

## **THUYẾT MINH BÁO CÁO TÓM TẮT QUI HOẠCH CẢNG BIỂN LỚN ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG**

### **I. MỞ ĐẦU**

Hiện nay, khối lượng hàng hoá xuất nhập khẩu của Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) khoảng 8-10 triệu tấn/năm, chiếm 17% lượng hàng của cả nước, trong đó 80% là hàng gạo, nông sản xuất khẩu và phân bón vật tư nông nghiệp nhập khẩu. Tuy nhiên, trên 70% khối lượng hàng hoá nêu trên vẫn phải trung chuyển qua các cảng biển vùng kinh tế trọng điểm phía Nam (thành phố Hồ Chí Minh), hàng hoá tiếp qua các cảng biển tại khu vực ĐBSCL chỉ chiếm 30%. Nguyên nhân chính là do hạn chế về luồng lạch bởi sa bồi tại các cửa sông cửa biển khu vực ĐBSCL nên các tàu trọng tải lớn (trên 5000 DWT) không ra vào được. Điều này làm cho chi phí vận chuyển mỗi tấn hàng hoá tăng thêm 6-8 USD/tấn và dẫn đến giảm sức cạnh tranh với hàng hoá cùng loại của các nước khác trên thị trường thế giới.

Trong thời gian qua đã có một số đề xuất nghiên cứu được đưa ra nhằm giải quyết vấn đề nêu trên, như nghiên cứu chỉnh trị cải tạo cửa Định An đã được nhiều cơ quan *tư vấn trong và ngoài nước* thực hiện trong nhiều năm qua; Các đề xuất trong các nghiên cứu Quy hoạch chi tiết cảng biển nhóm 5 và 6 do Bộ Giao thông vận tải thực hiện; Xây dựng cảng nổi ngoài cửa biển Định An do Công ty dịch vụ vận tải Sài Gòn liên doanh với Singapore đề xuất; Xây dựng cảng cứng ngoài khơi bờ biển Đại Ngãi tỉnh Sóc Trăng do Tập đoàn tài chính đa quốc gia *Don Bosco, Ward & Norpar* hợp tác với tập đoàn Hoa kỳ *Lig Marine Group* và UBND tỉnh Sóc Trăng đề xuất tháng 2 năm 1999.

Các nghiên cứu nêu trên được tiến hành độc lập chưa được đặt trong quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội và giao thông vận tải của khu vực ĐBSCL, đồng thời cũng chưa đưa ra được định hướng để chỉ đạo tiếp tục nghiên cứu và tổ chức thực hiện giải quyết vấn đề xuất nhập khẩu cho ĐBSCL. Vì vậy, Thủ tướng chính phủ có văn bản số 699/VPCP TH ngày 15/11/2002 giao Bộ Giao Thông Vận tải chủ trì nghiên cứu lập quy hoạch Cảng biển lớn cho vùng Đồng Bằng Sông Cửu Long. Bằng Quyết định số 3968/QĐQ-BGTVT ngày 02/12/ 2002, Bộ Giao thông Vận tải đã giao Cục Hàng hải Việt Nam (Cục HHVN) làm chủ đầu tư và Công ty TVTK GTVT phía Nam (TEDIs) làm tư vấn thực hiện. Quy hoạch chi tiết Cảng biển lớn khu vực ĐBSCL có các nội dung chính như sau:

### **II. CÁC CĂN CỨ PHÁP LÝ VÀ TÀI LIỆU SỬ DỤNG**

- Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội vùng ĐBSCL được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại quyết định số 01/1998/QĐ-TTg ngày 05/01/1998 và bổ sung tại quyết định số 173/2001/QĐ-TTg ngày 06/11/2001.
- Quy hoạch tổng thể 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 tháng 10 năm 1999.
- Quy hoạch phát triển ngành đường sông Việt Nam đến năm 2020, được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại quyết định số 16/2000/QĐ-TTg ngày 03 tháng 02 năm 2000.
- Nghiên cứu Chiến lược phát triển GTVT Việt Nam (VITRANSS) do JICA, Viện Chiến lược và Phát triển GTVT lập tháng 07/2000
- Chiến lược phát triển GTVT Việt Nam đến năm 2020 đã được Bộ GTVT trình Thủ Tướng Chính Phủ tại tờ trình số 5145/BGTVT-KHĐT ngày 31/12/ 2002.
- Quy hoạch phát triển GTVT đường bộ Việt Nam đến năm 2010 và định hướng phát triển đến năm 2020 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại quyết định số 162/2002/QĐ-TTg ngày 31 tháng 12 năm 2002.
- Quy hoạch GTVT đường sắt Việt Nam đến năm 2020 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại quyết định số 06/2002/QĐ-TTg ngày 07 tháng 01 năm 2002.
- Quy hoạch chi tiết nhóm cảng 5 và quy hoạch di dời các cảng trên sông Sài Gòn và Nhà Máy Đóng Tàu Ba Sơn phát hành theo tờ trình xin phê duyệt số 3853/GTVT-KHĐT tháng 8/2003 và số 1159/GTVT-KHĐT tháng 3/2004.
- Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Đồng Bằng Sông Cửu Long (nhóm 6) phát hành theo tờ trình xin phê duyệt số 2770/GTVT-KHĐT ngày 30/6/2003 của Bộ GTVT trình Thủ Tướng Chính Phủ.
- Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng đường thủy nội địa khu vực Phía Nam đến năm 2010 đang trong giai đoạn hoàn thiện.

### **III. CÁC CƠ SỞ LẬP QUY HOẠCH**

#### **1. Phạm vi nghiên cứu**

Đồng bằng sông Cửu Long có diện tích 3,97 triệu ha, chiều dài bờ biển 700 km và 360.000 km<sup>2</sup> vùng kinh tế đặc quyền thuộc Biển Đông và vịnh Thái Lan. Vị trí khu vực ĐBSCL như sau:

- Phía Bắc giáp Cầm Pu Chia và tỉnh Tây Ninh.
- Phía Đông Bắc giáp TP. Hồ Chí Minh.
- Phía Đông và Đông Nam giáp Biển Đông.
- Phía Tây giáp vịnh Thái Lan (biển Tây).

## 2. Vùng hấp dẫn và phạm vi phục vụ

- Vùng hấp dẫn trong nước bao gồm các thị trường khu vực miền Bắc, miền Trung Việt Nam.  
 - Vùng hấp dẫn ngoài nước là thị trường khu vực Đông Nam á, Châu á, Châu Âu, Châu Phi và Châu Mỹ.

- Phạm vi phục vụ trực tiếp: Thành phố Cần Thơ và 12 tỉnh khu vực ĐBSCL chia thành 3 tiểu vùng:

+ Tiểu vùng phía Đông sông Tiền: là các tỉnh Long An, Tiền Giang, Đồng Tháp.

+ Tiểu vùng giữa sông Tiền và sông Hậu: là các tỉnh Vĩnh Long, Trà Vinh, Bến Tre và 1 phần An Giang, Đồng Tháp.

