BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
CỤC HÀNG HẢI VIỆT NAM

ĐỀ ÁN

NGHIÊN CỨU NÂNG CAO KHẢ NĂNG KHAI THÁC KẾT CẤU HẠ TẦNG HÀNG HẢI CÔNG CỘNG VÀ KẾT CẤU HẠ TẦNG BẾN CẢNG HIỆN HỮU

Hà nội, tháng 12 năm 2024

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU 5

1. Sự cần thiết xây dựng đề án 5

2. Căn cứ xây dựng đề án.....6

3. Đối tượng, phạm vi nghiên cứu 7

4. Mục tiêu, yêu cầu của đề án.....8

5. Kết cấu của Đề án 8

PHẦN I. THỰC TRẠNG KHAI THÁC KẾT CẤU HẠ TẦNG HÀNG HẢI TẠI VIỆT NAM HIỆN NAY.....9

1. Đánh giá hiện trạng kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam và các quy định, hướng dẫn hiện nay. 9

1.1. Tổng quan.....9

1.2. Hiện trạng khả năng đáp ứng của kết cấu hạ tầng hàng hải hiện hữu tại các cảng biển 19

1.3. Đánh giá quy định, hướng dẫn hiện hành về tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào, rời cảng 49

1.4. Đánh giá thực trạng triển khai Phương án bảo đảm an toàn hàng hải của các bến cảng đã được chấp thuận tiếp nhận tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố 52

2. Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam 54

3. Xu hướng phát triển đội tàu vận tải biển 71

3.1. Đánh giá xu hướng phát triển của các đội tàu vận tải biển trên thế giới.....71

3.2. Sự phát triển về cỡ tàu và độ tuổi của tàu qua các năm và dự báo về tương lai 73

4. Kết luận.....77

PHẦN II. KINH NGHIỆM KHAI THÁC, TIẾP NHẬN TÀU BIỂN TRỌNG TẢI LỚN GIẢM TẢI VÀO BẾN CẢNG TẠI MỘT SỐ QUỐC GIA TRÊN THẾ GIỚI 79

1. Quốc gia Hoa Kỳ 79

2. Quốc gia Trung Quốc.....80

3. Quốc gia Thái Lan 81

4. Quốc gia Ấn Độ 82

5. Quốc gia Phillippines.....82

6. Kết luận.....84

PHẦN III. GIẢI PHÁP NÂNG CAO KHẢ NĂNG KHAI THÁC KẾT CẤU HẠ TẦNG HÀNG HẢI HIỆN HỮU 85

1. Giải pháp về cơ chế, chính sách.....87

1.1. Sửa đổi Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Bộ luật hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải 87

1.2. Xây dựng Tiêu chuẩn quy định kỹ thuật về khai thác công trình cảng biển.....88

1.3. Xây dựng Tiêu chuẩn về đánh giá an toàn công trình bến cảng biển 88

1.4. Bổ sung các quy định về chương trình đào tạo 89

2. Giải pháp tăng cường an toàn hàng hải trong quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn 90

2.1. Xây dựng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải 90

2.2. Bảo trì luồng hàng hải.....91

2.3. Đánh giá khả năng tiếp nhận tàu.....91

2.4. Điều kiện khí tượng thuỷ văn 91

2.5. Thiết bị hỗ trợ.....91

2.6. Hoạt động hoa tiêu dẫn tàu.....91

2.7. Biện pháp ứng phó sự cố khẩn cấp.....92

2.8. Quy định trách nhiệm cụ thể của các bên liên quan 92

3. Giải pháp về tăng cường công tác kiểm tra, giám sát quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn 95

3.1. Cục Hàng hải Việt Nam 95

3.2. Cảng vụ Hàng hải khu vực 95

3.3. Doanh nghiệp khai thác cảng.....95

4. Giải pháp về đầu tư, xây dựng 95

4.1. Nguyên tắc đầu tư, xây dựng 95

4.2. Giải pháp cụ thể.....96

PHẦN IV. TỔ CHỨC THỰC HIỆN 98

1. Trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải 98

2. Trách nhiệm của Cục Hàng hải Việt Nam 98

3. Trách nhiệm của Cảng vụ hàng hải.....98

4. Trách nhiệm của Hoa tiêu hàng hải 99

5. Trách nhiệm của Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải.....99

6. Trách nhiệm của các doanh nghiệp khai thác cảng biển.....99
7. Trách nhiệm của Chủ tàu 100
8. Trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị có liên quan.....101
KẾT LUẬN – KIẾN NGHỊ 103
1. Kết luận.....103
2. Kiến nghị.....103
PHỤ LỤC I. DANH MỤC CẦU, BẾN CẢNG ĐƯỢC CHẤP THUẬN CHỦ TRƯƠNG TIẾP NHẬN TÀU CÓ TRỌNG TẢI LỚN HƠN THÔNG SỐ TẠI QUYẾT ĐỊNH CÔNG BỐ 105
PHỤ LỤC II. ĐÁNH GIÁ VIỆC TRIỂN KHAI TIẾP NHẬN TÀU LỚN TẠI CÁC BẾN CẢNG ĐÃ ĐƯỢC BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CHẤP THUẬN 114
PHỤ LỤC III. SỐ LƯỢNG TÀU TRỌNG TẢI LỚN VÀO CÁC CẢNG BIỂN 179
PHỤ LỤC IV. TRÁCH NHIỆM THỰC HIỆN 181

MỞ ĐẦU

1. Sự cần thiết xây dựng đề án

Thời gian qua, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội quốc gia và các chiến lược, quy hoạch phát triển GTVT, hệ thống GTVT đã được đầu tư phát triển ngày càng có quy mô lớn hơn và cơ bản đáp ứng được vai trò là động lực thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội, bảo đảm an ninh quốc phòng và tăng cường hội nhập quốc tế. Theo Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Hội nghị lần thứ tám Ban chấp hành Trung ương Đảng khoá XII về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 thì việc phát triển hệ thống cảng biển đồng bộ, hiện đại ngang tầm với khu vực và thế giới, đáp ứng các tiêu chí cảng xanh; đáp ứng đầy đủ, hiệu quả nhu cầu phát triển kinh tế xã hội – đất nước, là trụ cột chính có vai trò động lưu, dẫn dắt, phát triển thành công kinh tế hàng hải và góp phần đưa nước ta trở thành quốc gia biển mạnh và phát triển, thu nhập cao. Theo số liệu tổng hợp sơ bộ theo Quyết định số 442/QĐ-TTg ngày 22/5/2024 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 thì mục tiêu nhu cầu năng lực đến năm 2030 đáp ứng xuất nhập khẩu hàng hoá, giao thương giữa các vùng, miền trong cả nước và hàng trung chuyển, quá cảnh cho các nước trong khu vực cũng như nhu cầu vận tải hành khách nội địa và quốc tế thông qua lượng hàng hóa từ 1.249 đến 1.494 triệu tấn (trong đó hàng container từ 46,3 đến 54,3 triệu TEU, chưa bao gồm hàng trung chuyển quốc tế); hành khách từ 17,4 đến 18,8 triệu lượt khách và đến năm 2050 nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 4,2 đến 4,8%/năm; hành khách tăng trưởng bình quân khoảng từ 1,2 đến 1,3 %/năm. Một trong những điểm trọng tâm để hiện thực hoá được dự báo năng lực hàng hoá, hành khách của các cảng biển Việt Nam nêu trên thì việc tiếp nhận các tàu biển có trọng tải lớn chính là kim chỉ nam làm gia tăng sự phát triển ngành vận tải biển tại Việt Nam.

Hiện nay, nhu cầu của các doanh nghiệp vận tải trong việc sử dụng tàu có cỡ trọng tải toàn phần trong vận chuyển hàng hoá ngày một lớn, nhằm mang lại sự an toàn cao hơn cho hàng hóa, hành khách và thủy thủ đoàn, đồng thời giúp doanh nghiệp vận tải tối ưu hóa chi phí trên đơn vị TEU/Tấn vận chuyển, tăng nguồn thu ngân sách thông qua các khoản phí, lệ phí (phí bảo đảm an toàn hàng hải, phí trọng tải…), góp phần phát triển kinh tế của đất nước. Tuy nhiên, việc tiếp nhận cỡ tàu trọng tải lớn đòi hỏi doanh nghiệp cảng phải đầu tư cơ sở hạ tầng, áp dụng công nghệ thông tin vào khâu vận hành, khai thác cảng để ngày càng tối ưu hoá các hoạt động tại cảng, nhằm giảm chi phí vận hành, quản lý, giảm thời gian tàu nằm chờ tại cảng hướng đến mục tiêu giải phóng sức lao động, tiết kiệm chi phí và giảm tác hại đến môi trường, xây dựng cảng xanh, cảng thông minh để đáp

ứng, gia nhập được chuỗi cung ứng toàn cầu. Do vậy, việc đánh giá thực trạng và khai thác hiệu quả, nâng cao hệ thống kết cấu hạ tầng hàng hải hiện hữu là hết sức cần thiết.

Bên cạnh đó, hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, các cơ chế chính sách còn chưa đồng bộ, tồn tại những hạn chế làm ảnh hưởng đến công tác quản lý, khai thác và áp dụng vào thực thi của các doanh nghiệp cảng vẫn chưa được như mong muốn. Từ những vấn đề trên, với năng lực kết cấu hạ tầng hàng hải hiện có, cần có nghiên cứu các giải pháp nâng cao hiệu quả khai thác kết cấu hạ tầng, trong đó tập trung đánh giá hiện trạng kết cấu hạ tầng hàng hải từng khu vực, tháo gỡ về cơ chế chính sách nâng cấp hạ tầng hàng hải nhằm nâng cao hiệu quả khai thác kết cấu hạ tầng giao thông trên toàn hệ thống, tạo sự đột phá để nhanh chóng hội nhập với các nước tiên tiến trong khu vực về lĩnh vực cảng biển nhằm góp phần thực hiện mục tiêu của Chiến lược Biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 để từng bước đưa kinh tế hàng hải trở thành mũi nhọn hàng đầu trong 5 lĩnh vực kinh tế biển. Do vậy, việc nghiên cứu xây dựng Đề án ***"Nghiên cứu nâng cao khả năng khai thác kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng và kết cấu hạ tầng bến cảng hiện hữu"*** trong đó trọng tâm xây dựng giải pháp tối ưu nhằm đón nhận các tàu có trọng tải lớn trên thế giới đến các cảng biển tại Việt Nam là rất cần thiết.

2. Căn cứ xây dựng đề án

- Bộ luật Hàng hải Việt Nam 95/2015/QH13 ngày 25/11/2015;

- Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 của Chính phủ về quy định chi tiết một số điều của Bộ luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải;

- Quyết định số 202/1999/QD-TTg ngày 12/10/1999 của Thủ tướng chính phủ phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển lần đầu vào năm 1999.

- Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

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

- Quyết định số 442/QĐ-TTg ngày 22/5/2024 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 2050;

- Quyết định số 2367/QĐ-BGTVT ngày 29/7/2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển phía Bắc (nhóm 1) giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

- Quyết định số 2368/QĐ-BGTVT ngày 29/7/2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển Bắc Trung bộ (nhóm 2) giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

- Quyết định số 2369/QĐ-BGTVT ngày 29/7/2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển Trung Trung bộ (nhóm 3) giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

- Quyết định số 2370/QĐ-BGTVT ngày 29/7/2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển Nam Trung bộ (nhóm 4) giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

- Quyết định số 3655/QĐ-BGTVT ngày 27/12/2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển Đông Nam bộ (nhóm 5) giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

- Quyết định số 3383/QĐ-BGTVT ngày 28/10/2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển đồng bằng sông Cửu Long (nhóm 6) giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

- Căn cứ văn bản số 6153/BGTVT-KCHT ngày 10/6/2024 của Bộ Giao thông vận tải về việc xây dựng Đề án nghiên cứu nâng cao khả năng khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển hiện hữu gồm: kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng và kết cấu hạ tầng bến cảng;

- Căn cứ các văn bản của Bộ Giao thông vận tải: số 3568/BGTVT-KCHT ngày 09/04/2018 và số 4332/BGTVT-KCHT ngày 24/04/2018 về việc cầu, bến cảng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thiết kế.

- Căn cứ văn bản số 04/CHHVN-BCB ngày 03/01/2002 của Cục Hàng hải Việt Nam về việc thống nhất cấp phép đưa tàu vào, rời cảng biển.

- Các văn bản quy phạm pháp luật khác có liên quan.

3. Đối tượng, phạm vi nghiên cứu

- Đối tượng nghiên cứu: Hệ thống kết cấu hạ tầng hàng hải tại Việt Nam.

- Phạm vi nghiên cứu: Hoạt động tiếp nhận tàu biển có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào, rời các bến cảng, cầu cảng trong lãnh thổ Việt Nam.

4. Mục tiêu, yêu cầu của đề án

- Giải quyết các vấn đề còn tồn tại trong việc tiếp nhận các tàu biển có trọng tải lớn hơn công bố vào, rời các cầu, bến cảng trong điều kiện hiện hữu của kết cấu hạ tầng hàng hải tại các khu vực cảng biển.

- Đề xuất những giải pháp để nâng cao hiệu quả khai thác kết cấu hạ tầng hàng hải hiện hữu, tạo điều kiện cho các bến cảng tại Việt Nam có thể tiếp nhận được tàu biển có trọng tải lớn hơn công bố.

5. Kết cấu của Đề án

Kết cấu của Đề án bao gồm 04 phần:

- Phần I: Thực trạng khai thác kết cấu hạ tầng hàng hải tại Việt Nam hiện nay

- Phần II: Kinh nghiệm khai thác, tiếp nhận tàu biển trọng tải lớn giảm tải vào cảng biển tại một số quốc gia trên thế giới

- Phần III: Giải pháp nâng cao hiệu quả khai thác kết cấu hạ tầng hàng hải hiện hữu

- Phần IV: Tổ chức thực hiện

PHẦN I. THỰC TRẠNG KHAI THÁC KẾT CẤU HẠ TẦNG HÀNG HẢI TẠI VIỆT NAM HIỆN NAY

1. Đánh giá hiện trạng kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam và các quy định, hướng dẫn hiện nay.

1.1. Tổng quan

a. Hiện trạng bến cảng hiện hữu

Hiện nay, cả nước Việt Nam có 298 bến cảng với 614 cầu cảng có chiều dài hơn 100km, tiếp nhận thành công tàu container đến 145.000 DWT tại khu bến Lạch Huyện (Hải Phòng), đến 225.000 DWT tại khu bến Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu), các bến chuyên dùng quy mô lớn gắn với các Khu công nghiệp, liên hợp luyện kim, lọc hóa dầu, trung tâm nhiệt điện than tiếp nhận tàu đến 200.000 DWT, hàng lỏng đến 150.000 DWT (tàu xuất sản phẩm), dầu thô đến 320.000 DWT; năng lực thông qua khoảng 730 Triệu tấn/ năm; công năng tiếp nhận đa dạng các loại hàng hóa bao gồm: hàng container, hàng rời, hàng tổng hợp, hàng lỏng, hàng khí hóa lỏng, hành khách, hàng chuyên dùng và các loại hàng khác…

TT	Thông số	Đơn vị	Nhóm 1	Nhóm 2	Nhóm 3	Nhóm 4	Nhóm 5	Tổng
1	Số lượng bến cảng	Bến cảng	71	29	47	113	38	**298**
2	Số lượng cầu cảng	Cầu cảng	138	88	114	255	63	**658**
a	Container	Cầu cảng	35	0	4	40	4	**83**
b	Hàng tổng hợp, rời	Cầu cảng	62	73	70	11	46	**362**
c	Hàng lỏng	Cầu cảng	20	15	22	65	13	**135**
d	Hành khách	Cầu cảng	3		10	1		**14**
e	Cảng khác	Cầu cảng	18		8	38		**64**
3	Lượng hàng qua cảng năm 2022	Tr.T/năm	231,1	90,9	89,1	291,6	21,4	**724,1**
4	Tỷ trọng hàng qua cảng trong hệ thống	%	31,91%	12,56%	12,31%	40,27%	2,95%	**100%**

Trong số 298 bến cảng hiện hữu, có rất nhiều bến cảng, cầu cảng đã được đưa vào khai thác sử dụng trong khoảng từ 10 năm đến 20 năm; đặc biệt có những bến cảng đã được đưa vào khai thác sử dụng trên 30 năm. Đặc điểm chung của các bến cảng đã đưa vào khai thác sử dụng lâu đời bị hạn chế bởi các thông số

trọng tải tàu vì lý do quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam tại thời điểm đó còn giới hạn về cỡ trọng tải tàu. Tuy nhiên các bến cảng này đã từng bước đầu tư nâng cấp, qua đó tăng hiệu quả khai thác và đóng góp rất nhiều vào sản lượng hàng hóa chung, góp phần làm tăng trưởng nền kinh tế địa phương nói riêng và nền kinh tế cả nước nói chung. Thông kê mức tăng trưởng sản lượng hàng hóa các năm như sau:

Nhóm cảng	**Năm 2019**	**Năm 2020**	**Năm 2021**	**Năm 2022**	**Năm 2023**	**TTBQ GĐ 2019-2023**
Nhóm 1	184,0	196,2	199,1	231,1	238,3	6,7%
Nhóm 2	83,5	91,3	97,3	90,9	101,1	4,9%
Nhóm 3	73,3	83,1	90,5	89,1	91,6	5,7%
Nhóm 4	302,3	298,8	298,3	291,6	306,0	0,4%
Nhóm 5	21,7	22,9	20,9	21,4	24,6	2,5%
Tổng (Tr.T/năm)	**664,6**	**692,3**	**706,1**	**724,1**	**761,5**	**3,5%**

Hình ảnh: Tàu OOCL SPAIN là siêu tàu đầu tiên với sức chở 24.188 TEU cập vào cảng Gemalink

Theo thống kê từ năm 2019 đến thời điểm hiện tại, hệ thống cảng biển Việt Nam gồm có 34 cảng biển trong đó có 31 cảng biển đã tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn quyết định công bố ra, vào các bến cảng; 03 cảng biển đến nay chưa tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn quyết định công bố là cảng biển Thái Bình, Kiên Giang và An Giang. Trong số 31 cảng biển đã tiếp nhận tàu có trọng tải lớn, có

13 cảng biển có bến cảng được Bộ Giao thông vận tải chấp thuận chủ trương cho phép tàu có trọng tải lớn vào, rời bến cảng (trong đó các bến cảng tiếp nhận tàu lớn chủ yếu tại khu vực cảng biển Hải Phòng, Vũng Tàu, Tp. Hồ Chí Minh) theo hướng dẫn tại mục 2 Văn bản số 3568/BGTVT-KCHT ngày 09/4/2018. Kết quả đạt được như sau:

- Số lượng các cầu, bến cảng đã được Bộ Giao thông vận tải chấp thuận chủ trương kiểm định, cải tạo nâng cấp kết cấu cầu cảng để tiếp nhận tàu có trọng tải lớn: 68 bến cảng. *(Chi tiết tại Phụ lục I)*

- Số lượng Tàu giảm tải có trọng tải lớn thông số tại Quyết định công bố cầu, bến cảng: 31.769 lượt tàu. *(chi tiết tại Phụ lục III)*

b. Luồng hàng hải công cộng

Luồng hàng hải công cộng là luồng hàng hải được đầu tư xây dựng từ nguồn vốn ngân sách nhà nước và do nhà nước quản lý, khai thác phục vụ chung cho các hoạt động hàng hải. Hiện nay, trên cả nước có 45 tuyến luồng hàng hải công cộng thuộc khu vực quản lý của 22 Cảng vụ Hàng hải với tổng chiều dài 1.091,6 km (khu vực phía Bắc có 21 tuyến luồng với tổng chiều dài khoảng 276,72 km, khu vực phía Nam có 24 tuyến luồng với tổng chiều dài khoảng 814,86 km). Cụ thể như sau:

- Luồng hàng hải Vạn Gia thuộc vùng nước cảng biển Quảng Ninh có chiều dài 10,4km; chiều rộng luồng 120m; tận dụng độ sâu tự nhiên để khai thác;

- Luồng hàng hải Hòn Gai - Cái Lân thuộc vùng nước cảng biển Quảng Ninh có chiều dài 32,57km; chiều rộng luồng từ 120m - 240m; độ sâu tự nhiên tối thiểu khoảng -9,0m;

- Luồng hàng hải Sông Chanh thuộc vùng nước cảng biển Quảng Ninh có chiều dài 13,2km; chiều rộng luồng 80m; tận dụng độ sâu tự nhiên để khai thác;

- Luồng hàng hải Phà Rừng thuộc vùng nước cảng biển Hải Phòng có chiều dài 13,9km; chiều rộng luồng từ 50-80m; độ sâu tối thiểu khoảng -3,5m;

- Luồng hàng hải Hải Phòng thuộc vùng nước cảng biển Hải Phòng có chiều dài 78,5km; chiều rộng luồng từ 60m - 160m; độ sâu từ -1,8m (đoạn kênh Cái Tráp) đến -14m (đoạn Lạch Huyện);

- Luồng hàng hải Diêm Điền vùng nước cảng biển Thái Bình có chiều dài 10,3km; chiều rộng luồng 45m; độ sâu tối thiểu khoảng -2,0m;

- Luồng hàng hải Hải Thịnh thuộc vùng nước cảng biển Thái Bình có chiều dài 9,8km; chiều rộng luồng từ 80-115m; độ sâu tối thiểu khoảng -3,8m;

- Luồng hàng hải Lệ Môn thuộc vùng nước cảng biển Thanh Hóa có chiều dài 22,2km; chiều rộng luồng 50m; độ sâu tối thiểu khoảng -1,0m;

- Luồng hàng hải Nghi Sơn thuộc vùng nước cảng biển Thanh Hóa có chiều dài 7,314km; chiều rộng luồng 150m; độ sâu thiết kế -12,5m;

- Luồng hàng hải Cửa Lò thuộc vùng nước cảng biển Nghệ An có chiều dài 4,54km; chiều rộng luồng 100m; độ sâu tối thiểu khoảng -7,2m;

- Luồng hàng hải Cửa Hội-Bến Thủy thuộc vùng nước cảng biển Nghệ An có chiều dài 23,3km; chiều rộng luồng 50-60m; độ sâu tối thiểu khoảng -2,5m;

- Luồng hàng hải Vũng Áng thuộc vùng nước cảng biển Hà Tĩnh có chiều dài 3,2km; chiều rộng luồng 150m; độ sâu tối thiểu khoảng -12,0m;

- Luồng hàng hải Hòn La thuộc vùng nước cảng biển Quảng Bình có chiều dài 3,2km; chiều rộng luồng 100m; độ sâu khoảng -8,2m;

- Luồng hàng hải Cửa Gianh thuộc vùng nước cảng biển Quảng Bình có chiều dài 4,8km; chiều rộng luồng 60m; độ sâu khoảng -3,3m;

- Luồng hàng hải Cửa Việt thuộc vùng nước cảng biển Quảng Trị có chiều dài 2,4km; chiều rộng luồng 60m; độ sâu khoảng -5,6m;

- Luồng hàng hải Thuận An thuộc vùng nước cảng biển Thừa Thiên Huế có chiều dài 5,7km; chiều rộng luồng 60m; độ sâu khoảng -4,5m;

- Luồng hàng hải Chân Mây thuộc vùng nước cảng biển Thừa Thiên Huế có chiều dài 3,1km; chiều rộng luồng 150m; độ sâu khoảng -12,2m;

- Luồng hàng hải Đà Nẵngthuộc vùng nước cảng biển Đà Nẵng có chiều dài 9,7km; chiều rộng luồng từ 65m - 110m; độ sâu khoảng -11,0m;

- Luồng hàng hải Kỳ Hà – Tam Hiệp thuộc vùng nước cảng biển Quảng Nam có chiều dài 11,0km; chiều rộng luồng từ 100m; độ sâu khoảng -10,0m;

- Luồng hàng hải Dung Quất thuộc vùng nước cảng biển Quảng Ngãi có chiều dài 5,5km; chiều rộng luồng 150m; độ sâu khoảng -12,0m;

- Luồng hàng hải Sa Kỳ thuộc vùng nước cảng biển Quảng Ngãi có chiều dài 2,1km; chiều rộng luồng 50m; độ sâu khoảng -3,5m;

- Luồng hàng hải Quy Nhơn thuộc vùng nước cảng biển Quy Nhơn có chiều dài 9,1km; chiều rộng luồng 110m; độ sâu khoảng -11,0m;

- Luồng hàng hải Vũng Rô thuộc vùng nước cảng biển Phú Yên có chiều dài 2,5km; chiều rộng luồng 300m; độ sâu khoảng -12,0m;

