

BÁO CÁO TÓM TẮT

QUI HOẠCH CHI TIẾT CẢNG TRUNG CHUYỂN QUỐC TẾ VĂN PHONG – KHÁNH HÒA

1.1 I. TỔNG QUAN

1.2 1.1. Mở đầu

Quy hoạch Tổng thể Phát triển Hệ thống Cảng biển Việt Nam đến năm 2010 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt bằng Quyết định số 202/1999/QĐ-TTg ngày 12/10/1999, trong đó có xác định mục tiêu quan trọng là: Hệ thống Cảng biển Việt Nam được quy hoạch phát triển nhằm đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, trên cơ sở tiến bộ khoa học công nghệ hàng hải về quy mô, trang thiết bị, dây chuyền công nghệ, hệ thống quản lý để có thể từng bước đưa nước ta hội nhập và đủ sức cạnh tranh trong hoạt động cảng biển với các nước trong khu vực và quốc tế. Trong Quy hoạch trên đã xác định vị trí Vịnh Văn Phong – tỉnh Khánh Hòa là vị trí xây dựng cảng trung chuyển quốc tế tiềm năng (sau 2010). Đến nay bối cảnh của ngành hàng hải quốc tế có nhiều biến động có khả năng tác động tích cực đến việc đẩy nhanh hơn nữa việc hình thành một cảng trung chuyển quốc tế ở nước ta.

Việt Nam là một đất nước có nhiều tiềm năng, có sự ổn định về chính trị và có nền kinh tế năng động. Trong thập niên 90 nền kinh tế thế giới có nhiều biến động do tác động của khủng hoảng kinh tế Châu Á, nền kinh tế Việt Nam vẫn tăng trưởng ở mức cao, GDP đã tăng gấp đôi trong thập niên qua (1991 – 2001), cơ cấu kinh tế phát triển hướng đến công nghiệp hóa - hiện đại hóa. Việt Nam có đường bờ biển kéo dài từ Bắc đến Nam. Tuy nhiên phần lớn các cảng nằm dọc theo bờ sông và thực sự chưa có cảng nước sâu để kinh doanh vận tải biển hiệu quả. Trong thời gian vừa qua và ngay cả trong hiện tại ngành vận tải biển của chúng ta phải dựa vào hệ thống vận tải thứ yếu ở phía Bắc qua Hongkong và ở phía Nam qua Singapore. Để khởi chậm chân so với các nước trong khu vực đang đẩy nhanh tốc độ xây dựng và khai thác các cảng container lớn và dần chuyển sang trung chuyển quốc tế điển hình như Thái Lan, Philippine và Malaysia, thì việc nghiên cứu xây dựng một cảng trung chuyển container ở Việt Nam là cần thiết và cấp bách.

1.3 1.2. Các căn cứ pháp lý để lập quy hoạch:

- Quyết định số 202/1999/QĐ-TTg ngày 12/10/1999 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch Tổng thể Phát triển Hệ thống Cảng biển Việt Nam đến năm 2010.
- Quyết định số 301/QĐ-TTg ngày 22/04/2002 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt định hướng Quy hoạch chung khu vực vịnh Văn Phong, tỉnh Khánh Hòa đến năm 2020.
- Thông báo số 53/TB-VPCP ngày 17/04/2003 của văn phòng chính phủ về ý kiến kết luận của Phó Thủ Tướng Nguyễn Tấn Dũng về quy hoạch phát triển khu vực vịnh Cam Ranh và Văn Phong.

1.4 1.3. Bối cảnh nghiên cứu

Thời đại vận tải biển hiện nay là thời đại của vận tải container. Châu Á đang là thị trường vận tải container sôi động nhất, khoảng 50% khối lượng container đường biển được xếp dỡ tại các cảng biển của Châu Á (sản lượng toàn cầu là 61 triệu TEU cho năm 2001, năm 2003 khoảng 68 triệu TEU). Trong 10 cảng container lớn nhất thế giới thì đã có 6 cảng ở Châu Á. Trong đó Hongkong chiếm vị trí thứ 1 với sản lượng là 20,45 triệu TEU và Singapore xếp vị trí thứ hai với sản lượng là 18,41 triệu TEU (trong năm 2003).

