọi thành phần kinh tế (cả trong và ngoài nước) tham gia đầu tư xây dựng phát triển cảng biển bằng các hình thức theo quy định hiện hành. Nguồn vốn ngân sách chỉ tập trung đầu tư cho các hạng mục công trình công cộng cảng biển.

Trên đây là những nội dung chủ yếu của Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, Bộ Giao thông vận tải kính trình Thủ tướng Chính phủ xem xét phê duyệt. *HL*

Nơi nhận:

- Như trên;
- Các Phó Thủ tướng Chính phủ (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Các Bộ: KHĐT, TC, QP, XD,
TN&MT, NN&PTNT;
- Các đ/c Thứ trưởng;
- Cục Hàng hải Việt Nam;
- Lưu: VT, Vụ KHĐT (5 bản).

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**



Trần Doãn Thọ

PHỤ LỤC

**DANH MỤC CẢNG BIÊN, BẾN CẢNG TRONG QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN
HỆ THỐNG CẢNG BIỂN VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2020 ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN NĂM 2030.
(Kèm theo Tờ trình số 24/TTtr - BGT/VT ngày 30 tháng 7 năm 2009)**

| TT | Tên cảng | Hiện trạng | | | Quy hoạch phát triển | | | | Ghi chú |
|----------|---|--|-------------------|--|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|---|
| | | Tình trạng hoạt động | Cỡ tàu (ngàn DWT) | Công năng phân loại | Đến 2015 | | Đến 2020 | | |
| | | | | | Công suất (Tr.T/năm) | Cỡ tàu (ngàn DWT) | Công suất (Tr.T/năm) | Cỡ tàu (ngàn DWT) | |
| I | Nhóm cảng biển phía Bắc (Nhóm 1) | | | | | | | | |
| 1 | Cảng Vạn Giã | Điểm chuyển tải Loại II | 2 ÷ 5 | TH địa phương Loại II | 1,5 ÷ 2,0 | 5 ÷ 10 | 3,5 ÷ 4,5 | 5 ÷ 10 | Gồm các bến vệ tinh Dân Tiến và dọc sông KaLong |
| 2 | Cảng Hải Hà | - | - | Chuyên dùng có bến TH | - | 30 - 50 | - | 30 ÷ 80 | Cảng chuyên dùng lớn có bến tổng hợp |
| 3 | Cảng Vạn Hoa, Mũi Chùa | Ít hoạt động Loại II | 2 ÷ 3 | TH địa phương Loại II | 0,5 ÷ 1,0 | 3 ÷ 5 | 2,0 ÷ 2,5 | 3 ÷ 5 | Có bến chuyên dùng hóa chất mỏ ở Mũi Chùa |
| 4 | Cảng Cẩm Phả | Đang hoạt động, chuyên dùng xuất than - Loại I | 30 ÷ 50 | Chuyên dùng có bến Tổng hợp | 20,0 ÷ 22,0 | 20 ÷ 70 | 25,0 ÷ 27,0 | 20 ÷ 80 | Bao gồm bến xi măng Cẩm Phả. Không kể bến thủy nội địa. |
| 5 | Cảng Hòn Gai | Tổng hợp loại I | | Tổng hợp quốc gia đầu mối khu vực Loại I | | | | | |
| a | Khu bến Cái Lân | Đang phát triển | 10 ÷ 30 | Tổng hợp, container | 10,0 ÷ 12,0 | 20 ÷ 50 | 15,0 ÷ 18,0 | 20 ÷ 50 | Khu bến chính của Hòn Gai |
| b | Bến xi măng Thăng Long, Hạ Long, điện Hạ Long | Đang hoạt động | 10 ÷ 20 | Chuyên dùng ximăng, clinke, than | - | 10 ÷ 20 | - | 10 ÷ 20 | Không phát triển mở rộng |
| c | Bến dầu B12 | Đang hoạt động | 10 ÷ 40 | Chuyên dùng hàng lỏng | 2,5 ÷ 3,0 | 10 - 40 | - | - | Từng bước di dời, chuyển đổi công năng |
| d | Bến khách Hòn Gai | Đang xây dựng | - | Chuyên dùng khách du lịch quốc tế, Bắc - Nam | 0,4 ÷ 0,5 Triệu khách | 80 ÷ 100 GRT | 0,6 ÷ 0,7 Triệu khách | 80 ÷ 100 GRT | Đầu mối khách du lịch đường biển của miền Bắc |

| TT | Tên cảng | Hiện trạng | | Quy hoạch phát triển | | | | | Ghi chú |
|----|--|---------------------------------|-------------------|--|-----------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------------------------|---|
| | | Tình trạng hoạt động | Cỡ tàu (ngàn DWT) | Công năng phân loại | Đến 2015 | | Đến 2020 | | |
| | | | | | Công suất (Tr.T/ năm) | Cỡ tàu (ngàn DWT) | Công suất (Tr.T/ năm) | Cỡ tàu (ngàn DWT) | |
| 6 | Cảng Hải Phòng | Tổng hợp loại I | | Cửa ngõ quốc tế loại IA | | | | | Không kê khu Nam Đồ Sơn chuyên dùng phục vụ an ninh quốc phòng |
| a | Khu bến Lạch Huyện | Chưa xây dựng | - | Container, Tổng hợp | 5,0 ÷ 6,0 | 50 ÷ 80 (4.000 ÷ 6.000 TEU) | 20,0 ÷ 25,0 | 50 ÷ 80 (4.000 ÷ 6.000 TEU) | Khu bến chính của Hải Phòng |
| b | Khu bến Đình Vũ | Đang phát triển | 10 ÷ 20 | Tổng hợp, container | 15,0 ÷ 16,0 | 20 ÷ 30 | 18,0 ÷ 20,0 | 20 ÷ 30 | Có bến chuyên dùng cho KCN, SP dầu, hóa chất |
| c | Khu bến sông Cấm | Đang hoạt động | 5 ÷ 10 | Tổng hợp địa phương | 8,0 ÷ 9,0 | 5 ÷ 10 | 5,0 ÷ 6,0 | 5 ÷ 10 | Từng bước di dời chuyên đổi công năng các bến trong nội thành |
| d | Khu bến Yên Hưng | Chưa xây dựng | - | Chuyên dùng | 3,0 ÷ 5,0 | 30 ÷ 40 | 10,0 ÷ 15,0 | 30 ÷ 40 | Có bến tổng hợp container phục vụ chung KCN |
| e | Các bến Vệ tinh khác | Đang hoạt động | - | Chuyên dùng, tổng hợp địa phương | 2,5 ÷ 3,0 | 1,0 ÷ 10,0 | 4,0 ÷ 4,5 | 1,0 ÷ 10,0 | Bao gồm cả Diêm Điền và Hải Thịnh |
| II | Nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ (nhóm II) | | | | | | | | |
| 7 | Cảng Nghi Sơn | Đang phát triển Loại I | | Tổng hợp quốc gia đầu mối khu vực Loại I | | | | | |
| a | Khu bến Bắc Nghi Sơn | Chưa xây dựng | - | Chuyên dùng xăng dầu, xi măng, hàng khác | 15,0 ÷ 16,0 | 10 ÷ 30 | 18,0 ÷ 20,0 | 10 ÷ 30 | Bến nhập dầu thô SPM ngoài đảo Mê cho tàu 20 ÷ 40 vạn DWT. |
| b | Khu bến Nam Nghi Sơn | Đang xây dựng | 10 ÷ 20 | TH container có bến chuyên dùng | 7,0 ÷ 8,0 | 30 ÷ 50 | 14,5 - 15,0 | 30 ÷ 50 | Bến chuyên dùng cho than điện, đóng sửa tàu biển |
| c | Khu bến Đảo Mê | Chưa xây dựng | 10 ÷ 20 | Trụ đầu tránh bão Đầu mối tiếp chuyển than nhập cho điện | 4,0 ÷ 5,0 | 100 ÷ 200 | 7,5 ÷ 8,0 | 100 ÷ 200 | |
| d | Các bến vệ tinh khác | Ít hoạt động hoặc chưa xây dựng | 0,5 ÷ 1 | Địa phương vệ tinh | 0,2 ÷ 0,5 | 1 ÷ 2 | 0,5 ÷ 1,0 | 1 ÷ 2 | Lễ Môn, Quảng Châu, Quảng Nham, Lèn, Hói Đào theo nhu cầu phát triển KT - XH tỉnh |