- Luồng hàng hải Nha Trang thuộc vùng nước cảng biển Khánh Hòa có chiều dài 10,7km; chiều rộng luồng 200m; độ sâu khoảng -11,0m;

- Luồng hàng hải Đầm Môn thuộc vùng nước cảng biển Khánh Hòa có chiều dài 16,5km; chiều rộng luồng 200m; độ sâu khoảng -16,0m;

- Luồng hàng hải Ba Ngòi thuộc vùng nước cảng biển Khánh Hòa có chiều dài 13,0km; chiều rộng luồng 200-450m; độ sâu khoảng -11,2m;

- Luồng hàng hải Phan Thiết thuộc vùng nước cảng biển Bình Thuận có chiều dài 1,61km; chiều rộng luồng 45m; độ sâu theo thiết kế -4,1m;

- Luồng hàng hải Phú Quý thuộc vùng nước cảng biển Bình Thuận có chiều dài 0,824km; chiều rộng luồng 50m; độ sâu theo thiết kế -4,0m;

- Luồng hàng hải Vũng Tàu - Thị Vải thuộc vùng nước cảng biển Vũng Tàu có chiều dài 51,3km; chiều rộng luồng từ 90 - 350m; độ sâu theo thiết kế - 15,5m (đoạn Cái Mép);

- Luồng hàng hải Sông Dinh thuộc vùng nước cảng biển Vũng Tàu có chiều dài 16,6km; chiều rộng luồng từ 80-100m; độ sâu theo thiết kế từ -4,7m đến -7,0m;

- Luồng hàng hải Bến Đầm-Côn Đảo thuộc vùng nước cảng biển Vũng Tàu có chiều dài 3,4km; chiều rộng luồng từ 200m; độ sâu theo thiết kế -6,9m;

- Luồng hàng hải Côn Sơn - Côn Đảo thuộc vùng nước cảng biển Vũng Tàu có chiều dài 13,6km; chiều rộng luồng 200m; tận dụng độ sâu tự nhiên để khai thác;

- Luồng hàng hải Sài Gòn - Vũng Tàu thuộc vùng nước cảng biển TP. Hồ Chí Minh có chiều dài 80,4km; chiều rộng luồng 150m; độ sâu tối thiểu -8,5m;

- Luồng hàng hải Soài Rạp thuộc vùng nước cảng biển TP. Hồ Chí Minh có chiều dài 66,6km; chiều rộng luồng từ 120-160m; độ sâu tối thiểu khoảng -8,5m;

- Luồng hàng hải Đồng Nai thuộc vùng nước cảng biển Đồng Nai (đoạn thượng lưu khoảng 26,2km) và thuộc vùng nước cảng biển TP. Hồ Chí Minh (đoạn hạ lưu khoảng 9,5km) có chiều rộng luồng 150m; độ sâu tối thiểu -8,5m;

- Luồng hàng hải Sông Dừa thuộc vùng nước cảng biển TP. Hồ Chí Minh có chiều dài 10,4km; chiều rộng luồng 60m; độ sâu theo thiết kế khoảng -7,0m;

- Luồng hàng hải Đồng Tranh - Gò Gia thuộc vùng nước cảng biển TP. Hồ Chí Minh có chiều dài 40,9km; chiều rộng luồng từ 70-140m; độ sâu tối thiểu khoảng -4,7m;

- Luồng hàng hải Sông Tiền thuộc vùng nước cảng biển TP. Hồ Chí Minh có chiều dài 74km; chiều rộng luồng từ 80m - 150m; tận dụng độ sâu tự nhiên;

- Luồng hàng hải Định An - Sông Hậu thuộc vùng nước cảng biển Cần Thơ, An Giang có chiều dài 182,3km; chiều rộng luồng từ 100-200m; độ sâu theo thiết kế khoảng -4,0m (đoạn cửa Đinh An);

- Luồng hàng hải cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu thuộc vùng nước cảng biển Cần Thơ có chiều dài 52,6km; chiều rộng luồng từ 85-150m; độ sâu theo thiết kế -6,5m;

- Luồng hàng hải Năm Căn -Bồ Đề thuộc vùng nước cảng biển Kiên Giang có chiều dài 45km; chiều rộng luồng 60m; tận dụng độ sâu tự nhiên để khai thác;

- Luồng hàng hải Hà Tiên thuộc vùng nước cảng biển Kiên Giang có chiều dài 11,6km; chiều rộng luồng 60m; tận dụng độ sâu tự nhiên để khai thác;

- Luồng hàng hải An Thới thuộc vùng nước cảng biển Kiên Giang có chiều dài 0,87km; chiều rộng luồng 50m; độ sâu theo thiết kế -6,7m;

- Luồng hàng hải Rạch Giá thuộc vùng nước cảng biển Kiên Giang có chiều dài 2,5km; chiều rộng luồng 45m; độ sâu theo thiết kế -2,5m;

- Luồng hàng hải Trần Đề thuộc vùng nước cảng biển Cần Thơ có chiều dài 68,9km; chiều rộng luồng 130m; độ sâu tối thiểu khoảng -2,8m.

Các tuyến luồng hàng hải công cộng tại Việt Nam đa phần tận dụng độ sâu tự nhiên để chạy tàu. Trong đó, một số luồng hàng hải trọng điểm có mật độ tàu thuyền lớn, đặc biệt là các khu vực có lưu lượng lớn tàu thuyền hoạt động thường xuyên được nạo vét, duy tu và cải tạo nâng cấp như tuyến luồng hàng hải Hải Phòng, Nghi Sơn, Sài Gòn – Vũng Tàu, Cái Mép – Thị Vải… Tuy nhiên, nhìn chung các tuyến luồng hàng hải công cộng cần được đầu tư nâng cấp để có thể đáp ứng được các cỡ tàu có trọng tải lớn trong tương lai và phù hợp quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển.

Hình ảnh: Luồng hàng hải Nghi Sơn vừa được đầu tư nâng cấp, cải tạo để có thể đảm bảo cho tàu thuyền có trọng tải đến 100.000 DWT giảm tải hành hải.

c. Hệ thống đê chắn sóng, đê chắn cát, kè hướng dòng, kè bảo vệ bờ

Đê, kè là các công trình chỉnh trị được nhà nước đầu tư xây dựng nhằm mục đích chắn sóng, chắn cát, điều chỉnh dòng chảy, chống sạt lở bờ sông, bảo vệ luồng hàng hải, có vai trò gián tiếp đối với hoạt động tiếp nhận tàu trọng tải lớn. Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đang giao Cục Hàng hải Việt Nam quản lý 12

công trình đê, kè do nhà nước đầu tư với tổng chiều dài khoảng 34,1 km tại các khu vực luồng hàng hải Hải Phòng, Hải Thịnh, Cửa Lò, Vũng Áng, Cửa Việt, Đà Nẵng và tại khu vực luồng cho tàu trọng tải lớn vào sông Hậu. Kinh phí quản lý, bảo trì hệ thống đê kè từ nguồn vốn ngân sách Nhà nước. Ngoài ra, còn một số tuyến đê, kè hiện do doanh nghiệp hoặc địa phương đầu tư, quản lý và bảo trì khai thác.

Hình ảnh: Hệ thống đê chắn sóng cảng Chân Mây được đầu tư xây dựng để đảm bảo an toàn cho các tàu thuyền có thể neo đậu trong vịnh.

d. Khu neo đậu tàu

Các Khu neo đậu tàu (Khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão) được thiết lập bằng ngân sách nhà nước tại các khu vực vùng nước thuộc vùng nước cảng biển có điều kiện tự nhiên phù hợp, không phải đầu tư xây dựng công trình neo buộc tàu, các tàu thuyền ra vào tự thả neo để neo đậu nhằm đáp ứng mục đích sử dụng để phục vụ cho tàu thuyền neo đậu chờ cập cầu, chờ đi qua luồng, thực hiện các dịch vụ hàng hải khác hoặc neo đậu chuyển tải giảm bớt một phần hàng hóa trước khi vào cầu cảng hoặc neo đậu tránh, trú bão; Khu neo đậu tàu là công cụ hữu hiệu giúp Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải tại từng khu vực vùng nước cảng biển thực hiện quản lý, điều tiết các hoạt động hàng hải, hoạt động của tàu thuyền nhằm đảm bảo an toàn hàng hải tại khu vực. Trong vùng nước cảng biển hiện có 74 khu neo đậu tàu.

e. Báo hiệu hàng hải

Hệ thống báo hiệu hàng hải bao gồm: Đèn biển và Phao, tiêu báo hiệu hàng hải có có vai trò rất quan trọng trong hoạt động hàng hải để dẫn đường, định hướng

cho tàu thuyền hoạt động trên biển, luồng hàng hải. Trên cả nước hiện có 94 đèn biển (26 đèn cấp I, 31 đèn cấp II, 37 đèn cấp III), 1.061 phao báo hiệu, 201 tiêu báo hiệu trên tổng 45 tuyến luồng hàng hải.

Hệ thống báo hiệu hàng hải được quản lý vận hành thường xuyên, kịp thời khắc phục những sự cố đột xuất để duy trì đặc tính báo hiệu như vị trí, hình dạng, màu sắc, ánh sáng…. nhằm cung cấp thông tin tin cậy, đảm bảo hướng dẫn tàu thuyền hành hải theo đúng tuyến luồng thiết kế. Trên các tuyến luồng hàng hải trọng điểm, thường xuyên tiếp nhận những tàu có trọng tải lớn (đoạn Lạch Huyện luồng hàng hải Hải Phòng; luồng hàng hải Hòn Gai - Cái Lân, Nghi Sơn, Dung Quất, Sài Gòn – Vũng Tàu, Cáp Mép – Thị Vải, Đồng Nai, luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu), đã thiết lập báo hiệu hàng hải AIS nhằm tăng tính nhận diện của các báo hiệu (đặc biệt là trong điều kiện tầm nhìn bị hạn chế), tăng cường công tác bảo đảm an toàn cho tàu hành trình trên luồng. Ngoài ra, các Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải cũng đã phối hợp cùng với các Cảng vụ hàng hải, công ty Hoa tiêu hàng hải rà soát vị trí đối với các báo hiệu hàng hải tại những khu vực thường xảy ra sự cố, đề xuất phương án điều chỉnh vị trí báo hiệu nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho các tàu lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào, ra các cảng và đảm bảo an toàn cho các phương tiện thủy khác hoạt động trên luồng. Hiện nay, hệ thống báo hiệu hàng hải cơ bản đáp ứng được nhu cầu khai thác tàu cỡ lớn ra, vào các bến cảng.

g. Hệ thống giám sát và điều phối giao thông hàng hải (VTS)

Hệ thống VTS là công cụ hữu hiệu, được thiết lập để giúp Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải tại từng khu vực vùng nước cảng biển thực hiện quản lý, giám sát, hỗ trợ và điều phối giao thông hàng hải tại các khu vực có mật độ tàu thuyền hoạt động cao, khu vực có khả năng gây nguy hiểm cho hoạt động hàng hải nhằm bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và bảo vệ môi trường. Hiện nay, cả nước có 12 hệ thống VTS được nhà nước đầu tư xây dựng và đưa vào khai thác sử dụng. Cục Hàng hải Việt Nam đang giao các Cảng vụ hàng hải quản lý, vận hành và khai thác tốt các Hệ thống VTS, tổ chức trực ca điều hành hoạt động của Hệ thống VTS (trong suốt thời gian 24h / 7 ngày) để điều phối các hoạt động giao thông hàng hải phục vụ công tác bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và bảo vệ môi trường theo quy định.

Ngoài ra, các Cảng vụ hàng hải hiện đang sử dụng hải đồ điện tử để phục vụ hướng dẫn, điều động tàu hành hải trên luồng nhằm đảm bảo an toàn hàng hải cho các phương tiện, đặc biệt khi có các tàu lớn ra/vào cảng. Hải đồ điện tử (ENC) đã được xây dựng, phát hành từ năm 2015, dữ liệu độ sâu và các đối tượng hàng hải được cập nhật thường xuyên, nhanh chóng, đảm bảo độ chính xác, tin cậy.

Danh sách các Cảng vụ hàng hải đã được đầu tư xây dựng hệ thống VTS:

TT	Cảng vụ Hàng hải quản lý	Hệ thống VTS trên luồng hàng hải
1	Hải Phòng	Hải Phòng
2	Thanh Hóa	Nam Nghi Sơn
3	Nghệ An	Cửa Lò
4	Hà Tĩnh	Sơn Dương
5	Đà Nẵng	Đà Nẵng
6	Quảng Ngãi	Dung Quất
7	Quy Nhơn	Quy Nhơn
8	Tp. Hồ Chí Minh	Sài gòn – Vũng Tàu, Vùng tàu-Thị Vải
9	Đồng Nai	Đồng Nai
10	Kiên Giang	Rạch Giá
11	Cần Thơ	luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào Sông Hậu
12	An Giang	Định An - sông Hậu

Hình ảnh: Trạm VTS Vũng Tàu

1.2. Hiện trạng khả năng đáp ứng của kết cấu hạ tầng hàng hải hiện hữu tại các cảng biển

1.2.1. Cảng biển Quảng Ninh (Nhóm 1)

*) Hiện trạng:

- Bến cảng, cầu cảng: Theo các Quyết định công bố mở bến cảng, cầu cảng khu bến Cái Lân tiếp nhận tàu thuyền chở hàng có trọng tải đến 50.000DWT; tàu khách trọng tải đến 225.282 GT. Nhằm nâng cao hiệu quả khai thác, cầu cảng số 2, 3, 4, 5, 6, 7 – Bến cảng tổng hợp Cái Lân đã được Bộ Giao thông vận tải chấp thuận chủ trương, Cục Hàng hải Việt Nam có văn bản khai thác tiếp nhận tàu chở hàng rời và hàng tổng hợp trọng tải đến 85.000DWT giảm tải. Bên cạnh đó, cầu cảng số 2, 3, 4 – Bến cảng Cái Lân cũng đã được được Bộ Giao thông vận tải chấp thuận chủ trương tiếp nhận tàu container có trọng tải đến 69.000DWT giảm tải (5.000 TEUs), hiện Công ty TNHH Cảng Công-ten-nơ Quốc tế Cái Lân đang hoàn thiện các hồ sơ, thủ tục theo hướng dẫn của Cục Hàng hải Việt Nam để được chấp thuận.

- Luồng hàng hải: Tuyến luồng hàng hải công cộng Hòn Gai - Cái Lân được Cục Hàng hải Việt Nam công bố tại Quyết định số 105/QĐ-CHHVN ngày 24/01/2022, với thông số kỹ thuật cơ bản theo thiết kế: chiều dài L = 32,57 km, chiều rộng đáy luồng B=120m ÷ 240m, cao độ đáy thiết kế: đoạn từ phao số "0" đến Hòn Một độ sâu tự nhiên, đoạn từ Hòn Một đến hết Cầu cảng số 1 H = -9,0m ÷ 10,0m (hệ Hải đồ); Vũng quay tàu: Đường kính vũng quay: D = 350m; Cao độ đáy: H = - 10,0m (hệ Hải đồ). Hệ thống báo hiệu hàng hải trên luồng gồm 35

phao báo hiệu, 06 đăng tiêu báo hiệu (có tích hợp hệ thống báo hiệu AIS, riêng 01 đăng tiêu Bãi Cháy không có AIS) và 01 trạm đèn biển.

Hệ thống báo hiệu hàng hải hiện nay về cơ bản được duy trì hoạt động trong tình trạng tốt, đáp ứng cho tàu có trọng tải lớn giảm tải ra, vào hoạt động.

*) Số lượng tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào khu vực cảng biển Quảng Ninh và tổng sản lượng hàng hóa trong 05 năm gần nhất:

Năm	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Tổng số lượt tàu vào rời cảng biển	1.172	1.017	1.134	1.083	1.075
Tổng số lượt tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bốvào rời cảng biển	498	326	440	394	364
Tổng lượng hàng (tấn)	99.306.911	109.247.735	104.236.470	132.925.570	138.725.393

*) Đánh giá:

Hiện tại, các tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bốvào các bến cảng có tiếp nhận tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố khi hành hải trên tuyến luồng thường có mớn nước thấp, tổng lượng giãn nước không quá cao do đã giảm tải tại khu neo hoặc tại các cảng trước; các tàu đều tuân thủ phương án khai thác tàu giảm tải vào cầu bến do doanh nghiệp cảng lập và phương án bảo đảm an toàn, bố trí hoa tiêu dẫn tàu có chuyên môn, nhiều kinh nghiệm thực tế, tàu lai hỗ trợ tàu trên luồng, cập, rời cầu đủ công suất, đảm bảo an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, phòng chống cháy nổ và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định. Bên cạnh đó, trong quá trình thực hiện, Cảng vụ Hàng hải Quảng Ninh đã chủ trì, phối hợp với cơ quan, đơn vị liên quan (Công ty TNHH MTV Hoa tiêu hàng hải khu vực III, doanh nghiệp cảng, doanh nghiệp tàu lai) để lập kế hoạch điều động tàu hợp lý căn cứ điều kiện khai thác (như: tuyến luồng, vùng quay trở tàu, chiều cao tĩnh không cầu Bãi Cháy, vận tốc gió, vận tốc tàu cập cầu, mực nước khai thác...).

Đến thời điểm hiện tại, chưa ghi nhận trường hợp tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố bị sự cố, tai nạn hoặc có nguy cơ mất an toàn trong quá trình điều động vào, rời, neo buộc làm hàng tại các cầu bến cảng nêu

trên.

1.2.2. Cảng biển Hải Phòng (Nhóm 1)

Hải Phòng có 52 bến cảng, gồm các bến cảng: Hải Phòng (khu cảng chính, Hoàng Diệu), Vật Cách, Đình Vũ, Xăng dầu 19-9, Đoạn Xá, Transvina, Hải Đăng, Greenport, Chùa Vẽ, Cửa Cấm, Thủy sản II, Caltex, công nghiệp tàu thủy Nam Triệu…. Các bến cảng trong khu vực đã được công bố đưa vào khai thác sử dụng có khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn giảm tải, cụ thể như sau:

- Khu vực Vật Cách (từ thượng lưu cầu Bính trở lên), Sông Cấm: tiếp nhận tàu hàng tổng hợp, hàng lỏng (xăng dầu) cho cỡ tàu có tải trọng đến 10.000 DWT giảm tải;

- Khu vực cảng Hải Phòng đến cảng Chùa Vẽ: tiếp nhận tàu hàng tổng hợp, hàng lỏng (xăng dầu) cho cỡ tàu có tải trọng đến 40.000 DWT giảm tải;

- Khu vực Đình Vũ (15 bến cảng): tiếp nhận tàu hàng container, tổng hợp, hàng lỏng (xăng dầu) cho cỡ tàu có tải trọng đến 60.000 DWT giảm tải;

- Khu vực Lạch Huyện (02 bến): tiếp nhận tàu hàng container cho cỡ tàu có tải trọng đến 160.000 DWT giảm tải;

- Khu vực Phà Rừng, Nam Triệu: Tiếp nhận tàu vào làm các dịch vụ sửa chữa, đóng mới có trọng tải đến 45.000DWT (không tải).

<> Điều kiện về tuyến luồng:

Luồng hàng hải Hải Phòng có 09 đoạn luồng bao gồm: Lạch Huyện, kênh Hà Nam, Bạch Đằng, Sông Cấm, Vật Cách, Nam Triệu, Phà Rừng, Sông Giá, kênh Cái Tráp với tổng chiều dài khoảng 92,4 km, trong đó có 04 đoạn luồng chính với tổng chiều dài 46 km (đoạn Lạch Huyện, Hà Nam, Bạch Đằng, Sông Cấm). Với đặc điểm tuyến luồng hàng hải Hải Phòng có chiều dài lớn nằm trong tuyến sông Cấm, sông Bạch Đằng, Lạch Huyện nên chịu ảnh hưởng sa bồi với tốc độ lớn, độ sâu luồng không đồng đều, thường xuất hiện các dải cạn ảnh hưởng đến khai thác tàu đến và rời cảng, đặc biệt vào mùa mưa lũ. Thống kê cụ thể các tuyến luồng hàng hải như sau:

TT	Tên luồng	B (m)	L (km)	H_{tk} (m)	H_{tt} (m)	Ghi chú
1	Lạch Huyện	160	22,6	-14	-13,5	F0-hết vũng quay tàu Bến 1+2 Lạch Huyện
		100		-7.3	-7.3	Thượng lưu vũng quay tàu Bến 1+2 L Huyện -F29,30
2	Hà Nam	80	5,9	-7	-6,8	F29,30 - F43,46

3	Bạch Đằng	80	9,6	-7	-6,5	F43,46 - Cửa Kênh ĐVũ
4	Sông Cấm	80	9,9	-5,5	-6,6	Cửa Kênh Đ.Vũ- TL Cảng Nam Hải khoảng 50m
					-5,9	T.lưu Cảng Nam Hải-Bến Bính
5	Nam Triệu	100	15,4	-4,5	-0,6	F0 – F13
					-2,5	F13 - F14,17
					-3,5	F14,17- Tiếp giáp đoạn luồng Bạch Đằng: Nhánh 1
					-1,7	F14,17- Tiếp giáp đoạn luồng Bạch Đằng: Nhánh 2.
6	Vật Cách	60	9,6		-3,6	Km43+000 đến chân cầu Kiền.
7	Phà Rừng	80	13,9	-4	-3,5	Cửa kênh - F BĐ 5,6
					-1,9	BĐ 5,6 - F15,16
8	Sông Giá	50		-5,5	-1,6	F15,16 - NMĐT FR
9	Cái Tráp	70	5,5	-1.8	-0,9	

Luồng vào các bến cảng khu vực Hải Phòng là luồng một chiều, được trang bị đầy đủ hệ thống báo hiệu hàng hải hiện đại theo tiêu chuẩn quốc tế IALA (Hiệp hội đèn biển quốc tế), đáp ứng việc dẫn tàu đến, rời cảng 24/24h trong ngày. Đồng thời, công tác điều động tàu thuyền được hỗ trợ bởi hệ thống VTS do Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng thực hiện.

*) Số lượng tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào khu vực cảng biển Hải Phòng và tổng sản lượng hàng hóa trong 05 năm gần nhất:

Năm	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Tổng số lượt tàu vào rời cảng biển Hải Phòng	17.348	17.252	17.327	17.168	16.830
Tổng số lượt tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại	2.209	2.211	1.790	2.007	2.089

Quyết định công bố vào rời cảng biển Hải Phòng					
Tổng sản lượng hàng hoá (Tr. tấn)	83,33	84,95	91,74	95,0	97,6

*) Đánh giá:

Với chuẩn tắc tuyến luồng và số lượt tàu thống kê nêu trên, tuyến luồng hàng hải Hải Phòng đã cơ bản đáp ứng được các tàu có trọng tải lớn hơn công bố vào, rời cảng biển Hải Phòng bảo đảm an toàn hàng hải, cụ thể như sau:

- Đoạn luồng Lạch Huyện có thể tiếp nhận được tàu có trọng tải đến 50.000DWT đầy tải, các cỡ tàu 160.000DWT giảm tải ra vào trong điều kiện hạn chế với thực tế khai thác;

- Đoạn luồng Bạch Đằng có thể tiếp nhận được tàu có trọng tải đến 20.000DWT đủ tải, các cỡ tàu 40.000DWT giảm tải ra vào trong điều kiện hạn chế với thực tế khai thác;

- Đoạn sông Cấm có thể tiếp nhận được tàu có trọng tải đến 40.000DWT giảm tải ra vào trong điều kiện hạn chế với thực tế khai thác;

*) Một số khó khăn, vướng mắc:

- Một số bến cảng tại bán đảo Đình Vũ, được thiết kế tiếp nhận được tàu đến 20.000DWT đủ tải, các tàu đến 48.000DWT giảm tải với mớn nước và tải trọng phù hợp có thể cập cảng. Tuy nhiên, thực tế các bến đang phải hạn chế tiếp nhận tàu lớn do năng lực hành hải của tuyến luồng có những khúc cua cong hạn chế như là: bán kính cong đầu kênh Hà Nam W (tây): 1300m; Bán kính cong tại cảng dầu Đình Vũ, hạ lưu cảng Green Port: 1050m.

- Các đại lý, chủ tàu bị động trong việc lập kế hoạch cho các tàu lớn xuất phát từ các cảng đi (như chọn cỡ tàu, tính toán mớn nước, hành trình, thời gian cập cảng Hải Phòng) vì độ sâu luồng biến đổi nhanh. Tàu thường xuyên phải chờ thuỷ triều, hoặc giảm tải để có thể ra, vào cảng. Nhiều trường hợp tàu đang trên đường về Hải Phòng, khi có thông báo độ sâu luồng thay đổi không đáp ứng được mớn nước của tàu nên chủ tàu đã phải thay đổi tuyến hành trình, thay cảng tới và thậm chí không về Việt Nam.

