

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 140/QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 16 tháng 01 năm 2025

QUYẾT ĐỊNH

Phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 6 năm 2015; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 22 tháng 11 năm 2019;

Căn cứ Bộ luật Hàng hải Việt Nam ngày 25 tháng 11 năm 2015;

Căn cứ Luật Quy hoạch ngày 24 tháng 11 năm 2017;

Căn cứ Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 luật có liên quan đến quy hoạch ngày 20 tháng 11 năm 2018;

Căn cứ Nghị quyết số 61/2022/QH15 ngày 16 tháng 6 năm 2022 của Quốc hội về việc tiếp tục tăng cường hiệu lực, hiệu quả thực hiện chính sách, pháp luật về quy hoạch và một số giải pháp tháo gỡ khó khăn, vướng mắc, đẩy nhanh tiến độ lập và nâng cao chất lượng quy hoạch thời kỳ 2021 - 2030;

Căn cứ Nghị định số 37/2019/NĐ-CP ngày 07 tháng 5 năm 2019 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Quy hoạch; Nghị định số 56/2019/NĐ-CP ngày 24 tháng 6 năm 2019 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều liên quan đến lĩnh vực giao thông vận tải trong Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 luật có liên quan đến quy hoạch và Nghị định số 58/2023/NĐ-CP ngày 12 tháng 8 năm 2023 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 37/2019/NĐ-CP ngày 07 tháng 5 năm 2019 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Quy hoạch;

Căn cứ Nghị quyết số 26/NQ-CP ngày 05 tháng 3 năm 2020 của Chính phủ ban hành Kế hoạch tổng thể và kế hoạch 5 năm của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22 tháng 10 năm 2018 của Hội nghị lần thứ tám Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Căn cứ Nghị quyết số 81/2023/QH15 ngày 09 tháng 01 năm 2023 của Quốc hội về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22 tháng 9 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ Quyết định số 442/QĐ-TTg ngày 22 tháng 5 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Theo đề nghị của Bộ Giao thông vận tải tại Tờ trình số 7713/TTr-BGTVT ngày 19 tháng 07 năm 2024 trình phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, các Công văn: số 10584/BGTVT-KHĐT ngày 02 tháng 10 năm 2024, số 13823/BGTVT-KHĐT ngày 20 tháng 12 năm 2024, số 17/BGTVT-KHĐT ngày 02 tháng 01 năm 2025 của Bộ Giao thông vận tải.

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 với những nội dung như sau:

I. QUAN ĐIỂM PHÁT TRIỂN

Thực hiện các quan điểm phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22 tháng 9 năm 2021 và Quyết định số 442/QĐ-TTg ngày 22 tháng 5 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ.

II. MỤC TIÊU VÀ NỘI DUNG QUY HOẠCH

1. Nhóm cảng biển số 1: gồm 05 cảng biển là cảng biển Hải Phòng, cảng biển Quảng Ninh, cảng biển Thái Bình, cảng biển Nam Định, cảng biển Ninh Bình.

a) Mục tiêu

- Mục tiêu đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 322 triệu tấn đến 384 triệu tấn (trong đó hàng container từ 13 triệu TEU đến 16 triệu TEU, chưa bao gồm hàng container trung chuyển quốc tế); hành khách từ 281 nghìn lượt khách đến 302 nghìn lượt khách.

+ Về kết cấu hạ tầng: có tổng số từ 111 bến cảng đến 120 bến cảng (gồm 174 cầu cảng đến 191 cầu cảng).

- Tầm nhìn đến năm 2050

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 5,0%/năm đến 5,3%/năm; hành khách với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 1,5%/năm đến 1,6%/năm.

+ Về kết cấu hạ tầng: tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa, trong đó: hoàn thành đầu tư khu bến cảng Lạch Huyện; di dời các bến cảng trên sông Cấm phù hợp với quy hoạch phát triển thành phố Hải Phòng; đầu tư phát triển các bến cảng tại khu bến Nam Đồ Sơn, Văn Úc, Cẩm Phả, Hải Hà.

b) Nội dung quy hoạch

Phạm vi, chức năng, cỡ tàu tại các khu bến cảng tuân thủ theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22 tháng 9 năm 2021 và Quyết định số 442/QĐ-TTg ngày 22 tháng 5 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ. Quy hoạch chi tiết các cảng biển trong nhóm như sau:

(1) Cảng biển Hải Phòng gồm khu bến Lạch Huyện; khu bến Đình Vũ; khu bến sông Cấm - Phả Lại; khu bến Nam Đồ Sơn, Văn Úc; các bến cảng huyện đảo Bạch Long Vĩ; các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải và các khu neo đậu tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 175,4 triệu tấn đến 215,5 triệu tấn (trong đó hàng container từ 12,15 triệu TEU đến 14,92 triệu TEU, chưa bao gồm hàng container trung chuyển quốc tế); hành khách từ 20,4 nghìn lượt khách đến 22,8 nghìn lượt khách.

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm từ 18,2% đến 19,0%, vận tải đường bộ chiếm từ 80,3% đến 81,0% và vận tải đường sắt chiếm từ 0,7% đến 0,8%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Lạch Huyện: từ 13 bến cảng đến 16 bến cảng (gồm 14 cầu cảng đến 18 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 61,4 triệu tấn đến 90 triệu tấn, hành khách từ 10,5 nghìn lượt khách đến 11 nghìn lượt khách.

. Khu bến Đình Vũ: 15 bến cảng (gồm 35 cầu cảng), đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa khoảng 80 triệu tấn.

. Khu bến sông Cấm - Phả Lại: không phát triển mở rộng, từng bước di dời, chuyển đổi công năng các bến cảng hiện hữu từ khu vực cầu Bạch Đằng đến hạ lưu cảng Vật Cách với lộ trình phù hợp quy hoạch phát triển thành phố Hải Phòng và tiến trình đầu tư xây dựng các bến cảng tại khu bến Văn Úc.

. Khu bến Nam Đồ Sơn, Văn Úc: gồm khu vực Nam Đồ Sơn có 02 bến cảng khởi động đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 10 triệu tấn đến 12 triệu tấn, hành khách từ 9,9 nghìn lượt khách đến 11,8 nghìn lượt khách; khu vực sông Văn Úc phát triển đồng bộ với tiến trình di dời các bến cảng trong sông

Cấm và lộ trình đầu tư các khu công nghiệp, cụm công nghiệp liền kề.

Quy mô khu bến sông Cấm, Phà Rừng, Văn Úc từ 38 bến cảng đến 39 bến cảng (gồm 49 cầu cảng đến 54 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 23,7 triệu tấn đến 32,6 triệu tấn.

. Bến cảng huyện đảo Bạch Long Vĩ: gồm 02 cầu cảng, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,1 triệu tấn đến 0,2 triệu tấn.

. Các bến phao, khu neo đậu, khu chuyên tải tại Bạch Đằng, Bến Gót, Lan Hạ.

. Các khu neo đậu tránh, trú bão trên sông Bạch Đằng, sông Cấm, vịnh Lan Hạ, Hòn Dấu, Bến Gót, Ninh Tiếp, Lạch Huyện và khu vực khác có đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 5,0%/năm đến 5,3%/năm. Hoàn thiện khu bến Lạch Huyện với quy mô 20 bến cảng container. Khu bến Nam Đồ Sơn phát triển quy mô phù hợp với nhu cầu tăng trưởng hàng hóa.

(2) Cảng biển Quảng Ninh gồm khu bến Cái Lân; khu bến Cẩm Phả; khu bến Yên Hưng (sông Chanh, sông Bạch Đằng, sông Rút); khu bến Hải Hà; khu bến khác: Bến cảng Mũi Chùa, bến cảng Vân Đồn, bến cảng Vạn Hoa, bến cảng Vạn Ninh, Vạn Gia, bến cảng huyện đảo Cô Tô; các bến phao, khu neo đậu, khu chuyên tải và các khu neo tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 137,3 triệu tấn đến 157,3 triệu tấn (trong đó hàng container từ 0,65 triệu TEU đến 0,93 triệu TEU); hành khách từ 260,3 nghìn lượt khách đến 279,6 nghìn lượt khách.

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm từ 72,8% đến 75,0%, vận tải đường bộ chiếm từ 25,0% đến 27,2%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Cái Lân: 09 bến cảng (gồm 22 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 24,8 triệu tấn đến 28,8 triệu tấn, hành khách từ 260,3 nghìn lượt khách đến 279,6 nghìn lượt khách.

. Khu bến Cẩm Phả: 06 bến cảng (gồm 12 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 17,7 triệu tấn đến 19,2 triệu tấn.

. Khu bến Yên Hưng: từ 06 bến cảng đến 08 bến cảng (gồm 10 cầu cảng

đến 12 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 14,0 triệu đến 18,0 triệu tấn.

. Khu bến Hải Hà: 02 bến cảng (gồm 03 cầu cảng đến 04 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 1,3 triệu tấn đến 1,8 triệu tấn.

. Bến cảng Mũi Chùa: gồm 03 cầu cảng đến 04 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,4 triệu tấn đến 0,6 triệu tấn.

. Bến cảng Vân Đồn - Vạn Hoa (phía Đông Bắc đảo Cái Bàu): gồm 01 cầu cảng đến 02 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,3 triệu tấn đến 0,5 triệu tấn.

. Bến cảng Vạn Ninh, Vạn Gia: gồm 02 cầu cảng đến 03 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 2,0 triệu tấn đến 2,5 triệu tấn.

. Bến cảng huyện đảo Cô Tô: gồm 01 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,05 triệu tấn đến 0,1 triệu tấn phục vụ giao lưu với đất liền, kết hợp phục vụ phát triển kinh tế - xã hội và quốc phòng - an ninh.

. Các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải tại các khu vực: Hạ Long, Cẩm Phả, Mũi Chùa, Vạn Gia đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 76,9 triệu tấn đến 85,9 triệu tấn.

. Các khu neo tránh, trú bão tại Mũi Chùa, Hòn Gai, Cẩm Phả, Hòn Soi Mui, vụng Ô Lợn, sông Chanh (Yên Hưng), Hải Hà, Cô Tô và khu vực khác khi có đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 5,0%/năm đến 5,3%/năm. Bến cảng Con Ong - Hòn Nét (thuộc khu bến Cẩm Phả) có quy mô dự kiến phát triển khoảng 18 cầu cảng đáp ứng nhu cầu tăng trưởng hàng hóa.

(3) Cảng biển Thái Bình gồm khu bến Diêm Điền; khu bến Trà Lý; khu bến Ba Lạt; các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải và các khu neo tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa thông qua: từ 6,8 triệu tấn đến 7,9 triệu tấn (trong đó hàng container 0,02 triệu TEU).

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm từ 34,5% đến 40,3%, vận tải đường bộ chiếm từ 59,7% đến 65,5%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Diêm Điền: từ 07 bến cảng đến 08 bến cảng (gồm 09 cầu cảng đến 10 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 2,85 triệu tấn đến 3,85 triệu tấn.

. Khu bến Trà Lý: 01 bến cảng (gồm 01 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa khoảng 1,5 triệu tấn (phục vụ Trung tâm Điện - Khí LNG Thái Bình). Phát triển các bến cảng phục vụ trực tiếp các cơ sở công nghiệp, nhà máy liền kề theo nhu cầu.

. Khu bến Ba Lạt: 02 bến cảng (gồm 02 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,45 triệu tấn đến 0,5 triệu tấn.

. Các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải tại khu vực ngoài cửa sông Diêm Hộ đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa khoảng 2,0 triệu tấn.

. Khu neo tránh, trú bão tại khu vực Diêm Điền và khu vực khác có đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 5,0%/năm đến 5,3%/năm.

(4) Cảng biển Nam Định gồm khu bến Hải Thịnh - Cửa Đáy; các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải và các khu neo tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa thông qua: từ 2,0 triệu tấn đến 2,5 triệu tấn.

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm từ 42,7% đến 52,7%, vận tải đường bộ chiếm từ 47,3% đến 57,3%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Hải Thịnh - Cửa Đáy: tại khu vực Hải Thịnh quy mô 04 bến cảng (gồm 05 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 1,0 triệu tấn đến 1,5 triệu tấn. Nghiên cứu xây dựng các bến cảng phục vụ Khu kinh tế Ninh Cơ và các cơ sở công nghiệp, dịch vụ khi có yêu cầu.