Để đáp ứng được khối lượng vận chuyển hàng container ngày càng gia tăng trên toàn cầu, xu hướng phát triển đội tàu vận chuyển container có trọng tải lớn có chiều hướng gia tăng mạnh. Ngoài các cỡ tàu container thế hệ hiện nay đang sử dụng như Panamax (4800 TEU), Post-Panamax (6000 - 7000 TEU), sẽ tiếp tục triển khai các đội tàu Super Post-Panamax (9000 TEU) và Mega-Container ship (15.000 TEU). Với xu hướng này, đòi hỏi các cảng phải có các chiến lược phát triển phù hợp, đặc biệt là nghiên cứu xây dựng các trung tâm cảng trung chuyển mới. Từ đó dẫn đến việc các nước có cơ hội để phát triển với tốc độ cao hơn, phát triển kinh tế vùng hấp dẫn của cảng cho phép, việc cạnh tranh trong hoạt động kinh doanh này rất gay gắt và không ổn định.

Tại khu vực Đông Nam Á, các nước đang ra sức để phát triển các cảng container cửa ngõ và hình thành các trung tâm trung chuyển của mình như Cảng Laem Chabang (Thái Lan), Cảng Subic (Philippine) và cảng Tanjung Pelepas (Malaysia). Một sự kiện cần lưu ý thêm, hiện nay Thái Lan đang nghiên cứu để triển khai việc xây dựng và khai thác kênh đào Kra (dự kiến dài 102 km, sâu 26m, 2 làn với chiều rộng 340m, cho phép tàu dầu có trọng tải đến 200.000DWT). Nếu dự án này được phê duyệt thì năm 2005 khởi công và kết thúc năm

2015. Khi đó các tàu lớn có thể đi trực tiếp từ Ấn Độ Dương sang Thái Bình Dương mà không qua eo biển Malacca (qua Singapore và Malaysia). Dự án, nếu triển khai, sẽ ảnh hưởng đáng kể đến các nước như Singapore, Malaysia,... nhưng ngược lại sẽ có lợi cho các quốc gia ở phía Bắc kênh Kra, trong đó có Việt Nam.

Hiện nay, nền kinh tế Việt Nam ngày càng tăng trưởng mạnh, tốc độ tăng trưởng GDP đứng thứ 2 của châu Á. Trên bình diện Quốc tế Việt Nam được đánh giá là một trong những nước an toàn nhất trên thế giới và đang trong thời kỳ đẩy mạnh cải cách kinh tế, xây dựng các chính sách thích hợp để hội nhập và phát triển.

1.5 1.4 Mục tiêu nghiên cứu

Mục tiêu chính của việc nghiên cứu bao gồm:

- Hoạch định chiến lược phát triển và vận hành một khu cảng trung chuyển quốc tế ở Việt Nam từ đó vạch ra được quy hoạch chi tiết cho các giai đoạn dài hạn và ngắn hạn.
- Nghiên cứu mô hình các cảng trung chuyển trong khu vực để lựa chọn mô hình thích hợp cho cảng trung chuyển Quốc tế tại Việt Nam trong tương lai.
- Kiến nghị các giải pháp đầu tư cơ sở hạ tầng ban đầu nhằm tạo tiền đề và kích thích sự phát triển của một cảng trung chuyển Quốc tế trên tinh thần chủ động, tranh thủ thời cơ để từng bước hội nhập và cạnh tranh.

1.6 II. NỘI DUNG QUI HOẠCH

1.7 2.1. Phạm vi khu vực nghiên cứu

Khu vực nghiên cứu được lựa chọn nghiên cứu lập quy hoạch cảng trung chuyển quốc tế của Việt Nam là Vịnh Văn Phong - tỉnh Khánh Hòa miền Trung Việt Nam. Vị trí này thuộc Nhóm cảng số 4: Nhóm cảng Nam Trung bộ, bao gồm các cảng từ Bình Định đến Bình Thuận.

1.8 2.2. Vùng hấp dẫn và phạm vi phục vụ

Đối với cảng trung chuyển Quốc tế, phạm vi phục vụ mang tính toàn cầu.

- Vùng hấp dẫn trong nước: Trên phạm vi cả nước.
- Vùng hấp dẫn ngoài nước: Các thị trường Châu Á, Châu Âu, Châu Mỹ, Châu Phi....Cụ thể là các tuyến hàng hải Châu Âu – Bắc Á, Châu Úc – Đông Bắc Á, Châu Á – Châu Mỹ....

1.9 2.3. Tổng quan về tình hình kinh tế xã hội và tóm tắt Quy hoạch định hướng khu vực Vịnh Văn Phong.