- Nguồn kinh phí dành cho nạo vét duy tu tuyến luồng hàng năm bị hạn chế, dẫn đến độ sâu tuyến luồng thường xuyên không đạt chuẩn tắc thiết kế. Tình trạng sa bồi cục bộ tại một số điểm đã cản trở tàu trọng tải lớn ra vào trên tuyến luồng, thậm chí xảy ra tình trạng mắc cạn, ảnh hưởng đến hoạt động của cảng

biển Hải Phòng.

- Để ra vào các bến cảng khu vực Hải Phòng, tàu có trọng tải trên 20.000 DWT đến 48.000 DWT phải chờ thuỷ triều, hoặc giảm tải gây lãng phí thời gian và chi phí cho chủ tàu, giảm hiệu quả đầu tư khai thác của cảng. Đồng thời cũng làm cho mật độ tàu thuyền trọng tải nhỏ tăng đột biến, điều kiện hành hải khó khăn dẫn đến nguy cơ tai nạn hàng hải như đâm va, mắc cạn, gây tắc luồng,...

- Chưa có thiết bị đo và dự báo dòng chảy tại các tuyến luồng tại Bạch Đằng, Lạch Huyện khó khăn cho hoa tiêu, cảng vụ lập kế hoạch điều động tàu ra vào cảng, đồng thời giám sát thực hiện phương án đảm bảo an toàn hàng hải, đặc biệt đối với các tàu có tải trọng lớn hơn thông số tại Quyết định công bố cầu cảng. Lý do: Chế độ thủy triều khu vực cảng biển Hải Phòng là chế độ nhật triều nên các tàu ra, vào đều chọn thời điểm thủy triều cao nhất. Vì vậy, vào thời điểm này mật độ các tàu hành trình trên luồng rất lớn, tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn hàng hải đặc biệt với những cảng cho phép các tàu có tải trọng lớn giảm tải ra, vào.

- Đoạn luồng Lạch Huyện hiện nay chỉ áp dụng hành trình một chiều đối với các tàu có trọng tải lớn hơn 100.000DWT vào, rời bến cảng TC-HICT, ảnh hưởng đến kế hoạch tàu thuyền vào, rời các bến cảng phía trong sông Bạch Đằng, sông Cấm (đoạn luồng Lạch Huyện được quy hoạch 02 chiều).

- Tại cảng biển Hải Phòng, một số khu vực tồn tại cầu cảng của các doanh nghiệp cảng khai thác có cùng tuyến mép bến, cùng cao trình bến và đáy bến nhưng chưa tận dụng được lợi thế để tiếp nhận tàu biển để tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu nhằm tăng sản lượng hàng hóa, tận dụng lợi thế của khu vực.

1.2.3. Cảng biển Thái Bình, Nam Định (Nhóm 1)

a) Khu vực cảng biển Thái Bình:

- Khu vực cảng biển Thái Bình chưa có bến cảng, cầu cảng đề nghị tiếp nhận tàu có trọng lớn hơn thông số tại Quyết định công bố.

- Luồng hàng hải Diêm Điền có tổng chiều dài 10,2km đã được lắp đặt 23 báo hiệu hàng hải; bề rộng luồng là 45m, độ sâu thiết kế -1,4m, đáp ứng cho các bến cảng trong khu vực được công bố cho tàu có tải trọng đến 1.000DWT vào rời cảng an toàn.

b) Khu vực cảng biển Nam Định

- Khu vực cảng biển Nam Định hiện có bến cảng Hải Thịnh được Cục Hàng hải Việt Nam chấp thuận tiếp nhận tàu lớn hơn quyết định công bố. Hiện nay, bến cảng đang trong quá trình thử nghiệm để hoàn thiện thủ tục, hồ sơ để công bố.

- Luồng hàng hải Hải Thịnh nằm trong Dự án "Phát triển giao thông khu vực đồng bằng Bắc Bộ" - WB6 vì vậy trong những năm qua, luồng hàng hải Hải Thịnh được Bộ Giao thông vận tải quan tâm cho phép nạo vét hàng năm. Tuyến luồng hàng hải Hải Thịnh có tổng chiều dài 9,5km đã được lắp đặt 20 báo hiệu hàng hải; bề rộng luồng từ phao số 0 đến cặp phao số 9-10 là 115m, từ cặp phao số 9-10 đến phao số 20 là 80m. Năm 2024, tuyến luồng hàng hải Hải Thịnh đã hoàn thành công tác duy tu nạo vét, theo Thông báo hàng hải số 346/2024/TBHH-TCTBĐATHHMB ngày 20/9/2024 độ sâu luồng từ phao số 0 đến phao số 9-10 đạt -3.5m. Độ sâu này có thể đáp ứng cho tàu biển đến 5.000DWT giảm tải hoặc tàu SB trọng tải đến 7.000 tấn giảm tải, lợi dụng thủy triều có thể hành trình an toàn.

*) Số lượng tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào khu vực cảng biển Thái Bình, Nam Định và tổng sản lượng hàng hóa trong 05 năm gần nhất:

Năm	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Tổng số lượt tàu vào rời cảng biển	1.597	2.466	2.497	2.982	1.898
Tổng số lượt tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào rời cảng biển	0	0	0	0	44
Tổng lượng hàng (tấn)	1.322.000	1.986.000	3.357.000	3.169.000	1.923.000

*) Đánh giá: Hiện nay, các tàu biển có trọng tải lớn hơn quyết định công bố ra, vào khu vực Cảng biển Nam Định chủ yếu là tàu chở hàng dăm gỗ xuất khẩu. Mặc dù tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn thiết kế, nhưng do tàu chở dăm gỗ nên lượng hàng vận chuyển trên tàu không lớn, mớn nước thấp. Qua thời gian theo dõi các tàu ra, vào làm hàng tại Cảng biển Nam Định, với điều kiện khí tượng thủy văn của khu vực và cơ sở hạ tầng luồng, báo hiệu hàng hải hiện có, các tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố hoàn toàn có khả năng ra, vào Cảng biển Nam Định làm hàng an toàn.

1.2.4. Cảng biển Thanh Hóa (Nhóm 2)

*) Hiện trạng kết cấu hạ tầng bến cảng: Khu bến Nghi Sơn gồm khu Bắc Nghi Sơn và Nam Nghi Sơn bao gồm 07 bến cảng, 30 cầu cảng có công năng

tiếp nhận hàng tổng hợp, hàng rời, hàng lỏng. Các bến cảng trong khu vực đã được công bố đưa vào khai thác sử dụng có khả năng tiếp nhận cỡ tàu đến 70.000 DWT giảm tải, cụ thể như sau:

- Bến cảng lọc hóa dầu Nghi Sơn (tại khu bến Bắc Nghi Sơn): tiếp nhận cỡ tàu đến 40.000 DWT, công năng tiếp nhận hàng lỏng.

- Bến cảng thuộc Dự án Khu phát triển Gas&LNG và các loại hình phụ trợ lọc hoá dầu Nghi Sơn (tại khu bến Bắc Nghi Sơn): tiếp nhận cỡ tàu đến 5.000 DWT giảm tải, công năng tiếp nhận hàng lỏng.

- Bến cảng chuyên dụng nhà máy Xi măng Nghi Sơn (tại khu bến Bắc Nghi Sơn): tiếp nhận cỡ tàu đến 37.000 DWT, công năng tiếp nhận hàng rời.

- Bến cảng tổng hợp Nghi Sơn (tại khu bến Nam Nghi Sơn): tiếp nhận cỡ tàu đến 70.000 DWT giảm tải, công năng tiếp nhận hàng tổng hợp.

- Bến cảng chuyên dùng nhà máy Nhiệt điện Nghi Sơn 1 (thuộc khu bến Nam Nghi Sơn): tiếp nhận cỡ tàu đến 5.000 DWT, công năng tiếp nhận hàng rời.

- Bến cảng chuyên dùng nhà máy Nhiệt điện Nghi Sơn 2 (thuộc khu bến Nam Nghi Sơn): tiếp nhận cỡ tàu đến 18.000 DWT, công năng tiếp nhận hàng rời.

- Bến cảng quốc tế Nghi Sơn (thuộc khu bến Nam Nghi Sơn): tiếp nhận cỡ tàu đến 70.000 DWT giảm tải, công năng tiếp nhận hàng container, hàng tổng hợp, hàng lỏng thông thường.

Khu bến Bắc Nghi Sơn và Nam Nghi Sơn hiện nay đã được quy hoạch để tiếp nhận cỡ tàu có trọng tải đến 100.000 DWT khi đủ điều kiện về cơ sở hạ tầng. Đồng thời, hiện một số cầu cảng tại khu vực được thiết kế để tiếp nhận cỡ tàu đến 100.000 DWT đầy tải (cầu cảng số 7, 8, 9, 10 – Bến cảng tổng hợp Nghi Sơn; cầu cảng số 1, 2, 3, 4 – Bến cảng Quốc tế Nghi Sơn), một số cầu cảng đã được đầu tư nâng cấp để tiếp nhận cỡ tàu đến 70.000 DWT giảm tải (cầu cảng số 2, 3, 6 – Bến cảng tổng hợp Nghi Sơn), các cầu cảng đa phần được thiết kế để tiếp nhận cỡ tàu từ 50.000 DWT đầy tải trở xuống.

*) Hiện trạng luồng hàng hải:

- Khu bến Bắc Nghi Sơn chưa có luồng hàng hải công cộng, các bến cảng tại khu vực này đầu tư luồng hàng hải chuyên dùng để tàu thuyền vào, rời bến cảng. Trong đó, tuyến luồng hàng hải chuyên dùng vào Bến cảng lọc hóa dầu Nghi Sơn có độ sâu -14,8m, chiều rộng 150m. Tuyến luồng hàng hải chuyên dùng vào Bến cảng xi măng Nghi Sơn có độ sâu -10,2m đến -12,0m.

- Tuyến luồng hàng hải vào khu bến Nam Nghi Sơn vừa được Bộ Giao thông vận tải cho thực hiện cải tạo nâng cấp đến độ sâu -12,5m, chiều rộng 150m.

*) Số lượng tàu trọng tải lớn hơn công bố vào khu vực cảng biển Thanh Hóa trong 05 năm gần nhất:

Năm	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Tổng số lượt tàu vào rời cảng biển Thanh Hóa	8,538	9,278	9,660	9,256	9,952
Tổng số lượt tàu có trọng tải lớn hơn công bố vào rời cảng biển Thanh Hóa	109	140	116	201	216
Tổng lượng hàng	32.544.421	41.821.426	43.026.309	41.389.095	46.925.805

*) Đánh giá:

Với chuẩn tắc tuyến luồng và số lượt tàu thống kê nêu trên, tuyến luồng hàng hải tại Thanh Hóa đã cơ bản đáp ứng được các tàu có trọng tải lớn hơn công bố vào, rời cảng biển Thanh Hóa bảo đảm an toàn hàng hải, cụ thể như sau:

- Tuyến luồng hàng hải chuyên dùng vào Bến cảng lọc hóa dầu Nghi Sơn đảm bảo cho cỡ tàu có trọng tải đến 40.000 DWT (cỡ tàu đang khai thác) hành hải và cỡ tàu lớn hơn. Tuyến luồng hàng hải chuyên dùng vào Bến cảng xi măng Nghi Sơn đảm bảo cho cỡ tàu có trọng tải đến 37.000 DWT (cỡ tàu đang khai thác) hành hải và cỡ tàu lớn hơn.

- Tuyến luồng hàng hải vào khu bến Nam Nghi Sơn đảm bảo cho tàu có trọng tải đến 50.000 DWT đầy tải và 70.000 DWT giảm tải đến 100.000 DWT giảm tải hành hải.

Hiện trạng luồng hàng hải Nghi Sơn có khả năng đáp ứng cho cỡ tàu đến 100.000 DWT giảm tải, tuy nhiên một số bến cảng tại khu vực mới được đầu tư tiếp nhận cỡ tàu đến 70.000 DWT giảm tải. Do vậy, để tận dụng kết cấu hạ tầng hàng hải hiện hữu, góp phần phát triển kinh tế khu vực cảng biển Thanh Hóa, các bến cảng tại khu vực có thể đầu tư nâng cấp để nâng cao hiệu quả khai thác.

1.2.5. Cảng biển Nghệ An (Nhóm 2)

*) Hiện trạng:

- Bến cảng, cầu cảng: khu vực cảng biển Nghệ An có 06 bến cảng, có khả năng tiếp nhận cỡ tàu từ 2.500 – 70.000 DWT

- Luồng hàng hải:

Luồng hàng hải Cửa Lò thuộc vùng nước cảng biển Nghệ An có chiều dài

4,54km; chiều rộng luồng 100m; độ sâu tối thiểu khoảng -7,2m;

Luồng hàng hải Cửa Hội-Bến Thủy thuộc vùng nước cảng biển Nghệ An có chiều dài 23,3km; chiều rộng luồng 50-60m; độ sâu tối thiểu khoảng -2,5m;

- Về hệ thống quan trắc môi trường: các Bến cảng Vissai, Cửa Lò, Bến Thủy, xăng dầu DKC, xăng dầu Nghi Hương, xăng dầu Hưng Hòa nằm tại khu vực vùng nước Cửa Lò - Bến Thủy thuộc các doanh nghiệp: Công ty CP Xi măng Sông Lam, Công ty CP Cảng Nghệ Tĩnh, Công ty TNHH Cảng Cửa Lò, Công ty CP Tập đoàn Thiên Minh Đức và Công ty Xăng dầu Nghệ An đã phối hợp lắp đặt 01 Trạm quan trắc tại Bến cảng chuyên dùng Vissai để khai thác dùng chung khai thác sử dụng thu nhận 04 hạng mục *(quan trắc hướng, tốc độ gió, chiều cao sóng, mực nước biển và tầm nhìn xa biển trong khu vực)* không có hạng mục *(góc cập tàu, vận tốc cập tàu)* với tần suất quan trắc 04 lần/ngày.

*) Số lượng tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào khu vực cảng biển Nghệ An và tổng sản lượng hàng hóa trong 05 năm gần nhất:

Năm	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Tổng số lượt tàu vào rời cảng biển	3.234	3.475	4.263	4.151	4.390
Tổng số lượt tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào rời cảng biển	52	52	60	97	61
Tổng lượng hàng (tấn)	10.505.358	11.163.538	12.508.709	11.639.302	13.267.233

*) Đánh giá:

- Các tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào, rời khu bến cảng, cầu cảng thuộc vùng nước cảng biển Nghệ An trong thời gian qua đã đảm bảo an toàn, không xảy ra sự cố, tai nạn hàng hải nào.

- Các luồng hàng hải công cộng, hệ thống báo hiệu hàng hải Cửa Lò, luồng Cửa Hội - Bến Thủy và hệ thống VTS Cửa Lò đáp ứng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố giảm tải vào, rời các bến cảng Cửa Lò, bến cảng Bến Thủy.

- Các luồng chuyên dùng, hệ thống báo hiệu hàng hải trên luồng Vissai, DKC, Nghi Hương cơ bản đáp ứng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số

tại Quyết định công bố giảm tải vào, rời các bến cảng Vissai, DKC, Nghi Hương.

- Về kết cấu hạ tầng hiện hữu của từng cầu cảng và bến cảng trong khu vực Nghệ An cơ bản đáp ứng đáp ứng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố giảm tải vào, rời cảng khi được bổ sung, đầu tư nâng cấp theo yêu cầu.

1.2.6. Cảng biển Hà Tĩnh (Nhóm 2)

*) Hiện trạng:

- Bến cảng, cầu cảng: Bao gồm khu bến tại Vũng Áng và khu bến tại Sơn Dương; có khả năng tiếp nhận cỡ tàu trọng tải đến 100.000 DWT.

- Luồng hàng hải: Luồng hàng hải Vũng Áng thuộc vùng nước cảng biển Hà Tĩnh có chiều dài 3,2km; chiều rộng luồng 150m; độ sâu tối thiểu -12,0m.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải tại khu vực hoạt động ổn định, các thông số kỹ thuật bảo đảm theo đúng thiết kế và thông báo hàng hải. Cảng vụ Hàng hải Hà Tĩnh thường thực hiện việc kiểm tra theo định kỳ các kế hoạch bảo trì, bảo dưỡng hệ thống báo hiệu hàng hải của các Doanh nghiệp liên quan trong khu vực, bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải trong quá trình điều động tàu thuyền nói chung và tàu có tải trọng lớn hơn thông số tại Quyết định công bố nói riêng ra, vào các bến cảng trong khu vực.

- Hệ thống VTS Sơn Dương và hệ thống AIS tại khu vực bảo đảm công tác quản lý nhà nước về hoạt động hàng hải, đồng thời hỗ trợ hoa tiêu, thuyền trưởng trong quá trình điều động tàu, cảnh báo trước nguy hiểm, chỉ dẫn an toàn; phòng ngừa nguy cơ xảy ra xung đột giao thông thủy trong vùng nước cảng biển; là công cụ hỗ trợ tích cực để giám sát, bảo đảm an toàn trong quá trình tàu có tải trọng lớn hơn thông số tại Quyết định công bố ra, vào các bến cảng.

- Hệ thống đê, kè chắn sóng kiên cố góp phần đảm bảo điều kiện an toàn cho quá trình tiếp nhận tàu có trọng tải lớn. Hiện tại, đê chắn sóng phía Bắc Vũng Áng hiện có chiều dài 260m; hệ thống đê chắn sóng tại Bến cảng Sơn Dương dài 5243m. Theo Quy hoạch đê chắn sóng phía Bắc Vũng Áng có chiều dài 370m, đê phía Tây dài 1850m.

*) Số lượng tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào khu vực cảng biển Hà Tĩnh và tổng sản lượng hàng hóa trong 05 năm gần nhất:

Năm	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Tổng số lượt tàu vào rời cảng biển	4.011	3.651	3.878	3.437	3.357

Tổng số lượt tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào rời cảng biển	2	4	8	10	8
Tổng lượng hàng (tấn)	32.612.784	31.184.064	32.856.286	29.347.214	31.178.351

*) Đánh giá:

Trong thời gian vừa qua, tại khu vực cảng biển Hà Tĩnh có cầu cảng số 2 bến cảng Vũng Áng đã tiếp nhận thành công và đảm bảo an toàn tuyệt đối đối với tàu có tải trọng lớn hơn thông số tại Quyết định công bố. Hệ thống kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng tại khu vực đóng một phần quan trọng trong việc tiếp nhận thành công, đảm bảo an toàn cho các tàu có trọng tải lớn tại các bến cảng.

Luồng hàng hải Vũng Áng có độ sâu tối thiểu -12,5m. Đủ khả năng tiếp nhận cỡ tàu trọng tải đến 100.000 DWT giảm tải với mớn nước phù hợp, đảm bảo phù hợp với quy hoạch hiện hữu.

1.2.7. Cảng biển Quảng Bình (Nhóm 2)

*) Bến cảng, cầu cảng:

- Bến cảng Hòn La: Chiều dài cầu cảng 215m, năm 2024 doanh nghiệp đã cải tạo, nâng cấp và được công bố đưa vào sử dụng tiếp nhận cỡ tàu lên đến 29.500 DWT. Hiện nay doanh nghiệp đang thực hiện quy trình thỏa thuận bổ sung 200m phía thượng lưu vào quy hoạch vùng đất, vùng nước để đầu tư mở rộng cảng đáp ứng cho tàu đến 50.000 DWT.

- Luồng hàng hải:

Luồng hàng hải Hòn La: Chiều dài 3,2km, bề rộng 100m, chuẩn tắc luồng -8,2m. Hệ thống báo hiệu hàng hải gồm 05 phao báo hiệu có lắp đèn đảm bảo hoạt động trên tuyến luồng cả ban ngày và ban đêm; ngoài ra đèn biển Hòn La đang được xây dựng sắp hoàn thành, dự kiến đưa vào hoạt động cuối năm 2024.

Luồng hàng hải Cửa Gianh có tổng chiều dài L=5,0km; Chiều rộng luồng nhỏ nhất: B = 70m; cao độ đáy luồng H ≥ -4,8m (hệ cao độ Hải Đồ); Bán kính cong nhỏ nhất: R=300m.

*) Số lượng tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào khu vực cảng biển Quảng Bình và tổng sản lượng hàng hóa trong 05 năm gần nhất:

Năm	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**

Tổng số lượt tàu vào rời cảng biển	1.458	1.184	1.190	1.154	876
Tổng số lượt tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào rời cảng biển	274	194	300	214	244
Tổng lượng hàng (tấn)	3.483.180	3.081.681	3.163.197	2.690.942	2.730.553

*) Đánh giá:

Khu vực biển Quảng Bình có chế độ bán nhật triều, phần lớn số ngày trong tháng xuất hiện hai lần nước lên (nước lớn), và hai lần nước xuống (nước ròng) trong ngày, cao độ thủy triều mực nước lớn 1,8m, có thời điểm 2,0 m. Các tàu lớn hơn thông số tại Quyết định công bố ra, vào cảng lợi dụng mực nước thủy triều lớn nhất, đáp ứng mớn nước cho tàu lớn ra vào. Cơ sở hạ tầng cảng biển đáp ứng cho các tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố ra, vào cảng.

1.2.8. Cảng biển Quảng Trị (Nhóm 2)

*) Hiện trạng:

- Bến cảng, cầu cảng: Khu vực cảng biển Quảng Trị có 02 bến cảng: bến cảng Cửa Việt, bến cảng xăng dầu Hải Hà; có khả năng tiếp nhận cỡ tàu từ 2.000 – 3.000 DWT giảm tải.

*) Luồng hàng hải: Luồng hàng hải Cửa Việt thuộc vùng nước cảng biển Quảng Trị có chiều dài 2,4km; chiều rộng luồng 60m; độ sâu khoảng -5,6m; đảm bảo khả năng tiếp nhận cỡ tàu đến 3.000 DWT giảm tải.

*) Số lượng tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào khu vực cảng biển Quảng Trị và tổng sản lượng hàng hóa trong 05 năm gần nhất:

Năm	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Tổng số lượt tàu vào rời cảng biển	1.640	2.019	2.486	2.554	1.807
Tổng số lượt tàu có trọng	711	841	1.109	1.115	736

tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố					
Tổng lượng hàng (tấn)	1.052.806	935.017	1.246.377	1.817.066	1.435.652

*) Đánh giá: Hệ thống kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng tại cảng biển Quảng Trị có khả năng đáp ứng tốt các cỡ tàu lớn hơn so với hiện hữu.

1.2.9. Cảng biển Thừa Thiên Huế (Nhóm 2)

*) Hiện trạng:

- Bến cảng, cầu cảng: Khu vực cảng biển Thừa Thiên Huế có 02 bến cảng: bến cảng Thuận An, bến cảng Chân Mây; có khả năng tiếp nhận cỡ tàu từ 2.000 – 50.000 DWT giảm tải.

- Luồng hàng hải: Luồng hàng hải Chân Mây chiều dài tuyến luồng: L=3,1km; cao độ đáy: H=-12,2m (hệ Hải đồ), chiều rộng luồng: B = 150m; vũng quay trở tàu có đường kính: D=470m, cao độ đáy: H=-12,2m (hệ Hải đồ).

Luồng hàng hải Thuận An có chiều dài tuyến luồng: L = 5,7km; Cao độ đáy thiết kế: H = - 4,5m (hệ Hải đồ); Chiều rộng luồng: B = 60m; vũng quay trở tàu có đường kính: D2=200m, cao độ đáy: H=-4,5m (hệ Hải đồ).

- Hệ thống báo hiệu hàng hải: Hệ thống báo hiệu hàng hải luồng hàng hải Thuận An và Chân Mây bao gồm: 02 đèn biển, 20 phao báo hiệu, 03 đăng tiêu có vai trò rất quan trọng trong hoạt động hàng hải để dẫn đường, định hướng cho tàu thuyền hoạt động trên biển, luồng hàng hải.