. Các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải tại vùng nước khu vực ngoài cửa Lạch Giang đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa khoảng 1,0 triệu tấn.

. Khu neo đậu tránh, trú bão tại khu vực Hải Thịnh và các khu vực khác có đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa

với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 5,0%/năm đến 5,3%/năm.

(5) Cảng biển Ninh Bình: gồm các bến cảng hàng hóa tại khu vực Kim Sơn (trong sông Đáy) và bến cảng hành khách tại khu vực Cồn Nổi.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa thông qua: từ 0,25 triệu tấn đến 0,5 triệu tấn.

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm khoảng 10%, vận tải đường bộ chiếm khoảng 90%.

+ Quy mô các bến cảng:

. Bến cảng Kim Sơn (trong sông Đáy): gồm 01 cầu cảng đến 02 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,25 triệu tấn đến 0,5 triệu tấn.

. Bến cảng hành khách tại Cồn Nổi (tiềm năng): hình thành phù hợp với nhu cầu, tiến trình phát triển du lịch tại khu đô thị Cồn Nổi.

. Hình thành một số khu neo chuyên tải kết hợp tránh bão tại khu vực ngoài cửa Đáy.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 5,0%/năm đến 5,3%/năm.

(6) Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng

Kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng được quy hoạch phát triển đồng bộ với quy mô bến cảng, lộ trình đầu tư tùy thuộc vào nguồn lực và nhu cầu, trong đó: đầu tư xây dựng, cải tạo nâng cấp các tuyến luồng hàng hải (với vùng quay trở tàu đồng bộ): luồng vào các cảng khu vực Cẩm Phả và khu chuyên tải Hòn Nét cho tàu trọng tải đến 200.000 tấn; luồng Hòn Gai - Cái Lân cho tàu đến 50.000 tấn; luồng Diêm Điền cho tàu 3.000 tấn đến 5.000 tấn; luồng Sông Chanh cho tàu đến 50.000 tấn; luồng Vạn Gia cho tàu đến 20.000 tấn; luồng Văn Úc cho tàu 10.000 tấn; luồng Lạch Huyện, kênh Hà Nam thành luồng hai chiều khi đủ điều kiện; điều chỉnh/bổ sung vùng quay trở tàu khu bến Lạch Huyện; duy trì khai thác luồng Nam Triệu. Nghiên cứu chỉnh trị ổn định các tuyến luồng hàng hải sông Văn Úc, Diêm Điền. Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng phục vụ công tác bảo đảm an toàn hàng hải và quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải tại các khu vực cảng biển. Trường hợp huy động nguồn xã hội hóa, cho phép đầu tư luồng hàng hải phù hợp với quy mô quy hoạch bến cảng.

(7) Định hướng hạ tầng giao thông kết nối

Triển khai thực hiện các quy hoạch giao thông vận tải đã được phê duyệt, trong đó ưu tiên, tập trung phát triển hạ tầng giao thông kết nối đến cảng gồm:

- Đường bộ: đầu tư hoàn thành cầu Tân Vũ 2 kết nối đến khu bến cảng

Lạch Huyện và hoàn thiện, mở rộng tuyến đường sau cảng Lạch Huyện theo tiến trình đầu tư bến cảng, khu công nghiệp, logistic sau cảng. Xây dựng đồng bộ tuyến đường sau khu bến cảng Văn Úc phù hợp với tiến trình di dời các bến cảng trên sông Cấm.

- Đường thủy nội địa và ven biển: Hoàn thành cải tạo, nâng cấp tỉnh không cầu Đuống thuộc tuyến Hành lang đường thủy số 1 (Quảng Ninh - Hải Phòng - Hà Nội - Việt Trì).

- Đường sắt và các depot đường sắt đồng bộ: hoàn thành và đưa vào khai thác, sử dụng toàn tuyến đường sắt Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân. Đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng mới song song với tuyến đường bộ cao tốc Hà Nội - Hải Phòng kết nối các khu bến cảng Đình Vũ, Nam Đồ Sơn và Lạch Huyện phù hợp với quy hoạch đường sắt.

2. Nhóm cảng biển số 2: gồm 06 cảng biển là cảng biển Thanh Hóa, cảng biển Nghệ An, cảng biển Hà Tĩnh, cảng biển Quảng Bình, cảng biển Quảng Trị và cảng biển Thừa Thiên Huế.

a) Mục tiêu

- Mục tiêu đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 182 triệu tấn đến 251 triệu tấn (trong đó hàng container từ 0,4 triệu TEU đến 0,6 triệu TEU); hành khách từ 374 nghìn lượt khách đến 401 nghìn lượt khách.

+ Về kết cấu hạ tầng: có tổng số từ 69 bến cảng đến 82 bến cảng (gồm 173 cầu cảng đến 207 cầu cảng).

- Tầm nhìn đến năm 2050

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 3,6%/năm đến 4,5%/năm; hành khách với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 0,4%/năm đến 0,5%/năm.

+ Về kết cấu hạ tầng: Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa, trong đó: hoàn thiện đầu tư, phát triển cụm cảng Nghi Sơn - Đông Hội, Vũng Áng và Sơn Dương - Hòn La.

b) Nội dung quy hoạch

Phạm vi, chức năng, cỡ tàu tại các khu bến cảng tuân thủ theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22 tháng 9 năm 2021 và Quyết định số 442/QĐ-TTg ngày 22 tháng 5 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ. Quy hoạch chi tiết các cảng biển trong nhóm như sau:

(1) Cảng biển Thanh Hóa gồm khu bến Nam Nghi Sơn; khu bến Bắc Nghi Sơn; khu bến đảo Hòn Mê; các khu bến khác gồm bến cảng Quảng Nham - Hải Châu; bến cảng Lạch Sung; bến cảng Lê Môn, Quảng Châu; các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải và các khu neo đậu tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa thông qua: từ 71,7 triệu tấn đến 86,2 triệu tấn (trong đó hàng container từ 0,07 triệu TEU đến 0,19 triệu TEU).

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm khoảng 12,5%, vận tải đường bộ chiếm khoảng 87,5%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Nam Nghi Sơn: từ 11 bến cảng đến 12 bến cảng (gồm 29 cầu cảng đến 31 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 43,3 triệu tấn đến 53,5 triệu tấn.

. Khu bến Bắc Nghi Sơn: từ 04 bến cảng đến 06 bến cảng (gồm 13 cầu cảng đến 16 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 14,5 triệu tấn đến 17,5 triệu tấn. Phát triển các bến cảng phục vụ trực tiếp các cơ sở công nghiệp, nhà máy liền kề theo nhu cầu; bến dịch vụ, du lịch phục vụ hành khách ra đảo.

. Khu bến đảo Hòn Mê: bến nhập dầu thô (SPM), khu neo chuyển tải hàng hóa hỗ trợ khu bến Nam và khu bến Bắc Nghi Sơn, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa khoảng 10 triệu tấn.

. Bến cảng Lê Môn, Quảng Châu: gồm 05 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,6 triệu tấn đến 1,1 triệu tấn. Nghiên cứu chuyển đổi công năng bến cảng Lê Môn thành bến du lịch của địa phương cùng với việc đầu tư bến cảng mới tại Quảng Châu.

. Bến cảng Quảng Nham - Hải Châu: gồm 03 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa khoảng 0,25 triệu tấn.

. Bến cảng Lạch Sung: gồm 10 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 2,6 triệu tấn đến 3,35 triệu tấn.

. Các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải ngoài khơi Lê Môn và Lạch Sung (vượt khả năng tiếp nhận của các bến cảng trong sông), đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa khoảng 0,5 triệu tấn.

. Các khu neo đậu tránh, trú bão: khu neo đậu trú bão tại Lê Môn (trên sông Mã); khu neo đậu tránh bão tại Hòn Mê và các khu vực khác có đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 3,6%/năm đến 4,5%/năm.

(2) Cảng biển Nghệ An gồm khu bến Nam Cửa Lò; khu bến Bắc Cửa Lò; khu bến Đông Hội; khu bến Bến Thủy, Cửa Hội; bến phao xăng dầu Nghi Hương; các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải và các khu neo đậu tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 22,3 triệu tấn đến 26,8 triệu tấn (trong đó hàng container từ 0,18 triệu TEU đến 0,24 triệu TEU); hành khách từ 17,6 nghìn lượt khách đến 21,7 nghìn lượt khách.

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm từ 11,9% đến 12,2%, vận tải đường bộ chiếm từ 87,8% đến 88,1%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Nam Cửa Lò: 01 bến cảng (gồm 05 cầu cảng đến 06 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 5,0 triệu tấn đến 5,5 triệu tấn và từ 17,6 nghìn lượt khách đến 21,7 nghìn lượt khách.

. Khu bến Bắc Cửa Lò: 03 bến cảng (gồm 15 cầu cảng đến 17 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 12,0 triệu tấn đến 15,5 triệu tấn.

. Khu bến Đông Hội: từ 03 bến cảng đến 04 bến cảng (gồm 05 cầu cảng đến 06 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 3,5 triệu tấn đến 4,0 triệu tấn.

. Khu bến Bến Thủy, Cửa Hội: 02 bến cảng (gồm 05 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa khoảng 0,75 triệu tấn. Nghiên cứu chuyển đổi công năng bến cảng Bến Thủy thành bến dịch vụ, du lịch của địa phương cùng với việc đầu tư vị trí mới thay thế.

. Bến phao xăng dầu Nghi Hương: 01 bến phao neo đậu chuyển tải, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa khoảng 0,5 triệu tấn. Duy trì khai thác phù hợp quy hoạch năng lượng bảo đảm yêu cầu an toàn phòng chống cháy nổ.

. Các khu neo đậu, khu chuyển tải tại vị trí ngoài khơi tại Đông Hội, Cửa Lò đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa khoảng 0,5 triệu tấn.

. Khu neo đậu tránh, trú bão tại khu vực Cửa Hội (trên sông Lam), hạ lưu đập Nghi Quang (Nam Cửa Lò) và khu vực khác có đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 3,6%/năm đến 4,5%/năm.

(3) Cảng biển Hà Tĩnh gồm khu bến Vũng Áng; khu bến Sơn Dương; bến cảng Xuân Hải, Xuân Phổ (trên sông Lam); bến cảng Cửa Sót (Lộc Hà); bến cảng xăng dầu Xuân Giang (trên sông Lam); các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải và các khu neo đậu tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa thông qua: từ 46,3 triệu tấn đến 83,5 triệu tấn (trong đó hàng container từ 0,1 triệu TEU đến 0,14 triệu TEU).

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm từ 10,5% đến 11,6%, vận tải đường bộ chiếm từ 88,4% đến 89,5%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Vũng Áng: từ 10 bến cảng đến 12 bến cảng (gồm 13 cầu cảng đến 15 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 13,75 triệu tấn đến 18,5 triệu tấn.

. Khu bến Sơn Dương: từ 03 bến cảng đến 04 bến cảng (gồm 21 cầu cảng đến 30 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 31,0 triệu tấn đến 63,5 triệu tấn.

. Bến cảng Xuân Hải, Xuân Phổ (trên sông Lam): gồm 03 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa khoảng 0,75 triệu tấn.

. Bến cảng Cửa Sót (Lộc Hà): bến hàng rời (tiềm năng), phục vụ công nghiệp khai khoáng.

. Bến cảng xăng dầu Xuân Giang: gồm 01 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa khoảng 0,25 triệu tấn.

. Các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải: vị trí ngoài khơi khu bến Vũng Áng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa khoảng 0,5 triệu tấn.

. Các khu neo đậu tránh, trú bão: các khu neo đậu trú bão tại khu vực Xuân Hải, Xuân Giang (trên sông Lam), khu vực Cửa Khẩu và khu vực Sơn Dương (phía trong đê chắn sóng); các khu neo đậu tránh, trú bão khác có đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 3,6%/năm đến 4,5%/năm.

(4) Cảng biển Quảng Bình gồm khu bến Hòn La; khu bến Mũi Độc; khu bến Sông Gianh; các khu neo đậu, khu chuyển tải và các khu neo đậu tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 19,3 triệu tấn đến 22,5 triệu tấn; hành khách từ 48 nghìn lượt khách đến 60 nghìn lượt khách.

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm từ 17,7% đến 19,8%, vận tải đường bộ chiếm từ 80,2% đến 82,3%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Hòn La: từ 04 bến cảng đến 06 bến cảng (gồm 08 cầu cảng đến 11 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 12,65 triệu tấn đến 15,4 triệu tấn và từ 48 nghìn lượt khách đến 60 nghìn lượt khách. Phát triển các bến cảng phục vụ trực tiếp các cơ sở công nghiệp, nhà máy liền kề theo nhu cầu.

