

# Qui hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến 2030

■ **ThS. NGUYỄN CẢNH TĨNH**

Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam

**TÓM TẮT:** Trên cơ sở phân tích những cơ hội và thách thức cơ bản trong phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam, từ đó bài viết đề xuất qui hoạch phát triển cảng biển Việt Nam đến 2030.

**TỪ KHÓA:** Hệ thống cảng biển Việt Nam; qui hoạch phát triển cảng biển.

**ABSTRACT:** This paper proposed the planning of Vietnam port system development into 2030 based on the analyzing of opportunity and challenges in developing Vietnam port system.

**KEYWORDS:** Vietnam port system, port development plan.

## 1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Để phát triển và khai thác hiệu quả cơ sở hạ tầng cảng biển, có tính liên hoàn, đồng bộ và hiệu quả của tổng thể mạng lưới GTVT quốc gia, việc phát triển kết cấu hạ tầng kết nối cảng biển là một trong các yếu tố then chốt. Bên cạnh, việc đầu tư xây dựng các cảng biển cho tàu trọng tải lớn, hiện đại mang tầm quốc tế, cần được triển khai nghiên cứu mô hình quản lý cảng biển đồng bộ và thống nhất, ứng dụng công nghệ hỗ trợ quản lý hiện đại nhằm phát triển các cảng mới tập trung, đủ tiềm lực để trở thành cảng biển lớn tầm cỡ khu vực, đủ sức cạnh tranh với các trung tâm trung chuyển hàng hóa trong khu vực.

## 2. THỰC TRẠNG HỆ THỐNG CẢNG BIỂN VIỆT NAM

Việt Nam hiện nay có khoảng 44 cảng biển lớn nhỏ với tổng chiều dài khoảng 24.000m cầu cảng và 10 khu chuyển tải. Hàng năm, các cảng biển Việt Nam xếp dỡ khoảng 100 triệu tấn hàng hóa. Hệ thống cảng biển Việt Nam hiện nay bao gồm các khu vực chính như sau:

### 2.1. Khu vực phía Bắc (từ Quảng Ninh đến Ninh Bình)

Khu vực này gồm các cảng ở Quảng Ninh (Cẩm Phả, Cửa Ông, Hòn Gai, Cái Lân, cảng Xăng dầu B12); Hải

Phòng (Hải Phòng, Thượng Lý...); Thái Bình (Diêm Điền). Cảng Hải Phòng là cảng lớn nhất miền Bắc, có chiều dài cầu cảng 2.567m, diện tích kho 52.052m<sup>2</sup>, hàng năm có thể xếp dỡ 10 triệu tấn hàng hóa. Tuy nhiên, cảng có luồng sa bồi rất lớn nên chỉ tiếp nhận được tàu 6.000 - 7.000DWT. Cảng có các khu xếp dỡ container như: Vật Cách, Chùa Vẽ. Hiện tại, theo kế hoạch của Bộ GTVT, cảng Hải Phòng sẽ được nâng cấp, hoàn thiện các trang thiết bị đồng bộ, đặc biệt với khu vực xếp dỡ container, hàng chuyên dụng, xây dựng hai bến tại Đình Vũ để tàu 20.000DWT ra vào, đưa năng lực thông quan của cảng lên 25 - 30 triệu tấn/năm.

### 2.2. Khu vực miền Trung (từ Thanh Hóa đến Bình Thuận)

Khu vực này gồm các cảng Cửa Lò, Bến Thủy (Nghệ An), Xuân Hải (Hà Tĩnh), Gianh (Quảng Bình), Thuận An (Thừa Thiên - Huế), Tiên Sa, Sông Hàn (Đà Nẵng), Sa Kỳ (Quảng Ngãi), Nha Trang, Ba Ngòi, Hòn Khói, Đầm Môn (Khánh Hòa), Quy Nhơn, Thị Nại (Bình Định). Ở khu vực này sẽ xây dựng mới các cảng: Nghi Sơn (Thanh Hóa), Vũng Áng, Thạch Khê (Hà Tĩnh), Hòn La (Quảng Bình), Cửa Việt (Quảng Trị), Liên Chiểu (Đà Nẵng), Dung Quất (Quảng Ngãi), Vân Phong (Khánh Hòa).

### 2.3. Khu vực phía Nam (từ Đồng Nai đến cực Nam)

+ *Nhóm cảng TP. Hồ Chí Minh:* Khu vực này hiện có 28 cảng đang khai thác thuộc 15 đơn vị chủ quản, trong đó có 4 cảng lớn nhất là cảng Sài Gòn (Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam), cảng Cát Lái (Công ty Tân cảng thuộc Quân đội), cảng Bến Nghé (TP. Hồ Chí Minh), cảng VICT (liên doanh giữa Tổng Công ty Đường sông miền Nam và 2 tập đoàn của Singapore, Nhật Bản). Ngoài ra, còn có các cảng như: Cảng Xăng dầu Nhà Bè, Petechim, EIF Gas, An Phú, Tân Thuận Đông, Lotus...). Cảng Sài Gòn do Pháp đầu tư xây dựng từ năm 1860 gồm 3 khu vực xếp dỡ: Nhà Rông, Khánh Hội, Tân Thuận. Hiện tại cảng có 18 cầu tàu với tổng chiều dài 2.667m, 25 bến phao, 27 kho với diện tích 75.000m<sup>2</sup> và 234.000m<sup>2</sup> bãi hàng. Cảng Sài Gòn có công suất xếp dỡ 15 triệu tấn/năm, có thể một lần tiếp nhận 30 tàu, nhận tàu trên 30.000DWT, chiều dài 230m và mớn nước 12m. Cảng Bến Nghé là cảng