*) Số lượng tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào khu vực cảng biển Thừa Thiên Huế và tổng sản lượng hàng hóa trong 05 năm gần nhất:

Năm	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Tổng số lượt tàu vào rời cảng biển <>	1.165	978	1.399	1.214	2.762
Tổng số lượt tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào	45	25	38	40	95

rời cảng biển					
Tổng lượng hàng (tấn)	3.400.829,75	2.764.063,68	4.175.464,98	4.074.252,92	5.541.038,15

*) Đánh giá:

Các tuyến luồng hàng hải công cộng tại cảng biển Thừa Thiên Huế tận dụng độ sâu tự nhiên, thủy triều để khai thác chạy tàu. Trong thời gian qua, thực hiện các văn bản hướng dẫn của Bộ Giao thông vận tải; Cục Hàng hải Việt Nam về tiếp nhận tàu lớn ra, vào cảng, Cảng vụ Hàng hải Thừa Thiên Huế đã căn cứ điều kiện, thông số kỹ thuật của luồng tàu, khu neo đậu, khu quay trở để phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan, kiểm tra điều kiện thực tế (bến cảng, khu nước trước bến, luồng tàu và vũng quay tàu,..), điều kiện an toàn kỹ thuật của tàu thuyền; phương án đảm bảo an toàn hàng hải cho tàu thuyền vào, rời cầu cảng được phê duyệt để yêu cầu tàu khai thác không vượt quá mớn nước và lượng giãn nước được duyệt, bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, phòng chống cháy nổ và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

Hệ thống kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng tại cảng biển Thừa Thiên Huế có khả năng đáp ứng tốt các cỡ tàu lớn hơn so với hiện hữu.

1.2.10. Cảng biển Đà Nẵng (Nhóm 3)

*) Hiện trạng:

- Hệ thống bến cảng, cầu cảng: Cảng biển Đà Nẵng bao gồm các khu bến Tiên Sa, Thọ Quang, Mỹ Khê và Liên Chiểu, về hiện trạng cầu, bến cảng tại cảng biển Đà Nẵng bao gồm 11 bến cảng/bến phao, có khả năng tiếp nhận cỡ tàu trọng tải đến 50.000 DWT.

- Đê chắn sóng: Gồm tuyến đê chắn sóng của bến cảng Tiên Sa hiện hữu và tuyến đê bến cảng Liên Chiểu giai đoạn 1 đang thi công.

- Luồng hàng hải công cộng: Tại khu vực cảng biển Đà nẵng có 03 tuyến luồng, bao gồm luồng Đà Nẵng, luồng Liên Chiểu và luồng Mỹ Khê. Trong đó các tuyến luồng Liên Chiểu và Mỹ Khê là các tuyến luồng tự nhiên (tận dụng độ sâu tự nhiên để khai thác).

- Hệ thống điều phối giao thông hàng hải (VTS):

Do số lượt tàu đến cảng biển Đà Nẵng ngày càng tăng (trung bình tăng 10%/năm), mật độ tàu thuyền tăng nhanh. Năm 2016, Cục Hàng hải Việt Nam đã trang bị Hệ thống VTS bao gồm các hệ thống thành phần như RADAR, camera, Hệ thống nhận dạng tự động (AIS), hệ thống SCADA cho Cảng vụ hàng hải Đà Nẵng để hỗ trợ công tác điều động, giải quyết tàu ra vào cảng biển Đà Nẵng bảo

đảm an toàn giúp giảm thiểu số vụ tai nạn, sự cố hàng hải trong vùng nước cảng biển Đà Nẵng cũng như tăng cường vai trò giám sát, quản lý nhà nước về hàng hải của Cảng vụ hàng hải tại khu vực quản lý.

*) Số lượng tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào khu vực cảng biển Đà Nẵng và tổng sản lượng hàng hóa trong 05 năm gần nhất:

Năm	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Tổng số lượt tàu vào rời cảng biển	2.100	2.056	1.986	1.763	2.246
Tổng số lượt tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào rời cảng biển	17	11	11	23	-
Tổng lượng hàng (tấn)	9.035.566	9.740.951	9.386.283	9.711.577	10.210.144

*) Đánh giá:

- Luồng hàng hải Đà Nẵng: chiều dài tổng cộng 9,7km từ phao số 0 đến bến cảng Sông Thu. Năm 2022, tuyến luồng hàng hải Đà Nẵng đã hoàn thành việc nạo vét duy tu đạt chuẩn tắc thiết kế -11m (HĐ) đáp ứng nhu cầu tàu thuyền có trọng tải lớn ra vào cảng.

- Luồng hàng hải Thọ Quang: Năm 2023, tuyến luồng Thọ Quang hoàn thành nạo vét đến độ sâu -8.1m (HĐ) đoạn ngang bến cảng Sơn Trà và đến -5.6m (HĐ) đoạn từ vùng quay tàu bến cảng Thọ Quang đến Nhà máy đóng tàu Sông Thu để bảo đảm phù hợp, đồng bộ với công suất thiết kế các bến cảng trên tuyến luồng.

1.2.11. Cảng biển Quảng Nam (Nhóm 3)

*) Hiện trạng:

- Hệ thống bến cảng, cầu cảng: Bến cảng Chu Lai có khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải đến 50.000 DWT. Bến cảng Chu Lai đã thực hiện lắp đặt Trạm quan trắc điều kiện khai thác tự động (hướng gió, vận tốc gió, vận tốc cập tàu, mực nước khai thác…).

Bến cảng Kỳ Hà có khả năng tiếp nhận tàu hàng tổng hợp đến 3.000DWT. Cầu cảng vừa hoàn thành dự án nâng cấp, sửa chữa cầu cảng năm 2024.

- Luồng hàng hải: luồng hàng hải Kỳ Hà hiện thuộc quản lý của UBND tỉnh Quảng Nam với độ sâu luồng đạt -8,1m, bề rộng từ 100-110m. Trên luồng

được bố trí 02 vùng quay tàu: Vùng quay tàu thượng lưu cảng Kỳ Hà (vòng tròn có bán kính 130m) và Vùng quay tàu trước Bến cảng Chu Lai (vòng tròn có bán kính 110m).

Hệ thống phao báo hiệu hàng hải luồng Kỳ Hà gồm có 30 phao và 01 đăng tiêu Theo chỉ đạo của UBND tỉnh Quảng Nam Công ty TNHH Cảng biển quốc tế Chu Lai thuê Tổng công ty BĐATHH miền Bắc thực hiện kiểm tra, điều chỉnh vị trí, khắc phục hệ thống đèn, kết cấu thân phao, màu sơn…Do đó, về cơ bản đáp ứng điều kiện an toàn cho tàu thuyền hành hải vào luồng.

*) Số lượng tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào khu vực cảng biển Quảng Nam và tổng sản lượng hàng hóa trong 05 năm gần nhất:

Năm	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Tổng số lượt tàu vào rời cảng biển	1.172	1.017	1.134	1.083	1.075
Tổng số lượt tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào rời cảng biển	28	100	96	160	342
Tổng lượng hàng (tấn)	2.917.927	1.965.585	2.516.905	3.161.479	3.130.977

*) Đánh giá: Trên cơ sở thông số kỹ thuật của luồng hàng hải hiện hữu, trong thời gian qua Cảng vụ Hàng hải Quảng Nam đã hướng dẫn chủ đầu tư lập Phương án bảo đảm an toàn hàng hải, tăng cường các biện pháp hỗ trợ điều động tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố(giảm tải) ra, vào neo đậu, khai thác tại cầu cảng. Về cơ bản, luồng hàng hải Kỳ Hà đáp ứng, đảm bảo điều kiện an toàn hàng hải khi tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bốvào Bến cảng Chu Lai với điều kiện tàu vào/rời ban ngày, có mớn nước phù hợp và trong điều kiện khí tượng, thủy văn đảm bảo.

1.2.12. Cảng biển Quảng Ngãi (Nhóm 3)

*) Hiện trạng:

- Hệ thống bến cảng, cầu cảng tại khu vực Dung Quất đa dạng, gồm các Bến cảng tổng hợp tiếp nhận tàu có trọng tải đến có trọng tải đến 70.000 DWT; Bến cảng, Bến phao chuyên dùng phục vụ cho hoạt động sản xuất kinh doanh của các Doanh nghiệp như: Nhà máy lọc dầu Dung Quất, Bến phao SPM tiếp

nhận tàu có trọng tải đến 150.000 DWT, Bến cảng Nhà máy công nghiệp nặng Doosan Việt Nam tiếp nhận tàu có trọng tải đến 20.000 DWT, Bến cảng Khu liên hợp sản xuất gang thép Hòa Phát Dung Quất tiếp nhận tàu có trọng tải đến 200.000 DWT; và 01 cơ sở đóng mới và sửa chữa tàu tàu biển có trọng tải đến 100.000 DWT.

- Hệ thống luồng hàng hải gồm: Luồng hàng hải Dung Quất có độ sâu -11,1m, đáp ứng cho tàu có trọng tải đến 70.000 DWT; một số tuyến luồng nhánh vào các bến cảng; trong đó, tuyến luồng hàng hải vào Bến cảng Khu liên hợp sản xuất gang thép Hòa Phát Dung Quất có độ sâu -20,0m, đáp ứng cho cỡ tàu có trọng tải đến 200.000 DWT vào/rời cảng;

- Ngoài ra, tại khu vực cảng biển Dung Quất, còn có Hệ thống VTS luồng hàng Dung Quất, Hệ thống phao báo hiệu hàng hải đã được thiết lập báo hiệu hàng hải AIS ảo báo hiệu vị trí các phao; bên cạnh đó Hệ thống Bến xuất sản phẩm nhà máy lọc dầu Dung Quất có lắp đặt thiết bị đo gió và hướng gió, các thiết bị này đã cung cấp các số liệu, thông tin quan trắc về khí tượng hải văn, tốc độ và hướng gió, chiều cao sóng, hướng sóng,... tại khu vực, góp phần hỗ trợ phục vụ tốt cho các bến cảng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố chở không đầy hàng ra, vào hoạt động.

*) Số lượng tàu trọng tải lớn hơn công bố vào khu vực cảng biển Quảng Ngãi và tổng sản lượng hàng hóa trong 05 năm gần nhất:

Năm	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Tổng số lượt tàu vào rời cảng biển	7.106	7.270	8.554	8.629	8.304
Tổng số lượt tàu có trọng tải lớn hơn công bố vào rời cảng biển	668	95	147	97	60
Tổng lượng hàng (tấn)	25.747.564	34.059.807	44.232.180	40.375.570	39.230.716

*) Đánh giá:

Kết cấu hạ tầng hàng hải hiện hữu tại khu vực Dung Quất đủ khả năng để tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố ban đầu bảo đảm an toàn. Trong thực tế, nhiều tàu có trọng tải đến 150.000 DWT đã cập cảng an toàn nhờ vào hệ thống điều động hiệu quả và các biện pháp hỗ trợ kỹ thuật tốt.

1.2.13. Cảng biển Quy Nhơn (Nhóm 3)

*) Hiện trạng:

- Hệ thống cầu cảng hiện nay có đủ điều kiện để tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố giảm tải ra vào an toàn, bên cạnh hệ thống cầu bến đang được phép tiếp nhận tàu có trọng tải lớn giảm tải, sau thời gian đầu tư nâng cấp, Công ty Cổ phần Cảng Quy Nhơn vừa hoàn thành và đưa vào sử dụng cầu số 1 với chiều dài 480m là lợi thế để đón tàu có trọng tải và chiều dài lớn, phù hợp với xu hướng thuê tàu hiện nay.

- Hệ thống luồng hàng hải Quy Nhơn là luồng ngắn, đã được nâng cấp mở rộng, được trang bị hệ thống báo hiệu hàng hải đáp ứng điều kiện cho tàu hành trình 24/24.

- Bên cạnh đó, Cảng vụ Hàng hải Quy Nhơn đã được trang bị Hệ thống quản lý và điều phối giao thông VTS, thuận lợi công tác quản lý an toàn trong toàn khu vực.

*) Số lượng tàu trọng tải lớn hơn công bố vào khu vực cảng biển Quy Nhơn và tổng sản lượng hàng hóa trong 05 năm gần nhất:

Năm	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Tổng số lượt tàu vào, rời cảng biển	4.520	4.472	4.444	4.576	4.392
Tổng số lượt tàu có trọng tải lớn hơn công bố vào, rời cảng biển	204	199	200	226	217
Tổng lượng hàng (tấn)	8.844.103	9.733.729	11.143.418	11.027.716	10.054.93

*) Đánh giá:

Trong thời gian qua, việc cho phép tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố cầu bến giảm tải ra vào làm hàng đã góp phần đáng kể trong việc nâng cao năng lực khai thác của các doanh nghiệp cảng, giải quyết kịp thời đầu ra cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, đặc biệt là các loại hàng nông sản, dăm gỗ… Luồng hàng hải Quy Nhơn trong thời gian dài đã không được duy tu, nạo vét do không tìm được vị trí đổ thải chất nạo vét, trong trường hợp được nạo vét và nâng cấp, Cảng Quy Nhơn có đủ điều kiện để đón tàu có trọng tải đến 70.000 DWT giảm tải vào làm hàng. Các dự án nạo vét duy tu các khu nước trước bến cảng trong khu vực nhiều năm chưa được nạo vét để bảo đảm độ sâu thiết kế vì không tìm được vị trí đổ chất nạo vét, việc tìm vị trí đổ trên bờ rất khó khăn và làm phát sinh chi phí lớn, gây khó khăn cho doanh nghiệp cảng.

1.2.14. Cảng biển Khánh Hòa (Nhóm 3)

*) Hiện trạng:

- Hệ thống bến cảng, cầu cảng: Khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Nha Trang có 20 bến cảng biển và bến phao neo tại 03 khu vực vịnh Vân Phong, vịnh Nha Trang và vịnh Cam Ranh.

+ Khu vực vịnh Vân Phong bao gồm 10 bến cảng quy mô lớn, nhỏ theo công bố chính thức tiếp nhận tàu có trọng tải từ 1000 (DWT) đến 150.000 (DWT).

+ Khu vực Nha Trang bao gồm 03 bến cảng có công năng chủ yếu tiếp nhận tàu hàng khô, tàu khách du lịch và và 01 bến phao công tiếp nhận tàu chở xăng, dầu có trọng tải đến 10000 (DWT). Tại khu vực Nha Trang không có hoạt động tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố giảm tải.

+ Khu vực Cam Ranh bao gồm 05 bến cảng, trong đó Bến cảng Ba Ngòi có nhu cầu tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố. Hiện nay, Bến cảng Ba Ngòi công bố chính thức tiếp nhận tàu có trọng tải đến 50.000 (DWT) tại cầu cảng số 2.

+ Khu vực vịnh Phan Rang có 01 bến cảng được công bố tiếp nhận tàu có trọng tải đến 1000 (DWT). Bến cảng không có nhu cầu tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố giảm tải.

- Hệ thống luồng hàng hải gồm:

+ Tuyến luồng hàng hải Đầm Môn phục vụ tàu thuyền ra, vào nhóm cảng biển tại khu vực phía Bắc vịnh Vân Phong (Bến cảng Đầm Môn, bến cảng tổng hợp Bắc Vân Phong).

+ Tuyến luồng hàng hải Ba Ngòi có đoạn từ phao số “9”, “10” có độ sâu nhỏ nhất đạt 7.6m; tiếp nhận tàu đến 50.000 (DWT) tại cầu cảng số 2 Bến cảng Ba Ngòi.

- Tại khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Nha Trang chưa lắp đặt hệ thống giám sát và điều phối giao thông hàng hải (VTS).

*) Số lượng tàu trọng tải lớn hơn công bố vào khu vực cảng biển Nha Trang và tổng sản lượng hàng hóa trong 05 năm gần nhất:

Năm	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Tổng số lượt tàu vào, rời cảng biển	2.717	2.406	2.293	2.751	3.525
Tổng số lượt tàu có trọng tải lớn	62	278	256	286	316

hơn công bố vào, rời cảng biển					
Tổng lượng hàng (tấn)	9.152.388	8.945.822	8.684.967	10.576.313	12.734.302

*) Đánh giá: Hệ thống kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng tại cảng biển Nha Trang có khả năng đáp ứng tốt các cỡ tàu lớn hơn so với hiện hữu. Tuy nhiên, Phía Nam vịnh Vân Phong chưa có tuyến luồng hàng hải công cộng cho tàu thuyền ra, vào các bến cảng tại khu vực này, tàu thuyền đang sử dụng tuyến luồng của Công ty TNHH Đóng tàu HD Hyundai Việt Nam; tuyến luồng hàng hải Ba Ngòi chưa được nạo vét, duy tu từ năm 2008. Do đó, trong quá trình điều động tàu ra, vào cảng, Cảng vụ Hàng hải Nha Trang thường xuyên khuyến cáo hoa tiêu dẫn tàu và thuyền trưởng lưu ý các điểm cạn trên luồng để đảm bảo điều động an toàn.

1.2.15. Cảng biển Bình Thuận (Nhóm 3)

*) Hiện trạng

- Bến cảng, cầu cảng:

Bến cảng Nhà máy Nhiệt điện Vĩnh Tân 2 tiếp nhận tàu chở dầu, tro xỉ trọng tải 3.000 DWT có thể tiếp nhận tàu trọng tải đến 3.600 DWT.

Bến cảng Quốc tế Vĩnh Tân có cầu cảng số 2 được thiết kế để tiếp nhận tàu trọng tải đến 50.000DWT, tuy nhiên hiện tại cầu cảng mới tiếp nhận tàu chở hàng tổng hợp có trọng tải đến 30.000DWT.

- Luồng hàng hải:

Tuyến luồng hàng hải Phú Quý được thiết kế để đáp ứng cho tàu có trọng tải đến 2.000DWT ra, vào bến cảng, chiều dài luồng: 824,2m, chiều rộng đáy luồng: 50m, bán kính cong nhỏ nhất: 400m, cao độ: -4,0m. Hiện tại, Bến cảng Phú Quý đang khai thác tàu có trọng tải đến 1.000 DWT, vì vậy theo thiết kế, độ sâu tuyến luồng rất thuận lợi để tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn Quyết định công bố vào, rời bến cảng Phú Quý.

Các tuyến luồng hàng hải tại khu vực Vĩnh Tân - Cà Ná đều được thiết kế có khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn Quyết định công bố cầu, bến cảng hiện tại, cụ thể như: Tuyến luồng hàng hải Trung tâm nhà máy điện lực Vĩnh Tân có chiều dài 11,0km, chiều rộng đáy luồng nhỏ nhất là 190m, cao độ đáy luồng (giai đoạn 1) là -13,5m/-15,7m; Tuyến luồng hàng hải Bến cảng Quốc tế Vĩnh Tân có chiều dài 2,3km, chiều rộng đáy luồng nhỏ nhất là 140m, cao độ đáy luồng là -10,2m; Tuyến luồng hàng hải Cà Ná có chiều dài tuyến luồng 3,35km, chiều rộng luồng 200m, cao độ đáy luồng -16m. Vì vậy, cũng thuận lợi trong quá trình tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn Quyết định công bố vào, rời các bến cảng

tại khu vực Vĩnh Tân - Cà Ná khi được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận chủ trương.

- Về thiết bị quan trắc: Để đảm bảo đáp ứng đầy đủ các yếu tố theo đúng quy định tại Nghị định số 48/2020/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 38/2016/NĐ-CP ngày 15/5/2016 của Chính phủ. Hiện tại, Bến cảng chuyên dùng Nhà máy Nhiệt điện Vĩnh Tân 2 và Bến cảng chuyên dùng Nhà máy Nhiệt điện Vĩnh Tân 4 đã triển khai lắp đặt Trạm quan trắc khí tượng thủy văn trong khu vực bến cảng và đang chia sẻ dữ liệu quan trắc cho các bến cảng gần khu vực. Bến cảng Quốc tế Vĩnh Tân đã tiến hành lắp đặt Trạm quan trắc để đảm bảo đầy đủ các yếu tố (hướng gió, vận tốc gió, vận tốc cập tàu, mực nước khai thác) nhằm tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn vào, rời bến cảng.

*) Số lượng tàu trọng tải lớn hơn công bố vào khu vực cảng biển Bình Thuận và tổng sản lượng hàng hóa trong 05 năm gần nhất:

Năm	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Tổng số lượt tàu vào rời cảng biển	7.106	7.270	8.554	8.629	8.304
Tổng số lượt tàu có trọng tải lớn hơn công bố vào rời cảng biển	46	104	174	156	82
Tổng lượng hàng (tấn)	16.270.777	17.193.049	13.279.510	12.748.755	14.487.329

*) Đánh giá:

Hiện tại, các bến cảng, cầu cảng trong khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Bình Thuận chưa đề nghị tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn quyết định công bố cầu, bến cảng theo quy định tại văn bản số 3568/BGTVT-KCHT ngày 09/4/2018 của Bộ Giao thông vận tải. Vì vậy, gặp rất nhiều khó khăn, vướng mắc cho các doanh nghiệp cảng biển, doanh nghiệp vận tải biển tại khu vực; do các cỡ tàu có trọng tải đều không tương ứng, phù hợp với Quyết định công bố cầu cảng, đa số các tàu trong và ngoài nước được thiết kế đều có trọng tải lớn hơn Quyết định công bố cầu, bến cảng khoảng 10%, rất ít các tàu có trọng tải gần bằng so với Quyết định công bố cầu, bến cảng, nên việc khai thác cầu, bến cảng hiện tại không đáp ứng đủ khả năng công suất hàng hóa thông qua cảng, làm ảnh hưởng rất lớn đến doanh thu của doanh nghiệp và sự phát triển kinh tế - xã hội tại địa phương.

1.2.16. Cảng biển Vũng Tàu (Nhóm 4)

Cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu là một trong những cảng biển nước sâu nhất

trong hệ thống cảng biển Việt Nam với vai trò là cảng biển được xếp loại đặc biệt quốc gia nằm trong Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, ở vị trí cửa ngõ ra Biển Đông của các tỉnh trong khu vực miền Đông Nam Bộ, giao thương kết nối với Thành phố Hồ Chí Minh và các địa phương khác bằng đường bộ, đường không và đường thủy; đặc biệt Khu bến Cái Mép là khu bến cảng được quy hoạch đảm nhận vai trò quan trọng, là khu bến cảng cửa ngõ, trung chuyển quốc tế của Việt Nam nói chung và Bà Rịa - Vũng Tàu nói riêng.

Hiện nay, khu vực cảng biển Vũng Tàu được chia thành 03 khu vực bến chính có các bến cảng kết cấu cứng gồm khu vực bến cảng trên sông Cái Mép Thị Vải, khu bến sông Dinh và Vịnh Gành Rái, Khu bến Côn Đảo; có tổng cộng 53 bến cảng kết cấu cứng (tổng chiều dài các bến cảng là 20.388m) và 04 tuyến luồng hàng hải chính theo từng khu vực bến cảng để phục vụ cho tàu thuyền hoạt động hành hải ra, vào các bến cảng, cụ thể như sau:

- Khu vực bến cảng Cái Mép – Thị Vải gồm 24 bến cảng được chia thành các cụm cảng nhỏ với quy mô và công năng chính khác nhau như: cụm cảng Cái Mép tính từ Thượng lưu bến cảng container Tân Cảng Cái Mép đến hạ lưu bến cảng Gemadept Terminal link với quy mô được công bố chính thức tiếp nhận tàu thấp nhất từ 60.000DWT tại Bến cảng Hyosung Chemical đến 200.000DWT tại bến cảng Gemadept Terminal link, công năng chính tiếp nhận hàng container và một số bến cảng tiếp nhận hàng xăng dầu, khí hóa lỏng, tổng hợp như bến cảng Petec Cái Mép, bến cảng xăng dầu Petro Vũng Tàu, bến cảng Tổng hợp Cái Mép; cụm cảng Thị Vải tính từ thượng lưu Cầu cảng Trạm nghiền Xi măng Cẩm Phả đến hạ lưu bến cảng nhà máy đóng tàu Ba Son với quy mô được công bố chính thức tiếp nhận tàu từ 10.000DWT tại Bến cảng dầu nhà máy nhiệt điện Phú Mỹ đến 100.000DWT tại bến cảng Quốc tế Sài Gòn Việt Nam, công năng chính tiếp nhận hàng tổng hợp, hàng rời.

- Khu vực bến cảng sông Dinh và Vịnh Gành Rái gồm 27 bến cảng với quy mô theo công bố chính thức trung bình tiếp nhận tàu từ 1.000DWT đến 10.000DWT tại khu vực sông Dinh, tại khu vực Vịnh Gành Rái có bến cảng chuyên dùng Hydrocabon tiếp nhận tàu trọng tải đến 100.000DWT, với công năng chủ yếu là chuyên dùng phục vụ hoạt động xăng dầu, sửa chữa tàu thuyền, sản xuất thiết bị phục vụ giàn khoan dầu khí ngoài khơi. Đối với các bến cảng tại khu vực này thường được thiết kế với quy mô nhỏ, hạ tầng trang thiết bị phục vụ chuyên dùng nên việc tiếp nhận tiếp nhận tàu có trọng tải lớn rất ít nếu có tiếp nhận thường là giảm tải phù hợp với thiết kế quy mô của bến cảng.