. Khu bến Mũi Độc: 02 bến cảng (gồm 02 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 4,5 triệu tấn đến 5,0 triệu tấn.

. Khu bến sông Gianh: 03 bến cảng (gồm 06 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa khoảng 0,6 triệu tấn.

. Bến cảng và khu neo chuyển tải phục vụ khai thác khoáng sản tại huyện Lệ Thủy, quy mô phát triển phù hợp với nhu cầu, kế hoạch khai thác mỏ.

. Các khu neo đậu, khu chuyển tải tại Hòn La, Cửa Gianh và Lệ Thủy, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa khoảng 1,5 triệu tấn.

. Các khu neo đậu tránh, trú bão: khu neo đậu trú bão tại sông Gianh; khu neo đậu tránh bão tại Mũi Độc, Hòn La và các khu vực khác có đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 3,6%/năm đến 4,5%/năm.

(5) Cảng biển Quảng Trị gồm khu bến Cửa Việt; khu bến Mỹ Thủy; các khu neo đậu, khu chuyển tải và các khu neo đậu tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 8,8 triệu tấn đến 12 triệu tấn; hành khách từ 32,3 nghìn lượt khách đến 34,5 nghìn lượt khách.

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm từ 22,2% đến 24,0%, vận tải đường bộ chiếm từ 76,0% đến 77,8%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Cửa Việt: 05 bến cảng (gồm 10 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 2,25 triệu tấn đến 3,5 triệu tấn và từ 32,3 nghìn lượt khách đến 34,5 nghìn lượt khách.

. Khu bến Mỹ Thủy: 02 bến cảng (gồm 05 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 6,0 triệu tấn đến 8,0 triệu tấn.

. Bến cảng huyện đảo Côn Cỏ: đầu mối giao lưu với đất liền, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, vận tải hành khách tuyến bờ đảo, quốc phòng - an ninh và kết hợp neo đậu tránh bão.

. Các khu neo đậu, khu chuyên tải tại Cửa Việt, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa khoảng 0,5 triệu tấn.

. Các khu neo đậu tránh, trú bão: khu neo đậu trú bão tại Cửa Việt (phía trong sông); khu neo đậu tránh bão tại Côn Cỏ, Vịnh Mốc và khu vực khác có đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 3,6%/năm đến 4,5%/năm.

(6) Cảng biển Thừa Thiên Huế gồm khu bến Chân Mây; khu bến Thuận An; khu bến Phong Điền; các khu neo đậu, khu chuyên tải và khu neo đậu tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 13,6 triệu tấn đến 20,3 triệu tấn (trong đó hàng container từ 0,03 triệu TEU đến 0,04 triệu TEU); hành khách từ 276,1 nghìn lượt khách đến 285 nghìn lượt khách.

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm từ 20,2% đến 21,0%, vận tải đường bộ chiếm từ 79,0% đến 79,8%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Chân Mây: từ 05 bến cảng đến 07 bến cảng (gồm 09 cầu cảng đến 11 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 8,0 triệu tấn đến 10,7 triệu tấn và từ 276,1 nghìn lượt khách đến 285 nghìn lượt khách.

. Khu bến Thuận An: 01 bến cảng (gồm 02 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa khoảng 0,6 triệu tấn.

. Khu bến Phong Điền: từ 02 bến cảng đến 03 bến cảng (gồm 06 cầu cảng đến 12 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 4,5 triệu tấn đến 8,5 triệu tấn.

. Các khu neo đậu, khu chuyên tải, kết hợp tránh bão tại Chân Mây và ngoài cửa Thuận An, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa khoảng 0,5 triệu tấn.

. Khu neo đậu trú bão tại Thuận An và khu vực khác có đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 3,6%/năm đến 4,5%/năm.

(7) Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng

Kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng được quy hoạch phát triển đồng bộ với quy mô bến cảng, lộ trình đầu tư tùy thuộc vào nguồn lực và nhu cầu, trong đó: đầu tư xây dựng, cải tạo nâng cấp các tuyến luồng hàng hải (với vùng quay trở tàu đồng bộ): luồng Nam Nghi Sơn cho tàu trọng tải đến 50.000 tấn hoặc lớn hơn, nghiên cứu thành luồng hai chiều khi đủ điều kiện; luồng Bắc Nghi Sơn cho tàu trọng tải đến 50.000 tấn; luồng Cửa Lò cho tàu trọng tải đến 30.000 tấn đầy tải, 50.000 tấn giảm tải; luồng Đông Hội cho tàu trọng tải đến 50.000 tấn đầy tải, 70.000 tấn giảm tải; luồng Vũng Áng cho tàu 50.000 tấn; luồng Hòn La cho tàu trọng tải 20.000 ÷ 50.000 tấn; luồng Cửa Gianh, Cửa Việt, Thuận An cho tàu trọng tải đến 5.000 tấn; luồng Chân Mây cho tàu trọng tải đến 50.000 tấn. Đầu tư xây dựng hệ thống đê chắn sóng: phía Bắc cảng Cửa Lò; cảng Vũng Áng (giai đoạn 2); cảng Chân Mây (giai đoạn 2); đê chắn cát luồng Cửa Gianh, luồng Cửa Việt. Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng phục vụ công tác bảo đảm an toàn hàng hải và quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải tại các khu vực cảng biển. Trường hợp huy động nguồn xã hội hóa, cho phép đầu tư luồng hàng hải phù hợp với quy mô quy hoạch bến cảng.

(8) Định hướng hạ tầng giao thông kết nối

Triển khai thực hiện các quy hoạch giao thông vận tải đã được phê duyệt, trong đó ưu tiên, tập trung phát triển hạ tầng giao thông kết nối đến các khu bến gồm:

- Đường bộ: đầu tư nâng cấp tỉnh lộ 513 đến khu bến Nam và Bắc Nghi Sơn; quốc lộ 12C kết nối đến khu bến Vũng Áng, Sơn Dương.

- Đường sắt và các depot đường sắt đồng bộ: đầu tư tuyến Vũng Áng - Tân Ấp - Mụ Giạ kết nối đến khu bến Vũng Áng, Sơn Dương; tuyến đường sắt kết nối bến cảng Nghi Sơn.

- Đường thủy nội địa và ven biển: đầu tư các tuyến đường thủy nội địa sông Mã, Sông Lam, sông Gianh, sông Hiếu kết nối đến các cảng biển.

3. Nhóm cảng biển số 3: gồm 08 cảng biển là cảng biển Đà Nẵng (bao gồm cả huyện đảo Hoàng Sa), cảng biển Quảng Nam, cảng biển Quảng Ngãi, cảng biển Bình Định, cảng biển Phú Yên, cảng biển Khánh Hòa (bao gồm cả huyện đảo Trường Sa), cảng biển Ninh Thuận và cảng biển Bình Thuận.

a) Mục tiêu

- Mục tiêu đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 160 triệu tấn đến 187 triệu tấn (trong đó hàng container từ 2,5 triệu TEU đến 3,1 triệu TEU, chưa bao gồm hàng container trung chuyển quốc tế); hành khách từ 3,4 triệu lượt khách đến 3,9 triệu lượt khách.

+ Về kết cấu hạ tầng: có tổng số từ 80 bến cảng đến 83 bến cảng (gồm 176 cầu cảng đến 183 cầu cảng).

- Tầm nhìn đến năm 2050

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 4,5%/năm đến 5,5%/năm; hành khách với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 1,7%/năm đến 1,8%/năm.

+ Về kết cấu hạ tầng: tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa, trong đó: hoàn thành đầu tư toàn bộ khu bến cảng Liên Chiểu (Đà Nẵng) và hình thành cảng phục vụ hàng hóa trung chuyển quốc tế tại Vân Phong (Khánh Hòa).

b) Nội dung quy hoạch

Phạm vi, chức năng, cỡ tàu tại các khu bến cảng tuân thủ theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22 tháng 9 năm 2021 và Quyết định số 442/QĐ-TTg ngày 22 tháng 5 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ. Quy hoạch chi tiết các cảng biển trong nhóm như sau:

(1) Cảng biển Đà Nẵng gồm khu bến Tiên Sa; khu bến Liên Chiểu; khu bến Thọ Quang; khu bến Mỹ Khê; bến cảng biển trên huyện đảo Hoàng Sa và các khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 23 triệu tấn đến 29 triệu tấn (trong đó hàng container từ 1,33 triệu TEU đến 1,71 triệu TEU, chưa bao gồm hàng container trung chuyển quốc tế); hành khách từ 532,3 nghìn lượt khách đến 597 nghìn lượt khách.

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm từ 15,3% đến 16,0%, vận tải đường bộ chiếm từ 84,0% đến 84,7%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Tiên Sa: 01 bến cảng (gồm 08 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 11,0 triệu tấn đến 11,2 triệu tấn, hành khách từ 532,3 nghìn lượt khách đến 597 nghìn lượt khách. Sau năm 2030 sẽ từng bước chuyển đổi công năng thành bến cảng du lịch phù hợp tiến trình đầu tư, khai thác khu bến Liên Chiểu.

. Khu bến Liên Chiểu: từ 02 bến cảng đến 04 bến cảng (gồm 02 cầu cảng đến 04 cầu cảng). Trong đó 02 bến cảng khởi động đáp ứng thông qua hàng hóa từ 7,5 triệu tấn đến 11,9 triệu tấn, 02 bến cảng còn lại phát triển phù hợp với nhu cầu trung chuyển container quốc tế.

. Khu bến Thọ Quang: 05 bến cảng (gồm 06 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 2,8 triệu tấn đến 3,5 triệu tấn.

. Khu bến Mỹ Khê: 01 bến cảng (gồm 01 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,5 triệu tấn đến 0,6 triệu tấn.

. Bến cảng trên huyện đảo Hoàng Sa: phục vụ phát triển kinh tế - xã hội và quốc phòng - an ninh.

. Các bến phao, khu neo đậu chuyển tải tại khu bến Liên Chiểu: di dời đồng bộ với tiến trình đầu tư các bến cảng container tại khu bến Liên Chiểu, đầu tư 02 bến cảng (gồm 02 cầu cảng) thay thế các bến hàng lỏng khi di dời.

. Các bến cảng hàng lỏng/khí phục vụ kho dự trữ LNG, LPG tại khu bến Liên Chiểu: từ 01 bến cảng đến 02 bến cảng (gồm 01 cầu cảng đến 02 cầu cảng).

. Khu neo đậu trú bão tại Thọ Quang, khu neo đậu tránh bão tại vịnh Đà Nẵng và các khu neo đậu tránh, trú bão khác đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 4,5%/năm đến 5,5%/năm. Khu bến Liên Chiểu có quy mô định hướng phát triển tổng thể 22 bến cảng đáp ứng nhu cầu tăng trưởng hàng hóa bao gồm: 08 bến cảng lỏng/khí; 08 bến cảng container; 06 bến cảng tổng hợp, hàng rời, phát triển hàng container theo kỳ quy hoạch khi có nhu cầu.

(2) Cảng biển Quảng Nam gồm khu bến Tam Hiệp, Tam Hòa; khu bến Kỳ Hà, Tam Giang và các khu neo đậu chuyển tải, tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 8,5 triệu tấn đến 10,3 triệu tấn (trong đó hàng container từ 0,6 triệu TEU đến 0,8 triệu TEU); hành khách từ 34 nghìn lượt khách đến 54 nghìn lượt khách (tuyến Hội An - Cù Lao Chàm).

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm từ 22,5% đến 25,6%, vận tải đường bộ chiếm từ 74,4% đến 77,4%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Tam Hiệp, Tam Hòa: 04 bến cảng (gồm 07 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 7,5 triệu tấn đến 9 triệu tấn, hành khách từ 20 nghìn lượt khách đến 30 nghìn lượt khách.

. Khu bến Kỳ Hà, Tam Giang: 02 bến cảng (gồm 03 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 1 triệu tấn đến 1,3 triệu tấn, hành khách từ 14 nghìn lượt khách đến 24 nghìn lượt khách.

. Khu neo đậu, khu chuyên tải, khu tránh bão tại Cù Lao Chàm và Kỳ Hà - Chu Lai; khu neo đậu trú bão tại vịnh An Hòa và các khu neo đậu tránh trú bão khác đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 4,5%/năm đến 5,5%/năm.