| TT | Tên cảng | Hiện trạng | | Quy hoạch phát triển | | | | Ghi chú | |
|----|------------------------------------|--------------------------|-------------------|--|----------------------|------------------------------------|----------------------|------------------------------------|---|
| | | Tình trạng hoạt động | Cỡ tàu (ngàn DWT) | Công năng phân loại | Đến 2015 | | Đến 2020 | | |
| | | | | | Công suất (Tr.T/năm) | Cỡ tàu (ngàn DWT) | Công suất (Tr.T/năm) | | Cỡ tàu (ngàn DWT) |
| 8 | Cảng Nghệ An | Đang hoạt động Loại I | | Tổng hợp quốc gia đầu mối khu vực Loại I | | | | | |
| a | Khu bến Cửa Lò | Đang hoạt động | 5 ÷ 10 | Tổng hợp, Container | 2,0 ÷ 2,5 | 10 ÷ 20 | 2,5 ÷ 3,0 | 5 ÷ 10 | Tiềm năng phát triển tại phía Nam và Bắc Cửa Lò cho tàu 3 ÷ 5 vạn DWT |
| b | Khu bến Đông Hải | Chưa xây dựng | - | Chuyên dùng than điện, xi măng, VLXD | 2,5 ÷ 3,0 | 10 ÷ 30 | 5,0 ÷ 6,0 | 10 ÷ 30 | Có bến tổng hợp phục vụ khu công nghiệp |
| c | Bến Cửa Hội, Bến Thủy | Ít hoạt động | 1 ÷ 3 | Chuyên dùng xăng dầu - Vệ tinh địa phương | 0,3 ÷ 0,5 | 1 ÷ 3 | 0,3 ÷ 0,5 | 1 ÷ 3 | |
| 9 | Cảng Sơn Dương Vũng Áng | Đang hoạt động Loại I | | Tổng hợp quốc gia đầu mối khu vực Loại I | | | | | |
| a | Khu bến Vũng Áng | Đang phát triển | 10 ÷ 30 | TH, container có bến chuyên dùng | 6,5 ÷ 9,0 | 10 ÷ 50 | 14,0 ÷ 15,0 | 10 ÷ 50 | Chuyên dùng than điện ở phía Bắc, sản phẩm dầu ở phía Nam. |
| b | Khu bến Sơn Dương | Đang xây dựng | - | Chuyên dùng có bến tổng hợp | 15,0 ÷ 20,0 | 200 ÷ 300 (nhập) 30 ÷ 50 (xuất) | 75,0 ÷ 80,0 | 200 ÷ 300 (nhập) 30 ÷ 50 (xuất) | Chuyên dùng của liên hợp luyện gang thép, lọc hóa dầu, than điện Kỳ Phương. Có khả năng là đầu mối tiếp chuyển than nhập cho điện. |
| c | Bến Xuân Hải và vệ tinh khác | Ít hoạt động | 0,5 ÷ 1 | Vệ tinh địa phương | 0,2 ÷ 0,3 | 1 ÷ 2 | 0,5 ÷ 1 | 1 ÷ 2 | Phát triển theo nhu cầu KT - XH của địa phương |

| TT | Tên cảng | Hiện trạng | | Quy hoạch phát triển | | | | Ghi chú | |
|-----|--|----------------------------|-------------------|--|----------------------|-------------------|----------------------|---------|--|
| | | Tình trạng hoạt động | Cỡ tàu (ngàn DWT) | Công năng phân loại | Đến 2015 | | Đến 2020 | | |
| | | | | | Công suất (Tr.T/năm) | Cỡ tàu (ngàn DWT) | Công suất (Tr.T/năm) | | Cỡ tàu (ngàn DWT) |
| III | Nhóm cảng biển Trung Trung Bộ (nhóm III) | | | | | | | | |
| 10 | Cảng Quảng Bình | Đang hoạt động Loại II | | TH địa phương và chuyên dùng Loại II | | | | | |
| a | Bến Hòn La | Đang hoạt động | 10 | Chuyên dùng và tổng hợp | 4,0 + 5,0 | 10 + 50 | 8,5 + 11,0 | 10 + 50 | - Khu bến chính của cảng. - Chuyên dùng than điện tàu 2 ÷ 5 vạn DWT. - Chuyên dùng xi măng, VLXD tàu 1 ÷ 3 vạn DWT. - Tổng hợp địa phương tàu 1 ÷ 2 vạn DWT |
| b | Bến Sông Gianh, Nhật Lệ | Ít hoạt động | 1 | Vệ tinh địa phương | 0,5 ÷ 0,6 | 1 + 2 | 1,0 ÷ 1,5 | 1 ÷ 2 | |
| 11 | Cảng Quảng Trị | Đang hoạt động Loại II | | TH địa phương Loại II | | | | | |
| a | Bến Cửa Việt | Đang hoạt động | 1 ÷ 2 | TH địa phương | 0,3 + 0,4 | 1 + 3 | 0,5 + 0,6 | 1 + 3 | |
| b | Bến Mỹ Thủy | Chưa xây dựng | - | Chuyên dùng KCN có bến TH | | | - | 20 - 50 | Cảng đảo, tiềm năng |
| 12 | Cảng Thừa Thiên Huế | Đang hoạt động - Loại I | | TH địa phương Loại II | | | | | |
| a | Bến Thuận An | Ít hoạt động | 1 + 2 | Vệ tinh địa phương | 0,2 + 0,3 | 1 + 3 | 0,2 + 0,3 | 1 + 3 | |
| b | Bến Chân Mây | Đang hoạt động | 10 + 30 | TH, container có bến chuyên dùng | 1,5 + 1,7 | 10 + 30 | 2,5 + 3,0 | 30 + 50 | Có bến khách quốc tế cho tàu 10 vạn GRT và chuyên dùng đóng sửa tàu |