container hiện đại với 820m cầu cảng, 5 bãi container, tổng diện tích 8ha, hàng năm có thể xếp dỡ 3,5 triệu tấn hàng. Trong tương lai, 4 cảng chủ yếu sẽ là Sài Gòn, Nhà Bè, Hiệp Phước và Cát Lái.

- *Nhóm cảng Vũng Tàu - Thị Vải:* Gồm cảng Cát Lái, cảng Dịch vụ dầu khí, cảng Vietsopetro, cảng Gò Dầu A. Tại khu vực này sẽ xây dựng cảng quốc tế Cái Mép - Thị Vải là cảng trung chuyển lớn có khả năng tiếp nhận tàu 50.000DWT.

- *Nhóm cảng đồng bằng sông Cửu Long:* Bao gồm các cảng Cần Thơ, Mỹ Tho, Đồng Tháp, Hòn Chông, Cái Cui... Trong đó, cảng Cần Thơ đóng vai trò quan trọng hơn cả. Cảng Cần Thơ nằm trên sông Hậu, có vùng nước trước cảng rộng và sâu, có chiều dài cầu cảng 304m, mớn nước 11m, có khả năng tiếp nhận tàu trên 500.000DWT.

### **3. CƠ HỘI VÀ THÁCH THỨC**

#### **3.1. Cơ hội**

Thế kỷ 21 được coi là "thế kỷ của đại dương". Với lợi thế là một quốc gia ven biển, nằm trên tuyến vận tải biển quốc tế sôi động nhất của khu vực và thế giới, nước ta có điều kiện rất thuận lợi để phát triển kinh tế biển, đặc biệt là cảng biển, dịch vụ vận tải biển, là động lực để phát triển kinh tế - xã hội quốc gia một cách bền vững.

Việt Nam nằm trong khu vực hoạt động hàng hải trong đó việc khai thác cảng năng động nhất thế giới. Các cảng xếp dỡ container hàng đầu thế giới nằm ở khu vực Đông Á và Đông Nam Á như cảng trung chuyển container quốc tế Hồng Kông, cảng PSA của Singapore, cảng Pusan Hàn Quốc, Kaohsiung của Đài Loan... Hiện nay, các nhà khai thác cảng và các hãng vận tải biển hàng đầu thế giới đang có mặt ở Việt Nam để đầu tư và cùng các doanh nghiệp hàng hải Việt Nam kinh doanh xếp dỡ và vận chuyển hàng hoá. Đây là cơ hội để các doanh nghiệp hàng hải của chúng ta học hỏi kinh nghiệm vươn ra thị trường lớn của thế giới. Đồng thời cũng là cơ hội để thu hút hàng hoá của các nước trong khu vực trung chuyển qua Việt Nam.

Bờ biển Việt Nam dài có nhiều vị trí thuận lợi đặc biệt có nhiều vũng vịnh kín sóng gió, nước sâu, gần tuyến đường hàng hải quốc tế có nhiều cửa sông lớn thuận tiện cho xây dựng cảng biển hiện đại và khai thác vận tải biển. Trên thực tế hiện nay, chúng ta đã xây dựng được nhiều cảng biển hiện đại đạt tiêu chuẩn quốc tế, đó là cơ sở để phát triển toàn bộ hệ thống cảng biển Việt Nam.

#### **3.2. Thách thức**

Hiện trạng hệ thống cảng biển Việt Nam thời gian qua được đầu tư mạnh mẽ, nhỏ lẻ, bên nhỏ, đan xen với bến lớn một cách bất hợp lý là một trong những tồn tại lâu đời và đó là điểm bất cập lớn nhất của hệ thống cảng biển Việt Nam. Việt Nam hiện có 30 cảng biển hoạt động với 166 bến cảng, 350 cầu cảng với tổng chiều dài 45.000m. Năng lực thông qua khoảng 350 - 370 triệu tấn/năm. Tuy nhiên trừ một số bến cảng mới được xây dựng và đưa vào khai thác từ năm 2006 trở lại đây được trang bị các thiết bị xếp dỡ hiện đại, còn lại hầu hết vẫn

sử dụng thiết bị thông thường với công nghệ lạc hậu. Bình quân năng suất xếp dỡ hàng tổng hợp tại Việt Nam chỉ bằng khoảng 50% - 60% so với các cảng trong khu vực.