+ Tiểu vùng phía Tây sông Hậu: là Thành phố Cần Thơ, các tỉnh Hậu Giang, An Giang, Kiên Giang, Sóc Trăng, Bạc Liêu, Cà Mau.

- Phạm vi phục vụ gián tiếp: các tỉnh khu vực Đông Nam Bộ và Nam Tây Nguyên.

## 3. Khung kinh tế xã hội

- Dân số ĐBSCL năm 2003 là 16,88 triệu người (bằng 21% cả nước), dự báo đến năm 2010 sẽ là 23,076 triệu người. GDP đạt 65 nghìn tỷ (chiếm 19,3% cả nước), trong đó nông ngư nghiệp chiếm 34,8%, công nghiệp và xây dựng chiếm 22,8%, dịch vụ chiếm 42,4%.

- Dự báo năm 2010 tốc độ tăng trưởng GDP bình quân 8,5-9%/năm, thu nhập bình quân đầu người năm 2005 đạt 550USD/ng; năm 2010 đạt 870USD /người. Cơ cấu GDP năm 2010: nông, ngư nghiệp chiếm 23,9%; công nghiệp và xây dựng chiếm 37,9%; dịch vụ chiếm 38,1%.

- Kinh tế đối ngoại đạt tốc độ tăng trưởng bình quân 18%/năm. Kim ngạch xuất khẩu năm 2010 đạt 8,6 ÷ 9,0 tỷ USD.

## IV. DỰ BÁO NHU CẦU GIAO THÔNG

### 1. Về hàng hoá

Theo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến 2010 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định 202/1999/QĐ-TTg, lượng hàng hoá thông qua các cảng biển khu vực ĐBSCL là 9,0 ÷ 11,5 triệu T/năm bao gồm hàng khô tổng hợp, hàng lỏng, hàng chuyên dùng Clinker xi măng.

- Quy hoạch chi tiết các cảng biển nhóm 6, nhóm cảng biển ĐBSCL đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020 đã được Bộ GTVT trình Thủ tướng Chính phủ tại Tờ trình số 2770/GTVT-KHĐT ngày 30/6/2003; trong đó dự báo lượng hàng thông qua các cảng biển khu vực ĐBSCL năm 2010 là 14,76 ÷ 17,76 triệu T và năm 2020 là 28 ÷ 32 triệuT.

- Căn cứ các quy hoạch đã trình thì lượng hàng tối đa các cảng có thể thông qua đến năm 2010 là khoảng 14,76 – 15,71 triệu tấn. Như vậy, giai đoạn đến năm 2020 lượng hàng hoá gia tăng là 13,2 - 16,3 triệu tấn/năm so với lượng hàng dự báo của năm 2010, do vậy nhu cầu cần thiết phải đầu tư mở rộng hoặc xây dựng một cảng biển mới. Theo thống kê của Viện Chiến Lược Phát triển GTVT, lượng hàng gia tăng được phân bổ cho các thị trường như sau:

- Hàng nội địa chiếm 20%, tương đương 2,6 - 3,3 triệu tấn.
- Hàng xuất khẩu đi thị trường Châu Âu chiếm 30%, tương đương 4- 4,8 triệu tấn
- Hàng xuất khẩu đi thị trường xa (châu Âu, Mỹ, Phi...) dự báo thông qua Cảng biển lớn 50%, tương đương 6,6 - 8,2 triệu tấn. Chi tiết theo bảng sau:

**Bảng 6.3: Dự báo lượng hàng hóa thông qua Cảng biển lớn ĐBSCL**

	Khối lượng hàng hóa dự báo 2020			Phân bổ khối lượng hàng gia tăng		
	Tổng cộng	Công suất 2010	Gia tăng	Hàng Nội địa (20%)	Đi Châu Á (30%)	Xuất khẩu biển xa thông qua cảng biển lớn(50%)
<b>Khối lượng</b>	28÷32	14,8 ÷ 15,7	13,2 ÷ 16,3	2,6 ÷ 3,3	4 ÷ 4,8	<b>6,6 ÷ 8,2</b>

(Triệu  
T)

## 2. Về đội tàu

- Theo Quy hoạch chi tiết tàu có trọng tải 50.000 ~ 80.000DWT vào các cảng vùng KTTĐ phía Nam và tàu có tải trọng 5.000 ~20.000DWT vào các cảng khu vực ĐBSCL (tàu có trọng tải 10.000DWT đến 20.000DWT vào các cảng trên sông Hậu; tàu có trọng tải 5.000 DWT đến 10.000DWT vào các cảng trên sông Tiền).

- Lựa chọn đội tàu cho cảng biển lớn: Do đặc tính của loại hàng, chủ yếu là gạo xuất dưới dạng bao kiện, hạn chế xuất hàng rời, nên cỡ tàu đi/ đến khu vực ĐBSCL là tàu có trọng tải 10.000 DWT đến 20.000 DWT là phù hợp. Trường hợp thị trường xuất khẩu đến các Châu lục phát triển mạnh cần có đội tàu viễn dương lớn thì cỡ tàu có thể lớn hơn.

## V. CÁC MỤC TIÊU VÀ QUAN ĐIỂM QUY HOẠCH

### 1. Mục tiêu quy hoạch

- Nghiên cứu khả năng xây dựng cảng biển lớn cho ĐBSCL tiếp nhận tàu biển có trọng tải lớn ra vào vận chuyển trực tiếp hàng hoá xuất nhập khẩu bằng đường biển của ĐBSCL đi đến các thị trường khu vực và thế giới. Hạn chế và tiến tới không phải trung chuyển hàng hoá qua các cảng biển tại khu vực Thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa- Vũng Tàu nhằm giảm thiểu chi phí vận chuyển trong giá thành, nâng cao khả năng cạnh tranh của hàng hoá khu vực ĐBSCL

- Đáp ứng lượng hàng theo dự báo giai đoạn 2020 là 8 triệu tấn/năm và giai đoạn sau năm 2020 khoảng 25 triệu tấn/năm.

### 2. Quan điểm quy hoạch

- Quy hoạch cảng biển lớn cho ĐBSCL phải được nghiên cứu tổng thể cùng với nhóm cảng vùng KTTĐ phía Nam (nhóm 5), nhóm cảng ĐBSCL (nhóm 6) và hệ thống cảng biển Việt Nam, đặc biệt là với cảng cửa ngõ quốc tế tại Cái Mép-Thị Vải và trung chuyển quốc tế Vân Phong- Khánh Hoà.

- Cảng biển lớn phải gắn với ĐBSCL về vị trí, phù hợp với đặc điểm hàng hoá và đội tàu đi/đến ĐBSCL. Quy hoạch đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hoá theo yêu cầu tăng trưởng và là sự đột phá thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội khu vực ĐBSCL theo hướng công nghiệp hoá, hiện đại hoá.