| TT | Tên cảng | Hiện trạng | | Quy hoạch phát triển | | | | Ghi chú | |
|----|--------------------------|-------------------------|-------------------|--|----------------------|-------------------|----------------------|---|-------------------|
| | | Tình trạng hoạt động | Cỡ tàu (ngàn DWT) | Công năng phân loại | Đến 2015 | | Đến 2020 | | |
| | | | | | Công suất (Tr.T/năm) | Cỡ tàu (ngàn DWT) | Công suất (Tr.T/năm) | | Cỡ tàu (ngàn DWT) |
| 13 | Cảng Đà Nẵng | Đang hoạt động - Loại I | | Tổng hợp quốc gia Đầu mối khu vực Loại I | | | | Phát triển thành cảng cửa ngõ quốc tế về lâu dài. | |
| a | Bến Tiên Sa - Sơn Trà | Đang hoạt động | 10 ÷ 30 | Tổng hợp, container | 4,0 ÷ 4,2 | 10 ÷ 50 | 4,5 ÷ 5,0 | 10 ÷ 50 | |
| b | Bến Sóng Hàn - Thọ Quang | Đang hoạt động | 1 ÷ 5 | Chuyên dùng | 0,6 ÷ 1,0 | 1 ÷ 20 | 0,6 ÷ 1,0 | 1 ÷ 20 | |
| c | Bến Liên Chiểu | Đang hoạt động | 5 ÷ 10 | Chuyên dùng có bến TH, container | 1,5 ÷ 1,7 | 5 ÷ 20 | 4,5 ÷ 6,0 | 5 ÷ 80 | |
| 14 | Cảng Kỳ Hà | Đang hoạt động Loại II | 5 ÷ 10 | TH địa phương Loại II | 1,5 ÷ 2,0 | 5 ÷ 20 | 3,0 ÷ 3,5 | 5 ÷ 20 | |
| 15 | Cảng Dung Quất | Đang hoạt động Loại II | | Tổng hợp quốc gia Đầu mối khu vực Loại I | | | | | |
| | Khu bến Dung Quất I | | | | | | | Khu bến chính hiện nay | |
| | Bến nhà máy lọc dầu | Đang hoạt động | 5 ÷ 30 | Chuyên dùng xuất sản phẩm | 6,5 | 5 ÷ 30 | 6,5 | 5 ÷ 50 | |
| a | Bến tổng hợp container | Đang phát triển | 10 ÷ 30 | Tổng hợp, container | 2,0 ÷ 2,5 | 10 ÷ 50 | 3,5 ÷ 4,0 | 10 ÷ 50 | |
| | Bến khu công nghiệp nặng | Đang phát triển | 20 ÷ 30 | Chuyên dùng cho cơ sở CN | 1,5 ÷ 2,0 | 20 ÷ 70 | 4,5 ÷ 5,0 | 20 ÷ 70 | |

| TT | Tên cảng | Hiện trạng | | Quy hoạch phát triển | | | | Ghi chú | | |
|----|---------------------------------------|------------------------|-------------------|--|----------------------|------------------------------------|----------------------|---|-------------------|--|
| | | Tình trạng hoạt động | Cỡ tàu (ngàn DWT) | Công năng phân loại | Đến 2015 | | Đến 2020 | | | |
| | | | | | Công suất (Tr.T/năm) | Cỡ tàu (ngàn DWT) | Công suất (Tr.T/năm) | | Cỡ tàu (ngàn DWT) | |
| b | Khu bến Dung Quất II | | | | | | | Sẽ xây dựng phục vụ phát triển GDP mở rộng khu kinh tế. | | |
| | Bến Việt Thanh | Đang hoạt động | 100 | Chuyên dùng nhập dầu thô | 6,5 | 100 | 13,0 | 100 ÷ 200 | | |
| | Bến Mỹ Hàn | Chưa xây dựng | | Chuyên dùng cho liên hợp luyện kim | 10 ÷ 15,0 | 100 ÷ 350 (nhập) 30 ÷ 50 (Xuất) | 40 ÷ 45,0 | 100 ÷ 350 (nhập) 30 ÷ 50 (Xuất) | | |
| c | Bến Sa Kỳ | Ít hoạt động | 1 | Vệ tinh địa phương | 0,2 ÷ 0,3 | 1 | 0,2 ÷ 0,3 | 1 | Bến phao SPM | Có bến tổng hợp phục vụ chung KCN Dung Quất II |
| IV | Nhóm cảng biển Nam Trung Bộ (nhóm IV) | | | | | | | | | |
| 16 | <i>Cảng Quy Nhơn</i> | Đang hoạt động Loại I | | TH đầu mối khu vực, chuyên dùng Loại I | | | | | | |
| a | Bến Quy Nhơn, Thị Nại | Đang hoạt động | 7 ÷ 30 | Tổng hợp, container | 5,0 ÷ 5,5 | 10 ÷ 30 | 6,0 ÷ 6,5 | 10 ÷ 30 | | Khu bến chính của cảng Thị Nại là bến vệ tinh chuyên dùng |
| b | Bến Nhơn Hội | Đang xây dựng | - | Chuyên dùng có bến TH | 1,5 ÷ 2,0 | 20 ÷ 50 | 2,0 ÷ 3,2 | 20 ÷ 50 | | Phát triển có điều kiện, đảm bảo không ảnh hưởng tới luồng và khu nước chung của cảng. |
| c | Bến vệ tinh khác | Chưa xây dựng | | Vệ tinh địa phương | - | 2 ÷ 10 | - | 2 ÷ 10 | | Tại Đông Đa, Đê Gi, Tam quan theo yêu cầu phát triển KT - XH của địa phương |
| 17 | <i>Cảng Vũng Rô</i> | Đang hoạt động Loại II | | TH địa phương và chuyên dùng Loại II | | | | | | |
| a | Bến Tây Vũng Rô | Đang hoạt động | 5 ÷ 10 | TH địa phương chuyên dùng xăng dầu | 0,5 ÷ 0,7 | 5 ÷ 10 | 0,8 ÷ 1,0 | 5 ÷ 10 | | Cùng cỡ năng cấp |