(3) Cảng biển Quảng Ngãi gồm khu bến Dung Quất; bến cảng Sa Kỳ, bến cảng Mỹ Á, bến cảng Bến Đình (đảo Lý Sơn) và các bến cảng tiềm năng khác theo quy hoạch khu kinh tế Dung Quất phục vụ giao lưu giữa đất liền với đảo Lý Sơn và phát triển kinh tế - xã hội địa phương; các khu neo đậu, khu chuyên tải, tránh bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 47,2 triệu tấn đến 48,2 triệu tấn (trong đó hàng container 0,17 triệu TEU); hành khách từ 1,13 triệu lượt khách đến 1,26 triệu lượt khách (tuyến Sa Kỳ - đảo Lý Sơn).

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải bằng đường thủy nội địa chiếm khoảng 18,0%, vận tải đường bộ chiếm khoảng 82%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Dung Quất: 09 bến cảng (gồm 38 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 38 triệu tấn đến 38,8 triệu tấn.

. Bến cảng Sa Kỳ: gồm 02 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,4 triệu tấn đến 0,5 triệu tấn, hành khách từ 554,8 nghìn lượt khách đến 613,3 nghìn lượt khách.

. Bến cảng Bến Đình (đảo Lý Sơn): gồm 01 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,2 triệu tấn đến 0,3 triệu tấn, hành khách từ 577,4 nghìn lượt khách đến 648,6 nghìn lượt khách.

. Bến cảng Mỹ Á, các bến cảng trên đảo Lý Sơn, bến cảng tiềm năng khác: Phù hợp với nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội, du lịch của địa phương.

. Các khu neo đậu, khu chuyên tải, khu tránh, trú bão tại Dung Quất, Lý Sơn, Bình Sơn và các khu khác đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 4,5%/năm đến 5,5%/năm.

(4) Cảng biển Bình Định gồm khu bến Quy Nhơn - Thị Nại - Đống Đa; bến cảng Phù Mỹ; các khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 17,7 triệu tấn đến 18,8 triệu tấn (trong đó hàng container từ 0,32 triệu TEU đến 0,37 triệu TEU); hành khách từ 150 nghìn lượt khách đến 200 nghìn lượt khách.

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải thủy nội địa chiếm từ 10,0% đến 10,3%, vận tải đường bộ chiếm từ 89,7% đến 90,0%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Quy Nhơn - Thị Nại - Đống Đa: 05 bến cảng (gồm 11 cầu cảng đến 13 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 15,3 triệu tấn đến 15,8 triệu tấn.

. Khu bến Nhơn Hội: 03 bến cảng (gồm 05 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 2,4 triệu tấn đến 3,0 triệu tấn, hành khách từ 150 nghìn lượt khách đến 200 nghìn lượt khách.

. Bến cảng Phù Mỹ (gồm các bến cảng tại huyện Phù Mỹ và Thị xã Hoài Nhơn): phục vụ khu kinh tế, công nghiệp (năng lượng, luyện kim), phát triển phù hợp với nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, khu vực và năng lực nhà đầu tư.

. Các khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão tại Đầm Thị Nại, vịnh Làng Mai và khu vực khác có đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân cảng biển số 3 khoảng từ 4,5%/năm đến 5,5%/năm.

(5) Cảng biển Phú Yên gồm khu bến Vũng Rô; khu bến Bãi Góc - Đông Hòa và các khu neo đậu chuyển tải, tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa thông qua: từ 1,5 triệu tấn đến 2,0 triệu tấn.

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải thủy nội địa chiếm

từ 28,6% đến 33,3%, vận tải đường bộ chiếm từ 66,7% đến 71,4%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Vũng Rô: 02 bến cảng (gồm 04 cầu cảng đến 05 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 1,5 triệu tấn đến 2,0 triệu tấn.

. Khu bến Bãi Góc - Đông Hòa: phục vụ trực tiếp nhu cầu hình thành và phát triển khu công nghiệp Bãi Góc, liên hợp lọc dầu, luyện kim và ngành năng lượng, có bến tổng hợp, hàng rời, hàng lỏng/khí.

. Các khu neo đậu, khu chuyển tải kết hợp tránh, trú bão tại vịnh Xuân Đài, vịnh Vũng Rô và các khu vực khác tiếp nhận tàu trọng tải đến 100.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 4,5%/năm đến 5,5%/năm.

(6) Cảng biển Khánh Hòa gồm khu bến Bắc Vân Phong; khu bến Nam Vân Phong; khu bến Nha Trang; khu bến Cam Ranh; bến cảng huyện đảo Trường Sa và các khu neo đậu chuyển tải, tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 26,5 triệu tấn đến 32,2 triệu tấn (trong đó hàng container từ 0,04 triệu TEU đến 0,08 triệu TEU, chưa bao gồm hàng container trung chuyển quốc tế); hành khách từ 549,9 nghìn lượt khách đến 612,9 nghìn lượt khách.

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải thủy nội địa chiếm từ 25,5% đến 26,1%, vận tải đường bộ chiếm từ 73,9% đến 74,5%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Bắc Vân Phong: 03 bến cảng (gồm 08 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 5,5 triệu tấn đến 7,0 triệu tấn (chưa bao gồm lượng hàng trung chuyển container quốc tế), hành khách từ 120 nghìn lượt khách đến 130 nghìn lượt khách. Từng bước phát triển các bến tàu khách du lịch quốc tế, bến du thuyền, phục vụ trực tiếp khách du lịch vịnh Vân Phong và khu vực lân cận theo nhu cầu.

. Khu bến Nam Vân Phong: 09 bến cảng (gồm 19 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 15,4 triệu tấn đến 18,5 triệu tấn.

. Khu bến Nha Trang: 03 bến cảng (gồm 05 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,1 triệu tấn đến 0,2 triệu tấn, hành khách từ 349,9 nghìn lượt khách đến 392,9 nghìn lượt khách.

. Khu bến Cam Ranh: 07 bến cảng (gồm 19 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 5,5 triệu tấn đến 6,5 triệu tấn, hành khách từ 80 nghìn lượt khách đến 90 nghìn lượt khách.

. Bến cảng huyện đảo Trường Sa kết nối giữa đất liền và các đảo thuộc huyện đảo Trường Sa, có vai trò phục vụ phát triển kinh tế - xã hội huyện đảo kết hợp thực hiện nhiệm vụ quốc phòng - an ninh.

. Các khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão tại Vân Phong, Nha Trang, Cam Ranh, một số đảo thuộc huyện đảo Trường Sa.

b) Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 4,5%/năm đến 5,5%/năm.

(7) Cảng biển Ninh Thuận gồm khu bến Cà Ná và bến cảng Ninh Chữ.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 11,8 triệu tấn đến 16,7 triệu tấn; hành khách từ 50 nghìn lượt khách đến 52 nghìn lượt khách.

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải thủy nội địa chiếm khoảng 9,6%, vận tải đường bộ chiếm khoảng 90,4%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Cà Ná: 03 bến cảng (gồm 06 cầu cảng đến 07 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 11,6 triệu tấn đến 16,5 triệu tấn.

. Bến cảng Ninh Chữ: gồm 02 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa 0,2 triệu tấn, hành khách từ 50 nghìn lượt khách đến 52 nghìn lượt khách.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 4,5%/năm đến 5,5%/năm.

(8) Cảng biển Bình Thuận gồm khu bến Vĩnh Tân; khu bến Sơn Mỹ; các khu bến khác (bến cảng Kê Gà; bến cảng Tuy Phong; bến ngoài khơi các mỏ: Hồng Ngọc, Sư Tử Đen, Sư Tử Vàng, Thăng Long - Đông Đô; bến Phan Thiết; Phú Quý); các khu neo đậu chuyển tải, tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 24,1 triệu tấn đến 29,6 triệu tấn; hành khách từ 0,97 triệu lượt khách đến 1,08 triệu lượt khách.

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải thủy nội địa chiếm khoảng 13,8%, vận tải đường bộ chiếm khoảng 86,2%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Vĩnh Tân: 05 bến cảng (gồm 10 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 15,0 triệu tấn đến 19,1 triệu tấn.

. Khu bến Sơn Mỹ: 03 bến cảng (gồm 04 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 5,8 triệu tấn đến 6,4 triệu tấn.

. Bến cảng Phan Thiết: gồm 03 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,2 triệu tấn đến 0,3 triệu tấn, hành khách từ 470,4 nghìn lượt khách đến 481,7 nghìn lượt khách.

. Bến cảng Phú Quý: gồm 03 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,3 triệu tấn đến 0,4 triệu tấn, hành khách từ 500 nghìn lượt khách đến 600 nghìn lượt khách.

. Bến cảng Kê Gà: quy mô, lộ trình phát triển phù hợp tiến độ vận hành nhà máy điện khí LNG Kê Gà theo Quy hoạch phát triển điện lực.

. Bến cảng Tuy Phong: gồm 02 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,3 triệu tấn đến 0,4 triệu tấn, phục vụ nhu cầu kho xăng dầu, LPG Hòa Phú.

. Các bến ngoài khơi (các mỏ: Hồng Ngọc, Sư Tử Đen, Sư Tử Vàng, Thăng Long - Đông Đô) là các bến dầu khí được phát triển phù hợp với nhu cầu hoạt động khai thác mỏ, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 2,5 triệu tấn đến 3,0 triệu tấn.

. Các khu neo đậu, khu chuyên tải, tránh, trú bão tại Vĩnh Tân, Sơn Mỹ, Kê Gà, Phan Thiết, Phú Quý và khu vực khác có đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 4,5%/năm đến 5,5%/năm.

(9) Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng

Kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng được quy hoạch phát triển đồng bộ với quy mô bến cảng, lộ trình đầu tư tùy thuộc vào nguồn lực và nhu cầu, trong đó: Đầu tư xây dựng Khu bến cảng Liên Chiểu - Phần hạ tầng dùng chung (bao gồm nạo vét luồng tàu cho tàu trọng tải đến 100.000 tấn, đê chắn sóng, đường kết nối); cải tạo nâng cấp các tuyến luồng hàng hải: luồng Thọ Quang cho tàu trọng tải đến 10.000 tấn; luồng Tiên Sa cho tàu 50.000 tấn; luồng qua Cửa Lở

cho tàu đến 50.000 tấn và hệ thống đê chắn cát; luồng Quy Nhơn cho tàu 50.000 tấn đến hết bến cảng Quy Nhơn mở rộng; luồng ra vào bến cảng Đồng Đa cho tàu 10.000 tấn; luồng Nhơn Hội cho tàu 30.000 tấn đến 50.000 tấn; luồng dùng chung vào khu bến Nam Vân Phong; luồng Ba Ngòi cho tàu 50.000 tấn; luồng ra vào khu bến Cà Ná cho tàu 100.000 tấn; luồng Ninh Chữ cho tàu từ 2.000 tấn đến 10.000 tấn (phía ngoài); luồng Phan Thiết cho tàu trọng tải đến 2.000 tấn. Đầu tư xây dựng đê chắn sóng bến cảng Bến Đình (đảo Lý Sơn), đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng phục vụ công tác bảo đảm an toàn hàng hải và quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải tại các khu vực cảng biển. Trường hợp huy động nguồn xã hội hóa, cho phép đầu tư luồng hàng hải phù hợp với quy mô quy hoạch bến cảng.

(10) Định hướng hạ tầng giao thông kết nối

Triển khai thực hiện các quy hoạch giao thông vận tải đã được phê duyệt, trong đó ưu tiên, tập trung phát triển hạ tầng giao thông kết nối đến cảng gồm:

- Đường bộ: đầu tư hoàn thành tuyến đường kết nối đến khu bến Liên Chiểu trước năm 2025 phục vụ khai thác bến cảng khởi động Liên Chiểu; Cải tạo, nâng cấp tuyến đường kết nối từ ĐT651 vào khu bến Bắc Vân Phong.

- Đường sắt và các depot đường sắt đồng bộ: nghiên cứu đầu tư tuyến đường sắt tuyến Tây Nguyên - Đà Nẵng; kết nối đường sắt Bắc - Nam về cảng Liên Chiểu, Khánh Hòa.

