

QUI HOẠCH CHI TIẾT HỆ THỐNG CẢNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA KHU VỰC PHÍA NAM ĐẾN NĂM 2010

6.1 Phân định hệ thống cảng sông và cảng biển

6.1.1 Các định nghĩa và phân định cảng theo thông thường

- Phân biệt cảng sông và bến sông: Điều 4 Quy chế quản lý cảng, bến sông (ban hành theo quyết định số: 672 QĐ-VT ngày 27/04/1992 của Bộ GTVT và Bưu Điện) đã nêu định nghĩa về cảng sông, bến sông như sau:

+ Bến sông bao gồm vùng đất và vùng nước có đủ điều kiện để tàu thuyền ra vào, neo đậu, cập bến an toàn để xếp dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và các nhiệm vụ khác (như tránh bão, tiếp dầu...).

+ Cảng sông bao gồm một hoặc nhiều bến sông và có nhiều hình thức cầu tàu tùy theo phạm vi và qui mô kinh doanh của các chủ doanh nghiệp.

- Cảng sông: Đầu mối của hai loại giao thông (đường sông và đường ô tô) hay 3 loại giao thông (đường sông, đường ô tô và đường sắt). Trong đó vận tải đường sông là chủ đạo.

- Cảng biển: Đầu mối của ba loại giao thông (đường biển, đường sông và đường ô tô) hay 4 loại giao thông (đường biển, đường sông, đường ô tô và đường sắt). Trong đó vận tải đường biển là chủ đạo.

- Cảng tổng hợp: bốc xếp, vận chuyển hàng hóa nhiều loại khác nhau (như hàng bao kiện, vật liệu xây dựng, than, quặng...).

- Cảng hay bến chuyên dụng: bốc xếp một hay vài loại hàng cùng tính chất, có khối lượng lớn và các loại hàng vận chuyển bằng container.

- Cảng trú ẩn: như cảng tránh bão cho các tàu đánh cá...

- Vùng hấp dẫn của cảng: là một địa hạt về mặt địa lý nối liền các điểm sản xuất tiêu thụ có đường vận tải nào đó phục vụ có hiệu quả cao nhất

6.1.2 Tiêu chí phân định cảng trên các cơ sở pháp lý đã có:

Dựa vào các văn bản về cảng, đường thủy do Cục Đường sông Việt Nam và Cục Hàng Hải Việt Nam qui định trong quy hoạch và quản lý cơ sở hạ tầng của đường sông, có thể đưa ra các tiêu chí để phân định cảng như sau:

- Tiêu chí 1:

+ Cảng sông: nơi được mở ra để phục vụ cho các phương tiện vận tải sông.

+ Cảng biển: nơi được mở ra để phục vụ cho các tàu biển ra vào hoạt động.

- Tiêu chí 2:

+ Cảng sông: Cảng do Cục Đường sông Việt Nam công bố và quản lý

+ Cảng biển: Cảng do Cục Hàng Hải Việt Nam công bố và quản lý

Tiêu chí 3:

+ Cảng cho phép tàu biển nước ngoài ra vào làm hàng là cảng biển (dù số lượng không đáng kể).

- Tiêu chí 4:

+ Cảng sông: Cảng nằm trong danh mục các cảng thuộc Quy hoạch tổng thể ngành GTVT đường sông đến năm 2020 (QĐ16/2000/QĐ-TTg ngày 3/2/2000 của Thủ tướng chính phủ).

+ Cảng biển: Cảng nằm trong danh mục các cảng thuộc Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2010 (Quyết định số 202/1999/QĐ-TTg ngày 12/10/1999 của Thủ tướng chính phủ).

- Luồng tàu ra vào cảng cũng được phân định:

+ Luồng tàu biển: luồng cho phép tàu biển ra vào các cảng, thuộc phạm vi quản lý vùng nước của các Cảng vụ Hàng Hải.

+ Luồng tàu sông: các đoạn luồng sông còn lại và hệ thống đường thủy nội địa.