- Khu vực bến cảng Côn Đảo gồm 02 bến cảng chủ yếu phục vụ công tác dân sinh cho đảo Côn Đảo và hoạt động du lịch tại Côn Đảo, không thuộc khu vực được quy hoạch là cửa ngõ cảng biển Vũng Tàu tiếp nhận hàng hóa trung

chuyển đi các tuyến hàng hải quốc tế nên không tiếp nhận tàu có trọng tải lớn, cụ thể tại Bến cảng Bến Đầm với quy mô tiếp nhận tàu có trọng tải đến 2.000DWT phục vụ bốc xếp hàng hóa cung ứng cho toàn Huyện và Bến cảng tàu khách Côn Đảo với quy mô tiếp nhận tàu đến 500DWT phục vụ du lịch tàu khách.

Về các tuyến luồng hàng hải hiện hữu:

- Tuyến luồng hàng hải Vũng Tàu – Thị Vải: vừa được đầu tư, nâng cấp và công bố tại Quyết định số 1007/QĐ-CHHVN ngày 16/7/2024 với tổng chiều dài tuyến luồng là 51,3km, độ sâu lớn nhất -15,5m từ phao số "0" đến hết vũng quay trở tàu tại khu vực ngã ba sông Gò Gia - sông Cái Mép - sông Thị Vải có thể tiếp đón được tàu có trọng tải từ 120.000DWT đến 200.000DWT hoặc có thể hơn trong trường hợp kết hợp thủy triều và theo các loại hàng chuyên chở trên tàu.

- Tuyến luồng hàng hải sông Dinh: được công bố đưa vào sử dụng tại Quyết định 1090/QĐ-CHHVN ngày 07/12/2012 với tổng chiều dài tuyến luồng là 16,6km, đoạn sâu nhất từ ngoài biển (nối tiếp từ luồng Sài Gòn - Vũng Tàu vào sông Dinh đến bến cảng Vietsovpetro) có chiều dài 7,5km, chiều rộng luồng 100m, cao độ đáy -7,0m, đoạn nông nhất từ bến cảng Vietsovpetro đến thượng lưu bến cảng Vina Offshore 200m có chiều dài 2,0km, chiều rộng luồng 80m, cao độ đáy -5,8m. Đối với tuyến luồng hàng hải sông Dinh đảm bảo điều kiện tiếp nhận tàu có trọng tải từ 1.000DWT-15.000DWT.

- Tuyến luồng hàng hải Bến Đầm - Côn Đảo được công bố đưa vào sử dụng tại Quyết định 1274/QĐ-CHHVN ngày 14/8/2018 với tổng chiều dài luồng là 3,4km, chiều rộng đáy luồng nhỏ nhất 200m, vũng quay tàu có đường kính D = 400m với độ sâu đạt -7,7m.

*) Số lượng tàu trọng tải lớn hơn công bố vào khu vực cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu và tổng lượng hàng hoá trong 05 năm gần nhất:

Năm	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Tổng số lượt tàu vào rời cảng biển	21,251	21,841	20,852	19,639	19,760
Tổng số lượt tàu có trọng tải lớn hơn công bố vào rời cảng biển	722 (3,3%)	726 (3,3%)	616 (3,0%)	608 (3,1%)	868 (4,4%)
Tổng sản lượng hàng (tấn)	108.706.598	113.228.815	113.651.906	106.696.574	112.706.301

*) Đánh giá:

Với quy mô của bến cảng và hiện trạng kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng hiện hữu, trong 05 qua, cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu đã tiếp nhận 3.540 lượt tàu có trọng tải lớn hơn công bố vào, rời bảo đảm an toàn; trong đó có nhiều lượt tàu trọng tải rất lớn trên 200.000 DWT. Qua đó có thể thấy khu bến cảng Cái Mép là khu cảng trung chuyển cửa ngõ quốc tế và trọng điểm của quốc gia với sự đầu tư có lộ trình, cùng với hạ tầng hàng hải tuyến luồng với độ sâu lớn có thể tiếp đón được các tàu có trọng tải lớn trên thế giới. Ngoài ra, khu bến cảng Cái Mép – Thị Vải được quy hoạch với cỡ tàu đến 250.000DWT nên việc tiếp tục đầu tư phát triển về hạ tầng hàng hải tại khu vực bến cảng Cái Mép - Thị Vải và nâng cao năng lực khai thác tại các bến cảng là mục tiêu quan trọng hàng đầu nhằm đáp ứng các điều kiện tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn.

Tuy nhiên, khu vực cảng biển Vũng Tàu vẫn tồn tại một số khó khăn trong việc tiếp nhận tàu biển trọng tải lớn:

- Luồng hàng hải Cái Mép - Thị Vải có một số khúc cua có bán kính cong nhỏ (đặc biệt đoạn cong chữ "S" dài khoảng 3,2 km, gồm 2 đoạn cong trái chiều có bán kính cong tương ứng là 400 m và 650 m, chiều dài chuyển tiếp khoảng 1,300 m – tương đương với khoảng ba đến bốn lần chiều dài thân tàu) và cỡ tàu lớn phải giảm tốc độ để điều động qua khúc cua (giảm tốc độ, thì kèm theo tính ăn lái kém) làm cho việc điều động tàu trọng tải lớn gặp nhiều khó khăn. Hơn nữa, một số bến cảng trên sông như: Interflour Cái Mép, container Cái Mép Thượng (cảng TCCT và TCIT), PV Gas Vũng Tàu, Xăng dầu Petec Cái Mép ... có tuyến mép bến nhô ra xa bờ, giới hạn thủy diện cảng nằm gần hành lang bảo vệ luồng và lưu lượng tàu biển, tàu sông (phương tiện thủy nội địa) qua lại trên sông Cái Mép - Thị Vải hàng ngày lớn (khoảng 110 lượt tàu/ngày) nên luôn tiềm ẩn nguy cơ tai nạn hàng hải. Đối với các tàu có tải trọng > 200.000 DWT khi ra vào nhiều đoạn chỉ đi 1 chiều nên việc tính toán, khi hành trình qua khu vực Vũng Tàu – Thị Vải đủ mớn nước và dòng chảy an toàn rất hạn chế. Đặc biệt khu vực có địa hình trống trải nên ảnh hưởng của gió mùa và giông lốc rất mạnh, các tàu lớn, đặc biệt là các tàu container mạn khô cao dễ bị dạt ra khỏi luồng hàng hải. Ngoài ra, với xu thế ngày càng tăng về nhu cầu tiếp nhận tàu trọng tải lớn của cảng biển tại khu vực, việc các tàu trọng tải lớn hành trình trên luồng hàng hải Vũng Tàu – Thị Vải chưa có phân luồng giao thông tiềm ẩn rủi ro về an toàn hàng hải.

- Đoạn từ thượng lưu bến cảng Bến cảng Quốc tế Sài Gòn Việt Nam đến thượng lưu bến cảng Phước Thái (Vedan) có chiều dài 9,6km, có một số đoạn có độ sâu chưa đạt chuẩn tắc thiết kế (độ sâu một số nơi đạt -6,1m đến -6,9m), phía đối diện cảng Gò Dầu A3 là đoạn cong và có điểm cạn, ảnh hưởng đến việc hành trình cho các tàu lớn tới 30,000 DWT (giảm tải) vào khu vực, đôi khi phải neo chờ thủy triều để phù hợp với mớn nước tàu khi hành trình trên luồng.

1.2.17. Cảng biển Đồng Nai (Nhóm 4)

*) Hiện trạng:

- Bến cảng, cầu cảng: Khu vực cảng biển Đồng Nai có 18 bến cảng có khả năng tiếp nhận cỡ tàu từ 2.000 – 50.000 DWT giảm tải.

- Về phạm vi vùng nước cảng biển Đồng Nai được chia thành 03 khu vực như sau:

+ Tuyến luồng hàng hải Đồng Nai được công bố đưa vào sử dụng theo Quyết định số 266/QĐ-CHHVN ngày 14/03/2018 với tổng chiều dài 37,5 km, trong đó đoạn luồng hàng hải được giới hạn bởi đường thẳng nối liền điểm nhô ra xa nhất của tắc Thầy Bảy thuộc Cù lao Ông Cồn và điểm nhô ra xa nhất của xã Long Trường, chạy dọc theo hai bờ sông Đồng Nai về phía thượng lưu, cách cầu Đồng Nai 150m về phía hạ lưu (theo Thông tư số 14/2019/TT-BGTVT ngày 24/4/2019) có chiều dài khoảng 25,5km với cao độ đáy luồng tự nhiên, chiều rộng đáy luồng 150m, bán kính cong nhỏ nhất 450m; Vũng quay trở phía trước Bến cảng Đồng Nai là ½ đường tròn có đường kính 300m, cao độ đáy luồng tự nhiên. Ngoài ra, đoạn luồng hàng hải Đồng Nai qua vị trí xây dựng cầu Nhơn Trạch đang được điều chỉnh cục bộ (theo văn bản số 5071/CHHVN-KHĐT ngày 21/11/2023) với đoạn luồng điều chỉnh cục bộ chia thành 2 nhánh với chiều dài 2km, bề rộng 60m, trong đó tuyến luồng nhánh bên phải (qua vị trí trụ P19-P20) có chiều dài 1,915 km, bề rộng 60m (luồng 1 chiều), cao độ đáy luồng thiết kế -5,7m (Hải đồ) và tuyến luồng nhánh bên trái (qua vị trí trụ P20-P21) có chiều dài 1,992 km, bề rộng 60m (luồng 1 chiều), cao độ đáy luồng thiết kế -5,7m (Hải đồ).

+ Tuyến luồng hàng hải Vũng Tàu - Thị Vải được công bố mới nhất theo Quyết định số 1007/QĐ-CHHVN ngày 16/7/2024 với tổng chiều dài 51,3 km, trong đó đoạn luồng hàng hải thuộc phạm vi cảng biển Đồng Nai được giới hạn từ đường vĩ tuyến 10°38’45” N chạy dọc theo hai bờ sông về phía thượng lưu đến đường kinh tuyến 106°59’12”E (theo Thông tư số 14/2019/TT-BGTVT ngày 24/4/2019) có chiều dài khoảng 8,2km với cao độ đáy thiết kế -7,2 m (so với số “0” Hải đồ); chiều rộng đáy luồng nhỏ nhất 90m, bán kính cong nhỏ nhất 400m; vũng quay trở (VQ4) tại khu nước phía thượng lưu Bến cảng Vedan Phước Thái có đường kính 250m (cao độ đáy thiết kế -7,2m so với số “0” Hải đồ)

+ Tuyến luồng hàng hải Sài Gòn - Vũng Tàu được công bố đưa vào sử dụng theo Quyết định số 243/QĐ-CHHVN ngày 11/03/2022 với tổng chiều dài 80,4 km, cao độ đáy luồng thiết kế -8,5 m (so với số “0” Hải đồ), chiều rộng luồng 150 m, bán kính cong nhỏ nhất 410 m, trong đó Cảng vụ Hàng hải Đồng Nai chỉ quản lý vùng nước thủy diện các bến cảng nằm dọc biên phải luồng (*từ đường thẳng vuông góc với mép phải tuyến luồng hàng hải sông Lòng Tàu tại điểm nhô ra xa nhất của bờ bên phải ngã ba sông Đồng Tranh và sông Lòng Tàu, chạy dọc theo bờ sông phía tỉnh Đồng Nai và mép tuyến luồng hàng hải sông Lòng Tàu - sông Nhà Bè về phía thượng*

lưu cách cảng Xăng dầu 186 một đoạn 200m về phía thượng lưu), trong đó có 04 điểm neo đậu là NB14, NB15, NB16 và NB17.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải thuộc phạm vi vùng nước cảng biển Đồng Nai gồm: 10 báo hiệu hàng hải thuộc phạm vi Tuyến luồng hàng hải Vũng Tàu - Thị Vải, 36 báo hiệu hàng hải thuộc phạm vi tuyến luồng hàng hải Đồng Nai đóng vai trò quan trọng trong hoạt động hàng hải để dẫn đường, cảnh báo và định hướng cho tàu thuyền hoạt động trên biển, luồng hàng hải.

*) Số lượng tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào khu vực cảng biển Đồng Nai trong 05 năm gần nhất, trong đó có tàu lớn nhất thông qua cảng là tàu Thor Achiever với trọng tải 57.015 DWT vào, rời Bến cảng Vĩnh Hưng:

Năm	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Số lượng tiếp nhận	103	154	154	141	149	118

*) Đánh giá:

Về cơ bản, hiện trạng các tuyến luồng hàng hải, khu quay trở, khu neo đậu, hệ thống báo hiệu hàng hải, AIS… đảm bảo tiếp nhận tàu lớn hơn thông số tại Quyết định công bố tại khu vực cảng biển thuộc quản lý của Cảng vụ Hàng hải Đồng Nai, trong đó:

- 02 tuyến luồng hàng hải Vũng Tàu – Thị Vải và Sài Gòn – Vũng Tàu (bao gồm các đoạn luồng thuộc vùng nước quản lý của Cảng vụ Hàng hải Đồng Nai) nằm trong vùng hoạt động của hệ thống VTS do Cảng vụ Hàng hải Thành phố Hồ Chí Minh quản lý; tuyến luồng hàng hải Đồng Nai (đoạn từ thượng lưu cầu cao tốc Long Thành đến hạ lưu cầu đường bộ Đồng Nai) nằm trong vùng hoạt động của hệ thống VTS do Cảng vụ Hàng hải Đồng Nai quản lý; hành trình của tàu thuyền trên các tuyến luồng này được giám sát và điều phối 24/24 đảm bảo an toàn, an ninh hàng hải, nâng cao hiệu quả chạy tàu.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải được đơn vị phối hợp với các trạm bảo đảm an toàn hàng hải kiểm tra, giám sát thường xuyên hàng tuần, đảm bảo hoạt động ổn định, phát hiện và khắc phục kịp thời các khiếm khuyết, sự cố phát sinh, qua đó đảm bảo hiệu quả trong công tác hỗ trợ tàu thuyền hành trình an toàn trên luồng hàng hải.

- Hiện tại, trạm quan trắc khí tượng thủy văn tại cụm cảng khu vực Gò Dầu (do cảng Gò Dầu B trực thuộc Công ty CP Cảng Đồng Nai làm đại diện) và cụm cảng khu vực Nhơn Trạch (cảng Xăng dầu Phước Khánh làm đại diện) đã cung cấp được 3/4 tiêu chí bao gồm: "hướng gió, vận tốc gió và mực nước khai thác", các thông số này được chia sẻ tới tất cả các cảng trong khu vực để sử dụng theo quy định tại Nghị định

số 48/2020/NĐ-CP. Đối với 01 tiêu chí còn lại về "vận tốc cập tàu" các đơn vị doanh nghiệp cảng biển (có nhu cầu tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố chở không đầy hàng (giảm tải)) đang triển khai nghiên cứu, lắp đặt thiết bị quan trắc này.

Hệ thống kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng tại cảng biển Đồng Nai có khả năng đáp ứng tốt các cỡ tàu lớn hơn so với hiện hữu.

1.2.18. Cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh (Nhóm 4)

*) Hiện trạng bến cảng:

Cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh có tổng cộng 40 bến cảng với 99 cầu cảng kết cấu cứng, tổng chiều dài của các cầu cảng khoảng 14.917m, trong đó:

- Khu bến Cát Lái - Phú Hữu có 08 bến cảng với 19 cầu cảng, tổng chiều dài 3.554m, trong đó 15 cầu cảng container, tổng hợp, rời có chiều dài 3.054m tiếp nhận tàu có trọng tải từ 20.000DWT đến 45.000DWT giảm tải; 03 cầu cảng hàng lỏng/khí với chiều dài 348m tiếp nhận tàu đến 32.000DWT và 01 cầu cảng trang trí trong nhà máy sửa chữa và đóng tàu với chiều dài 152m tiếp nhận tàu trọng tải đến 10.000DWT.

- Khu bến Hiệp Phước có 11 bến cảng với 23 cầu cảng, tổng chiều dài 3.886m, trong đó 16 cầu cảng container, tổng hợp, rời có chiều dài 2.881m tiếp nhận tàu có trọng tải đến 50.000DWT; 02 cầu cảng hàng lỏng/khí có chiều dài 478m tiếp nhận tàu có trọng tải từ 4.000DWT đến 20.000DWT và 05 cảng khác (các bến sà lan) với chiều dài 527m tiếp nhận tàu có trọng tải đến 2.000DWT.

- Khu bến trên sông Sài Gòn có tổng cộng 10 bến cảng với 36 cầu cảng, tổng chiều dài 5.341m, trong đó 34 cầu cảng container, tổng hợp, rời có chiều dài 5.040m tiếp nhận tàu trọng tải từ 10.000DWT đến 60.000DWT giảm tải; 01 cầu cảng hàng lỏng/khí có chiều dài 178m tiếp nhận tàu đến 3.000DWT và 01 cầu cảng công nghiệp tàu thủy dài 123m tiếp nhận tàu đến 10.000DWT. Hiện nay bến cảng Sài Gòn khu vực Nhà Rồng - Khánh Hội đang hoàn thiện các thủ tục di dời, chủ yếu tiếp nhận tàu khách (du lịch) quốc tế, phục vụ tàu thuyền kinh doanh khai thác dịch vụ nhà hàng trên sông.

- Khu bến Nhà Bè có tổng cộng 11 bến cảng với 21 cầu cảng, tổng chiều dài 2.136m, trong đó 02 cầu cảng tổng hợp, rời có chiều dài 204m tiếp nhận tàu có trọng tải từ 1.000DWT đến 20.000DWT; 14 cầu cảng hàng lỏng/khí có chiều dài 1.507m tiếp nhận tàu trọng tải từ 600DWT đến 40.000DWT và 05 cầu cảng thuộc các nhà máy đóng tàu, công vụ có tổng chiều dài 425m.

*) Hiện trạng tuyến luồng hàng hải:

Hiện nay, trong vùng nước cảng biển TP. Hồ Chí Minh hiện có 06 tuyến

luồng hàng hải đang hoạt động gồm luồng hàng hải Sài Gòn – Vũng Tàu, Soài Rạp, Đồng Nai, sông Dừa và Đồng Tranh – Gò Gia, sông Tiền cụ thể như sau:

- Luồng hàng hải Sài Gòn – Vũng Tàu có tổng chiều dài tuyến luồng : L = 82,6 Km với cao độ đáy đạt -8,5m, bề rộng luồng 150m.

- Luồng Soài Rạp có tổng chiều dài 66,6Km.

- Luồng hàng hải Đồng Nai đoạn qua vùng nước cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh có chiều dài đoạn luồng là 26,2km, chiều rộng đáy luồng là 150m với cao độ đáy đạt -8,5m.

- Luồng hàng hải sông Dừa có tổng chiều dài 10,4km, chiều rộng đáy luồng 60m, với cao độ đáy đạt -7m tiếp nhận tàu có trọng tải từ 10.000DWT đến 30.000DWT (kết hợp với mực nước thủy triều).

- Luồng hàng hải Đồng Tranh – Gò Gia có tổng chiều dài 40,9km.

- Luồng Sông Tiền đi qua vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Tiền Giang có chiều dài 74,0km.

*) Số lượng tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào khu vực cảng biển Tp. Hồ Chí Minh trong 05 năm gần nhất:

Năm	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Tổng số lượt tàu vào rời cảng biển Tp. Hồ Chí Minh	20,828	21,664	20,252	20,554	20,938
Tổng số lượt tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào rời cảng biển Tp. Hồ Chí Minh	2.380	2.538	2.168	2.078	2.170
Tổng sản lượng hàng hóa (tấn)	124.818.131	127.862.896	126.577.748	123.296.275	128.299.898

*) Đánh giá:

- Tuyến luồng hàng hải Sài Gòn - Vũng Tàu thường xuyên được nạo vét duy tu để đạt độ sâu 8,5m (Hải đồ) có thể tiếp nhận tàu có trọng tải 80.000DWT với mớn nước phù hợp vào, rời, làm hàng tại khu vực Thiềng Liềng, sông Ngã Bảy; có thể tiếp nhận tàu có trọng tải đến 60.000 DWT giảm tải với mớn nước phù hợp vào, rời, làm hàng tại khu bến trên sông Sài Gòn, khu bến Cát Lái - Phú Hữu, khu bến Nhà Bè.

- Đoạn luồng hàng hải Đồng Nai (đến ngã ba Tắc Thầy Bảy): Tiếp nối với luồng hàng hải Sài Gòn - Vũng Tàu tại khu vực sông Nhà Bè, đoạn luồng hàng hải Đồng Nai cũng thường xuyên được nạo vét duy tu đến độ sâu 8,5m (Hải đồ), đảm bảo việc đồng bộ với luồng Sài Gòn - Vũng Tàu. Đây là đoạn luồng hàng hải tương đối ổn định, mức độ sa bồi thấp. Các bến cảng thuộc khu bến Cát Lái - Phú Hữu hiện nay là một trong các khu bến chính của cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh có mật độ tàu thuyền khai thác cao, hiệu quả.

- Tuyến luồng hàng hải Soài Rạp có khả năng kết nối trực tiếp đến hạ tầng bến cảng của khu bến Cần Giuộc (thuộc cảng biển Long An) và khu bến Hiệp Phước thuộc cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh. Theo các quyết định công bố đưa cầu cảng vào sử dụng, cầu cảng thuộc khu bến Cần Giuộc có khả năng tiếp nhận tàu container và tàu tổng hợp có trọng tải đến 70.000 DWT (cầu cảng số 6 thuộc bến cảng quốc tế Long An); cầu cảng thuộc khu bến Hiệp Phước có khả năng tiếp nhận tàu có tải trọng đến 50.000 DWT. Tuy nhiên, độ sâu luồng hàng hải Soài Rạp còn tồn tại một số dải cạn, điểm cạn khu vực đầu luồng, do đó chưa thực sự đáp ứng tốt cho tàu có trọng tải lớn hành trình. Kinh phí nạo vét duy tu để duy trì chuẩn tắc thiết kế của luồng khá lớn, trong khi hạ tầng kết nối khu bến cảng dọc theo tuyến luồng hiện chưa được đầu tư đầy đủ để đáp ứng cho hoạt động khai thác cảng.

- Tuyến luồng hàng hải Đồng Tranh - Gò Gia đã được thiết lập và đưa vào hoạt động từ năm 2016, kết nối hạ tầng cảng biển, các ICD tại khu vực Thành phố Hồ Chí Minh và hạ tầng bến cảng khu vực sông Cái Mép - Thị Vải đảm bảo cho tàu có trọng tải đến 5.000 DWT hành trình liên tục phục vụ trung chuyển hàng hóa. Riêng khu vực sông Gò Gia, độ sâu tự nhiên đoạn luồng rất lớn, hiện nay đã đáp ứng tốt cho các tàu có trọng tải đến 120.000 DWT có mớn nước phù hợp hành trình an toàn; riêng khu vực đầu luồng, có thể đáp ứng tốt cho tàu có trọng tải đến 150.000 DWT hành trình vào, rời các bến phao an toàn.

- Tuyến luồng hàng hải Sông Dừa có khả năng đáp ứng tốt cho tàu có trọng tải đến 5.000 DWT hành trình. Tuyến luồng có vai trò quan trọng trong việc phân luồng, góp phần giảm tải cho tuyến luồng hàng hải Sài Gòn - Vũng Tàu, qua đó nâng cao an toàn cho tàu thuyền hành trình qua các khu vực đoạn cong gấp, thường xuất hiện sa bồi như khu vực mũi An Thạnh, Dần Xây, Kervella, Mũi L'est. Ngoài ra, khu vực đầu luồng có bề rộng lòng sông khá tốt đã được quy hoạch các phao neo cho tàu có trọng tải đến 60.000 tấn.

- Tuyến luồng hàng hải Sông Tiền hiện nay cơ bản chưa đáp ứng tốt cho tàu có trọng tải đến 5.000 DWT do còn nhiều dải cạn.

1.2.18. Cảng biển Cần Thơ, Hậu Giang, Trà Vinh, Bến Tre, Sóc Trăng (Nhóm 5)

*) Hiện trạng:

- Bến cảng, cầu cảng: Các bến cảng khu vực Cảng biển Cần Thơ, Hậu Giang, Trà Vinh có khả năng tiếp nhận cỡ tàu trọn tải đến 10.000 DWT giảm tải.