- Quy hoạch phải đảm bảo phát triển bền vững, lấy mục tiêu kinh tế làm nhiệm vụ trọng tâm, bảo vệ môi trường sinh thái và đảm bảo quốc phòng an ninh của khu vực. Đồng thời nắm bắt thời cơ để huy động các nguồn vốn cho việc xây dựng phát triển cảng.

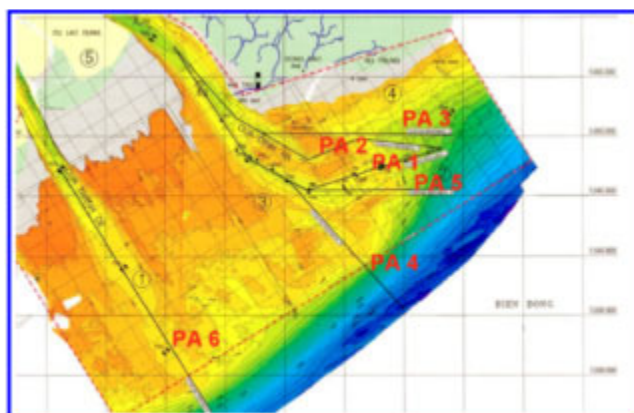
## VI. NỘI DUNG QUY HOẠCH

Việc hoàn thành quy hoạch cảng biển nói chung, cảng biển lớn nói riêng cho ĐBSCL có ý nghĩa rất lớn đối với phát triển kinh tế xã hội của khu vực. Từ nhiều năm nay Nhà nước đã rất quan tâm, đã mời nhiều cơ quan Tư vấn nước ngoài vào trợ giúp nghiên cứu. Tổng hợp các nghiên cứu từ trước tới nay, kết hợp với các nghiên cứu của tư vấn nước ngoài đang thực hiện bằng nguồn vốn vay Ngân hàng thế giới (WB) để đưa ra các phương án xây dựng cảng như sau.

### 1. Các phương án đề xuất

**1.1. Phương án 1:** *Cải tạo luồng Định An cho tàu 10.000-20.000 DWT ra vào. Nâng cao năng lực thông qua của các cảng biển tại khu vực ĐBSCL theo quy hoạch. Đồng thời kết hợp chặt chẽ với các cụm cảng vùng KTTĐ phía Nam cho tàu có trọng tải lớn hơn.*

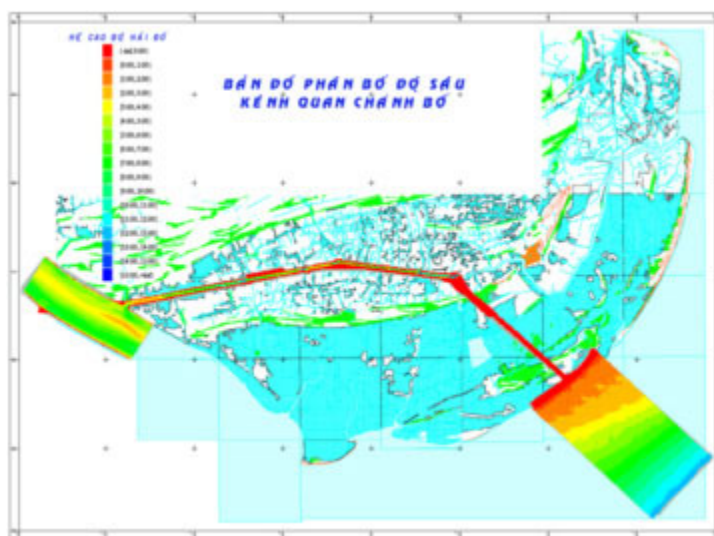
Phương án 1 được đề cập đến trong Quy hoạch chi tiết các cảng biển nhóm 6, nhóm cảng biển ĐBSCL đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020 đã được Bộ GTVT trình Thủ tướng Chính phủ tại Tờ trình số 2770/GTVT-KHĐT ngày 30/6/2003. Các cảng biển được quy hoạch trong nhóm 6 bao gồm các cảng biển chính nằm dọc theo hai tuyến hàng hải chính của ĐBSCL là sông Tiền như cảng Cao Lãnh, Mỹ Tho, Vĩnh Long, Bến Tre; sông Hậu như cảng Mỹ Thới, Cần Thơ, Đại Ngãi, Trà Vinh... Trong đó cảng Cần Thơ với các khu cảng Hoàng Diệu, Trà Nóc và Cái Cui được xác định là cảng trung tâm cho toàn vùng ĐBSCL.



**SƠ ĐỒ 6 TUYẾN LUỒNG NGHIÊN CỨU CỦA HAECON**

Quy mô xây dựng các cảng trên sông Hậu cho tàu 10.000-20.000 DWT ra vào qua cửa Định An, các cảng trên sông Tiền cho tàu 5000 ~10.000 DWT ra vào qua cửa Tiểu. Theo quy hoạch, tổng công suất thiết kế toàn nhóm cảng 6 đến năm 2010 là 15,6 triệu tấn/năm đáp ứng lượng hàng dự báo năm 2010 là 14,76-15,71 triệu tấn/năm. Định hướng tiếp tục mở rộng nâng cao công suất thông qua của các cảng biển nêu trên để đáp ứng được lượng hàng dự báo năm 2020 là 28-32 triệu tấn /năm. Tổng kinh phí đầu tư dự kiến để cải tạo và nâng cấp kết hợp xây dựng mới các cảng biển theo đúng quy hoạch chi tiết đến năm 2010 dự kiến khoảng 2086 tỷ đồng, trong đó kinh phí cải tạo nâng cấp cảng đầu mối Cần Thơ, bao gồm các khu Hoàng Diệu, Trà Nóc, Cái Cui là 705 tỷ đồng và các cảng còn lại trên sông Tiền, sông Hậu là 1381 tỷ đồng.

Đồng thời để các cảng biển Nhóm 6 phát huy đạt công suất thiết kế theo quy hoạch, cần tiến hành cải tạo cửa Định An cho tàu 10.000-20.000 DWT và cửa Tiểu cho tàu 5000~10.000 DWT ra vào. Việc nghiên cứu cải tạo cửa Định An được Tư vấn của Ngân hàng thế giới Công ty SNC Lavalin International Inc., (Canada) đề xuất phương án mở một luồng mới qua kênh Quan Chánh Bồ ra biển ở khu vực phía Bắc cửa Định An. Quy mô luồng đáp ứng cho tàu biển trọng tải 10.000-20.000 DWT ra vào, chiều dài luồng mới khoảng 30 km trong đó 20 km đầu là cải tạo mở rộng kênh Quan Chánh Bồ hiện có và 10 km tiếp theo đào mới ra thẳng bờ biển, đồng thời xây dựng các công trình chỉnh trị để ổn định cửa vào và cửa ra của kênh. Kinh phí dự kiến 123,6 triệu USD (tương đương 2039 tỷ VNĐ), dự án đang trong qua trình nghiên cứu lập báo cáo NCKT, dự kiến sẽ kết thúc vào tháng 12/2004.