6.1.3 Tiêu chí phân định cảng theo kiến nghị của tư vấn

- Tại quyết định số 202/1999/QĐ-TTg ngày 12/10/1999 về qui hoạch cảng Biển, ĐBSCL có các cảng: cảng Cao Lãnh (Đồng Tháp), cảng Vĩnh Thái (Vĩnh Long), cảng Mỹ Thới (Long Xuyên), cảng Mỹ Tho, cảng Việt Nguyên, cảng Hòn Chông, cảng Năm Căn, cảng Long An, cảng Đại Ngãi, cảng Trà Cú, cảng Bình Trị.

- Tại quyết định số 16/2000/QĐ-TTg ngày 3/2/2000 về qui hoạch cảng Sông, ĐBSCL có các cảng: cảng Cần Thơ, cảng Cao Lãnh (Đồng Tháp), cảng Vĩnh Long, cảng Long Xuyên, cảng Cà Mau.

- Bộ Giao Thông Vận Tải đã ban hành các quyết định về vùng nước các Cảng biển ĐBSCL.

- Qua các quyết định trên cho thấy có sự chùng lẩn giữa sự phân công quản lý và các quy hoạch ngành, đặc biệt là tại đồng bằng sông Cửu Long. Qua nghiên cứu cho thấy tại khu vực này 1 số cảng nằm sâu trong sông, tuy đã được công bố là cảng biển nhưng có lượng hàng thông qua hiện nay rất thấp cũng như số lượng tàu biển đến cảng không đáng kể, cụ thể như cảng Mỹ Tho có lượng hàng năm 2001 là 86.000 tấn, cảng Vĩnh Long (Vĩnh Thái) là 101.000 tấn, cảng Đồng Tháp là 156.000 tấn. Chỉ có 2ù cảng Cần Thơ với lượng hàng thông qua trong năm 2001 là 323.000 tấn và cảng Mỹ Thới (Long Xuyên) là 450.000 tấn là tương đối lớn. Điều đáng lưu ý là ngay với hiện trạng các cảng trên cũng như quy mô nâng cấp, mở rộng và đầu tư mới theo quy hoạch tổng thể và chi tiết hệ thống cảng biển có khả năng là thừa năng lực.

- Qua nghiên cứu, Tư vấn kiến nghị như sau:

Đối với các cảng biển đã công bố thì vẫn giữ nguyên tên là cảng biển quốc tế, tuy nhiên, trong giai đoạn trước mắt khi lượng hàng đường biển chưa nhiều, các cảng này sẽ đảm nhận vai trò của cảng sông đầu mối và địa phương, với khu vực bến dành riêng cho tàu sông.

+ Cảng biển: Cảng Cần Thơ, cảng Mỹ Thới và cảng Mỹ Tho là cảng biển quốc tế.

+ Cảng sông: Các cảng còn lại ở đồng bằng sông Cửu Long (trừ 1 số cảng chuyên dùng).

6.2 Tiêu chí phân loại hệ thống cảng sông:

6.2.1 Cảng đầu mối:

- Là cảng tổng hợp.

- Là đầu mối giao thông của các phương thức giao thông liên tỉnh, liên khu vực.

- Có vùng hấp dẫn lớn, có tính chất khu vực, bao gồm cả các tỉnh và địa phương khác.
- Góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội, an ninh quốc phòng của cả khu vực.

6.2.2 Cảng địa phương

- Là cảng tổng hợp.
 - Là cảng cấp tỉnh.
 - Có vùng hấp dẫn hạn chế, chủ yếu là phục vụ cho địa phương.
 - Phục vụ cho việc phát triển cho địa phương là chủ yếu.
- (Cảng địa phương quan trọng nếu cảng đó có phục vụ 1 phần tỉnh khác trong khu vực).

6.2.3 Các bến cảng nhỏ lẻ

Các cảng nhỏ, các bến nằm trong phạm vi cấp huyện, nằm dọc 2 bờ các tuyến đường thủy nội địa, chủ yếu là để lên xuống hàng hóa.

6.2.4 Các cảng chuyên dùng

Các cảng chuyên môn bốc xếp một loại hàng nào đó (như cảng xi măng, cảng than, cảng cá...), thiết bị bốc xếp của cảng được chuyên môn hóa rất lớn để phục vụ cho loại hàng nói trên. Các cảng trên chủ yếu là để phục vụ các nhà máy.