4. Nhóm cảng biển số 4: gồm 05 cảng biển là cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, cảng biển Bà Rịa Vũng Tàu, cảng biển Đồng Nai, cảng biển Bình Dương và cảng biển Long An.

a) Mục tiêu

- Mục tiêu đến năm 2030

- + Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 500 triệu tấn đến 564 triệu tấn (trong đó hàng container từ 29 triệu TEU đến 33 triệu TEU, chưa bao gồm hàng container trung chuyển quốc tế); hành khách từ 2,8 triệu lượt khách đến 3,1 triệu lượt khách.

- + Về kết cấu hạ tầng: có tổng số từ 146 bến cảng đến 152 bến cảng (gồm 292 cầu cảng đến 306 cầu cảng).

- Tầm nhìn đến năm 2050

- + Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 3,5%/năm đến 3,8%/năm; hành khách tăng trưởng bình quân khoảng từ 0,9%/năm đến 1,0%/năm.

- + Về kết cấu hạ tầng: Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu

cầu thông qua hàng hóa, trong đó: hoàn thành đầu tư các bến cảng Cái Mép Hạ, tiếp tục đầu tư bến cảng Cái Mép Hạ hạ lưu và khu bến cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ Thành phố Hồ Chí Minh để hình thành cụm cảng trung chuyển quốc tế quy mô lớn có tầm cỡ khu vực Châu Á và quốc tế tại cửa sông Cái Mép (bao gồm khu bến Cái Mép và khu bến cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ), hoàn thành công tác di dời các bến cảng trên sông Sài Gòn và tiếp tục nghiên cứu di dời các khu bến khác phù hợp với phát triển không gian đô thị Thành phố Hồ Chí Minh.

b) Nội dung quy hoạch

Phạm vi, chức năng, cỡ tàu tại các khu bến cảng tuân thủ theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22 tháng 9 năm 2021 và Quyết định số 442/QĐ-TTg ngày 22 tháng 5 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ. Quy hoạch chi tiết các cảng biển trong nhóm như sau:

(1) Cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh gồm khu bến Cát Lái - Phú Hữu; khu bến Hiệp Phước (trên sông Soài Rạp); khu bến trên sông Sài Gòn; khu bến Nhà Bè; khu bến Long Bình; khu bến cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ; các bến cảng tiềm năng tại huyện Cần Giờ; các bến phao, khu neo chuyển tải hàng hóa và các khu neo đậu tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 228,0 triệu tấn đến 253,0 triệu tấn (trong đó hàng container từ 11,41 triệu TEU đến 12,80 triệu TEU, chưa bao gồm hàng container trung chuyển quốc tế); hành khách từ 170,6 nghìn lượt khách đến 184,4 nghìn lượt khách.

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm từ 41,4% đến 42,1%, vận tải đường bộ chiếm từ 57,9% đến 58,6%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Cát Lái - Phú Hữu: 07 bến cảng (gồm 22 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 90,3 triệu tấn đến 99,0 triệu tấn.

. Khu bến trên sông Sài Gòn: thực hiện di dời, chuyển đổi công năng phù hợp với quy hoạch Thành phố Hồ Chí Minh và tiến trình đầu tư xây dựng các bến cảng tại khu bến Hiệp Phước.

. Khu bến Hiệp Phước (trên sông Soài Rạp): phát triển đồng bộ với tiến trình di dời, chuyển đổi công năng các bến cảng trong sông Sài Gòn và lộ trình đầu tư các khu công nghiệp, cụm công nghiệp liên kề.

Quy mô khu bến Hiệp Phước và khu bến trên sông Sài Gòn: từ 22 bến cảng đến 23 bến cảng (gồm 36 cầu cảng đến 39 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu

thông qua hàng hóa từ 73,4 triệu tấn đến 84,6 triệu tấn, hành khách từ 93,8 nghìn lượt khách đến 101,4 nghìn lượt khách.

. Khu bến Nhà Bè: 09 bến cảng (gồm 19 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 10,3 triệu tấn đến 11,4 triệu tấn, hành khách từ 76,8 nghìn lượt khách đến 83 nghìn lượt khách.

. Khu bến Long Bình: 01 bến cảng (gồm 10 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 11,0 triệu tấn đến 12,0 triệu tấn.

. Khu bến cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ: từ 02 bến cảng đến 04 bến cảng (gồm 02 cầu cảng đến 04 cầu cảng), đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 28,8 triệu tấn đến 57,6 triệu tấn (tương ứng từ 2,4 triệu TEU đến 4,8 triệu TEU), trong đó khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam được xếp dỡ tại bến cảng không vượt quá từ 20% đến 25% tổng nhu cầu hàng hóa thông qua.

. Các bến cảng tiềm năng tại huyện Cần Giờ (bên trái luồng Sài Gòn - Vũng Tàu, khu vực Bình Khánh, cửa sông Ngã Bảy và khu vực cù lao Gò Gia phù hợp với các quy định bảo tồn vùng dự trữ sinh quyển quốc gia) là các bến cảng phát triển có điều kiện trên cơ sở cân đối giữa nhu cầu hàng hóa thông qua và năng lực các bến cảng đã được quy hoạch.

. Các bến phao chuyên tải tại khu vực sông Sài Gòn, sông Nhà Bè, sông Đồng Nai, sông Soài Rạp, sông Gò Gia, sông Ngã Bảy, sông Dừa đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa 31 triệu tấn. Từng bước, di dời theo lộ trình đầu tư xây dựng các bến cảng cứng trong khu vực.

. Các khu neo đậu, khu neo tránh, trú bão tại sông Sài Gòn, sông Nhà Bè, sông Đồng Nai, sông Soài Rạp, sông Gò Gia, sông Ngã Bảy, sông Dừa và khu vực khác có đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 3,5%/năm đến 3,8%/năm. Khu bến cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ có quy mô dự kiến phát triển khoảng 13 bến cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa trung chuyển container quốc tế và tăng trưởng hàng hóa.

(2) Cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu gồm khu bến Cái Mép; khu bến Thị Vải; khu bến Sao Mai - Bến Đình; khu bến Long Sơn; khu bến sông Dinh; bến cảng khách quốc tế Vũng Tàu; bến cảng Côn Đảo; các bến cảng dầu khí ngoài khơi và các bến phao, khu neo đậu chuyên tải, tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 215,0 triệu tấn đến

236,9 triệu tấn (trong đó hàng container từ 16,25 triệu TEU đến 18,25 triệu TEU, chưa bao gồm hàng container trung chuyển quốc tế); hành khách từ 2,67 triệu lượt khách đến 2,89 triệu lượt khách.

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm từ 66,9% đến 67,2%, vận tải đường bộ chiếm từ 32,8% đến 33,1%.

+ Quy mô các khu bên cảng:

. Khu bên Cái Mép: 13 bến cảng (gồm 30 cầu cảng đến 31 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 149,9 triệu tấn đến 167,3 triệu tấn; khu vực Cái Mép hạ hạ lưu phát triển căn cứ vào nhu cầu thông qua hàng hóa container trung chuyển quốc tế theo cam kết của nhà đầu tư và đồng bộ với hạ tầng kết nối.

. Khu bên Thị Vải: từ 20 bến cảng đến 21 bến cảng (gồm 34 cầu cảng đến 37 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 44,1 triệu tấn đến 44,6 triệu tấn.

. Khu bên Sao Mai - Bến Đình: 06 bến cảng (gồm 19 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 1,8 triệu tấn đến 2,6 triệu tấn.

. Bến cảng khách quốc tế Vũng Tàu: 01 bến cảng (gồm 02 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hành khách từ 1,39 triệu lượt khách đến 1,5 triệu lượt khách.

. Khu bên Long Sơn: 05 bến cảng (gồm 13 cầu cảng đến 15 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 10,3 triệu tấn đến 12,7 triệu tấn. Phát triển từ 01 đến 02 bến cảng tổng hợp để đáp ứng việc đầu tư, phát triển khu công nghiệp Long Sơn khi các bến hiện hữu phục vụ khu công nghiệp không đáp ứng đủ năng lực.

. Khu bên sông Dinh: 12 bến cảng (gồm 20 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 1,2 triệu tấn đến 1,9 triệu tấn.

. Bến cảng Côn Đảo: 02 bến cảng (gồm 04 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,2 triệu tấn đến 0,3 triệu tấn, hành khách từ 1,28 triệu lượt khách đến 1,39 triệu lượt khách.

. Các bến cảng dầu khí ngoài khơi: tại các mỏ Bạch Hổ, Đại Hùng, Rồng Đông, Rồng Đồi, Lan Tây – Lan Đỏ, Tê Giác Trắng, Chim Sáo, DKNK biển Đông (Hải Thạch – Mộc Tinh), mỏ Rồng, Sao vàng Đại Nguyệt và các bến cảng khác, phát triển phù hợp với nhu cầu khai thác mỏ dầu khí ngoài khơi, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 6,0 triệu tấn đến 6,5 triệu tấn.

. Các bến phao, khu neo đậu chuyển tải, tránh, trú bão: tại vịnh Gành Rái, Cái Mép, Bến Đầm - Côn Đảo, các khu tránh trú bão vực khác đủ điều kiện.

Các bến phao chuyên tải hàng hóa tại khu vực Gành Rái, Cái Mép duy trì khai thác theo hiện trạng và từng bước di dời khi các cảng cứng đáp ứng nhu cầu xếp dỡ hoặc để bảo đảm phát triển bến cảng cứng theo quy hoạch, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 1,0 triệu tấn đến 1,5 triệu tấn.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 3,5%/năm đến 3,8%/năm. Bến cảng Cái Mép Hạ có quy mô dự kiến phát triển 17 cầu cảng; bến cảng Cái Mép Hạ hạ lưu quy mô dự kiến phát triển 33 cầu cảng đáp ứng nhu cầu tăng trưởng hàng hóa.

(3) Cảng biển Đồng Nai gồm khu bến Phước An, Gò Dầu, Phước Thái (trên sông Thị Vải); khu bến Nhơn Trạch; khu bến Long Bình Tân (trên sông Đồng Nai).

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa thông qua: từ 39,5 triệu tấn đến 52,0 triệu tấn (trong đó hàng container từ 0,96 triệu TEU đến 1,13 triệu TEU).

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm từ 30,3% đến 31,8%, vận tải đường bộ chiếm từ 68,2% đến 69,7%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Phước An, Gò Dầu, Phước Thái (trên sông Thị Vải): 06 bến cảng (gồm 20 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 16,5 triệu tấn đến 22,5 triệu tấn.

. Khu bến Nhơn Trạch: từ 19 bến cảng đến 21 bến cảng (gồm 23 cầu cảng đến 26 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 14,5 triệu tấn đến 20,0 triệu tấn.

. Khu bến Long Bình Tân (trên sông Đồng Nai): 02 bến cảng (gồm 06 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 8,5 triệu tấn đến 9,5 triệu tấn.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân cảng biển số 4 khoảng từ 3,5%/năm đến 3,8%/năm.

(4) Cảng biển Bình Dương

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa thông qua: khoảng 4,0 triệu tấn (trong đó hàng container

0,35 triệu TEU).

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm khoảng 10%, vận tải đường bộ chiếm khoảng 90%.

+ Quy mô bến cảng Bình Dương: gồm 01 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa 4,0 triệu tấn.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Giữ nguyên quy mô hiện hữu, đầu tư chiều sâu nâng cao năng lực khai thác cảng biển đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 3,5%/năm đến 3,8%/năm.

(5) Cảng biển Long An gồm khu bến Cần Giuộc và khu bến Vàm Cỏ.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa thông qua: từ 13,3 triệu tấn đến 18,3 triệu tấn (trong đó hàng container từ 0,35 triệu TEU đến 0,43 triệu TEU).

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm từ 35,0% đến 35,8%, vận tải đường bộ chiếm từ 64,2% đến 65,0%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Cần Giuộc: 06 bến cảng (gồm 15 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 11,0 triệu tấn đến 16,0 triệu tấn.

. Khu bến Vàm Cỏ: 02 bến cảng (gồm 06 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa 2,3 triệu tấn.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân cảng biển số 4 khoảng từ 3,5%/năm đến 3,8%/năm.