- Luồng hàng hải: Luồng hàng hải Định An - Sông Hậu thuộc vùng nước cảng biển Cần Thơ, An Giang có chiều dài 182,3km; chiều rộng luồng từ 100-200m; độ sâu theo thiết kế đoạn cửa Định An khoảng -4,0m

*) Số lượng tàu trọng tải lớn hơn công bố vào khu vực cảng biển và tổng sản lượng hàng hóa trong 05 năm gần nhất:

Năm	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Tổng số lượt tàu vào rời cảng biển	23.345	22.910	20.631	20.331	22.220
Tổng số lượt tàu có trọng tải lớn hơn công bố vào rời cảng biển	118	142	160	159	152
Tổng lượng hàng (tấn)	16.047.944	17.824.306	15.889.544	14.076.080	18.210.420

*) Đánh giá: Hệ thống kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng tại khu vực có khả năng đáp ứng tốt các cỡ tàu đến 10.000 DWT giảm tải

1.2.19. Cảng biển An Giang, Kiên Giang (Nhóm 5): Khu vực này không có tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố

1.3. Đánh giá quy định, hướng dẫn hiện hành về tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào, rời cảng

Vào những năm 2000, quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam theo Quyết định số 202/1999/QĐ-TTg ngày 12/10/1999 chỉ định hướng phát triển cỡ trọng tải tàu đến 30.000 DWT. Để tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp cảng, các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực du lịch, nâng cao năng suất hàng hóa thông qua cảng, thu hút khách quốc tế đến tham quan du lịch tại Việt Nam, Cục Hàng hải Việt Nam đã ban hành văn bản số 04/CHHVN-BCB ngày 03/01/2002 hướng dẫn các Cảng vụ Hàng hải về việc thống nhất cấp phép đưa tàu có trọng tải lớn hơn công bố vào, rời cảng biển. Tại thời điểm này, số lượng các bến cảng ở Việt Nam chưa nhiều và hầu hết chỉ tiếp nhận được cỡ tàu có trọng tải dưới 40.000 DWT. Việc đầu tư xây dựng các bến cảng, cầu cảng mới có khả năng đáp ứng tiếp nhận cỡ tàu trọng tải lớn còn hạn chế do hệ thống các tiêu chuẩn, quy chuẩn về thiết kế, thi công công trình chưa được hoàn thiện. Do vậy, việc tận dụng khai thác hiệu quả kết cấu hạ tầng bến cảng, luồng tàu đã được xây dựng để tiếp nhận các tàu có cỡ trọng tải lớn là

chủ trương rất đúng đắn, phù hợp với nhu cầu phát triển của các doanh nghiệp khai thác cảng. Việc áp dụng hướng dẫn tại văn bản số 04/CHHVN-BCB ngày 03/01/2002 đã góp phần tăng hiệu quả khai thác cho các hãng tàu, giảm chi phí vận tải, góp phần phát triển kinh tế - xã hội tại địa phương nói riêng và cả nước nói chung.

Đến thời điểm hiện tại, nhiều cỡ tàu lớn hơn 40.000 DWT đã được đưa vào khai thác, các kích thước về chiều rộng, chiều dài, mớn nước và trọng tải của từng loại tàu cũng khác nhau tùy theo thiết kế tàu. Mặt khác, hệ thống cảng biển Việt Nam được Thủ tướng chính phủ phê duyệt quy hoạch tổng thể lần 3 tại Quyết định số 1579/QĐ-TTg Ngày 22/9/2021 và sửa đổi, bổ sung tại Quyết định số 442/QĐ-TTg ngày 22/5/2024, trong đó cỡ tàu đã được quy hoạch đến 300.000 DWT. Do vậy, cần phải có các giải pháp để tận dụng kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng và kết cấu hạ tầng bến cảng, cầu cảng hiện hữu để đáp ứng quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển quốc gia và nhu cầu vận tải trên thế giới.

(Tàu Hanoi Express cập cảng Gemalink, Bà Rịa – Vũng Tàu)

a. Ưu điểm

- Việc nghiên cứu, tổ chức cho bến cảng được tiếp nhận tàu có tổng trọng tải lớn hơn trọng tải của tàu theo thiết kế tại Quyết định công bố cảng (giảm tải) theo văn bản số 3568/BGTVT-KCHT ngày 09/4/2018 và văn bản số 4332/BGTVT-KCHT ngày 24/4/2018 của Bộ Giao thông vận tải trong thời gian qua đáp ứng được nhu cầu, mong muốn của chủ tàu, doanh nghiệp cảng và doanh nghiệp liên quan; phù hợp với xu thế phát triển chung của ngành hàng hải nên

được các doanh nghiệp đón nhận và phối hợp triển khai thực hiện với tinh thần trách nhiệm và quyết tâm cao.

- Việc tiếp nhận tàu có trọng tải lớn vào làm hàng tại các khu vực cảng biển đã góp phần tăng hiệu quả khai thác cho các hãng tàu, giảm chi phí vận tải, góp phần phát triển kinh tế - xã hội địa phương và khu vực.

- Thu hút được các hãng tàu đưa tàu có trọng tải và chiều dài lớn vào cảng. Hiện nay tại Việt Nam có 36 hãng tàu chở container với hàng trăm tuyến vận tải biển đi khắp thế giới, việc thu hút được các tàu trọng tải lớn sẽ làm tăng uy tín cảng biển Việt Nam trên trường quốc tế, tăng lượng hàng hóa thông qua cảng, tăng khả năng xếp dỡ, rút ngắn thời gian giải phóng tàu, quay vòng tàu, giảm chi phí cầu bến cho chủ tàu, tăng nguồn thu các khoản phí (phí bảo đảm an toàn hàng hải, phí trọng tải, phí hoa tiêu…).

b. Tồn tại

- Văn bản 04/CHHVN-BCB được ban hành năm 2002, khi đó quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển chỉ định hướng cỡ trọng tải tàu đến 30.000 DWT, đến nay quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển đã định hướng cỡ trọng tải tàu đến 300.000 DWT. Do vậy việc hướng dẫn áp dụng hệ số K đối với cỡ trọng tải tàu 40.000 DWT là chưa phù hợp với thực tiễn hiện nay. Ngoài ra, Văn bản số 04/CHHVN-BCB ngày 03/11/2002 của Cục Hàng hải Việt Nam và văn bản số 3568/BGTVT-KCHT ngày 09/4/2018 của Bộ Giao thông vận tải không phải văn bản quy phạm pháp luật nên chưa đảm bảo về mặt pháp lý khi áp dụng triển khai.

- Theo hướng dẫn tại Văn bản số 3568/BGTVT-KCHT ngày 09/4/2018 của Bộ Giao thông vận tải, Chủ đầu tư lập và gửi hồ sơ đánh giá kết cấu hạ tầng cầu cảng đến Cơ quan chuyên môn của Bộ Giao thông vận tải để xem xét, thẩm định (đối với cầu cảng cấp I và cấp đặc biệt), Sở Giao thông vận tải nơi có cầu cảng đối với cầu cảng từ cấp II trở xuống. Tuy nhiên, một số Sở Giao thông vận tải có ý kiến cho rằng hiện nay không có cơ sở pháp luật quy định Sở Giao thông vận tải thực hiện công tác này, dẫn đến khó khăn cho chủ đầu tư công trình trong quá trình thực hiện.

- Việc nghiên cứu xây dựng phương án bảo đảm an toàn hàng hải và tổ chức đưa tàu trọng tải lớn vào, rời cảng hiện cũng đã và đang được thực hiện có trình tự theo văn bản hướng dẫn 3568/BGTVT-KCHT ngày 09/04/2018 và số 4332/BGTVT-KCHT ngày 24/04/2018 về việc cầu, bến cảng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố. Tuy nhiên, vẫn chưa có quy định pháp luật cụ thể hướng dẫn nội dung này.

- Hiện nay chưa có nội dung quy trình cụ thể về việc kiểm định nâng cấp, bảo trì cầu, bến cảng, do vậy khi lập hồ sơ đánh giá khả năng tiếp nhận tàu trọng

tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố, đơn vị tư vấn chuyên ngành thường vận dụng thông số của cỡ tàu đề xuất tiếp nhận (trọng tải, chiều dài, chiều rộng, mớn nước) để quy đổi lượng giãn nước của tàu và tính toán khả năng chịu tải của cầu cảng. Bên cạnh đó, khi kiểm định cầu cảng, đơn vị tư vấn chuyên ngành đánh giá khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn trong các điều kiện hạn chế về cấp sóng, cấp gió, vận tốc dòng chảy, thủy triều, góc cập tàu, vận tốc cập tàu… Tuy nhiên, tại các cảng biển chưa được trang bị các thiết bị thiết bị quan trắc điều kiện khai thác nên khó khăn trong việc xác định điều kiện khí tượng thủy văn để lập kế hoạch cho tàu giảm tải có trọng tải lớn vào, rời cảng.

- Đội ngũ cán bộ cảng vụ hàng hải tại nhiều khu vực vẫn chưa được trang bị đầy đủ kiến thức và bằng cấp chuyên môn liên quan đến lĩnh vực bảo trì công trình hàng hải. Điều này gây ra hạn chế trong việc kiểm tra, giám sát, đánh giá các hoạt động bảo trì, bảo dưỡng kết cấu hạ tầng cảng biển, đặc biệt là những công trình quan trọng như cầu cảng, bến bãi, và luồng hàng hải.

- Theo quy định tại Nghị định số 48/2020/NĐ-CP ngày 15/4/2020 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 38/2016/NĐ-CP quy định chi tiết một số điều của Luật Khí tượng thì các nhóm cảng biển sẽ thực hiện lắp đặt Trạm quan trắc khí tượng thuỷ văn, tuy nhiên thông số của trạm chỉ có dữ liệu về sóng, hướng và tốc độ gió, độ cao thuỷ triều, tầm nhìn xa và chưa có dữ liệu khác.

1.4. Đánh giá thực trạng triển khai Phương án bảo đảm an toàn hàng hải của các bến cảng đã được chấp thuận tiếp nhận tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố

1.4.1. Trường hợp các bến cảng, cầu cảng được Bộ Giao thông vận tải chấp thuận chủ trương tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố (danh sách tại Phụ lục I):

Các bến cảng, cầu cảng này nhìn chung đã triển khai đầy đủ các thủ tục liên quan đến việc đánh giá kết cấu bến cảng theo hướng dẫn tại văn bản số 3568/BGTVT-KCHT ngày 09/4/2018 của Bộ Giao thông vận tải và được cơ quan chuyên môn về xây dựng thẩm định, có ý kiến thống nhất, đồng thời được Cục Hàng hải Việt Nam phê duyệt Phương án bảo đảm an toàn hàng hải. Trên cơ sở đó, các Cảng vụ hàng hải đã thường xuyên phối hợp với hoa tiêu hàng hải và các đơn vị liên quan để giám sát quá trình tiếp nhận tàu đảm bảo các điều kiện theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải đã được phê duyệt, cụ thể như: kiểm soát tốc độ tàu chạy trong luồng, sử dụng hoa tiêu phù hợp với cỡ tàu, sử dụng tàu lai có công suất phù hợp, điều động ca nô cảnh giới dẹp luồng, đảm bảo hoạt động của hệ thống báo hiệu hàng hải khi tàu ra vào.

Tuy nhiên, việc triển khai Phương án bảo đảm an toàn hàng hải còn một số hạn chế như sau:

- Nhiều bến cảng chưa lắp đặt, hoặc lắp đặt chưa đầy đủ thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (sóng, gió, thủy triều, góc cập tàu, vận tốc cập tàu), gây khó khăn trong việc thu thập dữ liệu để điều động tàu, kiểm tra, giám sát quá trình tiếp nhận tàu và phục vụ công tác quản lý.

- Hệ thống VTS tại một số khu vực chưa được đầu tư xây dựng, gây khó khăn trong việc giám sát hành trình, tốc độ của tàu khi hành hải trên luồng.

- Một số luồng hàng hải và vũng quay tàu không đạt đủ độ sâu cần thiết để tàu trọng tải lớn hành hải, đặc biệt trong điều kiện thủy triều thấp. Điều này giới hạn năng lực khai thác và tăng chi phí vận hành của doanh nghiệp. Bên cạnh đó, vùng nước trước bến của nhiều cảng không được nạo vét thường xuyên dẫn đến việc không duy trì được khả năng tiếp nhận các cỡ tàu đã được phê duyệt trong Phương án

(Chi tiết đánh giá việc triển khai các Phương án bảo đảm an toàn hàng hải của từng bến cảng tại Phụ lục III)

1.4.2. Đối với trường hợp các bến cảng, cầu cảng đang thực hiện tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố theo hướng dẫn tại văn bản số 04/CHHVN-BCB ngày 03/01/2002 của Cục Hàng hải Việt Nam:

Văn bản số 04/CHHVN-BCB ngày 03/01/2002 của Cục Hàng hải Việt Nam hướng dẫn việc tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố phải đảm bảo 03 yếu tố:

- Lượng giãn nước của tàu giảm tải phải đảm bảo nhỏ hơn hoặc bằng lượng giãn nước của tàu theo Quyết định công bố bến cảng.

- Chiều dài tàu phải phù hợp với chiều dài bến cảng, cầu cảng.

- Đảm bảo vận tốc gió tại thời điểm tiếp nhận tàu nằm trong giới hạn cho phép.

Trong đó các Cảng vụ được giao tổ chức thực hiện, đưa các tàu trọng tải lớn vào, rời cầu bến cảng an toàn, đảm bảo các yếu tố an toàn hàng hải nêu trên. Đến nay, các tàu biển đã được cấp phép với chiều dài phù hợp với cầu bến, mớn nước đáp ứng điều kiện của luồng hàng hải, và luôn có sự giám sát chặt chẽ trong

quá trình tiếp nhận. Tuy nhiên, bên cạnh những kết quả đạt được, vẫn tồn tại một số hạn chế đáng lưu ý như sau:

- Văn bản số 04/CHHVN-BCB ngày 03/01/2002 vừa hướng dẫn áp dụng hệ số phụ thuộc trọng tải đối với các cỡ tàu 10.000 DWT, 20.000 DWT, 30.000 DWT, 40.000 DWT, vừa đưa ra bảng nội suy quy đổi trọng tải toàn phần sang lượng giãn nước. Đối với các tàu có trọng tải thực tế không trùng khớp với các cỡ tàu được đưa ra trong Văn bản số 04/CHHVN-BCB nêu trên, các Cảng vụ hàng hải thực hiện phương pháp nội suy, do vậy vẫn có sự sai khác trong kết quả nội suy dẫn đến chưa thống nhất việc cấp phép tàu vào cảng.

- Ngoài ra, công tác giám sát dữ liệu về vận tốc gió tại các bến cảng vẫn chủ yếu dựa vào kinh nghiệm của các cán bộ Cảng vụ hàng hải. Cảng vụ Hàng hải căn cứ vào điều kiện thời tiết thực tế tại khu vực để quyết định việc cho phép tàu vào, rời cảng. Tuy nhiên, phương pháp này thiếu cơ sở dữ liệu khách quan và không cung cấp được các số liệu chi tiết, cụ thể, dẫn đến hạn chế trong việc điều động tàu, kiểm tra và giám sát an toàn trong quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn. Để khắc phục tình trạng này, Cục Hàng hải Việt Nam đã yêu cầu các đơn vị lắp đặt thiết bị quan trắc tại văn bản số 2548/CHHVN-KCHTHH ngày 12/6/2024.

2. Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam

a) Định hướng về cỡ tàu chở các loại hàng

Trên cơ sở xu thế phát triển đội tàu vận tải biển quốc tế thời gian qua, định hướng về cỡ tàu chở các loại hàng tiếp nhận tại hệ thống cảng biển Việt Nam như sau:

- Đối với hàng rời: Cỡ tàu 30.000 ÷ 300.0000 DWT; trong đó: Tàu chở than nhập cung ứng cho nhiệt điện, than, quặng cho liên hợp luyện kim chuyên dùng hàng rời trọng tải 100.000 ÷ 300.000 DWT; Tàu xuất than, quặng, alumin trọng tải 30.000 ÷ 50.000 DWT.

- Đối với hàng bách hóa, tổng hợp: Tàu trọng tải từ 5.000 ÷ 50.000 DWT.

- Đối với hàng công ten nơ: Tàu sức chở 500 ÷ 3.000 TEU (tuyến Châu Á); tàu sức chở 4.000 ÷ 30.000 TEU (tuyến Châu Âu, Châu Phi, Châu Mỹ).

- Đối với hàng lỏng: Tàu dầu thô nhập ngoại tàu trọng tải từ 100.000 ÷ 400.000 DWT; Tàu sản phẩm dầu nhập ngoại trọng tải 10.000 ÷ 50.000 DWT; tàu xăng dầu nhập khẩu trung chuyển trọng tải từ 10.000 ÷ 50.000 DWT.

- Tàu chở khí dầu mỏ hóa lỏng (LPG) cỡ tàu từ 1.000 ÷ 5.000 DWT; tàu chở khí thiên nhiên hóa lỏng (LNG) trọng tải từ 50.000 ÷ 150.000 DWT.

- Tàu chở khách: Tàu chở khách quốc tế trọng tải đến 225.000GT.

b) Định hướng về cỡ tàu tiếp nhận tại các khu bến

Trên cơ sở điều kiện, đặc điểm phát triển cảng biển đối với mỗi Nhóm cảng biển thuộc hệ thống cảng biển Việt Nam, định hướng về cỡ tàu tiếp nhận tại các khu bến thuộc các cảng biển trong các Nhóm cảng biển như sau:

- Cỡ tàu dự kiến ra vào cảng biển Nhóm 1:

TT	Tên cảng/bến cảng	Công năng	Cỡ tàu (DWT)
1	**Cảng biển Hải Phòng**		
	Khu bến Lạch Huyện	Tổng hợp, hàng rời	Đến 100.000
		Container	6.000 - 18.000 TEU
		Lỏng, khí	Đến 150.000
		Khách	Đến 225.000 GT
	Khu bến Đình Vũ	Tổng hợp, container, hàng rời, hàng lỏng/khí	Đến 20.000 hoặc lớn hơn phù hợp với điều kiện luồng Hải Phòng
	Khu bến sông Cấm – Phà Rừng	Tổng hợp, container, hàng rời, hàng lỏng/khí	Đến 10.000 hoặc lớn hơn phù hợp với điều kiện luồng hành hải và tĩnh không công trình vượt sông
	Bến cảng Nam Đồ Sơn	Container	Đến 18.000 TEU
		TH, hàng rời	Đến 200.000
		Hàng lỏng/khí	Đến 150.000
		Khách	Đến 225.000 GT
	Bến cảng sông Văn Úc	TH, rời, lỏng/khí	Đến 10.000
	Bến phao, khu chuyển tải		7.000 ÷ 50.000
2	**Cảng biển Quảng Ninh**		
	Khu bến Cái Lân	Container	Đến 4.000 TEU
		TH, hàng rời	Đến 50.000 hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
		Hàng lỏng/khí	Đến 40.000
		Khách	Từ 100.000 Đến 225.000 GT
	Khu bến Cẩm Phả	Hàng rời	Đến 200.000 hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện

TT	Tên cảng/bến cảng	Công năng	Cỡ tàu (DWT)
		Tổng hợp, container	Đến 100.000
		Hàng lỏng/khí	Đến 150.000
	Khu bến Yên Hưng (S. Chanh, S. Bạch Đằng, sông Rút)	TH , container, hàng rời, lỏng/khí	Khu vực sông Chanh trọng tải đến 50.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện; khu vực sông Bạch Đằng trọng tải đến 20.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện; khu vực trong sông Rút trọng tải đến 5.000 tấn
	Khu bến Hải Hà	TH , container, hàng rời, lỏng/khí	30.000 - 80.000 hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
	Bến cảng Mũi Chùa	TH, hàng lỏng, rời	Từ 1.000 đến 3.000
	Bến cảng Vân Đồn	TH	Đến 10.000 hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
	Bến cảng Vạn Ninh, Vạn Gia	TH, lỏng/khí	Đến 20.000 hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
	Bến phao, khu chuyển tải		Khu neo Hòn Gai trọng tải đến 30.000 tấn (phù hợp với điều kiện tự nhiên), tại Hòn Miều, Hòn Pháo trọng tải đến 200.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện; khu neo Hòn Nét trọng tải đến 200.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện, Hòn Ót trọng tải đến 30.000 tấn, Hòn Con Ong trọng tải đến 70.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện; khu vực Mũi Chùa và Vạn Gia trọng tải đến 20.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện.
3	**Cảng biển Thái Bình**		
	Khu bến Diêm Điền	TH , container, rời, lỏng/khí	Đến 3.000 Phía trong sông đến 5.000
	Khu bến Trà Lý	TH , rời, container	Đến 2.000 tấn hoặc đến 5.000 tấn nếu đủ điều kiện
		Hàng lỏng/khí	Đến 150.000
	Khu bến Ba Lạt	TH, rời, lỏng/khí, container	Đến 3.000 tấn phía trong sông hoặc đến 5.000 tấn nếu đủ điều kiện.
	Bến phao, khu chuyển tải		Đến 60.000

TT	Tên cảng/bến cảng	Công năng	Cỡ tàu (DWT)
4	**Cảng biển Nam Định**		
	Khu bến Hải Thịnh – Cửa Đáy	Tổng hợp	3.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
	Bến phao, khu chuyển tải	Chuyển tải hàng lỏng, rời	Đến 50.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện

- Cỡ tàu dự kiến ra vào cảng biển Nhóm 2 cụ thể như sau:

TT	Tên cảng	Công năng	Cỡ tàu (DWT)
1	**Cảng biển Thanh Hóa**		
	Khu bến Nam Nghi Sơn	TH, container, rời, lỏng/khí	Đến 100.000
	Bến cảng Bắc Nghi Sơn	Hàng rời, TH, container, lỏng/khí	Đến 100.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
	Khu bến đảo Hòn Mê	Hàng lỏng/khí	Đến 400.000
		Hàng rời	Đến 200.000 hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
	Bến cảng Quảng Nham, Lạch Sung	TH, hàng rời, lỏng	Đến 7.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
	Bến cảng Lệ Môn, Quảng Châu	TH, hàng lỏng	Đến 2.000 tấn hoặc lớn hơn phù hợp với tĩnh không công trình vượt sông
	Bến phao, khu chuyển tải	Hàng rời	Đến 200.000 tấn, hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện.
		Hàng lỏng/khí	Đến 60.000
2	**Cảng biển Nghệ An**		
	Khu bến Nam Cửa Lò	TH, container, rời, lỏng/khí	Đến 30.000 tấn
	Khu bến Bắc Cửa Lò	Tổng hợp, container	Đến 50.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
		Hàng rời	Đến 100.000
		Hàng lỏng/khí	Đến 50.000
		Khách	Đến 225.000 GT
	Khu bến Đông Hồi	TH, hàng rời	50.000 ÷70.000
		Hàng lỏng/khí	Đến 150.000
	Khu bến Bến Thủy, Cửa Hội	TH, hàng lỏng	Đến 2.000

TT	Tên cảng	Công năng	Cỡ tàu (DWT)
	Bến phao XD Nghi Hương	Chuyển tải hàng lỏng	Đến 18.000
	Khu neo, chuyển tải		Tại Đông Hồi, Cửa Lò cho tàu trọng tải đến 100.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện. Tại khu vực Cửa Hội (trên sông Lam) cho tàu trọng tải đến 3.000 tấn và khu vực khác có đủ điều kiện
3	**Cảng biển Hà Tĩnh**		
	Khu bến Vũng Áng	Tổng hợp	Đến 70.000
		Container	Đến 4.000 TEU
		Hàng rời	Đến 100.000
		Hàng lỏng/khí	Đến 15.000 hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
	Khu bến Sơn Dương	Hàng rời	Đến 300.000
		Hàng lỏng/khí	Đến 150.000
		Tổng hợp, container	Đến 50.000 hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
	Bến cảng Xuân Hải, Xuân Phổ	TH, hàng lỏng	Đến 2.000
	Bến cảng XD Xuân Giang	Hàng lỏng	Đến 2.000
	Bến phao, khu chuyển tải		Đến 100.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
4	**Cảng biển Quảng Bình**		
	Khu bến Hòn La	TH, container, lỏng/khí	Đến 50.000
		Hàng rời	Đến 70.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
		Khách	Đến 225.000 GT
	Khu bến Mũi Độc	Hàng rời	Đến 100.000
		Hàng lỏng/khí	150.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
	Khu bến sông Gianh	TH, hàng lỏng, hàng rời	1.000 ÷ 5.000 tấn phía trong sông