6.3 Phân vùng hệ thống cảng khu vực Phía Nam

Hệ thống cảng sông nội địa Phía Nam, dựa vào tuyến vận tải thủy nội địa hiện hữu, dựa vào việc xác định luồng hàng trên các tuyến, dựa vào các điều kiện phát triển kinh tế xã hội, có thể phân chia thành 3 vùng cảng chính như sau:

- Vùng miền Đông Nam Bộ.
- Vùng Bắc Sông Hậu.
- Vùng Nam Sông Tiền.

Trên cơ sở phân vùng trên sẽ tiến hành quy hoạch chi tiết cho từng vùng và từng tỉnh.

6.4 Quan điểm qui hoạch

- Xác định được danh mục các cảng đầu mối, các cảng địa phương.
- Đối với các cảng trên, tận dụng tối đa cơ sở hạ tầng cảng sông và cảng biển hiện có.
- Phối hợp các dự án đầu tư ngành GTVT đường thủy nội địa và ngành hàng hải cũng như các dự án khác trong lĩnh vực GTVT.
- Tập trung việc đầu tư cải tạo, nâng cấp mở rộng và xây dựng mới các cảng đầu mối và địa phương quan trọng.
- Đầu tư mới phải hướng tới việc hỗ trợ phát triển kinh tế, mang lại hiệu quả kinh tế-xã hội.
- Tất cả các dự án cảng-đường thủy phải phù hợp với các mục tiêu bảo vệ môi trường và tính lâu bền về sinh thái.
- Đầu tư có tính chọn lọc, có phân kỳ hợp lý đảm bảo không lãng phí.

6.4.1 Cảng Đầu mối

- Vùng miền Đông Nam Bộ:
- Các cảng đầu mối sẽ tập trung ở vùng kinh tế trọng điểm phía Nam là hệ thống cảng biển, là các cảng sông lớn của thành phố Hồ Chí Minh như cảng Phú Định, cảng Nhơn Đức, cảng Long Bình (Tổng Cty Đường sông miền Nam).

- Vùng Bắc Sông Hậu:

Cảng đầu mối là cảng Mỹ Thới (An Giang)

- Vùng Nam Sông Tiền:

Cảng đầu mối là cảng Cần Thơ (Cần Thơ) và cảng Mỹ Tho (Tiền Giang).

Lưu ý rằng tuy các cảng trên vẫn kiến nghị hai cảng trên nằm trong danh sách các cảng biển, nhưng về mặt vận tải sông, vận tải nội địa của cả khu vực đồng bằng sông Cửu Long, đây chính là các cảng đầu mối với khu cảng dành riêng cho tàu sông.

6.4.2 Cảng địa phương:

- Vùng miền Đông Nam Bộ:
 - + Cảng Rạch Ông Lớn (Tp Hồ Chí Minh).
 - + Cảng Bến Kéo (Tây Ninh)
 - + Cảng Bà Lụa (Bình Dương)
 - + Cảng Bà Rịa (Bà Rịa - Vũng Tàu).
 - + Cảng Long Bình Tân (Đồng Nai).
- Vùng Đồng bằng sông Cửu Long:
 - + Cảng Cao Lãnh (Đồng Tháp).
 - + Cảng Vĩnh Thái (Vĩnh Long).
 - + Cảng Cà Mau (Cà Mau).
 - + Cảng Đại Ngãi (Sóc Trăng).
 - + Cảng Phú Túc (Bến Tre).
 - + Cảng Hộ Phòng (Bạc Liêu).
 - + Cảng Tân An (Long An).
 - + Cảng Trà Vinh (Trà Vinh).
 - + Cảng Tắc Cậu (Kiên Giang).

Lưu ý: trên đây là qui hoạch hệ thống cảng nội địa trung ương quản lý, các tỉnh thành cần qui hoạch cụ thể các cảng địa phương cấp tỉnh – huyện dựa trên cơ sở các qui hoạch cảng nội địa và cảng biển.

6.5 Mục tiêu qui hoạch:

1. Đánh giá tiềm năng và thực trạng phát triển giao thông vận tải thủy nội địa phía Nam.
2. Xác định mạng lưới vận tải thủy nội địa theo cấp.