(6) Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng

Kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng được quy hoạch phát triển đồng bộ với quy mô bến cảng, lộ trình đầu tư tùy thuộc vào nguồn lực và nhu cầu, trong đó: cải tạo nâng cấp các tuyến luồng hàng hải: luồng Vũng Tàu - Thị Vải từ phao số “0” vào khu bến cảng container Cái Mép, trong đó đoạn luồng từ phao số “0” đến thượng lưu bến cảng container quốc tế Cái Mép (CMIT) cho tàu đến 200.000 tấn/18.000 TEU giảm tải hoặc lớn hơn, đoạn luồng từ thượng lưu bến cảng container quốc tế Cái Mép (CMIT) đến thượng lưu bến cảng container Tân cảng Cái Mép (TCIT và TCCT) cho tàu đến 160.000 tấn giảm tải hoặc lớn hơn, đoạn luồng tại khúc cong chữ “S”, đoạn luồng từ thượng lưu bến cảng container Tân cảng Cái Mép (TCIT và TCCT) đến bến cảng khởi động Phước

An cho tàu 60.000 tấn đầy tải hoặc lớn hơn; đoạn luồng từ bến cảng Phước An đến bến cảng Gò Dầu trên sông Thị Vải cho tàu 30.000 tấn đầy tải; luồng Sài Gòn - Vũng Tàu từ phao GR đến sông Ngã Bảy cho tàu đến 70.000 tấn; luồng Soài Rạp cho tàu trọng tải từ 50.000 tấn đến 70.000 tấn, luồng sông Vàm Cỏ cho tàu đến 20.000 tấn; luồng Đồng Tranh - Gò Gia cho tàu 5.000 tấn; luồng sông Dừa cho tàu 60.000 tấn. Nghiên cứu đầu tư xây dựng tuyến luồng Vũng Tàu - Thị Vải thành luồng hai làn tiếp nhận tàu trọng tải đến 250.000 tấn/24.000 TEU phù hợp với tiến trình phát triển các bến cảng phía hạ lưu. Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng phục vụ công tác bảo đảm an toàn hàng hải và quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải tại các khu vực cảng biển. Trường hợp huy động nguồn xã hội hóa, cho phép đầu tư luồng hàng hải phù hợp với quy mô quy hoạch bến cảng.

(7) Định hướng hạ tầng giao thông kết nối

Triển khai thực hiện các quy hoạch giao thông vận tải đã được phê duyệt, trong đó ưu tiên, tập trung phát triển hạ tầng giao thông kết nối đến cảng gồm:

- Đường bộ: đầu tư xây dựng tuyến Đường liên cảng Cát Lái - Phú Hữu kết nối khu bến Cát Lái - Phú Hữu vào cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây và đường Vành Đai 3; xây dựng đường Vành Đai 3 và kèp kín Vành Đai 2; mở rộng đường Nguyễn Duy Trinh (Đoạn từ đường Vành Đai 2 đến Khu công nghiệp Phú Hữu), xây dựng nút giao Mỹ Thủy hoàn chỉnh, mở rộng đường Nguyễn Thị Định từ nút giao Mỹ Thủy đến Phà Cát Lái; mở rộng trục đường Bắc Nam đoạn từ Nguyễn Văn Linh đến nút giao Bà Chiêm; xây mới trục đường Bắc Nam đoạn từ cầu Bà Chiêm đến Khu Công nghiệp Hiệp Phước; xây dựng nút giao Nguyễn Văn Linh - Nguyễn Hữu Thọ hoàn chỉnh; tuyến cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, đoạn Biên Hòa - Cái Mép kết nối khu cảng Cái Mép - Thị Vải; tuyến trục Bắc - Nam vào khu Hiệp Phước, các tuyến kết nối với khu vực cảng trong khu công nghiệp; các tuyến đường liên cảng, các tuyến kết nối tới các bến cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải (cầu Phước An kết nối đường liên cảng Cái Mép - Thị Vải với Cao tốc Bến Lức Long Thành).

- Đường thủy nội địa và ven biển: đầu tư cải tạo, nâng cấp các tuyến hành lang đường thủy nội địa theo quy hoạch, trong đó ưu tiên cải tạo nâng cấp các tuyến đường thủy nội địa theo hành lang logistics kết nối giữa Đông Nam Bộ, Tây Nam Bộ đến các cảng biển khu vực Thành phố Hồ Chí Minh và Bà Rịa - Vũng Tàu; tuyến vận tải thủy quốc tế Cam pu chia.

- Đường sắt và các depot đường sắt đồng bộ: đầu tư tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu kết nối với tuyến đường sắt Sài Gòn - Lộc Ninh để vận chuyển hàng hóa từ khu vực Đông Nam Bộ, Tây Nguyên và liên vận quốc tế về khu vực Cái Mép.

5. Nhóm cảng biển số 5: gồm 12 cảng biển là cảng biển Cần Thơ, cảng biển Tiền Giang, cảng biển Bến Tre, cảng biển Đồng Tháp, cảng biển An

Giang, cảng biển Hậu Giang, cảng biển Vĩnh Long, cảng biển Trà Vinh, cảng biển Sóc Trăng, cảng biển Bạc Liêu, cảng biển Cà Mau và cảng biển Kiên Giang.

a) Mục tiêu

- Mục tiêu đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 86 triệu tấn đến 108 triệu tấn (trong đó hàng container đến năm 2030 từ 1,3 triệu TEU đến 1,8 triệu TEU); hành khách từ 10,5 triệu lượt khách đến 11,2 triệu lượt khách.

+ Về kết cấu hạ tầng: có tổng số 85 bến cảng (gồm 160 cầu cảng đến 167 cầu cảng).

- Tầm nhìn đến năm 2050

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 5,5%/năm đến 6,1%/năm; hành khách với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 1,1%/năm đến 1,25%/năm.

+ Về kết cấu hạ tầng: Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa, trong đó hình thành cảng cửa ngõ khu vực đồng bằng sông Cửu Long.

b) Nội dung quy hoạch

Phạm vi, chức năng, cỡ tàu tại các khu bến cảng tuân thủ theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22 tháng 9 năm 2021 và Quyết định số 442/QĐ-TTg ngày 22 tháng 5 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ. Quy hoạch chi tiết các cảng biển trong nhóm như sau:

(1) Cảng biển Cần Thơ gồm khu bến Cái Cui; khu bến Hoàng Diệu - Bình Thủy; khu bến Trà Nóc, Ô Môn; khu bến Thốt Nốt; các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 9,6 triệu tấn đến 10,5 triệu tấn (trong đó hàng container từ 0,15 triệu TEU đến 0,18 triệu TEU); hành khách từ 17,3 nghìn lượt khách đến 23 nghìn lượt khách.

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm khoảng 38,8%, vận tải đường bộ chiếm khoảng 61,2%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Cái Cui: 06 bến cảng (gồm 08 cầu cảng đến 09 cầu cảng) đáp

ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 2,9 triệu tấn đến 3,2 triệu tấn.

. Khu bến Hoàng Diệu, Bình Thủy: 05 bến cảng (gồm 06 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa 1,4 triệu tấn.

. Khu bến Trà Nóc, Ô Môn: 12 bến cảng (gồm 17 cầu cảng đến 18 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 3,9 triệu tấn đến 4,4 triệu tấn.

. Bến cảng Thốt Nốt: gồm 02 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 1,2 triệu tấn đến 1,3 triệu tấn.

. Bến cảng khách quốc tế Cần Thơ: gồm 01 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hành khách từ 17,3 nghìn lượt khách đến 23 nghìn lượt khách.

. Các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão trên sông Hậu tại Cái Cui, Hoàng Diệu, Bình Thủy, Trà Nóc, Ô Môn, Thốt Nốt và khu vực khác có đủ điều kiện, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa 0,4 triệu tấn.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 5,5%/năm đến 6,1%/năm.

(2) Cảng biển Tiền Giang gồm khu bến Gò Công; khu bến Mỹ Tho; các bến phao, khu neo đậu chuyển tải, tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 5,1 triệu tấn đến 6,6 triệu tấn (trong đó hàng container từ 3.500 TEU đến 4.700 TEU); hành khách từ 49,6 nghìn lượt khách đến 56,3 nghìn lượt khách.

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm từ 42,6% đến 43,3%, vận tải đường bộ chiếm từ 56,7% đến 57,4%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Gò Công: 05 bến cảng (gồm 13 cầu cảng đến 15 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 4,5 triệu tấn đến 5,9 triệu tấn, hành khách từ 49,6 nghìn lượt khách đến 56,3 nghìn lượt khách.

. Khu bến Mỹ Tho: 01 bến cảng (gồm 03 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,6 triệu tấn đến 0,7 triệu tấn.

. Các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão tại cửa Soài Rạp, Gò Công, Mỹ Tho, Cù Lao Rồng và khu vực khác có đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 5,5%/năm đến 6,1%/năm.

(3) Cảng biển Bến Tre gồm khu bến Giao Long; khu bến Hàm Luông; khu bến Thạnh Phú; khu bến Bình Đại; các bến vệ tinh khác; bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa thông qua: từ 0,4 triệu tấn đến 0,5 triệu tấn (trong đó hàng container 0,02 triệu TEU).

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm từ 66,6% đến 75,7%, vận tải đường bộ chiếm từ 24,3% đến 33,4%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Giao Long: 01 bến cảng (gồm 03 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,27 triệu tấn đến 0,34 triệu tấn.

. Khu bến Hàm Luông: 01 bến cảng (gồm 01 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa 0,1 triệu tấn.

. Khu bến Thạnh Phú, khu bến Bình Đại và các bến vệ tinh khác phát triển phù hợp với nhu cầu hình thành khu kinh tế, khu công nghiệp, cơ sở công nghiệp ven sông của địa phương và phục vụ trung tâm điện khí Bến Tre phù hợp với Quy hoạch phát triển điện lực.

. Các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão tại Giao Long, Hàm Luông, Bình Đại và khu vực khác có đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 5,5%/năm đến 6,1%/năm.

(4) Cảng biển Đồng Tháp gồm khu bến trên sông Tiền (thuộc thành phố Cao Lãnh, Sa Đéc); khu bến Lấp Vò (trên sông Hậu); bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải, tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 2,0 triệu tấn đến 2,4 triệu tấn (trong đó hàng container từ 0,05 triệu TEU đến 0,06 triệu TEU); hành khách từ 54,2 nghìn lượt khách đến 58,1 nghìn lượt khách.

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội

địa chiếm từ 46,8% đến 50,1%, vận tải đường bộ chiếm từ 49,9% đến 53,2%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến trên sông Tiền (các bến cảng Sa Đéc, Cao Lãnh, Thường Phước, khu công nghiệp Cao Lãnh III): 05 bến cảng (gồm 09 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 1,6 triệu tấn đến 1,9 triệu tấn, hành khách từ 54,2 nghìn lượt khách đến 58,1 nghìn lượt khách.

. Khu bến Lấp Vò (trên sông Hậu): 02 bến cảng (gồm 04 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa 0,4 triệu tấn.

. Các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão tại Sa Đéc, Thường Phước, Lấp Vò và khu vực khác có đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 5,5%/năm đến 6,1%/năm.

(5) Cảng biển An Giang gồm khu bến Mỹ Thới; khu bến Bình Long; các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa thông qua: từ 3,0 triệu tấn đến 3,2 triệu tấn (trong đó hàng container từ 0,03 triệu TEU đến 0,04 triệu TEU).

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm từ 68,0% đến 68,5%, vận tải đường bộ chiếm từ 31,5% đến 32,0%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Mỹ Thới: 01 bến cảng (gồm 03 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 2,7 triệu tấn đến 2,8 triệu tấn.

. Khu bến Bình Long: 01 bến cảng (gồm 01 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,25 triệu tấn đến 0,3 triệu tấn (chuyển đổi từ cảng thủy nội địa sang cảng biển).

. Các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão tại Mỹ Thới, Bình Long và khu vực khác có đủ điều kiện đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa 0,1 triệu tấn.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 5,5%/năm đến 6,1%/năm.

(6) Cảng biển Hậu Giang

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa thông qua: từ 12,4 triệu tấn đến 15,3 triệu tấn (trong đó hàng container 0,08 triệu TEU).

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm từ 47,2% đến 48,8%, vận tải đường bộ chiếm 51,2% đến 52,8%.

+ Quy mô khu bến cảng: 10 bến cảng (gồm 20 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 12,4 triệu tấn đến 15,3 triệu tấn.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 5,5%/năm đến 6,1%/năm.

(7) Cảng biển Vĩnh Long gồm khu bến Vĩnh Thái; khu bến Bình Minh; các bến phao, khu bến cảng tiềm năng Bình Tân; các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa thông qua: từ 1,6 triệu tấn đến 1,7 triệu tấn (trong đó hàng container 0,02 triệu TEU).