| TT | Tên cảng | Hiện trạng | | Quy hoạch phát triển | | | | Ghi chú | |
|----|--|---|-------------------|---|----------------------------------|---|-----------------------------------|---|--|
| | | Tình trạng hoạt động | Cỡ tàu (ngàn DWT) | Công năng phân loại | Đến 2015 | | Đến 2020 | | |
| | | | | | Công suất (Tr.T/năm) | Cỡ tàu (ngàn DWT) | Công suất (Tr.T/năm) | | Cỡ tàu (ngàn DWT) |
| b | Bến Đông Vũng Rô và Đông Hòa Cầm | Chưa xây dựng | | TH địa phương và chuyên dùng dầu | 2,0 ÷ 2,5 | 100 ÷ 250 (nhập dầu thô) 10 ÷ 30 (hàng khác) | 3,0 ÷ 3,5 | 100 ÷ 250 (nhập dầu thô) 10 ÷ 30 (hàng khác) | - Khu phát triển chính của cảng. - Bến chuyên dùng dầu của nhà máy lọc dầu Bãi Góc, hóa dầu Hòa Tâm và đóng sửa tàu. |
| 18 | Cảng Vân Phong | Đang hoạt động Chuyên dùng Loại I | | Trung chuyển quốc tế Loại IA | | | | | |
| a | Khu bến Đầm Môn (Bắc vịnh Vân Phong) | Chuẩn bị xây dựng | - | Container TCQT | 7,0 ÷ 10,0 (0,7 ÷ 1,0 Tr.Teu) | 80 ÷ 120 (6000 ÷ 9000 Teu) | 44,0 ÷ 50,0 (4,0 ÷ 5,0 Tr.Teu) | 120 ÷ 200 (9000 ÷ 15000 Teu) | |
| b | Khu Mỹ Giang (Nam vịnh Vân Phong) | Điểm chuyển tải, đang phát triển | 100 ÷ 250 | Hàng lỏng TCQT và cho nhà máy lọc dầu | 2,5 ÷ 3,0 | 100 ÷ 250 | 11,0 ÷ 15,0 | 100 ÷ 250 | |
| c | Khu Dốc Lết Ninh Thủy (Nam vịnh Vân Phong) | Đang hoạt động, chuẩn bị mở rộng | 10 ÷ 50 | Chuyên dùng cho đóng sửa tàu biển, nhà máy điện và công nghiệp khác | - | 50 ÷ 100 | 4,0 ÷ 4,5 | 50 ÷ 100 | |
| 19 | Cảng Nha Trang Ba Ngòi | Đang hoạt động Loại I | | Tổng hợp quốc gia Đầu mối khu vực Loại I | | | | | |
| a | Bến Nha Trang | Đang hoạt động | 10 ÷ 20 | Cảng khách đầu mối dịch vụ du lịch | 0,2 ÷ 0,3 triệu HK | 80 GRT | 0,4 ÷ 0,5 triệu HK | 80 ÷ 100 GRT | Từng bước chuyển đổi công năng. |
| b | Khu bến Ba Ngòi | Đang hoạt động | 10 ÷ 30 | TH, container có bến chuyên dùng | 3,0 ÷ 3,5 | 10 ÷ 50 | 5,0 ÷ 6,0 | 30 ÷ 50 | - Khu bến chính của cảng. - Có bến chuyên dùng cho nhiệt điện và phục vụ đóng sửa tàu biển. |

| TT | Tên cảng | Hiện trạng | | Công năng phân loại | Quy hoạch phát triển | | | | Ghi chú |
|----|--------------------------------|--------------------------|-------------------|----------------------------------|------------------------|--|------------------------|--|---|
| | | Tình trạng hoạt động | Cỡ tàu (ngàn DWT) | | Đến 2015 | | Đến 2020 | | |
| | | | | | Công suất (Tr. T/ năm) | Cỡ tàu (ngàn DWT) | Công suất (Tr. T/ năm) | Cỡ tàu (ngàn DWT) | |
| 20 | Cảng Cà Ná | Ít hoạt động Loại II | 0,5 ÷ 1,0 | Chuyên dùng có bến tổng hợp | 12,0 ÷ 12,5 | 100 ÷ 200 (nhập than quặng) 20 ÷ 50 | 25,0 ÷ 30,0 | 100 ÷ 200 (nhập than quặng) 20 ÷ 50 | - Chuyên dùng của liên hợp luyện kim kết hợp làm hàng tổng hợp địa phương và phục vụ nhà máy điện nguyên tử. |
| 21 | Cảng Vĩnh Tân | Chưa có | - | Chuyên dùng của nhà máy điện | 6,0 ÷ 7,0 | 50 ÷ 100 | 18,0 ÷ 25,0 | 50 ÷ 200 | Kết hợp là đầu mối tiếp chuyển than nhập cho các nhà máy nhiệt điện trong khu vực |
| 22 | Cảng Kê Gà | Chưa có | - | Chuyên dùng và TH địa phương | | | | | |
| a | Khu Bắc Kê Gà | Chưa xây dựng | - | Chuyên dùng có bến tổng hợp | 5,0 ÷ 6,0 | 50 ÷ 80 (than quặng) 20 ÷ 50 (hàng khác) | 12,0 ÷ 15,0 | 50 ÷ 80 (than quặng) 20 ÷ 50 (hàng khác) | Chuyên dùng của liên hợp luyện kim Alumina - Nhôm. |
| b | Khu Nam Kê Gà | Chưa xây dựng | - | TH địa phương có bến chuyên dùng | 1,5 ÷ 2,0 | 10 ÷ 30 (hàng TH) 50 ÷ 80 (chuyên dùng xăng dầu) | | 10 ÷ 30 (hàng TH) 50 ÷ 80 (chuyên dùng xăng dầu) | Tổng hợp địa phương của tỉnh Bình Thuận. |
| c | Bến Phú Quý | Ít hoạt động | 0,5 ÷ 1,0 | Địa phương vệ tinh | 0,15 ÷ 0,2 | 1 ÷ 2 | 0,3 ÷ 0,5 | 1 ÷ 2 | Phục vụ trực tiếp cho huyện đảo Lý Sơn |
| V | Nhóm cảng Đông Nam Bộ (Nhóm 5) | | | | | | | | |
| 23 | Cảng Vũng Tàu | Đang hoạt động Loại I | | Cửa ngõ quốc tế Loại IA | | | | | |
| a | Khu Cái Mép, Sao Mai Bến Đình | Đang phát triển | 10 ÷ 50 | Container Có bến chuyên dùng | 55,0 ÷ 60,0 | 80 ÷ 100 (6000 ÷ 8000 TEU) | 75,0 ÷ 80,0 | 80 ÷ 100 (6000 ÷ 8000 TEU) | Khu bến chính của cảng Vũng Tàu. Cái Mép ch tàu 8 vạn DWT, 6000 TEU. Bến Đình Sao mai cho tàu 10 vạn DWT, 8000 Teu. |