3. Xác định hệ thống bến cảng với quy mô khác nhau bao gồm các cảng hàng hóa, cảng khách, các cảng đầu mối, các cảng địa phương, các cảng chuyên dùng.

4. Đề xuất kế hoạch phân kỳ đầu tư, dự án ưu tiên nhằm cải tạo nâng cấp toàn bộ hệ thống cảng đường thủy nội địa của khu vực.

6.6 Các thông số quy hoạch cơ bản

Đối với các cảng đầu mối như cảng Cần Thơ, cảng Mỹ Thới, Cảng Mỹ Tho, cũng như các cảng địa phương quan trọng như cảng Cảng Bà Lụa, Cảng Đồng Nai, Cảng Cao Lãnh (Đồng Tháp), Cảng Vĩnh Thái (Vĩnh Long), Cảng Cà Mau... các đặc trưng cơ bản như đội tàu, khu nước cảng, cao độ cảng, độ sâu khu nước... đã xác định. Còn các cảng khác được xác định theo các qui trình thiết kế hiện hành của ngành.

6.7 Cảng hành khách

6.7.1 Cảng khách đầu mối

Cảng khách TP HCM (TP HCM)

Cảng khách Cần Thơ (Cần Thơ)

6.7.2 Cảng khách địa phương

Khu vực Đông Nam Bộ

Cảng khách Biên Hoà (Đồng Nai)

Cảng khách Bình Dương (Bình Dương)

Cảng khách Cầu Đá (Bà Rịa – Vũng Tàu)

Cảng khách Tây Ninh (Tây Ninh)

Khu vực ĐBSCL:

Cảng khách Tân An (Long An)

Cảng khách Mỹ Tho (Tiền Giang)

Cảng khách Cao Lãnh (Đồng Tháp)

Cảng khách Trà Vinh (Trà Vinh)

Cảng khách Vĩnh Long (Vĩnh Long)

Cảng khách Bến Tre (Bến Tre)

Cảng khách Long Xuyên (An Giang)

Cảng khách Châu Đốc (An Giang)

Cảng khách Rạch Mễo (Kiên Giang)

Cảng khách Hà Tiên (Kiên Giang)

Cảng khách Sóc Trăng (Sóc Trăng)

Cảng khách Bạc Liêu (Bạc Liêu)

Cảng khách Cà Mau (Cà Mau)

6.8 Tổng hợp qui hoạch

TỔNG HỢP QUI HOẠCH CÁC CẢNG HÀNG HÓA NỘI ĐỊA KHU VỰC PHÍA NAM NHƯ SAU:

T	Tên cảng và phân loại	Hiện trạng				Quy hoạch phát triển đến 2010.						
		Số lượng bến Cở tàu (DWT)	Tổng chiều dài bến (m)	Diện tích kho bãi (m ²)	Năng lực thông qua (ngànT/năm)	Số lượng bến Cở tàu (DWT)	Tổng chiều dài bến (m)	Diện tích kho bãi (ha)	Năng lực thông qua (ngànT/năm)	Kinh phí đầu tư (tỷ VNĐ)		
1	Tp Hồ Chí Minh											
	Cảng Phú Định					10 02 02 15 --- + --- - + --- + --- 300 375 10 0 G.gỗ	91 3	50	14,7	2.100	350 ,8	
	Cảng sông R. Ông Lớn					10 04 12 ----- ----- SL 300 SL375 G100	11 70	17 ,2	3,1	890	147 ,3	
	Cảng Nhơn Đức					10 02 02 15 --- + --- - + --- + --- 300 375 10 0 G.gỗ	91 0	50	14,7	2.100	350 ,8	
	Cảng Long Bình	ĐANG XÂY DỰNG				01 04 ----- + ----- 5.000 SL600	24 6	18 ,3	3,3	950	64	
2	Đồng Nai											
	Cảng Long Bình Tân	01 01 ----- - + ----- 2.000 SL300	71	2, 51		02 02 ----- + ----- 5.000 SL300	17 3	5, 53		1.000		
3	Bình Dương											
	Cảng Bà Lụa	01 ----- SL 550	75	0, 7		01 05 ----- + ----- SL550 SL300	32 5	45 ,3	10,0	774		
4	Bà Rịa – Vũng Tàu											
	Cảng Bà Rịa					03 ----- SL300	15 0	2, 15	1,7	390	28, 2	
5	Tây Ninh											
	Cảng Bến Kéo				100	03 ----- SL300	15 0	3, 2	2,0	400	33, 72	
6	Long An											
	Cảng Tân An					03 ----- SL300	15 0	1, 84	1,42	300	28, 4	
7	Tiền Giang											
	Cảng Mỹ Tho	01 ----- 3.000	63	2, 0	1.44 0 ----- 15.0 00	02 ----- 3.000 -5.000	19 0	3, 0	3.20 0 ----- 22.0 00	660	40	