Tình hình Kinh tế – xã hội tỉnh Khánh Hòa:

Tổng sản phẩm nội địa tăng trưởng bình quân 8,2%/năm thời kỳ 1996-2000. Năm 2002, tổng giá trị GDP là 847 tỷ đồng. Bình quân đầu người đạt khoảng 504USD. Cơ cấu kinh tế năm 2002: Công nghiệp và Xây dựng: 39%, Nông, lâm nghiệp, thủy sản: 21%, Dịch vụ: 39%. Dự báo đến năm 2010, GDP tăng trưởng từ 10 - 11%/năm.

Quy hoạch định hướng khu vực Vịnh Văn Phong:

Định hướng quy hoạch chung khu vực Vịnh Văn Phong đến năm 2020, được lập năm 2001 và được Thủ Tướng Chính phủ phê duyệt bằng quyết định số 301/QĐ-TTg, ngày 22/4/2002 và được điều chỉnh trình thủ tướng chính phủ phê duyệt bằng tờ trình số 11/TTr-BXD ngày 15/03/2004.

1/. Phạm vi nghiên cứu:

Tổng diện tích khoảng 150.000ha, được giới hạn:

- Phía Bắc giáp tỉnh Phú Yên.
- Phía Nam giáp Tp. Nha Trang.
- Phía Đông giáp biển Đông.
- Phía Tây giáp các xã miền núi huyện Ninh Hòa và Vạn Ninh.

2/. Tính chất:

Là khu kinh tế tổng hợp quan trọng của quốc gia trong đó cảng TCQT giữ vai trò chủ đạo, kết hợp phát triển công nghiệp, du lịch, dịch vụ, nuôi trồng hải sản và các ngành kinh tế có lợi khác.

3/. Định hướng phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật:

*/ Về giao thông:

- Nâng cấp các cảng hiện có, xây dựng các cảng mới phù hợp với định hướng quy hoạch cảng biển của Bộ GTVT.
- Cải tạo tuyến đường sắt Thống Nhất.
- Sử dụng sân bay Cam Ranh, cải tạo sân bay Đông Tác thành sân bay quân sự và dân dụng.
- Cải tạo nâng cấp QL1 thành đường cấp 1, các tuyến tỉnh lộ thành đường cấp 2, xây dựng mới các tuyến nhánh.

*/. Cấp nước: Sử dụng nguồn nước sông Cái Ninh, sông Hậu, hồ Đá Bàn và nguồn nước ngầm.

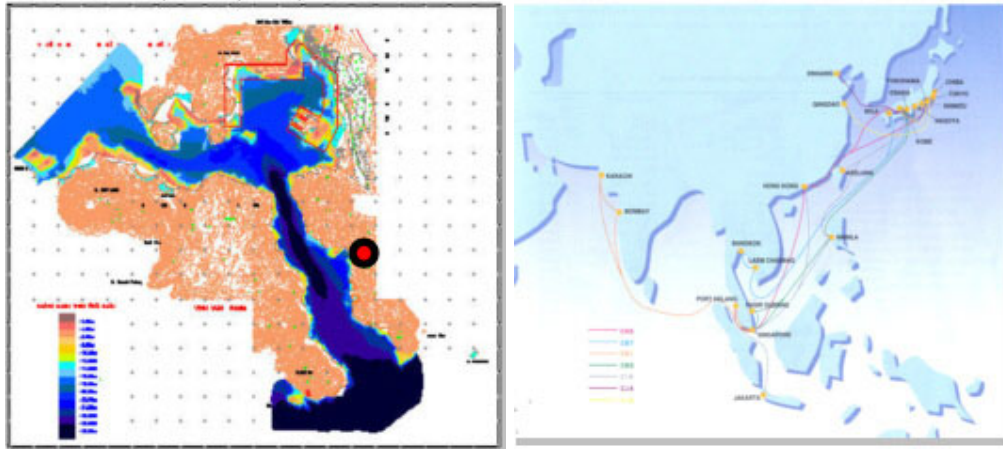
*/. Cấp điện: Nguồn điện trực tiếp từ tuyến 220KV. Đến năm 2020 sẽ xây dựng 1 trạm 220/110KV tại Ninh Hòa.