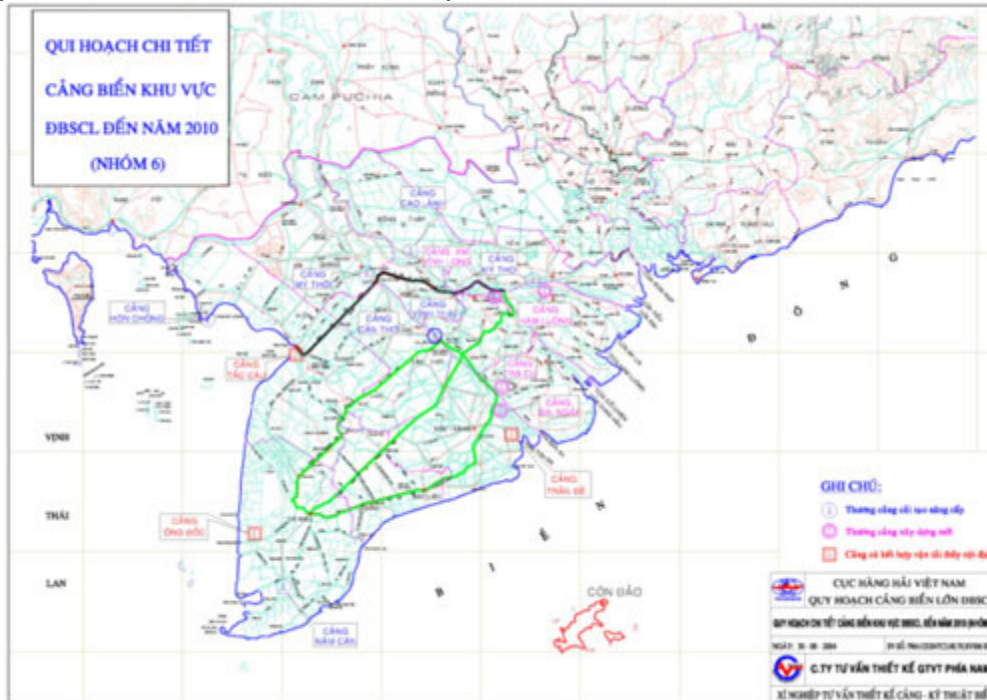
Ưu điểm của Phương án 1 là cải tạo và chỉnh trị được luồng qua cửa Định An, tạo ra được cửa ngõ trực tiếp thông thương quốc tế cho khu vực ĐBSCL với khả năng tiếp nhận được tàu trọng tải 10.000-20.000 DWT vào các cảng để vận chuyển trực tiếp hàng hoá của ĐBSCL đi, đến thị trường các nước trong phạm vi khu vực Châu á. Phương án 1 cho phép nâng cao toàn diện năng lực thông qua của tất cả các cảng biển được quy hoạch trong nhóm 6. Ngoài ra còn tận dụng được

cơ sở hạ tầng về công nghiệp, dịch vụ và mạng lưới kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đã và đang được đầu tư cho khu vực ĐBSCL (đường bộ, đường thủy và tương lai là đường sắt).

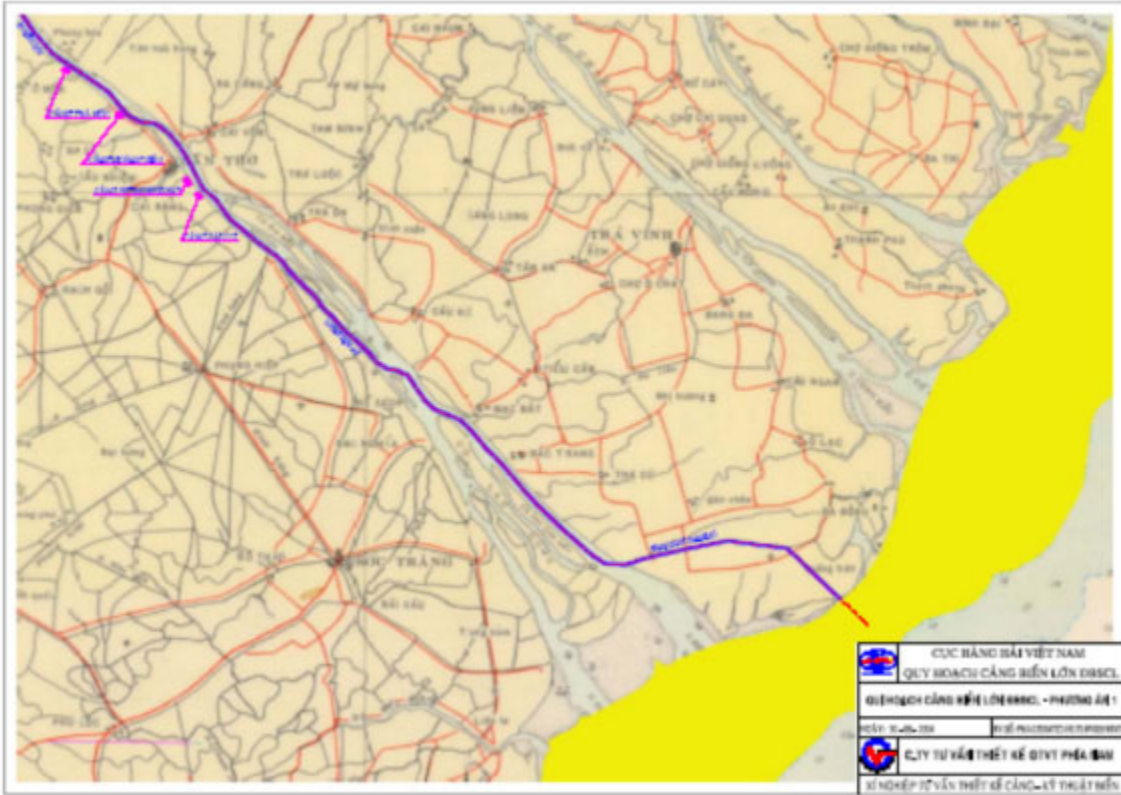
Tuy nhiên, nhược điểm của phương án 1 là các cảng trên sông Hậu chỉ tiếp nhận được tàu trọng tải giới hạn đến 20.000 DWT. Như vậy, một phần hàng hoá xuất nhập khẩu của ĐBSCL là các loại hàng hoá đi các thị trường xa như Châu Mỹ, châu Âu, châu Phi, Trung Đông (đòi hỏi sử dụng tàu trọng tải lớn trên 20.000 DWT để vận chuyển hiệu quả hơn) vẫn phải trung chuyển qua các cảng ở vùng KTTĐ phía Nam (Thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa-Vũng Tàu) hoặc cảng Hồng Kông, cảng Singapore.