TT	Tên cảng	Công năng	Cỡ tàu (DWT)
	Bến phao, khu chuyển tải		Tại Hòn La. Cửa Gianh đến 100.000 tấn, tại sông Gianh đến 2.000 tấn
5	**Cảng biển Quảng Trị**		
	Khu bến Cửa Việt	TH, hàng rời, lỏng/khí	3.000 ÷ 5.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
	Khu bến Mỹ Thủy	TH, container, hàng rời	Đến 100.000
		Hàng lỏng/khí	Đến 150.000
	Bến phao, khu chuyển tải		Đến 70.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện, phía trong sông đến 2.000 tấn
6	**Cảng biển Thừa Thiên Huế**		
	Khu bến Chân Mây	TH, hàng rời	Đến 70.000
		Container	Đến 4.000 TEU hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
		Hàng lỏng/khí	Đến 150.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
		Khách	Đến 225.000 GT
	Khu bến Thuận An	Tổng hợp, lỏng/khí, hàng rời	3.000 ÷ 5.000
	Khu bến Phong Điền	Tổng hợp, hàng rời	Đến 50.000
		Hàng lỏng/khí	Đến 150.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện

- Cỡ tàu dự kiến ra vào cảng biển Nhóm 3 cụ thể như sau:

TT	Tên cảng	Công năng	Cỡ tàu (DWT)
1	**Cảng biển Đà Nẵng**		
	Khu bến Tiên Sa	Hàng container	Đến 4.000 TEU (50.000 tấn)
		TH, hàng rời	Đến 50.000
		Khách	Đến 225.000 GT
	Khu bến Liên Chiểu	Container, TH, rời, lỏng/khí	Đến 100.000 hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện

TT	Tên cảng	Công năng	Cỡ tàu (DWT)
	Khu bến Thọ Quang	TH, container, lỏng/khí	Đến 20.000
	Khu neo, bến phao		3.000 ÷ 7.000
2	**Cảng biển Quảng Nam**		
	Khu bến Tam Hiệp, Tam Hòa	Container, TH, hàng rời, lỏng/khí	Đến 50.000
	Khu bến Kỳ Hà, Tam Giang	TH, lỏng khí	Đến 20.000
	Khu neo, bến phao		Đến 20.000
3	**Cảng biển Quảng Ngãi**		
	Khu bến Dung Quất	Container	Đến 50.000
		Tổng hợp, hàng rời	Đến 200.000 hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
		Hàng lỏng /khí	Đến 50.000 Bến SPM cho tàu đến trọng tải đến 400.000 tấn ngoài khơi
4	**Cảng biển Bình Định**		
	Khu bến Quy Nhơn – Thị Nại – Đống Đa	Container, TH, hàng rời	Đến 50.000 tấn (tàu đến 70.000 tấn giảm tải, kết hợp tiếp nhận tàu khách)
		Hàng lỏng/khí	Đến 10.000 hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
	Khu bến Nhơn Hội	Container, TH, hàng rời, lỏng/khí, khách	Phát triển phù hợp với nhu cầu thị trường, năng lực của nhà đầu tư
	Khu neo, bến phao		Đến 3.000
5	**Cảng biển Phú Yên**		
	Khu bến Vũng Rô	Tổng hợp	Đến 20.000
		Hàng rời, lỏng/khí	Đến 100.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
	Khu bến Bãi Gốc – Đông Hòa	Tổng hợp, rời, lỏng khí	Đến 50.000 và các tàu chuyên dùng phát triển phù hợp theo nhu cầu thị trường, khả năng huy động vốn của nhà đầu tư
	Khu neo, bến phao		Đến 100.000 hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện

TT	Tên cảng	Công năng	Cỡ tàu (DWT)
6	**Cảng biển Khánh Hòa**		
	Khu bến Bắc Vân Phong	Hàng container	Đến 24.000 TEU (250.000 tấn)
		Tổng hợp, hàng rời	Đến 100.000 hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
		Khách	Đến 225.000 GT
	Khu bến Nam Vân Phong	Tổng hợp	Đến 100.000
		Hàng rời	Đến 300.000
		Hàng lỏng/khí	Đến 150.000
	Khu bến Nha Trang	Khách	Đến 225.000 GT
	Khu bến Cam Ranh	TH, container, hàng rời	Đến 70.000
		Hàng lỏng/khí	Đến 10.000
		Khách	Đến 225.000 GT
7	**Cảng biển Ninh Thuận**		
	Khu bến Cà Ná	TH, Container, hàng rời	Đến 100.000
		Hàng lỏng/khí	Đến 100.000 hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
	Khu bến Ninh Chữ	Tổng hợp, khách, lỏng/khí	Đến 10.000
8	**Cảng biển Bình Thuận**		
	Khu bến Vĩnh Tân	TH, container, hàng rời, hàng lỏng	Đến 100.000
	Khu bến Sơn Mỹ	Hàng lỏng/khí	Đến 150.000
		TH, hàng rời	Đến 100.000
		Tàu khách quốc tế	
	Khu bến Phú Quý, Phan Thiết	Tổng hợp, lỏng/khí, khách	Đến 5.000

TT	Tên cảng	Công năng	Cỡ tàu (DWT)
	Bến cảng Tuy Phong	Hàng lỏng/khí	Đến 20.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện

- Cỡ tàu dự kiến ra vào cảng biển Nhóm 4 cụ thể như sau:

TT	Tên cảng	Công năng	Cỡ tàu (DWT)
1	**Cảng biển TP Hồ Chí Minh**		
	Khu bến Cát Lái – Phú Hữu	Container, TH, hàng rời, hàng lỏng	30.000 và đến 45.000 giảm tải phù hợp với điều kiện khai thác của các tuyến luồng hàng hải và tĩnh không thông thuyền của công trình vượt sông
	Khu bến Hiệp Phước	TH, container, hàng rời, lỏng/khí	Đến 70.000 hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện phù hợp với điều kiện khai thác của tuyến luồng hàng hải
	Khu bến trên sông Sài Gòn	TH, container, hàng lỏng, khách	Đến 30.000 hoặc lớn hơn giảm tải phù hợp với điều kiện khai thác của luồng hàng hải và tĩnh không thông thuyền công trình vượt sông
	Khu bến Nhà Bè	Hàng lỏng	Đến 45.000 hoặc lớn hơn giảm tải
		Khách	Đến 60.000 GT phù hợp với điều kiện khai thác của luồng hàng hải và tĩnh không thông thuyền công trình vượt sông.
	Khu bến Long Bình	TH, container	Đến 5.000
	Khu bến cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ	Trung chuyển container quốc tế	Đến 24.000 TEU (250.000 tấn) hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện.
	Các bến cảng tiềm năng tại huyện Cần Giờ	Tổng hợp, container, hàng rời	Đến 150.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
		Khách	225.000 GT
	Khu neo, bến phao		Tại khu vực sông Gò Gia cho tàu trọng tải đến 150.000 tấn; sông Ngã Bảy cho tàu trọng tải đến 80.000 tấn; sông Dừa cho tàu trọng tải đến 60.000 tấn
2	**Cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu**		

TT	Tên cảng	Công năng	Cỡ tàu (DWT)
	Khu bến Cái Mép	Container	80.000 ÷ 250.000 tấn (6.000 ÷ 24.000 TEU) hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện;
		TH, lỏng/khí	150.000 hoặc lớn hơn giảm tải phù hợp với điều kiện khai thác tuyến luồng hàng hải.
	Khu bến Thị Vải	TH, container, hàng rời, lỏng/khí	Đến 100.000 tấn tại Phú Mỹ hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện, đến 60.000 tấn tại Mỹ Xuân và đến 30.000 tấn phía thượng lưu cầu Phước An
	Khu bến Sao Mai – Bến Đình	TH, hàng rời, lỏng/khí	Đến 100.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện, phù hợp với điều kiện khai thác của tuyến luồng hàng hải
	Bến cảng khách QT Vũng Tàu	Khách	Đến 225.000 GT
	Khu bến Long Sơn	Hàng lỏng/khí, TH, container, hàng rời	Đến 100.000 tấn; có bến nhập dầu thô cho tàu trọng tải đến 300.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
	Khu bến Sông Dinh	TH, lỏng/khí	2.000 ÷ 10.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
	Bến cảng Côn Đảo	Tổng hợp, hàng lỏng, khách	2.000 ÷ 5.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện, phát triển bến khách quốc tế phù hợp với quy hoạch xây dựng huyện đảo
3	**Cảng biển Đồng Nai**		
	Khu bến Phước An, Gò Dầu, Phước Thái	TH, container, hàng rời, lỏng/khí	Đến 60.000 tấn phía hạ lưu cầu Phước An và đến 30.000 tấn phía thượng lưu cầu Phước An đến Gò Dầu, Phước Thái phù hợp với điều kiện khai thác tuyến luồng hàng hải và tĩnh không công trình vượt sông
	Khu bến Nhơn Trạch	TH, hàng rời, lỏng/khí	Đến 45.000 tấn hoặc lớn hơn giảm tải phù hợp với điều kiện khai thác tuyến luồng hàng hải và tĩnh không công trình vượt sông
	Khu bến Long Bình Tân	TH, container, rời, lỏng/khí	Đến 5.000
4	**Cảng biển Bình Dương**	**TH, container**	**Đến 5.000**

TT	Tên cảng	Công năng	Cỡ tàu (DWT)
5	**Cảng biển Long An**		
	Khu bến Cần Giuộc	TH, container, hàng rời, lỏng/khí	Đến 70.000 tấn hoặc lớn hơn phù hợp với điều kiện khai thác của tuyến luồng hàng hải
	Khu bến Vàm Cỏ	TH, container, hàng rời, lỏng/khí	Đến 20.000 tấn phù hợp với điều kiện khai thác của tuyến luồng sông Vàm Cỏ.

- Cỡ tàu dự kiến ra vào cảng biển Nhóm 5 cụ thể như sau:

TT	Tên cảng	Công năng	Cỡ tàu (DWT)
1	**Cảng biển Cần Thơ**		
	Khu bến Cái Cui	TH, container, lỏng/khí	Đến 20.000
	Khu bến Hoàng Diệu, Bình Thủy	TH, container, lỏng/khí	Đến 20.000
	Khu bến Trà Nóc, Ô Môn	TH, rời, lỏng/khí	Đến 20.000
	Khu bến Thốt Nốt	TH, container	Đến 20.000
	Bến cảng khách QT Cần Thơ	Khách	Đến 15.000 GT
		Tổng hợp	Đến 10.000
2	**Cảng biển Tiền Giang**		
	Khu bến Gò Công	TH, container, rời, lỏng/khí, khách	Đến 70.000 tấn hoặc lớn hơn phù hợp với điều kiện khai thác của tuyến luồng hàng hải
	Khu bến Mỹ Tho	TH, container, hàng rời, lỏng/khí	Đến 5.000
3	**Cảng biển Bến Tre**		
	Khu bến Giao Long	TH, container, hàng rời	Đến 5.000
	Khu bến Hàm Luông	TH, container, hàng rời	Đến 5.000
	Khu bến Bình Đại	TH, container, hàng rời, lỏng/khí, khách	Đến 50.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện phù hợp với quy hoạch phát triển của khu kinh tế ven biển
	Khu bến Thạnh Phú	Hàng lỏng/khí	
4	**Cảng biển Đồng Tháp**		

TT	Tên cảng	Công năng	Cỡ tàu (DWT)
	Khu bến trên sông Tiền	TH, container, lỏng/khí, khách	Đến 5.000
	Khu bến Lấp Vò	TH, hàng rời, lỏng/khí, khách	Đến 10.000 phù hợp với tĩnh không cầu Vàm Cống
5	**Cảng biển An Giang**		
	Khu bến Mỹ Thới	TH, container	Đến 10.000 phù hợp với tĩnh không cầu Vàm Cống
	Khu bến Bình Long	Tổng hợp, khách	Đến 10.000 phù hợp với tĩnh không cầu Vàm Cống
6	**Cảng biển Hậu Giang**	TH, container, hàng rời, lỏng/khí	Đến 20.000
7	**Cảng biển Vĩnh Long**		
	Khu bến Vĩnh Thái	TH, container, hàng rời, khách	Đến 5.000
	Khu bến Bình Minh	Tổng hợp	Đến 20.000
8	**Cảng biển Trà Vinh**		
	Khu bến Duyên Hải – Định An	TH, container, lỏng/khí	Đến 50.000
	Khu bến Trà Cú – Kim Sơn	TH, lỏng/khí	Đến 20.000
9	**Cảng biển Sóc Trăng**		
	Khu bến Đại Ngãi	Hàng rời, hàng lỏng	Đến 20.000
	Khu bến Kế Sách	TH, lỏng/khí	Đến 20.000
	Khu bến Trần Đề	TH, container	Đến 5.000 tấn cho các bến trong sông; tàu tổng hợp, container trọng tải đến 100.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện
		Hàng rời	Đến 160.000 tấn ngoài khơi cửa Trần Đề
		Hành khách	
10	**Cảng biển Bạc Liêu**		
	Bến cảng Gành Hào	TH, hàng rời, lỏng/khí, khách	Đến 5.000
	Bến cảng Vĩnh Hậu A	Hàng lỏng/khí	Đến 150.000
11	**Cảng biển Cà Mau**		

TT	Tên cảng	Công năng	Cỡ tàu (DWT)
	Khu bến Năm Căn	TH, hàng rời, lỏng/khí, khách	Đến 5.000
	Khu bến Ông Đốc	TH, hàng rời, lỏng/khí, khách	Đến 3.000
12	**Cảng biển Kiên Giang**		
	Khu bến Rạch Giá	Tổng hợp, kha	Đến 3.000
	Khu bến Hòn Chông	TH, hàng lỏng/khí, khách	Đến 15.000
	Khu bến Bình Trị - Kiên Lương	TH, hàng rời, hàng lỏng/khí, khách	Đến 10.000
	Khu bến Bãi Nò – Hà Tiên	Tổng hợp, khách	Đến 3.000
	Khu bến Phú Quốc	Khách	Đến 225.000 GT
		Tổng hợp	Đến 30.000
	Khu bến An Thới, Vịnh Đầm, Bãi Vòng, Mũi Đất Đỏ	Tổng hợp, lỏng/khí, khách	Đến 3.000

c) Về phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng

Trên cơ sở các kết quả dự báo, định hướng về cỡ tàu nêu trên, các tuyến luồng hàng hải công cộng đã được đề xuất quy hoạch với quy mô phù hợp trong 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, cụ thể như sau:

- Nhóm cảng biển số 1: 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 chuyển 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 vùng quay trở tàu khu bến Lạch Huyện; duy trì khai thác luồng Nam Triệu; luồng Hải Thịnh cho tàu đến 3.000 tấn. 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 đ ộng nguồn xã hội hóa, cho phép đầu tư luồng hàng hải phù hợp với quy mô quy hoạch bến cảng biển.

Hình ảnh: Tàu trọng tải lớn cập cảng TC-HICT, Lạch Huyện, Hải Phòng

- Nhóm cảng biển số 2: 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 Hồi cho tàu trọng tải đến 30.000 tấn đầy tải, 50.000 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 đ ảm 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 biển.

Hình ảnh: Tàu khách cập cảng Chân Mây, Thừa Thiên Huế

- Nhóm cảng biển số 3: 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 Nhơ n cho tàu 50.000 tấn đến hết bến cảng Quy Nhơn mở rộng; luồng ra vào bến cảng Đống 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 t ư 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 đ ộng nguồn xã hội hóa, cho phép đầu tư luồng hàng hải phù hợp với quy mô quy hoạch bến cảng biển.

Hình ảnh: Bến cảng Hòa Phát Dung Quất, tỉnh Quảng Ngãi

- Nhóm cảng biển số 4: 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 đ óđoạn 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 Phư ớc 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 đ ến 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 biển.

Hình ảnh: Siêu tàu HANOI EXPRESS với sức chứa lên đến 23.660 TEU – mang tên Thủ đô Việt Nam, cập cảng Gemalink

- Nhóm cảng biển số 5: Cải tạo nâng cấp giai đoạn 2 để hoàn chỉnh dự án đ ầu 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 biển.

Hình ảnh: Luồng cho tàu trọng tải lớn vào sông Hậu

d) Về giải pháp thực hiện quy hoạch

Để tăng cường hiệu quả khai thác, khả năng thu hút, tiếp nhận các tàu cỡ lớn, việc khuyến khích nghiên cứu, áp dụng các giải pháp bảo đảm cho các tàu có trọng tải lớn hơn, giảm tải có thể vào, rời các bến cảng đã được nêu tại Điều 1 Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (Mục VII.6. Giải pháp về tổ chức thực hiện và giám sát thực hiện quy hoạch) "*Khuyến khích nghiên cứu, áp dụng các giải pháp nhằm khai thác hiệu quả kết cấu hạ tầng cảng biển, bảo đảm cho các tàu có trọng tải lớn hơn, giảm tải có thể vào, rời các bến cảng trên cơ sở bảo đảm điều kiện về an toàn, an ninh hàng hải, phòng chống cháy nổ và bảo vệ môi trường*".

Trước đó, tại các Quyết định phê duyệt Quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 (phê duyệt trong năm 2016) của Bộ Giao thông vận tải, các nội dung liên quan đến việc tàu có trọng tải lớn h ơn cỡ tàu quy hoạch hoặc phù hợp với điều kiện kết cấu hạ tầng liên quan có thể vào, rời các bến cảng cũng được nêu tại các Mục II.1 Điều 1 và Phụ lục 2 (phần Ghi chú) của các Quyết định này.

3. Xu hướng phát triển đội tàu vận tải biển

3.1. Đánh giá xu hướng phát triển của các đội tàu vận tải biển trên thế giới

Trong những năm gần đây, ngành hàng hải thế giới đã chứng kiến những sự thay đổi lớn với tốc độ diễn ra rất nhanh. Những xu hướng mới đã và đang rất

rõ nét, dự kiến sẽ tạo nên những cuộc cách mạng mới trong ngành hàng hải thế giới:

- Xu hướng tích hợp chuỗi: Không chỉ trong toàn hệ sinh thái đầu – cuối của 1 sản phẩm hoàn chỉnh, kết nối từ nhà máy đến người tiêu dùng cuối cùng mà giờ đây, chúng ta sẽ thấy có thêm sự tích hợp với các tổ chức cung ứng lao động quốc, với nền tảng kỹ thuật số khiến các hoạt động giao thương, quản trị trở nên phẳng hơn;

- Xu hướng green – greener – greenest – Ngày càng xanh hơn: Các quy định siết chặt về khí thải, nhiên liệu của IMO, phát triển bền vững và ESG dự báo sẽ trở thành một trong những yếu tố tạo nên sự khác biệt và là một trong yếu tố quan trọng để định giá trong ngành hàng hải trong tương lai. Đối với Việt Nam, Chính phủ đã ban hành Quyết định 2027/QĐ-BGTVT năm 2020 để triển khai dự án thử nghiệm cảng xanh tại một số cảng biển từ năm 2023 và kế hoạch sẽ mở rộng mô hình này sang các cảng khác vào năm 2050;

- Xu hướng smart – smarter – smartest – Ngày càng thông minh hơn: Cách mạng công nghiệp 4.0 và dưới sự thúc đẩy của xu hướng tích hợp, mở rộng, thâm nhập sâu vào chuỗi cung ứng toàn cầu, ngành hàng hải đang chuyển mình mạnh mẽ sang mô hình hoạt động ngày càng thông minh hơn, các công nghệ được áp dụng… để tăng hiệu suất và tối ưu chi phí vận hành;

- Xu hướng big – bigger – biggest – Ngày càng lớn hơn: Các liên minh hàng hải đã hình thành, cộng đồng cảng biển được kết nối chặt chẽ và không thể không nhắc đến đó là xu hướng upsize tàu (tăng trọng tải tàu) đang diễn ra mạnh mẽ, yêu cầu cần có hệ thống hạ tầng kết nối như luồng lạch, hệ thống tiếp nhận như cảng nước sâu, siêu cảng cho các siêu tàu mẹ trong tương lai.

Hình ảnh: siêu tàu ONE INTELLIGENCE 24.136 TEU, cập cảng Gemalink vào 10/01/2024

3.2. Sự phát triển về cỡ tàu và độ tuổi của tàu qua các năm và dự báo về tương lai

Nhìn lại lịch sử phát triển ngành vận tải container thế giới, có thể thấy tàu container trọng tải lớn là một xu hướng tất yếu của ngành hàng hải toàn cầu. Theo Sách Port Economics, Management and Policy, cuộc cách mạng về trọng tải tàu đã phát triển mạnh mẽ qua nhiều giai đoạn. Đặc biệt, giai đoạn 10 năm trở lại đây, các size tàu mẹ Megamax 24.000 Teus đã xuất hiện phổ biến hơn trên thị trường. Trong tương lai không xa, theo McKinsey – doanh nghiệp hàng đầu về tư vấn quản trị trên thế giới - dự đoán từ năm 2025 sẽ xuất hiện những con tàu container siêu lớn, lên đến 30.000 TEUs - (ULCVs - Ultra-Large Container Vessels) nhằm tối ưu lợi ích kinh tế theo quy mô, nghĩa là tàu chở càng nhiều hàng trên một chuyến sẽ giúp giảm chi phí trên từng TEU vận chuyển.

Theo tạp chí hàng hải ALPHALINER xu thế tăng size tàu container 18.000-24.000 TEUs rất rõ rệt, thống kê đến tháng 5/2020 size tàu này đã có 117 tàu, lượng hàng đảm nhận là 2,36 triệu TEUs chiếm 10% tổng lượng container của thế giới. Cỡ tàu lớn nhất chủ yếu nằm ở phân khúc tàu trẻ, có đội tuổi từ 0-4 tuổi. Tàu dầu có kích thước trung bình cao nhất, tiếp theo là tàu hàng rời và container. Trong những năm qua, kích thước tàu tăng khá nhanh để tối ưu hóa chi phí và nâng cao hiệu quả hoạt động. Trong những năm trở lại đây, đội tàu chở hàng thế giới đã tăng trưởng chậm lại, chỉ đạt từ 2,71% - 4,13% về trọng tải và từ 1,3 - 2,78 % về số lượng. Kích cỡ tàu có xu hướng ngày càng tăng với mục đích tiết kiệm chi phí khai thác, đặc biệt là các tàu container với thế hệ các siêu tàu cỡ 23.000 - 24.000

TEUs ra đời. Trong các năm từ 2016-2020, tốc độ tăng trưởng đội tàu container đã giảm rõ rệt, từ 5,6% năm 2018 xuống còn 4% năm 2019 và chỉ còn 2,91% trong năm 2020. Tuy nhiên, sau khi thị trường bùng nổ vào giữa năm 2020 với tình trạng thiếu hụt nguồn cung tàu kéo dài đã khiến giá cước ngày một leo thang, đem lại lợi nhuận khổng lồ cho các hãng tàu, tốc độ đóng mới tàu container đã tăng mạnh. Trong 9 tháng đầu năm 2021, số lượng tàu container đặt đóng mới đã đạt 474 tàu tương đương 4,2 triệu TEUs, bằng 17,6 % đội tàu container hiện tại. Chiếm tỷ trọng cao nhất trong số các đơn đặt đóng mới tàu container là cỡ tàu trên 15.000 TEUs (75,6%).

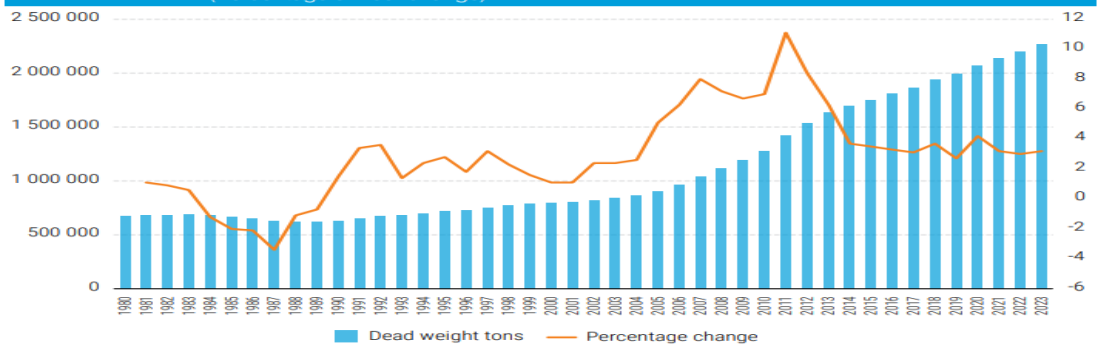
Table 2.1 World fleet by vessel type, thousand dead weight tons, 2022–2023

Principal types	Indicator	2022	2023	Percentage change 2023 over 2022
Bulk carriers	Thousand dead weight tons	947 121	973 743	2.8
	Percentage share	43.0	42.8	
Oil tankers	Thousand dead weight tons	629 890	651 348	3.4
	Percentage share	28.6	28.7	
Container ships	Thousand dead weight tons	293 790	305 313	3.9
	Percentage share	13.3	13.4	
Other types of ships	Thousand dead weight tons	252 489	260 554	3.2
	Percentage share	11.5	11.5	
Offshore supply	Thousand dead weight tons	84 541	86 472	2.3
	Percentage share	3.8	3.8	
Liquefied gas carriers	Thousand dead weight tons	83 841	88 064	5.0
	Percentage share	3.8	3.9	
Chemical tankers	Thousand dead weight tons	49 842	51 411	3.1
	Percentage share	2.3	2.3	
Other/n.a.	Thousand dead weight tons	25 964	26 079	0.4
	Percentage share	1.2	1.1	
Ferries and passenger ships	Thousand dead weight tons	8 300	8 528	2.7
	Percentage share	0.40	0.40	
General cargo	Thousand dead weight tons	79 670	81 815	2.7
	Percentage share	3.6	3.6	
World total	**Thousand dead weight tons**	**2 202 961**	**2 272 772**	**3.2**

Source: UNCTAD calculations, based on data from Clarksons Research, 2023.