| TT | Tên cảng | Hiện trạng | | Công năng phân loại | Quy hoạch phát triển | | | | Ghi chú |
|----|--|--------------------------|-------------------|--|----------------------|--|----------------------|--|---|
| | | Tình trạng hoạt động | Cỡ tàu (ngàn DWT) | | Đến 2015 | | Đến 2020 | | |
| | | | | | Công suất (Tr.T/năm) | Cỡ tàu (ngàn DWT) | Công suất (Tr.T/năm) | Cỡ tàu (ngàn DWT) | |
| b | Khu bến Phú Mỹ Thị Vải | Đang hoạt động | 10 ÷ 30 | TH Container Có bến chuyên dùng | 20,0 ÷ 25,0 | 30 ÷ 70 (4000 TEU) | 25,0 ÷ 30,0 | 30 ÷ 70 (4000 TEU) | - Chuyển đổi công năng NMDT An Phú thành bến tổng hợp, container Mỹ Xuân - Đông Bắc Long Sơn chuyên dùng lọc hóa dầu. Đông Nam Long Sơn dự phòng phát triển và đóng sửa tàu biển. |
| c | Khu bến Long Sơn | Chuẩn bị xây dựng | - | Chuyên dùng lọc hóa dầu và đóng sửa tàu | 20,0 ÷ 22,0 | 200 ÷ 300 (nhập dầu thô) 30 ÷ 80 | 28,0 ÷ 30,0 | 200 - 300 (nhập dầu thô) 30 - 80 | - Chuyên dùng đóng sửa dài khoan biển, phục vụ khai thác dầu khí, an ninh quốc phòng, cứu nạn cứu hộ - Có bến tàu khách 8 - 10 vạn GRT |
| d | Khu bến sông Dinh | Đang hoạt động | 5 ÷ 20 | Chuyên dùng và TH địa phương | 3,5 ÷ 3,8 | 5 ÷ 30 | 4,5 ÷ 5,0 | 5 ÷ 30 | - Phục vụ trực tiếp huyện đảo Côn Sơn - Có bến tàu khách du lịch quốc tế |
| e | Bến Đầm Côn Đảo | Đang hoạt động | 1 ÷ 5 | TH địa phương Vệ tinh của Vũng Tàu | 0,5 ÷ 0,6 | 1 ÷ 5 | 0,8 ÷ 1,2 | 1 ÷ 5 | |
| 24 | <i>Cảng Đồng Nai</i> | Đang hoạt động Loại I | | Tổng hợp quốc gia đầu mối khu vực Loại I | | | | | |
| a | Khu bến Phước An, Mỹ Xuân, Gò Dầu sông Thị Vải | Đang phát triển | 5 ÷ 15 | Khu bến TH chính của cảng. Có bến chuyên dùng | 6,5 ÷ 8,0 | 30 ÷ 60 | 15,0 ÷ 18,0 | 30 ÷ 60 | - Mỹ Xuân, Phước An tàu đến 6 vạn DWT. - Gò Dầu tàu đến 3 vạn DWT |
| b | Khu bến Phú Hữu, Nhơn Trạch sông Lòng Tàu | Đang phát triển | 5 ÷ 20 | Chuyên dùng có bến tổng hợp | 4,5 ÷ 6,0 | 10 ÷ 30 | 10,0 ÷ 12,0 | 10 ÷ 30 | Khu phát triển mới của các doanh nghiệp cảng nhỏ lẻ di dời từ TP. HCM. |
| c | Khu bến Đồng Nai sông Đồng Nai | Đang hoạt động | 1 ÷ 5 | Bến địa phương của cảng Đồng Nai | 1,2 ÷ 1,5 | 3 ÷ 5 | 2,0 ÷ 2,5 | 3 ÷ 5 | Bao gồm cả bến hiện có của tỉnh Bình Dương. |

| TT | Tên cảng | Hiện trạng | | Công năng phân loại | Quy hoạch phát triển | | | | Ghi chú |
|----|---|--------------------------|-------------------|--|-----------------------|--------------------------|-----------------------|-------------------------|---|
| | | Tình trạng hoạt động | Cỡ tàu (ngàn DWT) | | Đến 2015 | | Đến 2020 | | |
| | | | | | Công suất (Tr.T/ năm) | Cỡ tàu (ngàn DWT) | Công suất (Tr.T/ năm) | Cỡ tàu (ngàn DWT) | |
| 25 | Cảng TP. Hồ Chí Minh | Đang hoạt động Loại I | 10 ÷ 20 | Tổng hợp quốc gia đầu mối khu vực Loại I | | | | | |
| a | Khu bến Hiệp Phước sông Soài Rạp | Đang phát triển | 10 ÷ 20 | TH container Có bến chuyên dùng | 18,0 ÷ 20,0 | 30 ÷ 50 (4000 TEU) | 45,0 ÷ 50,0 | 30 ÷ 70 (4000 TEU) | Khu phát triển chính và là khu bến chủ lực của cảng. Bến chuyên dùng cho tàu 2 ÷ 3 vạn DWT |
| b | Khu bến Cát Lái sông Đồng Nai | Đang hoạt động | 20 ÷ 30 | Tổng hợp container | 25,0 ÷ 30,0 | 20 ÷ 30 | 20,0 ÷ 22,0 | 20 ÷ 30 | Trước mắt là khu bến container chính, lâu dài là khu bến địa phương của cảng |
| c | Khu bến trên sông Sài Gòn, Nhà Bè | Đang hoạt động | 10 ÷ 30 | Tổng hợp địa phương và chuyên dùng | 8,0 ÷ 10,0 | 10 ÷ 30 Tàu khách 50 GRT | 10,0 ÷ 11,0 | 10 ÷ 30 Tàu khách 50GRT | Di dời chuyên đổi công năng theo QĐ 791/QĐ – TTg. Bến tàu khách nằm trong khu dịch vụ du lịch Phú Thuận |
| d | Bến Cần Giuộc, Gò Công trên sông Soài Rạp | Chưa có | | Chuyên dùng và tổng hợp địa phương | 2,0 ÷ 2,5 | 20 ÷ 30 | 5,0 ÷ 6,0 | 20 ÷ 50 | Thuộc địa phận Long An, Tiền Giang có chức năng chung là khu bến vệ tinh của cảng TP. HCM |
| VI | Nhóm cảng ĐBSCL (Nhóm 6) | | | | | | | | |
| 26 | Cảng Cần Thơ | Đang hoạt động Loại I | | Tổng hợp quốc gia đầu mối khu vực Loại I | | | | | |
| a | Khu bến Cái Cui | Đang phát triển | 10 | Tổng hợp có bến chuyên dùng | 3,0 ÷ 3,5 | 10 ÷ 20 | 6,0 ÷ 7,0 | 10 ÷ 20 | Khu phát triển chính của cảng. Bến Bình Minh (Vĩnh Long) là vệ tinh của cảng Cái Cui. |
| b | Khu bến Hoàng Diệu, Bình Thủy | Đang hoạt động | 5 ÷ 10 | Tổng hợp container | 1,8 ÷ 2,0 | 10 | 2,3 ÷ 2,5 | 10 | Không phát triển mở rộng. Sắp xếp di dời khu Bình Thủy |
| c | Khu bến Trà Nóc – Ô Môn | Đang hoạt động | 5 ÷ 10 | Chuyên dùng có bến TH cho KCN | 2,5 ÷ 3,0 | 5 ÷ 10 | 4,5 ÷ 6,0 | 5 ÷ 10 | Chuyên dùng xăng dầu, xi măng, nhiệt điện (Ô Môn) Bến tổng hợp tại Trà Nóc |