*Việc cải tạo được luồng qua cửa Định An cho tàu 10.000-20.000 DWT ra vào cảng Cần Thơ và các cảng trên sông Hậu sẽ thúc đẩy sự phát triển kinh tế xã hội của cả khu vực ĐBSCL, phát triển đô thị, tăng cường tỷ trọng công nghiệp và dịch vụ do phần lớn hàng hoá của ĐBSCL không phải trung chuyển qua các cảng khác như hiện nay.*

(Xem các Bản vẽ số 1 và Bản vẽ số 2)



Bản vẽ số 1



Bản vẽ số 2

**1.2. Phương án 2: Xây dựng cảng cứng ngoài biển**

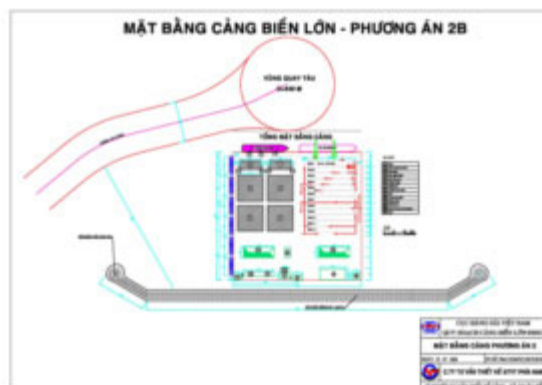
Hiện có hai vị trí được đề xuất nghiên cứu: (1) Tại vùng bờ biển Đại Ngãi thuộc tỉnh Sóc Trăng; (2). Tại vùng bờ biển phía Bắc cửa Định An thuộc tỉnh Trà Vinh. Nội dung như sau:

a) Phương án 2A: Vị trí cảng cứng Đại Ngãi, tỉnh Sóc Trăng



Phương án 2A do tập đoàn tài chính đa quốc gia *Don Bosco, Ward & Norpar* hợp tác với tập đoàn Hoa kỳ *Lig Marine Group* đề xuất tháng 2 năm 1999. Cảng được xây dựng với kho bãi rộng khoảng 30 ha đặt trong bờ tại khu vực cửa Mỹ Thanh-Trần Đề thuộc Đại Ngãi, tỉnh Sóc Trăng; xây dựng hệ thống cầu dẫn từ trong bờ ra, cầu bến tại vị trí có độ sâu -8m (hệ Hải đồ), từ đó nạo vét đến -12m tạo khu nước và lạch chạy tàu cho tàu trọng tải 100.000 DWT. Tổng kinh phí dự kiến khoảng 102 triệu USD (chỉ tính riêng cầu bến; nếu tính chi phí làm cầu dẫn và đê chắn sóng thì kinh phí khoảng 370 triệu USD). Dự án mới được phía nước ngoài đưa ra ở mức độ ý tưởng sơ bộ về mặt kỹ thuật và kinh tế, thiếu cơ sở để xác định tính khả thi do vị trí lựa chọn thuộc khu vực có tình hình địa chất, khí tượng và thủy hải văn phức tạp bất lợi cho việc xây dựng công trình cảng cũng như giữ ổn định cho khu nước và luồng chạy tàu. (Xem Bản vẽ số 3)

b) *Phương án 2B: Vị trí cảng cứng ngoài cửa Định An, tỉnh Trà Vinh.*



Phương án này xem xét khả năng xây dựng một cảng nước sâu ngoài cửa Định An các loại tàu có trọng tải đến 50.000DWT hoặc lớn hơn neo cập. Cảng quy hoạch với quy mô 01 bến container và 04 bến tổng hợp cho tàu 50.000 DWT để thông qua lượng hàng dự báo gia tăng giai đoạn 2020 là 8 triệu tấn/năm. Vị trí dự kiến nằm cách xa bờ nên nhất thiết phải san lấp một khối lượng lớn đất đá tạo mặt bằng cảng và xây dựng đê chắn sóng bảo vệ cảng. Tổng kinh phí đầu tư cho phương án này ước tính là 520 triệu USD.

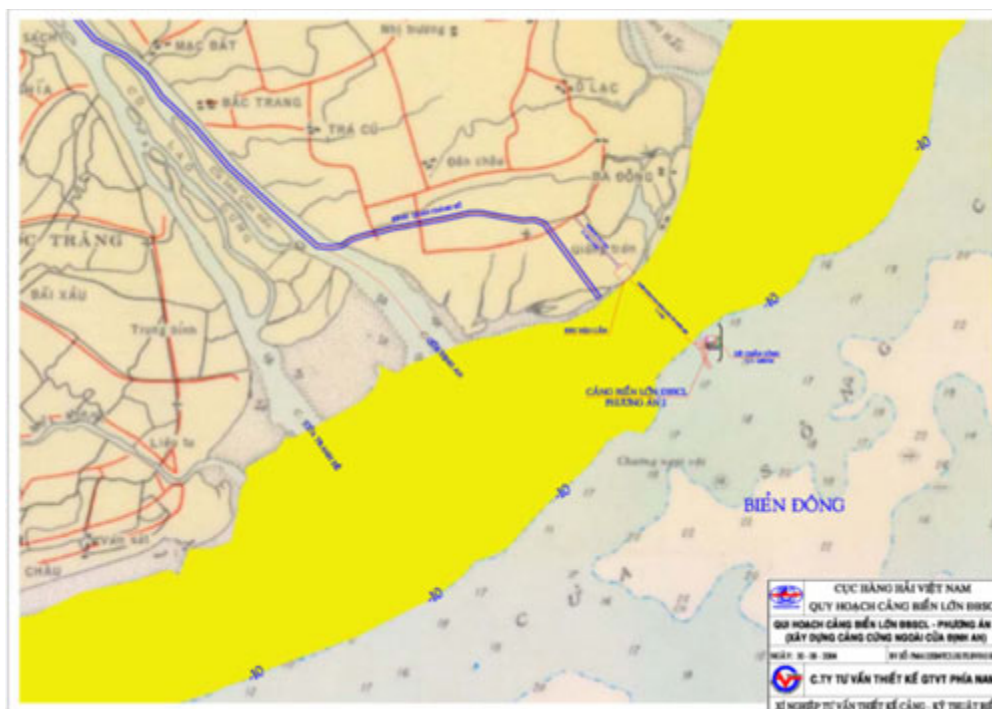
*Ưu điểm của Phương án:*

- Tàu lớn có thể đến bốc xếp hàng hóa, đáp ứng nhu cầu trực tiếp xuất nhập khẩu, tăng khả năng cạnh tranh của hàng hóa khu vực ĐBSCL.
- Giảm đến mức thấp nhất lượng hàng phải trung chuyển qua các cảng khu vực Tp.Hồ Chí Minh, Vũng Tàu Thị Vải, giảm ách tắc giao thông, ô nhiễm môi trường cho các vùng đô thị tập trung cao...