Cảng Cà Mau	70	200	01 ----- 500	02 +----- SL300	17 0	2, 3	1,8	390	34
-------------	----	-----	--------------------	-----------------------	---------	---------	-----	-----	----

TỔNG HỢP QUI HOẠCH CÁC CẢNG HÀNH KHÁCH NỘI ĐỊA KHU VỰC PHÍA NAM NHƯ SAU:

S TT	Tên tỉnh	Năm 2005					Năm 2010				
		Lượng k hách (ngàn lượt)	Số bến cần th iết nb	Tổng chiề u dài bến(m)	DT Khu đất (ha)	Vốn ĐT (tỷ đồng g)	Lượng k hách (ngàn lượt)	Số bến cần th iết nb	Tổng chiề u dài bến(m)	DT Khu đất (ha)	Vốn ĐT (tỷ đồng g)
1	TP.HCM										
	Cảng khách TP HCM	4752	4	172	1.72	21.43	6869	6	258	2.58	9.55
2	Đồng Nai										
	Cảng khách Biên Hoà	1027	1	43	0.34	6.40	1597	2	86	0.69	4.09
3	Bình Dương										
	Cảng khách Bình Dương	2856	3	129	1.03	14.55	4611	4	172	1.38	4.09
4	B. Rịa-V. Tàu										
	Cảng khách Cầu Đá	8665	7	301	2.41	30.86	12465	11	473	3.78	16.36
5	Tây Ninh										
	Cảng khách Tây Ninh	2220	2	86	0.69	10.47	3150	3	129	1.03	4.09
6	Long An										
	Cảng khách Tân An	4162	4	172	1.38	18.63	5260	5	215	1.72	4.09
7	Tiền Giang										
	Cảng khách Mỹ Tho	1158	1	43	0.34	6.40	1461	2	86	0.69	4.09
8	Đồng Tháp										
	Cảng khách Cao Lãnh	1438	2	86	0.69	10.47	1782	2	86	0.69	0
9	Trà Vinh										
	Cảng khách Trà Vinh	480	1	43	0.34	6.40	58	1	43	0.34	0
10	Vĩnh Long										
	Cảng khách Vĩnh Long	1837	2	86	0.69	10.47	2281	2	86	0.69	0
11	Cần Thơ										
	Cảng khách Cần Thơ	7177	6	258	2.58	30.98	9409	8	344	3.44	9.55

1 2	Bến Tre										
	Cảng khách Bến Tre	1302	2	86	0.69	10.47	1574	2	86	0.69	0
1 3	An Giang										
	Cảng khách Long Xuyên	2667	3	129	1.03	14.55	3361	3	129	1.03	0
	Cảng khách Châu Đốc	2667	3	129	1.03	14.55	3361	3	129	1.03	0
1 4	Kiên Giang										
	Cảng khách Rạch Mễ	1637	2	86	0.69	10.47	2092	2	86	0.69	0
	Cảng khách Hà Tiên	324	1	43	0.34	6.40	41	1	43	0.34	0
1 5	Sóc Trăng										
	Cảng khách Sóc Trăng	1894	2	86	0.69	10.47	2419	2	86	0.69	0
1 6	Bạc Liêu										
	Cảng khách Bạc Liêu	3137	3	129	1.03	14.55	3970	4	172	1.38	4.09
1 7	Cà Mau										
	Cảng khách Cà Mau	2904	3	129	1.03	14.55	3743	4	172	1.38	4.09

Chi tiết qui hoạch cảng của các tỉnh thành được cho ở Tập II