1.10

2.4. Vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên Vịnh Văn Phong

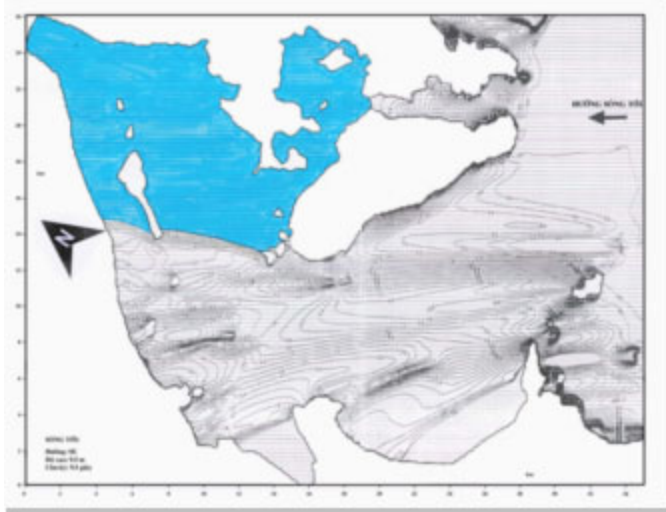
1. Vị trí địa lý

Văn Phong thuộc huyện Vạn Ninh, tỉnh Khánh Hòa, cách thành phố Nha Trang 50km về phía Bắc và cách thị xã Tuy Hoà, tỉnh Phú Yên 35km về phía Nam.

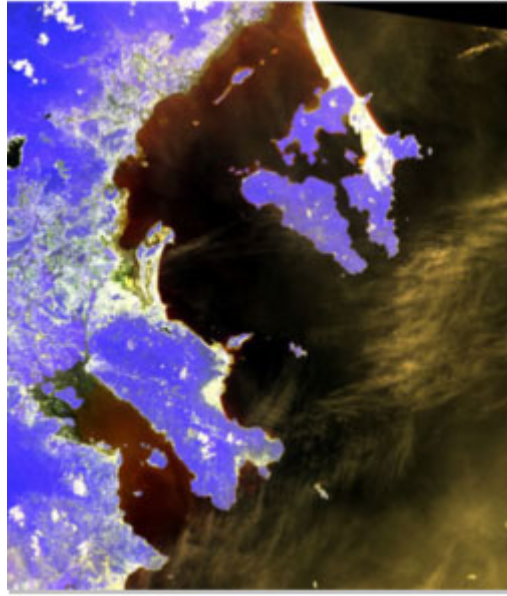


- Khu vực Văn Phong, tỉnh Khánh Hòa thuộc miền Trung Việt Nam, giữa 2 vùng phát triển miền Bắc và miền Nam.
- Văn Phong là điểm cực Đông của nước ta và của bán đảo Đông Dương,
- Nằm ở ngã 3 đường hàng hải Quốc tế.
- Từ Văn Phong ra Quốc lộ 1a, đường sắt Bắc – Nam khoảng 20km.
- Khu vực dự kiến xây dựng cảng cách nhà máy đóng tàu Hyundai Vinashin 70km (đường bộ) và 30km (đường biển).
- Văn Phong cách sân bay Cam Ranh 140km, cách sân bay Đông Tác 50km.

2. Điều kiện tự nhiên

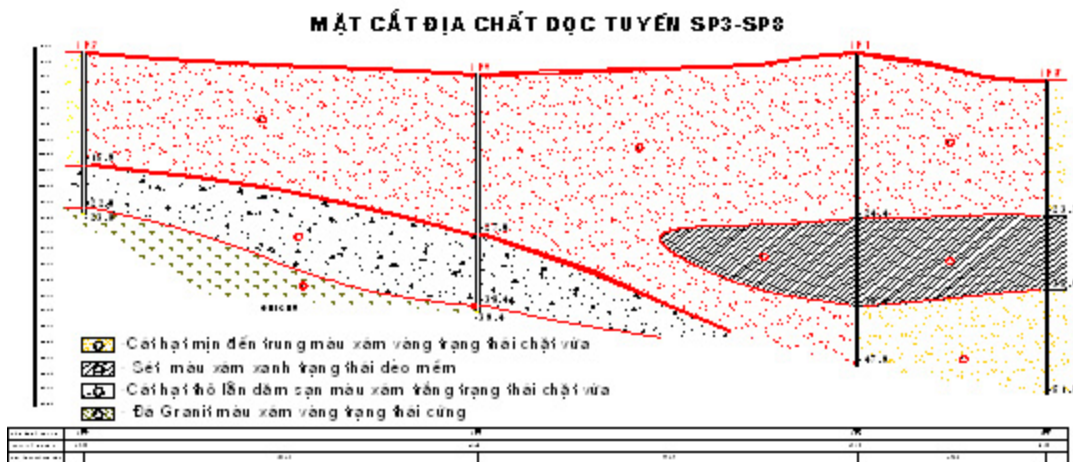


- Là một vịnh lớn, được che chắn tự nhiên tốt, hoàn toàn kín gió. Kết quả tính toán trường sóng cho thấy toàn bộ vịnh Cổ Cò và phần lớn vịnh Bến Gội có chiều cao sóng nhỏ hơn 0,4m. Đây là nơi tránh bão lý tưởng.