*Nhược điểm của Phương án:*

- Chi phí đầu tư ban đầu lớn, vượt quá quy mô và năng lực sản xuất hàng hoá trong những năm trước mắt của ĐBSCL. Đồng thời không tận dụng được cơ sở hạ tầng về công nghiệp, dịch vụ và mạng lưới kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đã và đang được đầu tư cho khu vực ĐBSCL do hầu hết hiện nay các tuyến đường bộ, đường thủy và tương lai là đường sắt đều được quy hoạch lấy Thành phố Cần Thơ làm trung tâm và lan toả đi khắp vùng. Do đó, nếu hình thành cảng biển lớn cho ĐBSCL ngoài biển khu vực cửa Định An, nhất thiết phải quy hoạch bố trí lại mạng lưới công nghiệp, dịch vụ và hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông vận tải về đường bộ, đường thủy, đường sắt của khu vực.
- Do đặc thù của ĐBSCL nên không tránh được một lượng hàng hóa nhất định vẫn trung chuyển về các cảng thuộc Nhóm 5 (cảng Hiệp Phước, cảng Thị Vải- Cái Mép), đồng thời mặc dù có đầu tư đường bộ ra cảng nhưng một phần hàng hóa từ các Tỉnh vẫn phải gom bằng sà lan, tàu nhỏ từ các tỉnh về cảng cứng...không giảm được số lần bốc, xếp hàng.

(Xem Bản vẽ số 4)



Bản vẽ số 4

### 1.3. Phương án 3 - Xây dựng cảng nổi ngoài biển

Do Công ty dịch vụ vận tải Sài Gòn (Tranaco) đề xuất. Hiện có hai phương án như sau:

#### a) Phương án 3A: Sử dụng thiết bị chuyên dùng xếp dỡ hàng Sea Spider Transfer

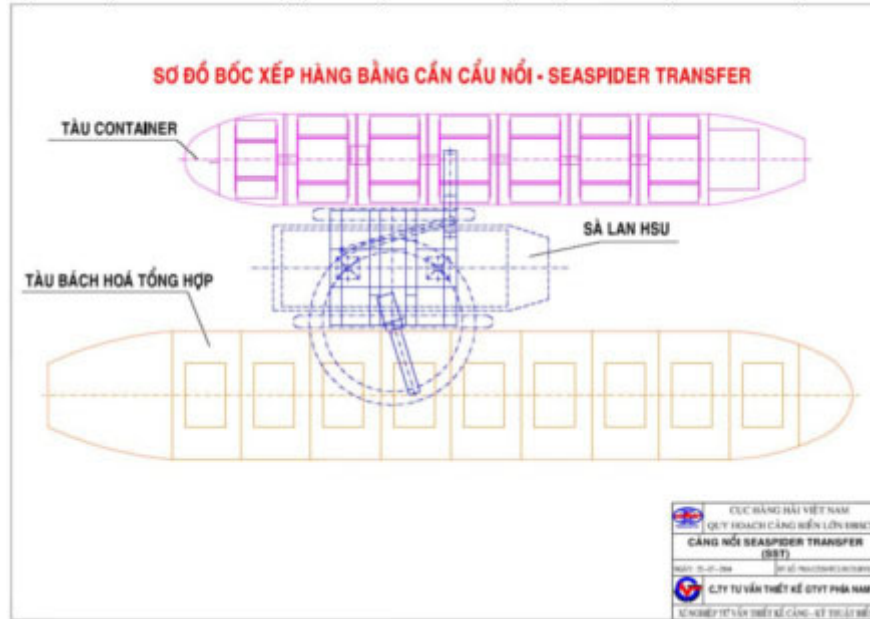
Thiết bị Sea Spider Transfer (SST) là trang thiết bị có dạng nổi Pontoon với thiết bị thủy đạt tiêu chuẩn quốc tế, có nhiệm vụ xếp dỡ hàng hoá từ tàu lớn xuống các phương tiện vận tải chuyên dùng và ngược lại, vị trí dự kiến lắp đặt ở ngoài cửa Định An. Thiết bị SST có khả năng tiếp nhận tàu đến 200.000 DWT tại phao tiêu xa bờ, sử dụng xà lan đặc chủng tự xếp dỡ hàng HSU (Hopper Self Unloader) trọng tải 5000-7000 DWT có mớn nước nông có thể ra vào qua cửa Định An vào trong trung tâm ĐBSCL để chuyển tải hàng hoá. Cấu tạo của SST bao gồm sàn công tác kích thước 60x70 m, hệ khung dàn kích thước 6x5m cao 18m, hai ponton kích thước 60-75m, rộng 5m, cao 5-5,5m. Thời gian hoạt động 70-75% thời gian một năm, khi có bão phải di chuyển đến nơi tránh bão thích hợp.

Trang thiết bị được lắp trên SST bao gồm: Cản trục cầu hàng nặng dạng Gantry, thiết bị bốc dỡ hàng hoạt động bằng khí nén, miệng phễu nhận hàng, băng chuyền vận tải hàng, thiết bị lên hàng, thiết bị hút và thổi hàng cơ động, cơ cấu ngoạm kẹp hàng, xe gom hàng dạng mini. Công suất xếp dỡ hàng rời 1,2 triệu tấn/năm, gạo xuất khẩu 1 triệu tấn/năm đồng thời bốc dỡ các loại hàng khác như vật tư trang thiết bị, hàng bách hoá, hàng container. Giá thành thiết bị SST khoảng 27,6 triệu USD/chiếc.

Để bốc xếp được lượng hàng 10 triệu tấn/năm theo dự báo cần bố trí 06 bến SST, tổng kinh phí khoảng 180 triệu USD. Nếu phải xây dựng thêm đê chắn sóng (dài 4,5 km) để đảm bảo khai thác không bị ảnh hưởng thời thiết thì kinh phí ước tính khoảng 380 triệu USD. (Xem Bản vẽ số 5)