| TT | Tên cảng | Hiện trạng | | Quy hoạch phát triển | | | | Ghi chú | |
|----|----------------------------|---|-------------------|---|----------------------|--------------------|----------------------|---|-------------------|
| | | Tình trạng hoạt động | Cỡ tàu (ngàn DWT) | Công năng phân loại | Đến 2015 | | Đến 2020 | | |
| | | | | | Công suất (Tr.T/năm) | Cỡ tàu (ngàn DWT) | Công suất (Tr.T/năm) | | Cỡ tàu (ngàn DWT) |
| 27 | <i>Cảng trên sông Tiền</i> | Đang hoạt động Loại II | | TH địa phương có bến chuyên dùng Loại II | | | | Luồng vào chính theo cửa Tiểu. Có các bến chuyên dùng là vệ tinh (phát triển phù hợp với yêu cầu KT -XH của địa phương) | |
| a | Cảng Đồng Tháp | Đang hoạt động Loại II | 3 ÷ 5 | TH địa phương có bến chuyên dùng Loại II | 0,6 ÷ 0,8 | 3 ÷ 5 | 1,5 ÷ 2,5 | Bến chính là Sa Đéc, Cao Lãnh; bến Lấp Vò trên sông Hậu cho tàu đến 1 vạn DWT | |
| b | Cảng Vĩnh Long | Đang hoạt động Loại II | 1 + 3 | TH địa phương có bến chuyên dùng Loại II | 0,5 ÷ 0,6 | 3 ÷ 5 | 1,0 ÷ 1,5 | Bến chính là Vĩnh Thái, bến Bình Minh trên sông Hậu cho tàu đến 1 vạn DWT. | |
| c | Cảng Bến Tre | Đang hoạt động Loại II | 1 + 5 | TH địa phương có bến chuyên dùng Loại II | 0,3 ÷ 0,5 | 3 ÷ 5 | 0,6 ÷ 0,8 | Phát triển trên cơ sở cảng Đ.T.NĐ Giao Long hiện nay. | |
| 28 | <i>Cảng trên sông Hậu</i> | Đang hoạt động Loại II hoặc chưa xây dựng | | TH địa phương có bến chuyên dùng Loại II | | | | Luồng vào chính theo kênh Quan Chánh Bó sông Hậu. Có các bến chuyên dùng là vệ tinh (phát triển phù hợp với yêu cầu KT -XH của địa phương) | |
| a | Cảng An Giang | Đang hoạt động Loại II | 3 ÷ 5 | TH địa phương có bến chuyên dùng Loại II | 1,0 ÷ 1,5 | 5 ÷ 10 | 2,5 ÷ 3,0 | Bến chính tại Mỹ Thới. Bến Lấp Vò (Đồng Tháp) là vệ tinh | |
| b | Cảng Trà Vinh | Chưa xây dựng | - | TH địa phương có bến chuyên dùng Loại II | 0,5 ÷ 0,8 | 1 ÷ 2 (vòi mớn) | 1,5 ÷ 2,0 | Bến chính tại Trà Cú. | |
| c | Cảng Sóc Trăng | Chưa xây dựng | - | TH địa phương có bến chuyên dùng Loại II | 0,8 ÷ 1,0 | 1 ÷ 2 (vòi mớn) | 1,8 ÷ 2,5 | Bến chính tại Đại Ngãi | |
| 29 | <i>Cảng Cà Mau</i> | Đang hoạt động | 1 + 3 | TH địa phương có bến chuyên dùng Loại II | 0,8 ÷ 1,0 | 3 ÷ 5 | 2,0 ÷ 2,5 | Bến chính tại Năm Căn. Bến vệ tinh tại Ông Đốc. | |

| TT | Tên cảng | Hiện trạng | | Quy hoạch phát triển | | | | Ghi chú | |
|----|--------------------------------------|---------------------------|-------------------|--|----------------------|---|-------------------------|---|--|
| | | Tình trạng hoạt động | Cỡ tàu (ngàn DWT) | Công năng phân loại | Đến 2015 | | Đến 2020 | | |
| | | | | | Công suất (Tr.T/năm) | Cỡ tàu (ngàn DWT) | Công suất (Tr.T/năm) | | Cỡ tàu (ngàn DWT) |
| 30 | Cảng Kiên Giang | Đang hoạt động Loại II | | TH địa phương có bến chuyên dùng Loại II | 0,3 ÷ 0,5 | 2 ÷ 5 | 1,0 ÷ 1,5 | 2 ÷ 5 | |
| a | Bến Hòn Chông | Không hoạt động | | Tổng hợp địa phương | | | | | |
| b | Khu bến Bình Trị Kiên Lương | Đang hoạt động | 5 ÷ 7 | Chuyên dùng xi măng, xăng dầu | 0,3 ÷ 0,5 | 2 ÷ 5 | 1,0 ÷ 1,5 | 2 ÷ 5 | Không kể bến chuyên dùng cho Nhiệt điện Kiên Lương |
| c | Khu bến Bãi Nò – Hà Tiên | Chưa có | | TH địa phương | 0,2 ÷ 0,3 | 2 ÷ 3 | 0,5 ÷ 0,6 | 2 ÷ 3 | Bến cửa khẩu với Campuchia |
| 31 | Cảng Phú Quốc | Chưa hoạt động | | Tổng hợp địa phương | | | | | |
| a | Bến An Thới | Đang xây dựng | 1 ÷ 3 | Hàng tổng hợp | 0,2 ÷ 0,3 | 1 ÷ 3 | 0,5 ÷ 0,7 | 1 ÷ 3 | Phao chuyển tải tàu 3 vạn DWT |
| b | Bến Vĩnh Đám | Chưa xây dựng | - | Hàng và khách | 0,2 ÷ 0,3 | 0,5 ÷ 1 | 1,0 ÷ 1,5 0,8 tr. HK | 1 ÷ 3 | Phao chuyển tải tàu khách 8 vạn GRT |
| c | Bến Mũi Đất Đỏ | Chưa xây dựng | - | Khách du lịch quốc tế | - | - | 0,15 - 0,2 triệu HK | 80 - 100 GRT | |
| 32 | Cảng chuyên dùng than điện cho ĐBSCL | Chưa có | | Chuyên dùng cho nhiệt điện | | | | | Gồm đầu mối tiếp chuyển ngoài khơi và bến nhập than tại nhà máy. |
| a | Khu vực Đồng ĐBSCL | Chưa có | | Chuyên dùng cho nhiệt điện | 14 ÷ 16 | 100 ÷ 200 (nhập ngoại) 2 ÷ 10 (tại NM) | 26 ÷ 28 | 100 ÷ 200 (nhập ngoại) 2 ÷ 10 (tại NM) | Đầu mối tiếp chuyển ở cửa sông Hậu. Bến nhập cho nhà máy ở Duyên Hải – Trà Vinh, Long Phú – Sóc Trăng, Châu Thành – Hậu Giang. |
| b | Khu vực Tây ĐBSCL | Chưa có | | Chuyên dùng cho nhiệt điện | 5 ÷ 8 | 100 ÷ 200 (nhập ngoại) 5 ÷ 15 (tại NM) | 8 ÷ 10 | 100 ÷ 200 (nhập ngoại) 5 ÷ 15 (tại NM) | Đầu mối tiếp chuyển tại Nam Du. Bến nhà máy tại Kiên Lương – Kiên Giang. |