- Độ sâu nước lớn thuận lợi cho việc phát triển một cảng nước sâu có khả năng tiếp nhận các tàu có trọng tải rất lớn so với các cảng hiện nay.
- Địa hình vũng Cổ Cò: Đáy vũng rộng và bằng phẳng ở độ sâu 20 – 21m. Cách mép bờ khoảng 150m, độ sâu trung bình là 16m. Khu vực Hòn Gốm (dự kiến xây dựng cảng), cách mép bờ khoảng 400m (dự kiến tuyến mép bến), độ sâu đạt 18 - 20m, có chỗ đạt tới 21 – 22m.
- Khu vực vũng Cổ Cò có hai luồng vào, Luồng Cửa Lớn có bề rộng 950m, độ sâu nhỏ nhất 18m, luồng Cửa Bé có bề rộng nhỏ nhất 700m, độ sâu nhỏ nhất 27m. Cả hai tuyến này đều được che chắn, kính gió, rất thuận lợi cho tàu hành hải (Hiện nay luồng vào của các cảng Singapore, Hong Kong, Tanjung Pelepas rộng chỉ 300m, độ sâu tối đa 16m) .
- Kết quả phân tích diễn biến đường bờ khu vực vịnh bằng GIS (1968-2001) cho thấy đường bờ có tính ổn định cao.

- Điều kiện địa chất rất tốt, bề dày lớp cát trên cùng trung bình từ 10 – 27m, phía dưới hầu hết là lớp cuội sỏi hoặc tầng đá gốc thuận lợi cho việc xây dựng công trình.



Với điều kiện như trên Văn Phong được đánh giá là có vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên thuận lợi để phát triển 1 cảng trung chuyển quốc tế.

1.11 2.5. Dự báo hàng hóa

Theo kết quả dự báo hàng trung chuyển mong muốn của Việt Nam trên kết quả phân tích và tổng hợp các dự báo như sau:

Nguồn hàng	Kịch bản thấp (không có kênh Kra)		Kịch bản cao (có kênh Kra)	
	Năm 2010	Năm 2020	Năm 2010	Năm 2020
	(1000 TEU)	(1000 TEU)	(1000 TEU)	(1000 TEU)
Hàng trung chuyển Việt Nam	900	1500	900	1500
Hàng trung chuyển quốc tế	150	300	1500	3000
Tổng cộng	1050	1800	2400	4500

1.12

1.13

2.6. Dự báo đội tàu

Hàng container trung chuyển của Việt Nam sẽ được đưa đến Cảng bằng tàu Feeder trọng tải lớn hơn 10.000 DWT (>500 TEU). Cỡ tàu mẹ đến 2010 là tàu Panamax (4.800 TEU), Post-Panamax (6000 - 7000 TEU). Sau 2010 có thể tiếp nhận được các tàu container trọng tải lớn đến 8.000TEU, thậm chí đến 10.000TEU.

Sự phát triển của đội tàu trên thế giới mô tả trong hình sau:

Căn cứ tình hình phát triển đội tàu biển trong khu vực và trên thế giới, dự báo đội tàu tới cảng trung chuyển Quốc tế Văn Phong như sau:

STT	Loại tàu (Trọng tải – DWT)	Năng lực (TEU)	Chiều dài (m)	Chiều rộng (m)	Mớn nước (m)
1	Tàu 20.000 DWT	1.380	196	27,6	10,5
2	Tàu 30.000 DWT	2.000	218	30,2	11,1
3	Tàu 40.000 DWT	2.700	244	32,3	12,2
4	Tàu 50.000 DWT	3.000	280	35,8	12,4
5	Tàu 60.000 DWT	4.100	286	36,5	13,8
6	Tàu 220.000 DWT	15.000	400	69,0	14,0
7	Tàu 150.000 DWT	Hàng khô	286	44,3	17,0

1.14

1.15

2.7. Các điều kiện hình thành cảng trung chuyển Quốc tế

1. Điều kiện khách quan:

- Có vị trí địa lý chiến lược.
- Có điều kiện tự nhiên thuận lợi.
- Có thời cơ thuận lợi.