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm từ 54,4% đến 55,7%, vận tải đường bộ chiếm từ 44,3% đến 45,6%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Vĩnh Thái (trên sông Tiền): 01 bến cảng (gồm 02 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa 0,3 triệu tấn (di dời bến hiện hữu trên sông Cổ Chiên về vị trí mới trên sông Tiền).

. Khu bến Bình Minh (trên sông Hậu): từ 02 bến cảng (gồm 02 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 1,0 triệu tấn đến 1,1 triệu tấn.

. Bến cảng tiềm năng tại huyện Bình Tân: gồm 01 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,3 triệu tấn đến 0,4 triệu tấn.

. Các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão tại khu vực Bình Minh và Mỹ Thuận và khu vực khác có đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 5,5%/năm đến 6,1%/năm.

(8) Cảng biển Trà Vinh gồm khu bến Trà Cú - Kim Sơn; khu bến Duyên

Hải - Định An; khu neo chuyên tải; các bến phao, khu neo đậu, khu chuyên tải, khu tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa thông qua: từ 12,9 triệu tấn đến 15,2 triệu tấn;

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm từ 45,3% đến 48,9%, vận tải đường bộ chiếm từ 51,1% đến 54,7%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Duyên Hải - Định An: 05 bến cảng (gồm 14 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 12,4 triệu tấn đến 14,5 triệu tấn.

. Khu bến Trà Cú - Kim Sơn: 03 bến cảng (gồm 03 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,5 triệu tấn đến 0,7 triệu tấn.

. Các bến phao, khu neo đậu, khu chuyên tải, khu tránh, trú bão tại khu vực Duyên Hải - Định An và khu vực khác có đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 5,5%/năm đến 6,1%/năm.

(9) Cảng biển Sóc Trăng gồm khu bến Kê Sách; khu bến Đại Ngãi; khu bến Trần Đề; các bến phao, khu neo đậu, khu chuyên tải, khu tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 30,7 triệu tấn đến 41,2 triệu tấn (trong đó hàng container từ 0,97 triệu TEU đến 1,36 triệu TEU); hành khách từ 522,1 nghìn lượt khách đến 566,3 nghìn lượt khách.

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm từ 50,7% đến 61,1%, vận tải đường bộ chiếm từ 38,9% đến 49,3%.

+ Quy mô các khu bến cảng đến năm 2030:

. Khu bến Đại Ngãi: 01 bến cảng (gồm 06 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 3,2 triệu tấn đến 3,8 triệu tấn.

. Khu bến Kê Sách: 02 bến cảng (gồm 04 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 1,9 triệu tấn đến 3,7 triệu tấn.

. Khu bến Trần Đề gồm: các bến trong sông Hậu phía hạ lưu cầu Đại Ngãi quy mô phát triển 02 bến cảng (gồm 04 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 1,0 triệu tấn đến 1,1 triệu tấn, hành khách từ 522,1 nghìn đến 566,3

ngàn lượt khách; Bến cảng ngoài khơi Trần Đề quy mô phát triển gồm 02 cầu cảng đến 04 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 24,6 triệu tấn đến 32,5 triệu tấn.

. Các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão tại khu vực Định An, Trần Đề, Đại Ngãi, Kế Sách và khu vực khác có đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 5,5%/năm đến 6,1%/năm. Bến cảng ngoài khơi Trần Đề có quy mô dự kiến phát triển khoảng 14 cầu cảng đáp ứng nhu cầu tăng trưởng hàng hóa.

(10) Cảng biển Bạc Liêu gồm khu bến Gành Hào; khu bến Vĩnh Hậu A; khu neo đậu chuyển tải; các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa thông qua: từ 3,45 triệu tấn đến 3,5 triệu tấn.

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm khoảng 65%, vận tải đường bộ chiếm khoảng 35%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Gành Hào: 01 bến cảng (gồm 01 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,25 triệu tấn đến 0,3 triệu tấn.

. Khu bến Vĩnh Hậu A phục vụ Nhà máy điện khí LNG Bạc Liêu: 01 bến cảng (01 cầu cảng, kho nổi kết hợp đường ống), đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa 3,2 triệu tấn.

. Các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão tại khu vực Gành Hào, Vĩnh Hậu A và khu vực khác có đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 5,5%/năm đến 6,1%/năm.

(11) Cảng biển Cà Mau gồm khu bến Năm Căn; khu bến Ông Đốc; bến cảng Hòn Khoai; bến cảng ngoài khơi cửa sông Đốc; bến cảng LNG và kho nổi tại khu vực biển Tây; các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 1,4 triệu tấn đến 3,5 triệu tấn; hành khách từ 3,1 nghìn lượt khách đến 3,3 nghìn lượt khách.

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm khoảng 55,0%, vận tải đường bộ chiếm khoảng 45,0%.

+ Quy mô các khu bến cảng:

. Khu bến Năm Căn: 01 bến cảng (gồm 02 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa 0,2 triệu tấn, hành khách từ 2,2 nghìn lượt khách đến 2,3 nghìn lượt khách.

. Khu bến Ông Đốc: phục vụ trực tiếp khu công nghiệp Ông Đốc khi có nhu cầu và du lịch tuyến từ bờ ra đảo, đáp ứng nhu cầu thông qua hành khách từ 0,9 nghìn lượt khách đến 1,0 nghìn lượt khách.

. Bến cảng Hòn Khoai: quy hoạch tiềm năng có điều kiện tùy theo năng lực và nhu cầu của Nhà đầu tư.

. Bến cảng ngoài khơi cửa sông Đốc: gồm 01 cầu cảng dầu khí ngoài khơi được phát triển phù hợp với nhu cầu hoạt động khai thác mỏ, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,2 triệu tấn đến 0,3 triệu tấn.

. Bến cảng LNG và kho nổi tại khu vực biển Tây: gồm 01 cầu cảng phục vụ trung tâm điện khí LNG Cà Mau phù hợp với Quy hoạch phát triển điện lực, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 1,0 triệu tấn đến 3,0 triệu tấn.

. Các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão tại khu vực Năm Căn, Hòn Khoai, Sông Đốc và khu vực khác có đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 5,5%/năm đến 6,1%/năm.

(12) Cảng biển Kiên Giang gồm khu bến Rạch Giá; khu bến Hòn Chông; khu bến Bình Trị - Kiên Lương; khu bến Bãi Nò - Hà Tiên; khu bến Phú Quốc; bến cảng tại quần đảo Nam Du; bến cảng Thổ Châu; các bến phao, khu neo đậu chuyển tải, tránh, trú bão.

- Đến năm 2030

+ Về hàng hóa và hành khách thông qua: hàng hóa từ 3,6 triệu tấn đến 4,5 triệu tấn; hành khách từ 9,82 triệu lượt khách đến 10,5 triệu lượt khách.

+ Về thị phần vận tải kết nối đến cảng biển: tỷ lệ vận tải đường thủy nội địa chiếm từ 47,4% đến 48,0%, vận tải đường bộ chiếm từ 52,0% đến 52,6%.

Quy hoạch các khu bến cảng:

. Khu bến Rạch Giá: 01 bến cảng (gồm 05 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa 0,2 triệu tấn, hành khách từ 1,2 triệu lượt khách đến 1,28 triệu lượt khách.

. Khu bến Hòn Chông: 01 bến cảng (gồm 01 cầu cảng đến 02 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,3 triệu tấn đến 0,7 triệu tấn, hành khách từ 836,0 nghìn lượt khách đến 894,5 nghìn lượt khách.

. Khu bến Bình Trị - Kiên Lương: 02 bến cảng (gồm 03 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 1,2 triệu tấn đến 1,3 triệu tấn, hành khách từ 639,3 nghìn lượt khách đến 684,0 nghìn lượt khách.

. Khu bến Bãi Nò - Hà Tiên: phục vụ phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Kiên Giang khi có nhu cầu và du lịch tuyến từ bờ ra đảo, đáp ứng nhu cầu thông qua hành khách từ 983,6 nghìn lượt khách đến 1,05 triệu lượt khách.

. Khu bến Phú Quốc (bến cảng hành khách quốc tế Phú Quốc): 01 bến cảng (gồm 02 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,3 triệu tấn đến 0,4 triệu tấn, hành khách từ 4,98 triệu lượt khách đến 5,32 triệu lượt khách.

. Các bến cảng An Thới, Vịnh Đầm, Bãi Vòng, Mũi Đất Đỏ: gồm 13 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 1,6 triệu tấn đến 1,9 triệu tấn.

. Bến cảng tại quần đảo Nam Du: gồm 01 cầu cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,3 triệu tấn đến 0,4 triệu tấn, các tuyến vận tải từ bờ ra đảo Nam Du đáp ứng nhu cầu thông qua hành khách từ 590,1 nghìn lượt khách đến 631,4 nghìn lượt khách. Các bến cảng tổng hợp tiềm năng phát triển có điều kiện phụ thuộc vào nhu cầu và năng lực của nhà đầu tư.

. Bến cảng Thổ Châu: phục vụ du lịch và kinh tế - xã hội đảo Thổ Châu và các đảo lân cận, đáp ứng nhu cầu thông qua hành khách từ 590,1 nghìn lượt khách đến 631,4 nghìn lượt khách.

. Các bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão tại khu vực Rạch Giá, Hòn Chông, Bình Trị, Kiên Lương, Bãi Nò, Phú Quốc, Nam Du, Thổ Châu và khu vực khác có đủ điều kiện.

- Tầm nhìn đến năm 2050

Tiếp tục phát triển các bến cảng mới đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa

với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 5,5%/năm đến 6,1%/năm.

(13) Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng

Kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng được quy hoạch phát triển đồng bộ với quy mô bến cảng, lộ trình đầu tư tùy thuộc vào nguồn lực và nhu cầu, trong đó: Cải tạo nâng cấp giai đoạn 2 để hoàn chỉnh dự án đầu tư xây dựng luồng cho tàu trọng tải lớn vào sông Hậu cho tàu trọng tải 10.000 tấn đầy tải, 20.000 tấn giảm tải; luồng Trần Đề (trong sông) cho tàu trọng tải đến 2.000 tấn; hạ tầng công cộng bến cảng ngoài khơi Trần Đề; duy trì khai thác luồng Định An - Cần Thơ cho tàu trọng tải đến 5.000 tấn, nghiên cứu đầu tư cho tàu trọng tải từ 10.000 tấn trở lên bằng nguồn xã hội hóa; nghiên cứu từng bước cải tạo luồng hàng hải sông Tiền (qua Cửa Tiểu) cho tàu trọng tải đến 5.000 tấn, luồng Năm Căn cho tàu trọng tải 3.000 ÷ 5.000 tấn, luồng Hòn Chông cho tàu trọng tải đến 15.000 tấn. Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng phục vụ công tác bảo đảm an toàn hàng hải và quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải tại các khu vực cảng biển. Trường hợp huy động nguồn xã hội hóa, cho phép đầu tư luồng hàng hải phù hợp với quy mô quy hoạch bến cảng.

(14) Định hướng hạ tầng giao thông kết nối

Triển khai thực hiện các quy hoạch giao thông vận tải đã được phê duyệt, trong đó ưu tiên, tập trung phát triển hạ tầng giao thông kết nối đến cảng gồm:

- Đường bộ: đầu tư tuyến đường sau cảng Trần Đề; cải tạo, nâng cấp tuyến Nam Sông Hậu kết nối các cảng Cần Thơ, Hậu Giang, Sóc Trăng; các tuyến giao thông kết nối với khu bến Định An - Trà Vinh, bến cảng Bãi Nò.

- Đường thủy nội địa và ven biển: đầu tư cải tạo, nâng cấp các tuyến đường thủy nội địa kết nối giữa Tây Nam Bộ về Thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu; giữa sông Tiền và sông Hậu; tuyến vận tải thủy quốc tế Cam pu chia; nâng cao hiệu quả quản lý, khai thác tuyến ven biển.

6. Định hướng phát triển các bến cảng khác

Bến cảng khác gồm: bến cảng phục vụ trực tiếp cho các cơ sở đóng mới, sửa chữa tàu và bến du thuyền phục vụ du lịch; bến cảng phục vụ các cơ quan quản lý nhà nước, nghiên cứu, huấn luyện, đào tạo, cung cấp dịch vụ hàng hải; các bến cảng, cầu cảng gắn liền với các khu bến chính đảm nhận vai trò hỗ trợ thu gom và giải tỏa hàng hóa bằng đường thủy.