Số: /QĐ-TTg

Hà Nội, ngày tháng năm 2009

DỰ THẢO
Ngày 27/7/09

QUYẾT ĐỊNH

Phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

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

Xét đề nghị của Bộ Giao thông vận tải (tờ trình số /TTr-BGTVT ngày tháng năm 2009); ý kiến của các Bộ, ngành, địa phương và các Tập đoàn kinh tế, Tổng Công ty 91 liên quan về Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030,

QUYẾT ĐỊNH

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

1. Mục tiêu quy hoạch:

- Mục tiêu chung: Làm cơ sở để xây dựng và phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam theo một quy hoạch tổng thể và thống nhất trên quy mô cả nước; hình thành những trung tâm kết nối cơ sở hạ tầng giao thông vận tải tại các khu vực và đặc biệt là tại các vùng kinh tế trọng điểm; tạo cơ sở vật chất kỹ thuật về cảng biển, để phục vụ cho việc phát triển kinh tế, đồng thời khẳng định vị trí và ưu thế về kinh tế biển của đất nước đối với khu vực và thế giới; tạo ra những đầu mối giao lưu kinh tế quan trọng giữa trong nước với nước ngoài làm động lực phát triển các khu công nghiệp, đô thị ven biển.

- Các mục tiêu cụ thể:

+ Hệ thống cảng biển Việt Nam được quy hoạch phát triển nhằm đáp ứng yêu cầu công nghệ hóa, hiện đại hóa đất nước trên cơ sở tiên bộ khoa học công nghệ hàng hải về quy mô, trang thiết bị, dây chuyền công nghệ, hệ thống quản lý để nhanh chóng đưa nước ta hội nhập và đủ sức cạnh tranh trong hoạt động cảng biển với các nước trong khu vực và quốc tế.

+ Hệ thống cảng biển Việt Nam đảm bảo thông qua toàn bộ lượng hàng xuất nhập khẩu và giao lưu giữa các vùng miền trong nước bằng đường biển theo yêu cầu tăng trưởng của nền kinh tế đất nước. Dự kiến đạt khoảng:

500 ÷ 600 triệu T/năm vào năm 2015.

900 ÷ 1.100 triệu T/năm vào năm 2020.

1.600 ÷ 2.100 triệu T/năm vào năm 2030.

+ Hệ thống cảng biển Việt Nam được quy hoạch phân bố trên phạm vi cả nước, tại những vị trí có điều kiện và nhu cầu xây dựng cảng biển, nhằm khai thác ưu thế thiên nhiên, tận dụng khả năng vận tải biển, phục vụ tốt các khu kinh tế, các khu công nghiệp, tiết kiệm chi phí đầu tư và chi phí khai thác cảng.

2. Những định hướng quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam:

- Tận dụng tối đa lợi thế về điều kiện tự nhiên, phát triển một cách tổng thể hợp lý với những bước đi đột phá các cảng trong hệ thống, bao gồm: Cảng tổng hợp quốc gia cửa ngõ quốc tế và đầu mối khu vực tại các vùng kinh tế trọng điểm. Cảng chuyên dùng phục vụ trực tiếp cơ sở công nghiệp tập trung quy mô lớn và bến hành khách tại khu du lịch trọng điểm; cảng địa phương, vệ tinh.

- Tập trung xây dựng một số cảng nước sâu cho tàu trọng tải lớn và cực lớn đạt tiêu chuẩn quốc tế và khu vực. Đặc biệt chú trọng cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong – Khánh Hòa (tiếp nhận được tàu container 9.000 ÷ 15.000 TEU hoặc lớn hơn, tàu dầu 30 ÷ 40 vạn DWT); cảng cửa ngõ quốc tế tại Hải Phòng, Bà Rịa – Vũng Tàu và vùng kinh tế trọng điểm khác khi có điều kiện (tiếp nhận tàu trọng tải 8 ÷ 10 vạn DWT, tàu container 4.000 ÷ 8.000); cảng chuyên dùng cho các nhà máy lọc hóa dầu, luyện kim, nhiệt điện chạy than. Chú trọng cải tạo nâng cấp các cảng đầu mối khu vực hiện có; xây dựng có trọng điểm một số cảng địa phương trên cơ sở cân nhắc kỹ lưỡng hiệu quả đầu tư, chức năng quy mô thích hợp với mức độ phát triển kinh tế của địa phương và khả năng huy động vốn.

- Hướng mạnh ra biển để tiếp cận nhanh chóng với biển xa, giảm thiểu khó khăn trở ngại về luồng tàu vào cảng, đồng thời kết hợp chặt chẽ và tạo động lực phát triển các khu kinh tế, công nghiệp, đô thị ven biển.

- Cùng với việc phát triển các cảng trong hệ thống cần chú ý phát triển đồng bộ các dịch vụ hàng hải và cơ sở hạ tầng liên quan khác, nhanh chóng khắc phục tình trạng lạc hậu về trình độ kỹ thuật – công nghệ trong quản lý khai thác cảng, không đồng bộ giữa cầu bến cảng và kết cấu hạ tầng công cộng cảng biển (đặc biệt là luồng và mạng giao thông đưa rút hàng khỏi cảng) nhằm nâng cao năng lực phục vụ và hiệu quả đầu tư đối với cảng biển.

- Trong việc đầu tư phát triển cảng cũng như khai thác các cảng biển cần kết hợp chặt chẽ giữa yêu cầu phát triển kinh tế và củng cố an ninh quốc phòng, giữa phát triển cảng với quản lý bảo vệ môi trường để đảm bảo yêu cầu phát triển bền vững,

3. Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển đến 2020:

- Hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020 có 6 nhóm

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

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

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

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

Nhóm 5: Nhóm cảng biển Đông Nam Bộ bao gồm cả Côn Đảo và trên sông Soài Rạp thuộc Long An, Tiền Giang.