2. Điều kiện chủ quan:

- Có cơ chế, chính sách phù hợp để hấp dẫn 1 hay 2 hãng tàu lớn làm hậu thuẫn.
- Khu vực cảng biển, cảng hàng không thuộc vùng kinh tế mở.
- Hệ thống cơ sở hạ tầng, thông tin liên lạc phát triển.
- Có vùng kinh tế hậu phương hỗ trợ.
- Có đầu tư ban đầu để tạo tiền đề & kích thích phát triển nhằm mục đích hội nhập & chấp nhận cạnh tranh.

Tại Văn Phong đã hội đủ những điều kiện khách quan thuận lợi để hình thành và phát triển cảng trung chuyển Quốc tế. Những điều kiện mang tính chủ quan hoàn toàn phụ thuộc vào sự quyết tâm của Nhà nước trong việc xây dựng cảng trung chuyển Quốc tế, trong đó việc có được sự hậu thuẫn của 1 hay 2 hãng tàu lớn mà đi kèm với nó là việc xây dựng một hệ thống chính sách phù hợp là một điều kiện quan trọng.

1.16

2.8. Quy hoạch chi tiết

2.8.1. Quy hoạch cảng trung chuyển Quốc tế Văn Phong

1. Quy hoạch tiềm năng:

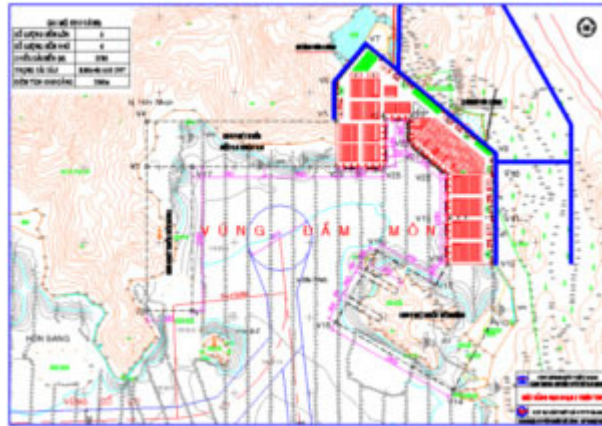
Quy hoạch cho tàu trọng tải tới 15.000TEUs (Mega container ships). Tổng diện tích toàn cảng 746 ha. Tổng chiều dài bến quy hoạch là 12.590m, bao gồm 36 bến tàu lớn và 6 bến tàu nhỏ.

Khả năng thông qua cảng là 17 triệu TEUs (Tổng mức đầu tư 3.553 triệu USD).

2. Quy hoạch cho lượng hàng 1 triệu TEUs dự kiến giai đoạn 2010:

Cảng được xây dựng tại bờ phía Đông của vịnh Cổ Cò và về phía Bắc của hòn Ông.

Quy hoạch cho tàu trọng tải tới 4.000TEUs (Panamax). Tổng diện tích toàn cảng 118 ha. Tổng chiều dài bến quy hoạch là 1.680m, bao gồm 4 bến tàu lớn, 3 bến tàu nhỏ. (Tổng mức đầu tư 209 triệu USD).

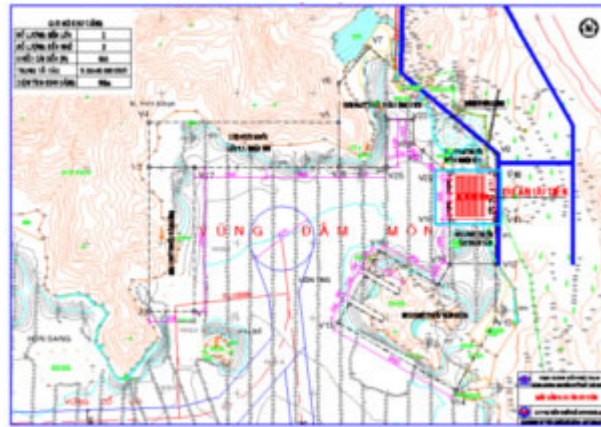


3. Quy hoạch với lượng hàng 2 triệu TEUs & 4,5 triệu TEUs dự kiến giai đoạn 2020:
Phương án thấp (lượng hàng 2 triệu TEUs): Cảng được xây dựng tiếp tục tại bờ phía Bắc của vũng Cổ Cò.