Quy mô, số lượng, vị trí các bến cảng khác nêu trên được xác định trong Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Các bến cảng phục vụ trực tiếp cho các dự án đầu tư xây dựng cơ sở công nghiệp, liên hợp lọc dầu, luyện kim, năng lượng, du lịch (bến khách) phát triển mới theo quy hoạch ngành quốc gia, quy hoạch vùng hoặc quy hoạch tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương sẽ được Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định cập nhật vào Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển sau khi có các kết quả nghiên cứu, đề xuất cụ thể về việc đầu tư dự án và quy mô, lộ trình chi tiết các cầu, bến cảng phục vụ dự án.

(Dự báo hàng hóa, quy mô kết cấu hạ tầng các nhóm cảng biển, cảng biển, khu bến cảng đến năm 2030 chi tiết tại các Phụ lục kèm theo Quyết định này).

III. NHU CẦU SỬ DỤNG ĐẤT VÀ MẶT NƯỚC

- Tổng nhu cầu sử dụng đất theo quy hoạch đến năm 2030 khoảng 33.800 ha (bao gồm các khu vực phát triển cảng biển, khu bến cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ và các khu công nghiệp, logistics... gắn liền với cảng), trong đó cảng biển là 17.300 ha.

- Tổng nhu cầu sử dụng mặt nước theo quy hoạch đến năm 2030 khoảng 606.000 ha (chưa bao gồm diện tích vùng nước khác trong phạm vi quản lý không bố trí công trình hàng hải là 900.000 ha).

IV. NHU CẦU VỐN ĐẦU TƯ

Nhu cầu vốn đầu tư hệ thống cảng biển đến năm 2030 khoảng 351.500 tỷ đồng gồm vốn đầu tư cho hạ tầng hàng hải công cộng khoảng 72.800 tỷ đồng và nhu cầu vốn đầu tư cho bến cảng khoảng 278.700 tỷ đồng (chỉ bao gồm các bến cảng kinh doanh dịch vụ xếp dỡ hàng hóa).

V. CÁC DỰ ÁN ƯU TIÊN ĐẦU TƯ

1. Kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng

Đầu tư xây dựng luồng sông Văn Úc - Nam Đồ Sơn và hệ thống đê chỉnh trị (giai đoạn khởi động); Nâng cấp, mở rộng luồng hàng hải Hải Phòng (mở rộng kênh Hà Nam, đoạn luồng Lạch Huyện bao gồm vũng quay tàu); Thiết lập, nạo vét luồng vào các cảng khu vực Cẩm Phả và khu neo chuyển tải Hòn Nét cho tàu 200.000 DWT; Nâng cấp luồng hàng hải vào các bến cảng khu vực Nam Nghi Sơn, Thanh Hóa; Cải tạo, nâng cấp luồng hàng hải Vũng Áng cho tàu đến 50.000 DWT và hệ thống đê chắn sóng (giai đoạn 2); Cải tạo, nâng cấp luồng hàng hải Cửa Việt cho tàu đến 5.000 DWT và hệ thống đê chắn cát; Cải tạo, nâng cấp luồng hàng hải Chân Mây cho tàu đến 70.000 DWT; Đầu tư mở rộng đoạn cong chữ “S” luồng Cái Mép - Thị Vải; Đầu tư xây dựng hệ thống đê chắn cát luồng Diêm Điền, Cửa Gianh; Đầu tư hoàn thiện kè bảo vệ bờ kênh

Quan Chánh Bộ bao gồm kè chỉnh trị; Đầu tư xây dựng hạ tầng công cộng bến cảng ngoài khơi Trần Đề (luồng tàu, đê chắn sóng, cầu vượt biển); Đầu tư các đền biển tại các đảo, quần đảo thuộc chủ quyền Việt Nam, kết cấu hạ tầng phục vụ công tác bảo đảm an toàn hàng hải như: khu neo đậu tránh, trú bão, đài thông tin duyên hải, hệ thống giám sát và điều phối giao thông hàng hải (VTS), tàu chuyên dụng tìm kiếm cứu nạn hoạt động xa bờ; Đầu tư xây dựng bến công vụ, cơ sở vật chất phục vụ nhiệm vụ quản lý nhà nước chuyên ngành.

2. Bến cảng biển

Đưa vào khai thác từ bến cảng số 3 đến bến cảng số 8 tại khu bến Lạch Huyện; các bến tại khu bến Liên Chiểu, các bến cảng chính thuộc cảng biển loại I; các bến cảng khách du lịch, bến khách quốc tế và các bến du thuyền gắn với các vùng động lực phát triển du lịch; các bến cảng quy mô lớn gắn trung tâm điện lực than, khí, xăng dầu, luyện kim; các bến phục vụ khu kinh tế ven biển; kêu gọi đầu tư các bến cảng tại các cảng biển tiềm năng Vân Phong và Trần Đề. Đầu tư bến khởi động khu bến Nam Đồ Sơn (Hải Phòng), các bến cảng tại khu vực Cái Mép hạ; Bến cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ (Thành phố Hồ Chí Minh) và khu bến Trần Đề (Sóc Trăng).

VI. GIẢI PHÁP THỰC HIỆN QUY HOẠCH

Thực hiện các giải pháp quy hoạch theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22 tháng 9 năm 2021, trong đó tập trung thực hiện các giải pháp sau:

- Hoàn thiện cơ chế, chính sách về quản lý đầu tư, khai thác kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng, chuyên dùng từ nguồn vốn ngoài ngân sách nhà nước nhằm đảm bảo an toàn, an ninh hàng hải, khai thác có hiệu quả, đáp ứng nhu cầu phát triển chung của các cảng biển.

- Xây dựng, ban hành cơ chế, chính sách sử dụng nguồn thu từ việc cho thuê khai thác kết cấu hạ tầng bến cảng biển được đầu tư bằng nguồn ngân sách nhà nước để xây dựng kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng.

- Rà soát, bổ sung, sửa đổi các quy định cụ thể về thu phí sử dụng hạ tầng cảng biển theo hướng không thu phí hạ tầng đối với việc gom, rút hàng bằng đường thủy nội địa nhằm đẩy mạnh năng lực vận tải thủy nội địa, giảm áp lực cho vận tải bằng đường bộ.

- Hoàn thiện cơ chế tổ chức giám sát thực hiện quy hoạch theo hướng tăng cường vai trò của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành trong hoạt động đầu tư cảng biển nhằm nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý quy hoạch.

- Rà soát, sửa đổi, bổ sung hoàn thiện các quy định hiện hành về thống kê hàng hải đảm bảo tính khoa học, thống nhất, phục vụ kịp thời cho công tác quản lý nhà nước chuyên ngành, đáp ứng nhu cầu sử dụng thông tin của các tổ chức,

cá nhân và yêu cầu hội nhập quốc tế. Nghiên cứu hình thành trung tâm dữ liệu chuyên ngành hàng hải, tăng cường ứng dụng khoa học, công nghệ thông tin để nâng cao hiệu quả, chất lượng công tác thống kê.

- Rà soát, điều chỉnh các quy hoạch ngành có liên quan nhằm tận dụng tối đa việc sử dụng bãi sông phù hợp với những thay đổi về điều kiện tự nhiên, thủy hải văn, mực nước, lưu lượng lũ, khả năng thoát lũ hiện nay để mở rộng, gia tăng quỹ đất đầu tư xây dựng các dự án, công trình giao thông có mục đích công cộng (cảng đường thủy nội địa, cảng biển, cảng cạn và công trình phụ trợ như kho, bãi, nhà điều hành...); đáp ứng sự tăng trưởng về nhu cầu vận tải thông qua hệ thống đường thủy, hàng hải; phát huy lợi thế, tiềm năng của hệ thống sông kết nối đến các cảng biển, giảm tải cho hệ thống giao thông vận tải đường bộ.

- Nghiên cứu cơ chế quản lý đầu tư, khai thác các khu vực chứa chất nạo vét tại các cảng biển. Ưu tiên các khu vực định hướng quy hoạch cảng biển để chứa chất nạo vét, tạo mặt bằng cảng biển nhằm tận dụng tối đa tài nguyên.

- Rà soát, sửa đổi và ban hành chính sách khuyến khích đầu tư cảng biển có mô hình cảng xanh, thông minh, sử dụng công nghệ và nhiên liệu sạch, các bến cảng, bến cảng du lịch (bến khách, bến du thuyền) gắn kết chặt chẽ với vùng động lực về du lịch và hệ thống khu du lịch. Ứng dụng công nghệ tiên tiến, giảm phát thải theo quy định. Nghiên cứu và phát triển công nghệ sử dụng điện, năng lượng xanh, giảm phát thải. Nâng cao khả năng thu gom nước thải, rác thải tại các cảng bến, cơ sở đóng mới và sửa chữa tàu, phương tiện vận tải thích ứng với biến đổi khí hậu và cam kết phát thải ròng về “0” vào 2050.

- Nghiên cứu, xem xét nhà nước đầu tư một số bến cảng chính, quan trọng cần thiết phải nắm giữ, quản lý trong quá trình kêu gọi, thu hút, xem xét chủ trương đầu tư các dự án đầu tư xây dựng cảng biển.

Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Bộ Giao thông vận tải

- Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương quản lý và tổ chức triển khai thực hiện quy hoạch. Định kỳ tổ chức đánh giá, rà soát, điều chỉnh quy hoạch phù hợp với tình hình phát triển kinh tế - xã hội từng giai đoạn theo quy định. Công bố quy hoạch theo quy định Luật Quy hoạch. Thường xuyên theo dõi, đánh giá, kịp thời báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét khi xuất hiện các điều kiện thay đổi bất ngờ, không dự báo được.

- Cung cấp thông tin về quy hoạch vào hệ thống thông tin, cơ sở dữ liệu quốc gia về quy hoạch theo quy định.

- Tổ chức thẩm định, phê duyệt các nội dung cụ thể trong Quy hoạch chi

tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển, trong đó chủ động xem xét, đánh giá sự phù hợp của các đề xuất đầu tư xây dựng bến cảng khác tại khoản 6 mục II Điều 1 bảo đảm phù hợp với định hướng tại các quy hoạch, chiến lược phát triển các ngành quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương.

- Phối hợp với Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư để bố trí ngân sách hằng năm phục vụ việc nghiên cứu, lập và thực hiện quy hoạch.

- Chủ động rà soát, xem xét cho phép thực hiện xếp dỡ hàng hóa container tại các bến cảng tổng hợp tại các khu vực có nhu cầu, dự báo hàng hóa container thông qua cảng biển còn thấp, chưa bảo đảm điều kiện hình thành các bến cảng tập trung cho mục đích xếp dỡ hàng hóa container.

2. Các bộ, ngành theo chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương:

- Bố trí nguồn lực, đề xuất các cơ chế chính sách để thực hiện khả thi, hiệu quả các mục tiêu của quy hoạch, bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ với thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội từng ngành và địa phương và bảo đảm quốc phòng - an ninh.

- Rà soát, sửa đổi và ban hành các văn bản quy phạm pháp luật và ban hành cơ chế chính sách khuyến khích đầu tư phát triển và khai thác cảng theo mô hình cảng xanh, cảng thông minh thân thiện với môi trường.

3. Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương

- Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình tổ chức thực hiện quản lý nhà nước về giao thông hàng hải theo quy định của pháp luật có liên quan trong phạm vi địa phương; quản lý chặt chẽ quỹ đất phục vụ triển khai quy hoạch.

- Rà soát, xây dựng, điều chỉnh các quy hoạch, kế hoạch, các dự án trên địa bàn địa phương bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ với quy hoạch cảng biển và các định hướng phát triển giao thông kết nối cảng biển trong quy hoạch này.

- Chủ trì xây dựng và công bố khu vực, địa điểm đổ chất nạo vét, nhận chìm chất nạo vét từ hoạt động nạo vét trong vùng nước cảng biển.

Điều 3. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký ban hành.

Điều 4. Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này.

Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Tổng Bí thư;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện kiểm sát nhân dân tối cao;
- Kiểm toán nhà nước;
- Ủy ban Giám sát tài chính Quốc gia;
- Ngân hàng Chính sách xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- Ủy ban trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan trung ương của các đoàn thể;
- Cục Hàng hải Việt Nam;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trụ lý TTg, TGD Công TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: VT, CN (2b).

**KT. THỦ TƯỚNG
PHÓ THỦ TƯỚNG**



Trần Hồng Hà