Nhóm 6: Nhóm cảng biển ĐBSCL bao gồm cả Phú Quốc và các đảo Tây Nam

- Trong mỗi nhóm cảng biển nói trên bố trí các cảng tổng hợp quốc gia, cảng chuyên dùng, cảng địa phương. Trong mỗi cảng có nhiều khu bến, mỗi khu bến có nhiều cầu bến với công năng và quy mô khác nhau, bổ trợ nhau về tổng thể. Các cảng tiềm năng xác định trong quy hoạch là các cảng phát triển có điều kiện, chủ yếu vào

giai đoạn sau của quy hoạch tùy theo nhu cầu và khả năng đầu tư; cần dành quỹ đất thích hợp để xây dựng và nghiên cứu cần trọng về kinh tế - kỹ thuật nhằm đảm bảo hiệu quả đầu tư.

- Chức năng, quy mô, vị trí của từng cảng trong các nhóm cảng biển như đề nghị của Bộ Giao thông vận tải tại văn bản số .../TTr – BGTVT ngày... tháng... năm 2009.

(Danh mục các cảng trong quy hoạch được nêu tại phụ lục kèm theo Quyết định này)

Điều 2. Quản lý quy hoạch hệ thống cảng biển.

1. Bộ Giao thông Vận tải là cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành thông qua Cục Hàng Hải Việt Nam chịu trách nhiệm trước Thủ tướng Chính phủ quản lý quy hoạch hệ thống cảng biển đã được phê duyệt.

2. Giao Bộ Giao thông vận tải quyết định các điều chỉnh cụ thể đối với các cảng, nhóm cảng không trái với chức năng, quy mô trong quy hoạch được duyệt.

Trong trường hợp cần bổ sung, điều chỉnh quy hoạch được duyệt, Cục Hàng Hải Việt Nam nghiên cứu báo cáo Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải trình Thủ tướng Chính phủ xem xét quyết định.

3. Giao Bộ Giao thông vận tải phê duyệt Quy hoạch chi tiết các nhóm cảng biển.

4. Giao Bộ Giao thông vận tải phối hợp với Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các Bộ, Ngành liên quan tổ chức xây dựng mạng giao thông tới cảng bao gồm đầu mối Logistic sau cảng khai thác đồng bộ cảng biển và nâng cao khả năng thông qua của cảng.

5. Giao Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và Bộ Tài nguyên và Môi trường quản lý quỹ đất theo quy định của pháp luật nhằm đáp ứng cầu phát triển xây dựng cảng biển theo đúng quy hoạch.

Điều 3. Triển khai thực hiện quy hoạch.

1. Giao cho Bộ Giao thông vận tải căn cứ vào Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030 đã phê duyệt, chỉ đạo Cục Hàng Hải Việt Nam xây dựng quy hoạch chi tiết các nhóm cảng biển và nghiên cứu khả năng phát triển các cảng tiềm năng. Các tập đoàn kinh tế xây dựng quy hoạch chi tiết các cảng chuyên dùng; Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương xây dựng quy hoạch chi tiết các cảng địa phương.

2. Từ nay đến 2015, tập trung đầu tư phát triển các cảng và luồng vào cảng sau:

- Đối với luồng vào cảng:

- Luồng vào cảng Hải Phòng, trọng điểm là cửa Lạch Huyện.
- Luồng vào cảng Cái Mép Thị Vải, cảng Vũng Tàu.
- Luồng vào cảng TP. Hồ Chí Minh theo sông Soài Rạp.
- Luồng vào cảng Cần Thơ và ĐBSCL theo sông Hậu.

- Đối với cảng tổng hợp, container

- Giai đoạn khởi động cảng TCQT Vân Phong, khu Lạch Huyện cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng.
- Khu bến Cái Mép và Phú Mỹ Thị Vải cảng cửa ngõ quốc tế Vũng Tàu.
- Các bến thuộc giai đoạn đầu ở khu Hiệp Phước cảng TP. Hồ Chí Minh.
- Bến 2,3,4 Cái Lân cảng Hòn Gai; khu bến tổng hợp container Đình Vũ cảng Hải Phòng.

- Đối với cảng chuyên dùng:

- Bến xuất sản phẩm, nhập dầu thô Nhà máy lọc dầu Nghi Sơn; Long Sơn.
- Bến phục vụ giai đoạn I liên hợp luyện kim Sơn Dương, Cà Ná, Kê Gà.
- Cảng đầu mối và bến tiếp nhận than phục vụ nhà máy nhiệt điện.

3. Nguồn vốn đầu tư: Huy động tối đa mọi nguồn lực trong nước và ngoài nước để phát triển cảng biển. Đẩy mạnh xã hội hóa việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển. 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 bằng các hình thức FDI, BOT, BTO, BT, liên doanh theo quy định hiện hành. Nguồn vốn ngân sách chỉ tập trung đầu tư cho các hạng mục công trình công cộng cảng biển đối với các cảng, cụm cảng tổng hợp đầu mối khu vực; hỗ trợ đầu tư một số hạng mục tại cảng trọng điểm với vai trò “vốn môi” trong giai đoạn khởi động.

4. Việc đầu tư xây dựng cảng biển phải phù hợp với quy hoạch được duyệt và theo đúng các quy định hiện hành về quản lý đầu tư và xây dựng. Công tác giao đất, quản lý sử dụng đất cho đầu tư xây dựng cảng biển thực hiện theo đúng quy hoạch và quy định của pháp luật về đất đai.

Giao Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân tỉnh thành phố trực thuộc Trung ương liên quan nghiên cứu đề xuất yêu cầu bổ sung quỹ đất cho các khu logistic đầu mối tại cảng tổng hợp container quy mô lớn để xem xét điều chỉnh quy hoạch xây dựng liên quan.

Điều 4. Quyết định này có hiệu lực sau 15 ngày, kể từ ngày ký.

Điều 5. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và Cục Hàng Hải Việt Nam chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này.

Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các PTTg Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- VP BCĐ TƯ về chống tham nhũng;
- HDND, UBND các tỉnh, TP trực thuộc TW;
- Văn phòng TƯ Đảng và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng dân tộc và các UB của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Tòa án Nhân dân tối cao;
- Viện Kiểm sát Nhân dân tối cao;
- Kiểm toán Nhà nước;
- UB giám sát Tài chính quốc gia;
- Ngân hàng chính sách xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- UB Mật trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan TƯ của các đoàn thể;
- Cục Hàng hải Việt Nam;
- Các Tập đoàn kinh tế, các Tổng Công ty 91;
- VPCP: BTCN, các PCN, công TTĐT, các Vụ, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: Văn thư, KTN (5 bản).

THỦ TƯỚNG

Nguyễn Tấn Dũng