- Cần xây dựng kết cấu hạ tầng hiện đại, ứng dụng công nghệ thông tin đồng bộ trong hoạt động cảng biển. Việc xây dựng cơ sở hạ tầng cảng biển hiện đại, ứng dụng công nghệ thông tin đồng bộ sẽ giúp xếp dỡ hàng hóa, giải phóng tàu hàng nhanh chóng... nâng cao hiệu quả hoạt động các dịch vụ cảng biển.

- Cần có cơ chế quản lý phù hợp, xác định rõ vai trò và trách nhiệm của các cơ quan trong quản lý, khai thác dịch vụ cảng biển.

- Cần thu hút và sử dụng vốn đầu tư trong lĩnh vực dịch vụ cảng biển hiệu quả. Cảng biển nói chung và dịch vụ cảng biển nói riêng cần nguồn vốn lớn, do đó việc thu hút và sử dụng nguồn vốn hiệu quả là công việc khó khăn nhưng nếu làm tốt sẽ nhanh chóng thúc đẩy sự phát triển của dịch vụ cảng biển, phát huy tiềm năng kinh tế biển của đất nước.

- Cần có chính sách đào tạo và cung cấp đủ nguồn lực để phục vụ sản xuất và công tác quản lý khai thác cảng biển, đội tàu vận tải và dịch vụ với chất lượng cao đạt trình độ quốc tế. Xây dựng cơ chế quản lý phù hợp với xu thế của thời đại và đáp ứng được yêu cầu của Việt Nam. Xây dựng và ban hành các chính sách cụ thể thúc đẩy kinh doanh có hiệu quả của các doanh nghiệp trong ngành Hàng hải.

### **4. QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CẢNG BIỂN VIỆT NAM ĐẾN 2030**

Theo Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, 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 với năng lực theo quy hoạch:

- + Khoảng 640 - 680 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 375 - 400 triệu tấn/năm) vào năm 2020;
- + Khoảng 1.040 - 1.160 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 630 - 715 triệu tấn/năm) vào năm 2030.

Và hệ thống cảng biển Việt Nam phân chia theo vùng lãnh thổ được chia thành 6 nhóm cảng:

- 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 địa bàn tỉnh Long An);
- Nhóm 6: Nhóm cảng biển đồng bằng sông Cửu Long (bao gồm cả Phú Quốc và các đảo Tây Nam).

**Bảng 4.1: Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2030**

Nhóm cảng biển	Dự kiến lượng hàng qua cảng (triệu tấn/năm)			Các cảng trong nhóm	
	Năm 2015	Năm 2020	Năm 2030	Loại I	Loại II
Nhóm 1	112 - 117	153 - 164	260 - 295	Cảng Hải Phòng (loại IA), Cảng Quảng Ninh	Cảng Thái Bình, cảng Hải Thịnh (Nam Định)
Nhóm 2	46,7 - 48	101 - 106	171 - 182	Cảng Nghi Sơn (Thanh Hóa), cảng Nghệ An, cảng Hà Tĩnh	
Nhóm 3	31 - 32,5	56,5 - 70	97,4 - 115	Cảng Thừa Thiên - Huế, cảng Đà Nẵng, cảng Dung Quất (Quảng Ngãi)	Cảng Quảng Bình, cảng Quảng Trị, Cảng Kỳ Hà (Quảng Nam)
Nhóm 4	24 - 25	61 - 62,5	85,4 - 91,3	Cảng Quy Nhơn (Bình Định), cảng Khánh Hòa	Cảng Vũng Rô (Phú Yên), cảng Cà Ná (Ninh Thuận), cảng Bình Thuận
Nhóm 5	172 - 175	238 - 248	358,5 - 411,5	Cảng Vũng Tàu (loại IA), cảng TP. Hồ Chí Minh, cảng Đồng Nai	Cảng Bình Dương
Nhóm 6	10 - 11,2	25 - 28	66,5 - 71,5	Cảng Cần Thơ	Cảng Tiền Giang, cảng Bến Tre, Cảng Đồng Tháp, cảng An Giang, cảng Hậu Giang, cảng Vĩnh Long, cảng Trà Vinh, cảng Sóc Trăng, cảng Bạc Liêu, cảng Năm Căn (Cà Mau), cảng Kiên Giang

Nguồn: Vnlogistics.vn

**Tài liệu tham khảo**

[1]. Quyết định số 2190/QĐ-TTg: Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

[2]. Vnlogistics.vn

**Ngày nhận bài: 25/4/2017**

**Ngày chấp nhận đăng: 5/5/2017**

**Người phản biện: TS. Nguyễn Cao Ý**

**5. KẾT LUẬN**

Với những mục tiêu, định hướng phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển nói riêng và ngành Hàng hải Việt Nam nói chung, trách nhiệm và khối lượng công việc của Bộ GTVT, ngành Hàng hải trong thời gian tới rất lớn. Ngoài nỗ lực và quyết tâm của Ngành, rất cần sự quan tâm, chỉ đạo của Đảng, Chính phủ và phối hợp, hỗ trợ chặt chẽ của các bộ, ngành liên quan, nhằm mục tiêu phát triển mạnh mẽ kinh tế hàng hải, góp phần thiết thực đưa nước ta trở thành quốc gia mạnh về biển, làm giàu từ biển theo đúng mục tiêu được đề ra trong Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2030