Quy hoạch cho tàu trọng tải 4.000 – 6.000TEUs (Panamax, Post Panamax). Tổng diện tích toàn cảng 254 ha. Tổng chiều dài bến quy hoạch là 3.790m, bao gồm 9 bến tàu lớn và 6 bến tàu nhỏ. (Tổng mức đầu tư 418 triệu USD).

Phương án cao (lượng hàng 4,5 triệu TEUs): Cảng được xây dựng tiếp tục tại bờ phía Bắc của vũng Cổ Cò.

Quy hoạch cho tàu trọng tải 4.000 – 6.000TEUs (Panamax, Post Panamax). Tổng diện tích toàn cảng 405 ha. Tổng chiều dài bến quy hoạch là 5.710m, bao gồm 15 bến tàu lớn và 6 bến tàu nhỏ. (Tổng mức đầu tư 941 triệu USD).

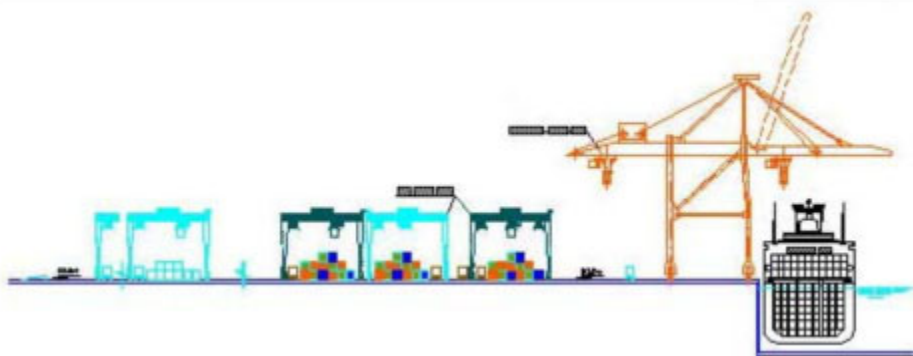
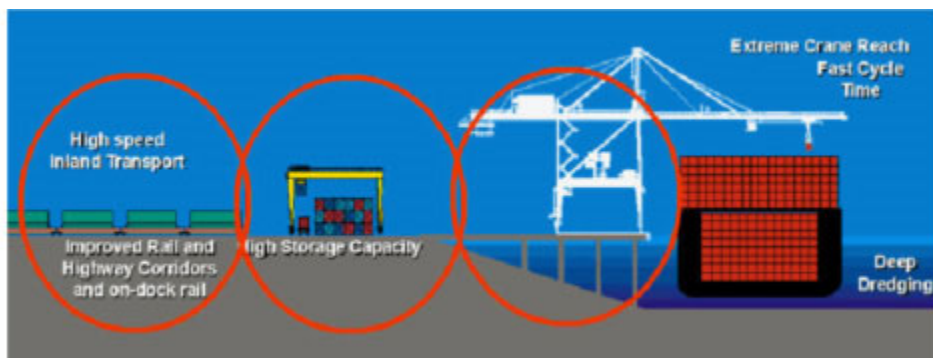


4. Dự án ưu tiên:

Giai đoạn này cần xây dựng 2 bến cùng các hạng mục công trình hoàn chỉnh trên khu đất của cảng và hệ thống cơ sở hạ tầng đầy đủ phục vụ cho hoạt động của cảng, làm tiền đề cho việc hình thành và phát triển một cảng trung chuyển.

Có thể trong giai đoạn đầu, cảng này chỉ đóng vai trò của một cảng đầu mối của khu vực nhưng trong giai đoạn tiếp theo, cùng với việc tìm kiếm sự hậu thuẫn của các hãng tàu lớn và đưa ra một cơ chế chính sách hấp dẫn các nhà đầu tư, cảng sẽ phát triển thành cảng trung chuyển Quốc tế.

Dự án ưu tiên quy hoạch cho tàu trọng tải tới 4.000TEUs (Panamax). Tổng diện tích toàn cảng 36 ha. Tổng chiều dài bến là 600m.
 Khả năng thông qua 500.000 TEUs. (Tổng mức đầu tư 100 triệu USD).
 Sơ đồ công nghệ bốc xếp hàng hóa trên bến



1.17 2.9. Khái toán tổng mức đầu tư

Tổng mức đầu tư được tính cho dự án ưu tiên, bao gồm các hạng mục công trình cảng, thiết bị, hệ thống cơ sở hạ tầng gồm đường vào cảng, mạng cấp điện, cấp thoát nước, hệ thống thông tin liên lạc và kiến thiết cơ bản khác.