#### b) Phương án 3B: Sử dụng tổ hợp bến trung chuyển Flexiport Transhipment Terminal





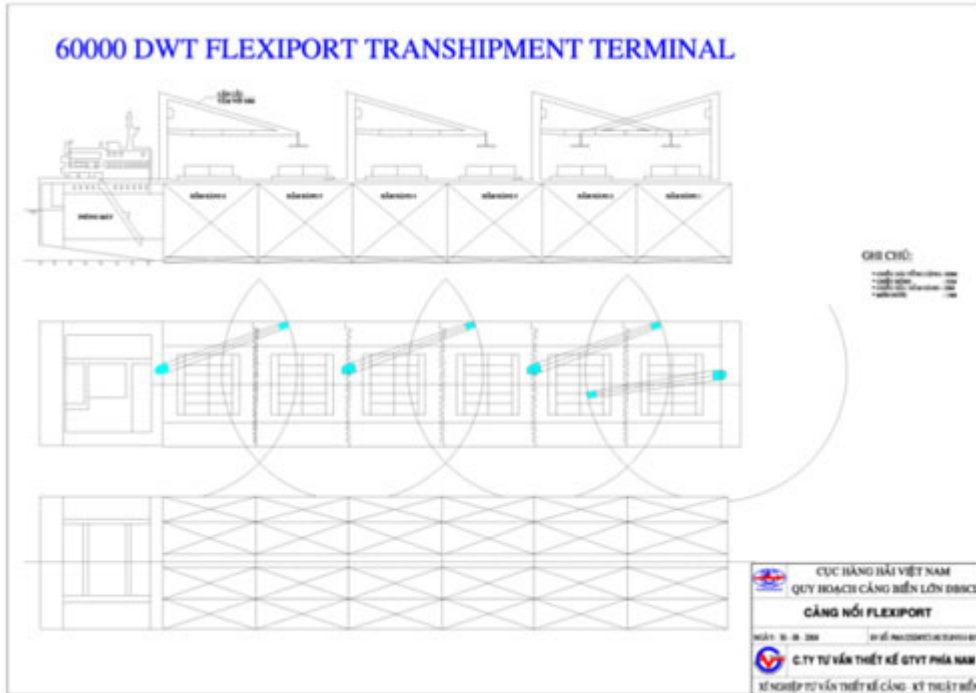
Là dạng bến cảng nổi, có hầm hàng và kho bãi để có thể lưu trữ hàng ngay trên cảng, đây là khác biệt cơ bản giữa cảng nổi SST (phương án 3A) và Flexiport (phương án 3B). Thành phần chính của Flexiport là 1 tàu 60.000DWT và các tàu feeder trọng tải 7.000 – 10.000DWT. Kích thước bến dài 180m, rộng 32m, mớn nước 13m. Thời gian hoạt động 70-75% thời gian một năm, khi có bão phải di chuyển đến nơi tránh bão thích hợp. Công suất thông qua khoảng 2 triệu tấn/năm. Giá thành Flexiport khoảng 80 triệu USD/chiếc.

Để bốc xếp được lượng hàng 10 triệu tấn/năm theo dự báo cần bố trí 03 bến Flexiport, tổng kinh phí khoảng 240 triệu USD. Nếu phải xây dựng thêm đê chắn sóng (dài 4,5 km) để đảm bảo khai thác không bị ảnh hưởng thời tiết thì kinh phí ước tính khoảng 440 triệu USD.

*Ưu điểm của Phương án cảng nổi:* - Tiếp nhận được tàu trọng tải lớn vào vận chuyển hàng hoá, giá thành hạ, thời gian thi công nhanh (12-14 tháng). Giảm đáng kể khối lượng hàng hoá xuất nhập khẩu phải trung chuyển qua các cảng biển vùng KTTĐ phía Nam, tiết kiệm được một phần chi phí vận tải hàng năm.

*Nhược điểm của Phương án cảng nổi:* - Chi phí duy tu bảo dưỡng tốn kém, việc cung cấp hậu cần điện nước duy trì hoạt động khai thác bình thường cho cảng nổi khó khăn. Cảng không hoạt động được khi có gió bão, thường chỉ hoạt động 70-75% thời gian trong một năm; nếu đầu tư đê chắn sóng để tăng thời gian khai thác, đảm bảo tính chủ động cho hàng hoá xuất nhập thì chi phí đầu tư khá lớn. Mặt khác hàng hoá vận tải vẫn không giảm được số lần bốc xếp...

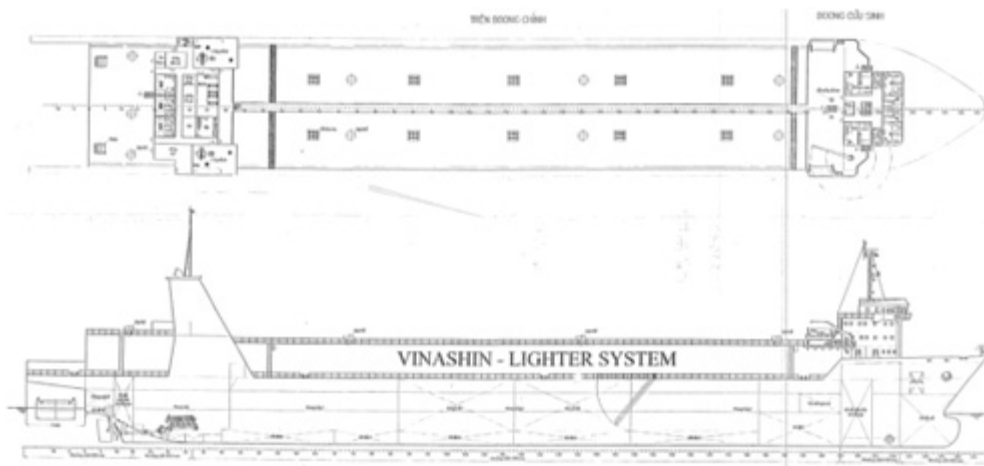
(Xem Bản vẽ số 6)



Bản vẽ số 6

**1.4. Phương án 4:** Vận tải hàng hoá bằng Hệ thống tàu LASH

Là giải pháp vận tải hàng hoá kết hợp pha sông biển, phương thức vận tải "Tàu mẹ-Tàu con" do Tổng công ty công nghiệp Tàu thủy Việt Nam (Vinashin) đề xuất, đã được đưa vào danh mục các sản phẩm cơ khí trọng điểm được Chính phủ phê duyệt; các tàu con tải trọng 200DWT chất đầy hàng tại các cảng trong sông rồi được đẩy đến điểm tập kết của tàu mẹ có trọng tải 11.000DWT có trang bị cần cẩu sức nâng 300 tấn, đổ ngoài biển, nơi có đủ độ sâu cần thiết (ví dụ Vịnh Hạ Long), tại đó được bốc lên Tàu mẹ chở đi. Đến cửa Định An, Tàu con được bốc thả xuống biển, đẩy vào cảng trong sông để bốc hàng lên. (4 lần bốc xếp).



Thành phần chính của Hệ thống vận tải bằng tàu Lash:

- Tàu mẹ: dài 177 m, cao 12m, mớn nước đầy tải: 6,0m, rộng 25m;
- Tàu con: dài 20m, cao 2,8m, mớn nước 2m, rộng 7m;
- Tàu đẩy: dài 16,5m; cao 1,6m; mớn nước 1,0m; công suất 200CV;
- Tàu công tác biển: dài 16,5m; rộng 7,2m; cao 1,8m; mớn nước 1,0m; CS 400CV
- Tàu hút bụng có công suất 400 m<sup>3</sup>/h.

- Hệ thống các bến trong sông và công trình phụ trợ khác.

*Ưu điểm của phương án:*

- Tiết kiệm thời gian làm hàng do tốc độ làm hàng nhanh gấp 4~5 lần so với phương thức vận tải thông thường đối với hàng bao kiện, hàng rời.

- Chủ động trong việc gom, giải phóng hàng, không cần đầu tư kho ở các đầu bến,

*Nhược điểm của phương án:*

- Chỉ phù hợp với vận tải ven biển, vận tải Bắc Nam và ngược lại.

- Đòi hỏi vị trí làm hàng tĩnh lặng sóng gió vì đoàn Tàu con chịu sóng gió kém, khó khăn khi qua cửa Định An.

- Phương án này không đáp ứng mục tiêu xuất nhập khẩu hàng hoá đường biển xa. Do vậy không đưa vào so sánh.

## 2. Đề xuất lựa chọn phương án

2.1- So sánh các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật của các phương án:

(Xem bảng sau).

**Bảng tổng hợp các chỉ tiêu so sánh các phương án.**

- Các hạng mục tính toán lượng hoá:

Đ.vị: triệu USD

TT	Hạng mục	PA 1 (triệu USD)	Phương án 2		Phương án 3	
			2A (tr.USD)	2B (tr.USD)	3A (tr.USD)	3B (tr.USD)
1	Nạo vét, cải tạo luồng	50	0	0	0	0
2	Đê chắn sóng, cát	75	200 (4,5 Km)	200 (4,5 Km)	200 (4,5 Km)	200 (4,5 Km)
3	Bến tàu	50	280 (5 bến)	280 (5 bến)	180 (6 bến)	240 (3 bến)
4	Đường ra cảng (cầu dẫn)	0	68 (15 Km)	40 (9 Km)	0	0
5	Tổng kinh phí	175	548	520	380	440
6	Cỡ tàu	1-2vạn	10 vạn	3-5 vạn	5-20 vạn	6 vạn

- Các hạng mục định tính:

Đ.vị: triệu USD

TT	Hạng mục	PA 1	Phương án 2		Phương án 3	
			2A	2B	3A	3B
1	Duy tu luồng	+	+	+	+	+
2	Vận tải và bốc xếp	++	+++	+++	+	+
3	Thời gian xây dựng	+++	+	+	++	++
4	Khả năng khai thác	+++	++	++	+	+
5	Phù hợp qui hoạch chung	+++	+	+	+	+
6	Khả năng huy động vốn	++	+	+	++	++
7	Tác động môi trường	+	+	++	++	++

*Ghi chú:*

- PA 1: Cải tạo cửa Định An cho tàu 10.000DWT đầy tải và tàu 20.000 non tải ra vào, trọng tâm là PA mở luồng mới qua kênh Chánh Bồ.

- PA 2A: Xây dựng cảng cứng ngoài biển khu vực Đại Ngãi tỉnh Sóc Trăng

- PA 2B: Xây dựng cảng cứng ngoài biển khu vực thượng lưu cửa Định An, tỉnh Trà Vinh

- PA 3A: Xây dựng cảng nổi với thiết bị chuyên dùng Sea Spider Transfer

- PA 3B: Xây dựng cảng nổi với thiết bị chuyên dùng Flexiport Transhipment Terminal.

2.2- Đề xuất phương án.

Căn cứ khả năng và nguồn lực đầu tư của nền kinh tế quốc dân, quy mô kinh phí xây dựng, ưu nhược điểm của từng phương án, đồng thời căn cứ khối lượng, chủng loại và cơ cấu hàng hoá xuất

nhập khẩu của ĐBSCL theo từng giai đoạn từ nay đến 2010 và 2020. Đề xuất lựa chọn phương án phù hợp với từng thời kỳ như sau:

*a) Giai đoạn từ nay đến 2010*

- Triển khai xây dựng các cảng biển ĐBSCL theo Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển số 6 đang được Chính phủ xem xét phê duyệt;

- Khẩn trương nghiên cứu, cải tạo chỉnh trị luồng Định An cho tàu 10.000-20.000 DWT ra vào đáp ứng lượng hàng dự báo năm 2010 là 14,76 - 15,71 triệu tấn/năm; (phương án 1).

- Khuyến khích các nhà Doanh nghiệp tự bỏ vốn đầu tư các phương án cảng, cảng chuyển tải...nhằm giảm chi phí vận chuyển, tăng tính cạnh tranh cho hàng hoá của ĐBSCL.

*b) Giai đoạn 2010 đến năm 2020*

- Có cơ chế khuyến khích việc Nghiên cứu và xây dựng lắp đặt thí điểm cảng nổi ngoài khơi theo đề xuất của Công ty dịch vụ vận tải Sài Gòn (Tranaco) nhằm hỗ trợ cho các cảng biển ĐBSCL đáp ứng lượng hàng 8~10 triệu tấn/năm theo dự báo đến năm 2020 để giảm khối lượng hàng hóa phải trung chuyển qua các cảng biển thuộc vùng KTTĐ phía Nam (phương án 3).

- Tiến hành nghiên cứu chi tiết khả năng xây dựng cảng cứng tại vị trí thích hợp ngoài cửa Định An (PA 2) cho tàu trọng tải đến 30.000~50.000 DWT hoặc lớn hơn đồng bộ với hệ thống đường bộ, đường sắt và đường thủy tới cảng tùy thuộc vào sự phát triển KT-XH và yêu cầu đòi hỏi của cả vùng.

## **VI. Các giải pháp, cơ chế và tổ chức thực hiện**

1. Để hình thành được một cảng biển lớn cho ĐBSCL là nhu cầu cần thiết. Tuy nhiên mức độ khả thi về kinh tế, kỹ thuật cần được xem xét, đánh giá qua từng giai đoạn cụ thể. Để phù hợp với thực tế, thời kỳ từ nay đến năm 2010, cần tập trung hoàn tất các thủ tục cần thiết và triển khai đầu tư theo Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển ĐBSCL (nhóm 6); Hoàn thành việc cải tạo luồng tàu vào sông Hậu qua cửa Định An cho tàu 10.000-20.000 DWT; Vì vậy, cần sớm phê duyệt quy hoạch chi tiết nhóm cảng 6, nhóm cảng ĐBSCL và quy hoạch cảng biển lớn cho ĐBSCL làm cơ sở triển khai các bước tiếp theo;

2. Tích cực triển khai việc huy động có hiệu quả các nguồn vốn trong nước và nguồn vốn, thiết bị công nghệ tiên tiến của nước ngoài dưới nhiều hình thức; cho phép áp dụng các cơ chế chính sách ưu đãi cao nhất nhằm đầu tư xây dựng một cảng biển lớn cho vùng ĐBSCL vào thời điểm thích hợp để giảm dần khối lượng hàng hóa phải trung chuyển qua khu vực Tp.Hồ Chí Minh.

3. Đề nghị Thủ tướng Chính phủ giao Bộ GTVT phối hợp với các Bộ, Ngành và UBND các tỉnh, thành phố liên quan tiếp tục thực hiện các nhiệm vụ được giao để triển khai đầu tư xây dựng các cảng nhóm 6 nói chung và giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư triển khai việc gọi vốn ODA cho việc xây dựng tuyến kênh Quan Chánh Bồ sau khi Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án này hoàn thành và được phê duyệt.

4. Giao Bộ GTVT phối hợp với UBND các tỉnh, thành phố liên quan tiếp tục tiến hành những nghiên cứu cần thiết nhằm làm rõ vị trí, quy mô và khả năng xây dựng cảng cứng ngoài khơi cửa Định An (phương án 2) phục vụ cho sự phát triển lâu dài sau những năm 2020.