Phần công trình bến được tính toán theo 2 phương án kết cấu: Phương án 1: kết cấu dạng dầm bản trên nền cọc ống thép và phương án 2: bến dạng thùng chìm.

Phần đường vào cảng dự kiến xây dựng cải tạo nâng cấp đoạn đường dài 20km nối tiếp từ đường QL1 vào tới cổng cảng.

Tổng mức đầu tư cho dự án ưu tiên theo phương án chọn như sau:

Tổng cộng 1.567,76 tỷ VNĐ (tương đương 100 triệu USD)

Trong đó:

- Xây lắp : 954,60 tỷ VNĐ (tương đương 63,64 triệu USD)
- Thiết bị : 320,00 tỷ VNĐ (tương đương 21,33 triệu USD)
- KTCB khác : 101,97 tỷ VNĐ (tương đương 6,8 triệu USD)
- VAT : 63,73 tỷ VNĐ (tương đương 4,25 triệu USD)
- Dự phòng phí : 127,46 tỷ VNĐ (tương đương 8,50 triệu USD)

Suất đầu tư cho 1 triệu TEUs : 3.135,52 tỷ VNĐ (tương đương 200 triệu USD)

1.18 2.10. Các vấn đề về tác động môi trường

- Cảng trung chuyển quốc tế chủ yếu là hàng container là mặt hàng sạch do đó các hoạt động của cảng có thể kiểm soát để đảm bảo các điều kiện môi trường.
- Các ảnh hưởng chủ yếu do chất thải của tàu và sự cố tràn dầu tuy nhiên cảng nằm trong vịnh kín, khống chế bởi 2 cửa nên cũng dễ khắc phục.
- Cần lưu ý đến các dự án của du lịch, thủy sản.
- Do khu vực xây dựng cảng có độ sâu lớn, hầu như không phải nạo vét nên ảnh hưởng của nạo vét tới thủy sinh là không đáng kể. Tuy nhiên, do phá núi và san lấp với khối lượng lớn nên sẽ ảnh hưởng tới ngành thủy sản và gây ra các tác động khác tới môi trường. Do vậy cần nghiên cứu kỹ để có biện pháp giảm thiểu.

1.19 2.11. Một số vấn đề về cơ chế chính sách thực hiện

- Thành lập Ban chỉ đạo dự án bao gồm các lãnh đạo các Bộ Ngành liên quan, đứng đầu là Phó Thủ tướng Chính phủ thường trực.
- Xây dựng hệ thống pháp luật tương xứng để thống nhất việc quản lý qui hoạch trong quá trình khai thác tiềm năng, xây dựng và phát triển tại khu vực Văn Phong.
- Xây dựng cơ chế và chính sách ưu đãi để khuyến khích các hãng tàu lớn tham gia đầu tư và làm hậu thuẫn.
- Thành lập tập đoàn kinh tế khai thác vịnh Văn Phong mà hạt nhân ban đầu là công ty đầu tư và phát triển cảng Văn Phong.
- Đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng ban đầu để tạo tiền đề và kích thích sự phát triển của cảng.

1.20 2.12. Kết luận – Kiến nghị

Văn Phong có đầy đủ các điều kiện về vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên và có thời cơ để hình thành và phát triển một cảng trung chuyển Quốc tế

Kiến nghị Thủ Tướng Chính Phủ

- + Phê duyệt Quy hoạch chi tiết Cảng trung chuyển Quốc tế Văn Phong.
- + Cho phép thành lập công ty đầu tư và phát triển cảng Văn Phong theo hướng phát huy nội lực với sự hợp tác đầu tư của các tập đoàn kinh tế mạnh của Việt Nam gồm Vinalines, Vinashin, Vinaconex, các công ty bảo hiểm, ngân hàng cổ phần hàng hải và các ngân hàng khác.
- + Thực hiện sớm công tác tuyên truyền, quảng bá nhằm thu hút các hãng tàu lớn, các nhà đầu tư trong nước và quốc tế để tham gia đầu tư.
- + Trước mắt sớm có kế hoạch triển khai xây dựng hai bến và các cơ sở hạ tầng hỗ trợ nhằm tạo tiền đề cho việc hình thành và phát triển cảng trung chuyển Quốc tế trên cơ sở nắm bắt thời cơ, chấp nhận cạnh tranh để tiến tới hội nhập.

Portcoast