Notes: Propelled seagoing merchant vessels of 100 GT and above, as of 1 January 2023. Dead weight tons for some individual vessels have been estimated.

Figure 2.1 The world fleet, thousand dead weight tons and percentage change, 1980–2023
(Percentage annual change)



Source: UNCTAD calculations, based on data from Clarksons Research, 2023.

Năm 2022, tổng trọng tải (DWT) đội tàu toàn cầu tăng 3,2% so với năm trước, đạt tổng cộng 2,27 tỷ tấn trọng tải. Tổng trọng tải đội tàu chở dầu tăng 3,4%, tăng so với mức tăng trưởng 1,6% của năm 2021. Tổng trọng tải đội tàu

hàng rời tăng ở mức vừa phải 2,8% trong khi đó đội tàu tàu chở khí hóa lỏng tăng 5,0%. Tổng dung tích (GT) các tàu đóng mới toàn cầu năm 2022 là 55,6 triệu GT, giảm 8,6% so với năm 2021 (hơn 60 triệu GT), trong đó tàu chở hàng rời khô chiếm tỷ trọng lớn nhất (31,4%), tiếp theo là tàu chở dầu và tàu container.

Vào tháng 1/2023, thương mại hàng hải toàn cầu đã ghi nhận lượng vận chuyển trên 105.493 tàu có tổng trọng tải 100 tấn (GT) trở lên, với tàu chở dầu, tàu chở hàng rời và tàu container chiếm 85% tổng công suất. Theo thời gian, năng suất các đội tàu thế giới đã mở rộng với sự phong phú trong tốc độ tăng trưởng, tạo sự bùng nổ trong kinh doanh và chu kỳ vận chuyển cũng như xu hướng đóng tàu và năng lực đóng tàu. Tăng trưởng trọng tải của các đội tàu toàn cầu (DWT) trung bình hàng năm 7,1% (2005 – 2010). Do ảnh hưởng từ cuộc khủng hoảng tài chính đã ảnh hưởng tới năng lực đóng tàu và thu hẹp quy mô của thị trường tàu thuyền, tăng trưởng trung bình hàng năm giảm xuống còn 4,9% kể từ năm 2011.

Xu hướng upsize tàu đang ngày càng phổ biến đặc biệt trên các tuyến Viễn Đông – Bắc Âu, Viễn Đông – Địa Trung Hải với cỡ tàu trung bình ghi nhận từ 12.000 đến hơn 15.000 TEUs.

Table 2.2 Deliveries of newbuilt vessels by type and building country, thousands of gross tons, 2022

	China	Japan	Republic of Korea	Philippines	Viet Nam	Europe	Rest of the world	World total	Percentage share
Bulk Carriers	11 233	5 360	443	344	98			17 477	31.4
Oil Tankers	4 203	1 745	8 294		318	157	10	14 727	26.5
Containerships	5 361	1 487	3 263	50			44	10 205	18.4
Gas Carriers	899	268	3'665			7		4 838	8.7
Ferries and Passenger Ships	391	84	4	2	5	2 028	65	2 580	4.6
General Cargo	1 793	216	52		1	75	118	2 255	4.1
Offshore	1 240	5	184	0	21	39	230	1 720	3.1
Chemical Tankers	614	326	343			26	36	1 345	2.4
Other	160	96	5		0	131	39	431	0.8
Total	**25 895**	**9 585**	**16 254**	**396**	**444**	**2 464**	**542**	**55 580**	**100.0**
Percentage share	**46.6**	**17.2**	**29.2**	**0.7**	**0.8**	**4.4**	**1.0**	**100.0**	

Source: UNCTAD calculations, based on data from Clarksons Research, 2023.

Notes: Propelled seagoing merchant vessels of 100 GT and above. See also http://stats.unctad.org/shipbuilding.

Table 2.3 Age of world merchant fleet, by vessel type and flag of registration, years and dead weight tons, 2022 and 2023

Vessel type, country grouping by flag of registration and indicator		Years					Average age	
		0–4	5–9	10–14	15–19	More than 20	2022	2023
World								
Bulk carriers	Percentage of total bulk carriers	16.2	23.7	36.8	11.2	12.1	11.1	11.6
	Percentage of dead weight tons	19.5	25.3	36.6	10.8	7.9	10.0	10.6
	Average vessel size (dead weight tons)	88 699	78 908	73 524	71 798	48 486		
Container ships	Percentage of total container ships	14.5	16.0	24.4	23.8	21.3	13.7	14.2
	Percentage of dead weight tons	19.1	24.8	25.7	19.4	10.9	11.0	11.5
	Average vessel size (dead weight tons)	68 906	81 310	55 335	42 815	26 898		
General cargo	Percentage of total general cargo ships	6.4	8.1	16.2	12.1	57.2	26.8	27.4
	Percentage of dead weight tons	9.7	12.5	25.1	14.1	38.6	20.0	20.3
	Average vessel size (dead weight tons)	6 093	6 217	6 216	4 677	2 702		
Oil tankers	Percentage of total oil tankers	12.9	14.8	21.0	16.4	34.9	19.6	20.1
	Percentage of dead weight tons	21.2	18.9	29.2	20.6	10.1	11.2	11.6
	Average vessel size (dead weight tons)	91 094	70 285	76 700	69 584	16 084		
Other types of ships	Percentage of total other ships	10.1	14.1	18.2	10.7	47.0	23.7	24.2
	Percentage of dead weight tons	18.2	17.8	20.6	13.7	29.7	16.1	16.4
	Average vessel size (dead weight tons)	8 648	6 074	5 434	6 189	3 036		
All ships	Percentage of total all ships	10.7	14.3	20.8	12.4	41.8	21.7	22.2
	Percentage of dead weight tons	19.4	22.1	30.7	15.2	12.5	11.5	12.0
	Average vessel size (dead weight tons)	39 160	33 206	31 890	26 549	6 470		
Developing economies	Percentage of total all ships	10.6	14.7	21.6	12.6	40.4	20.8	21.2
	Percentage of dead weight tons	18.3	19.5	28.0	15.5	18.6	12.7	13.2
	Average vessel size (dead weight tons)	28 345	21 770	21 361	20 222	7 589		
Developed economies	Percentage of total all ships	12.2	14.4	21.3	12.4	39.7	20.9	21.4
	Percentage of dead weight tons	21.5	23.9	33.1	14.4	7.1	10.5	10.9
	Average vessel size (dead weight tons)	53 375	50 628	47 163	35 199	5 460		

Source: UNCTAD calculations, based on data from Clarksons Research, 2023.

Notes: Propelled seagoing vessels of 100 GT and above, as of 1 January 2023.

Dead weight tons (dwt) for some individual vessels have been estimated. The average age of a dwt is calculated as the sum of all products of the age and dwt of a ship, divided by the sum of the dwt of all ships.

Độ tuổi của các đội tàu toàn cầu cũng đang có sự tăng trưởng, điều này có ý nghĩa đối với ngành sửa chữa và tái chế tàu, đây là mấu chốt cho các yếu tố thúc đẩy việc tuân thủ theo các quy định môi trường ngày càng tăng. Vào đầu năm 2023, tàu thương mại có tuổi tàu trung bình 22,2 năm, tăng thêm so với năm trước (tuổi đời đội tàu toàn cầu năm 2023 trung bình tăng hai năm so với một thập kỷ trước đó và hơn một nửa số đội tàu có thời gian hoạt động 15 năm). Tàu biển chở hàng khô có tuổi trung bình thấp hơn nhiều các loại tàu chở hàng khác.

Tuổi của đội tàu phần nào phản ánh hoạt động tái chế khiêm tốn, tuy nhiên các chủ tàu vẫn duy trì tổng trọng tải tàu, dự báo cho sự phục hồi của thị trường. Điều này cho thấy sự chậm trễ trong đầu tư đổi mới đội tàu do các chủ tàu đang chờ đợi tín hiệu rõ ràng hơn trong các vấn đề về nhiên liệu, công nghệ và quy định cắt giảm lượng carbon trong tương lai.

Căn cứ vào bảng thống kê trên có thể thấy các tàu tuổi đời nhỏ (tàu mới được đóng mới) có cỡ trọng tải trung bình tăng dần so với các tàu có tuổi đời lớn. Điều này cho thấy xu hướng đóng tàu hiện nay ngày càng tập trung vào tăng trọng tải tàu. Về lâu dài, các tàu có tuổi đời nhỏ sẽ thay thế dần các tàu có tuổi đời lớn để giảm thiểu chi phí vận tải biển.

Nhìn chung, sau khủng hoảng tài chính năm 2008, các hãng tàu đã tìm cách thắt chặt chi phí đầu vào. Các con tàu Megamax đã được các hãng đưa vào khai

thác cho các tuyến dài Á - Âu và Á - Bắc Mỹ, giúp giảm chi phí đơn vị (unit cost) nhờ nâng cao hiệu quả sử dụng nhiên liệu trên mỗi TEU vận chuyển. Sự thành công của các con tàu Megamax đã mở ra một hướng đi mới với các thế hệ tàu "khủng" được đặt đóng hàng loạt bởi các hãng tàu hàng đầu thế giới. Và tất nhiên, tàu khủng cần có cảng khủng hay siêu tàu cần có siêu cảng. Xu hướng tăng trọng tải tàu đặt ra các yêu cầu lớn hơn về mớn nước, các tiêu chuẩn về kiểm định an toàn, yêu cầu về độ sâu luồng lạch… cho hệ thống kết cấu hạ tầng hàng hải.

4. Kết luận

Trong những năm qua, hệ thống kết cấu hạ tầng hàng hải tại Việt Nam đã có những bước phát triển mạnh mẽ, đáp ứng được nhu cầu vận tải biển ngày càng cao và đa dạng. Với 298 bến cảng và 614 cầu cảng trải dài khắp các vùng biển của đất nước, hạ tầng hàng hải Việt Nam hiện nay đủ khả năng tiếp nhận các tàu biển có trọng tải lớn, bao gồm tàu container, tàu hàng rời, tàu dầu, và tàu chuyên dụng. Điển hình là các bến cảng tại Lạch Huyện (Hải Phòng) và Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu), những khu vực này đã tiếp nhận thành công các tàu container siêu lớn với trọng tải lên đến 145.000 - 225.000 DWT, tương đương các chuẩn mực quốc tế về khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn. Tuy nhiên, một điểm đáng chú ý là nhiều bến cảng hiện hữu có thể tiếp nhận các tàu trọng tải lớn mà chưa cần thực hiện các đợt nâng cấp quy mô lớn.

Một trong những yếu tố quan trọng giúp Việt Nam tận dụng tốt các kết cấu bến cảng hiện hữu là khả năng linh hoạt trong việc tiếp nhận tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố thông qua việc giảm tải, điều phối luồng lạch, và quản lý thời gian tàu ra vào cảng hợp lý. Việc tận dụng hiệu quả các điều kiện tự nhiên, chuẩn tắc kỹ thuật đã giúp cho các tàu có trọng tải lớn hơn quy hoạch của luồng hàng hải vào, rời các bến cảng trong khu vực đảm bảo an toàn. Nhiều bến cảng lâu đời vẫn đang tiếp tục phát huy hiệu quả, dù đã khai thác từ lâu nhưng nhờ vào các giải pháp về quản lý và cơ chế điều động tàu hợp lý, các bến cảng, cầu cảng này có thể tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn hơn nhiều so với công suất thiết kế ban đầu. Điều này không chỉ giúp tiết kiệm chi phí đầu tư nâng cấp mà còn tối ưu hóa hiệu quả khai thác, góp phần duy trì lưu lượng hàng hóa cao qua các cảng.

Bên cạnh việc tận dụng hạ tầng sẵn có, hệ thống luồng hàng hải công cộng tại Việt Nam cũng đã được nâng cấp để đảm bảo khả năng tiếp nhận tàu lớn hơn mà không cần phải điều chỉnh kết cấu bến cảng. Các tuyến luồng quan trọng như Cái Mép – Thị Vải, Hải Phòng, Nghi Sơn và Dung Quất đã được nạo vét, mở rộng, đảm bảo độ sâu và độ rộng phù hợp, giúp các tàu trọng tải lớn có thể hành trình an toàn mà không gây ra ảnh hưởng lớn đến kết cấu hạ tầng của các bến cảng.

Đi đôi với sự phát triển của hạ tầng hiện tại, Việt Nam cũng đã xây dựng một chiến lược quy hoạch dài hạn, với mục tiêu nâng cấp hệ thống cảng biển nhằm đáp ứng các yêu cầu ngày càng khắt khe của ngành vận tải biển. Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã đặt ra các mục tiêu rõ ràng về việc phát triển các cảng biển chiến lược và xây dựng những tuyến luồng hàng hải đủ khả năng tiếp nhận tàu lớn hơn.

Xu hướng phát triển cỡ tàu trên thế giới cũng ảnh hưởng trực tiếp đến chiến lược phát triển hạ tầng hàng hải Việt Nam. Hiện nay, các doanh nghiệp vận tải biển quốc tế đang có xu hướng sử dụng tàu có trọng tải lớn hơn để tối ưu hóa chi phí vận hành, giảm thiểu lượng khí thải và tăng hiệu quả kinh tế. Các tàu container có sức chứa trên 20.000 TEU ngày càng phổ biến, và các tàu chở hàng rời, hàng lỏng cũng đang được mở rộng về quy mô. Để bắt kịp xu hướng này, hệ thống cảng biển Việt Nam phải đối mặt với thách thức không chỉ về nâng cấp cơ sở hạ tầng cảng, mà còn phải đảm bảo luồng lạch đủ sâu và rộng để tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn.

Việc cho phép các cầu cảng, bến cảng tiếp nhận tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố mang lại lợi ích kinh tế rõ rệt nhưng đồng thời tạo ra tác động đáng kể đến hệ thống kết cấu hạ tầng hàng hải liên quan. Áp lực tăng thêm từ tàu trọng tải lớn có thể gây ảnh hưởng đến độ ổn định và tuổi thọ của các công trình đê, kè bảo vệ cảng, hệ thống phao báo hiệu dẫn luồng… Đối với độ sâu luồng, việc tiếp nhận tàu trọng tải lớn đòi hỏi phải duy trì và nạo vét thường xuyên hơn để đảm bảo độ sâu phù hợp. Những tác động từ việc tiếp nhận tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố này đòi hỏi sự đầu tư đồng bộ, tăng cường bảo trì, kiểm tra và giám sát để đảm bảo an toàn cho kết cấu hạ tầng và hoạt động của tàu biển.

Tóm lại, hạ tầng hàng hải của Việt Nam hiện nay đã và đang phát huy hiệu quả trong việc tiếp nhận tàu có trọng tải lớn, một phần nhờ vào việc tận dụng tối đa các kết cấu hạ tầng hiện hữu mà không cần nâng cấp ngay lập tức. Sự linh hoạt trong quản lý luồng lạch và quy trình khai thác đã giúp hệ thống cảng biển Việt Nam duy trì khả năng cạnh tranh quốc tế. Tuy nhiên, để tận dụng hết tiềm năng này, Việt Nam cần tiếp tục đầu tư nâng cấp các khu vực hạ tầng còn hạn chế, đồng thời hoàn thiện các chính sách quản lý và quy trình khai thác nhằm nâng cao hiệu quả và tính bền vững cho ngành hàng hải trong tương lai.

PHẦN II. KINH NGHIỆM KHAI THÁC, TIẾP NHẬN TÀU BIỂN TRỌNG TẢI LỚN GIẢM TẢI VÀO BẾN CẢNG TẠI MỘT SỐ QUỐC GIA TRÊN THẾ GIỚI

1. Quốc gia Hoa Kỳ

- Về quy hoạch: Hoa Kỳ không ban hành quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển quốc gia. Thông thường, chính quyền cảng ở tiểu bang và thành phố đặt ra chiến lược cho các bến cảng để xác định kích cỡ tàu phù hợp cho hoạt động thương mại.

- Về công bố bến cảng, cầu cảng: Thông báo về việc công bố mở bến cảng không thường xuyên đưa có giới hạn về trọng tải tàu tiếp nhận; tuy nhiên thông báo mở bến cảng có thể đề cập đến cỡ tàu theo TEU hoặc loại tàu (ULCC, Neo-Panamax, Suezmax,…). Các thông báo về việc công bố mở bến cảng thường bao gồm các thông tin: công suất (TEU mỗi năm hoặc trọng tải thông qua), độ sâu dọc cảng, số lượng cần cẩu và diện tích đất. Ngoài ra, các thông báo có thể bao gồm thông tin về kết nối với hệ thống đường sắt (trên bến tàu hoặc gần bến tàu).

- Về việc cho phép tàu biển giảm tải để vào cảng: Hoa Kỳ rất hiếm khi cho phép tàu biển ở vùng biển Hoa Kỳ được giảm tải để vào cảng. Việc giảm tải này được thực hiện thường xuyên nhất trong quá trình chuyển tải dầu thô. Theo đó, các tàu chở dầu thô rất lớn (VLCC) hoặc tàu chở dầu cực lớn (ULCC) có thể giảm tải ở ngoài khơi trước khi vào cảng; trọng lượng hàng hóa cần giảm tải thường phụ thuộc vào điều kiện mớn nước và thủy triều tại từng khu vực bến cảng.

Ngoài ra, Hoa Kỳ cho phép tàu biển có trọng tải toàn phần/dung tích toàn phần lớn hơn giới hạn thiết kế của bến cảng có được phép vào cảng trong trường hợp sự chấp thuận của hoa tiêu, Cảnh sát biển, chính quyền cảng và doanh nghiệp cảng.

- Về việc nâng cấp bến cảng, cầu cảng để tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố ban đầu: Hoa Kỳ có cho phép bến cảng, cầu cảng được nâng cấp để tiếp nhận tàu có cỡ trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố ban đầu. Các bến cảng, cầu cảng trên khắp toàn quốc gia Hoa Kỳ đang được nâng cấp để tiếp nhận các tàu lớn hơn.

- Về quy trình nâng cấp bến cảng, cầu cảng: Các quy trình phê duyệt rất phức tạp và liên quan đến các cơ quan liên bang, tiểu bang và địa phương, đòi hỏi phải có sự phê duyệt cho hoạt động nạo vét, xây dựng và phát triển các phương thức tiếp cận (đường bộ và đường sắt).

- Giải pháp để tận dụng kết cấu của các bến cảng đã xây dựng từ lâu nhằm tiếp nhận các cỡ tàu trọng tải lớn hiện nay và trong tương lai: Hoa Kỳ có Chương trình Phát triển Cơ sở hạ tầng Cảng (PIDP), đây là chương trình tài trợ do Cục Hàng hải quản lý. Kinh phí dành cho PIDP được cấp cho dự án trên cơ sở đánh giá các yếu tố về tính an toàn, hiệu quả hoặc độ tin cậy của việc vận chuyển hàng hóa vào, ra, xung quanh hoặc trong cảng.

2. Quốc gia Trung Quốc

- Về quy hoạch: Trung Quốc có ban hành quy hoạch cảng biển quốc gia và thường xuyên cập nhật "Tiêu chuẩn Thiết kế Chung cho Cảng biển", trong đó có các tiêu chí phân loại cầu cảng container. Hiện tại, kích thước tàu container lớn nhất được liệt kê trong phần tàu container là "Hạng 200.000 DWT" (175.001 đến 225.000 DWT).

- Về công bố bến cảng, cầu cảng: Bến cảng, cầu cảng được đưa vào khai thác sử dụng bao gồm các thông số chính của tàu: trọng tải toàn phần (DWT), chiều dài tổng thể (LoA), mớn nước tối đa (Scantling Draft), chiều rộng (Breadth), chiều sâu (Depth) và sức chở container đều được sử dụng để phân loại giới hạn hoạt động của cầu bến. Mỗi bến cảng được cấp chứng nhận chính thức về năng lực xếp dỡ trước khi chính thức đưa vào khai thác sử dụng, trong đó giới hạn công suất xếp dỡ tối đa được ghi trong giấy chứng nhận.

- Về việc cho phép tàu biển giảm tải để vào cảng: Theo Quy định về "Khả năng Tiếp nhận Tàu của Các Bến Cảng Ven Biển" do Cục Vận tải Đường thủy thuộc Bộ Giao thông vận tải ban hành (Tham chiếu: JSF2014-34), một bến cảng chỉ có thể xin cấp phép tiếp nhận tàu lớn hơn kích cỡ trong chứng nhận ban đầu của mình trong điều kiện tàu giảm tải, sau khi được phê duyệt về đánh giá an toàn (do Cục an toàn hàng hải tổ chức đánh giá). Nếu cùng một loại tàu cập cảng thường xuyên, một lần đánh giá có thể áp dụng cho nhiều chuyến tàu trong một khoảng thời gian (yêu cầu này không hoàn toàn giống nhau giữa các chi nhánh Cục an toàn hàng hải).

Bến cảng có thể xin cấp phép tiếp nhận tàu có trọng tải cao hơn một cấp so với cỡ trọng tải trong chứng nhận ban đầu. Trong các trường hợp rất đặc biệt, khi cỡ tàu trong chứng nhận ban đầu không vượt quá cấp 150.000 DWT (125.001-175.000 DWT) và việc gia cố hoặc tái xây dựng được phê duyệt để đáp ứng tiếp nhận tàu kích cỡ cao hơn 2 cấp, thì bến cảng có thể xin chủ trương tiếp nhận tàu cỡ trọng tải lớn hơn 2 cấp trong điều kiện giảm tải.

- Về việc nâng cấp bến cảng, cầu cảng để tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố ban đầu: Trung Quốc có cho phép bến cảng, cầu

cảng được nâng cấp để tiếp nhận tàu có cỡ trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố ban đầu.

- Về quy trình nâng cấp bến cảng, cầu cảng: Về cơ bản, quy trình thủ tục tương tự với quy trình phê duyệt một bến cảng mới.

- Giải pháp để tận dụng kết cấu của các bến cảng đã xây dựng từ lâu nhằm tiếp nhận các cỡ tàu trọng tải lớn hiện nay và trong tương lai: Trung Quốc có cho phép tận dụng kết cấu của các bến cảng đã xây dựng từ lâu nhưng nhìn chung các bến cảng hiện hữu đó phải được gia cố hoặc tái xây dựng, và được phê duyệt đánh giá an toàn.

3. Quốc gia Thái Lan

- Về quy hoạch: Thái Lan có ban hành quy hoạch cảng biển quốc gia. Theo kế hoạch phát triển cảng, cụ thể tại khu cảng lớn nhất Laem Chabang sẽ tiếp nhận tàu trọng tải đến 200,000 DWT

- Về công bố bến cảng, cầu cảng: Bến cảng, cầu cảng được đưa vào khai thác không có giới hạn về trọng tải toàn phần của tàu cập cảng mà chỉ có thông số về mớn nước giới hạn của tàu.

- Về việc cho phép tàu biển giảm tải để vào cảng: Tàu thuyền được phép giảm tải để cập cảng; tuy nhiên, điều kiện xếp dỡ phải tuân thủ theo quy tắc cộng thêm "thanh an toàn" (safety bar adder rule) do Văn phòng Hoa tiêu Laem Chabang, Cục Hàng hải công bố. Việc cấp phép sẽ được phê duyệt cho từng trường hợp, tùy thuộc vào thời tiết, mớn nước của tàu, thủy triều, thiết kế và tình trạng của tàu.

- Về việc nâng cấp bến cảng, cầu cảng để tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố ban đầu: Về nguyên tắc, Thái Lan cho phép bến cảng được nâng cấp, nhưng cho đến nay chưa có bến cảng nào yêu cầu đề nghị nâng cấp.

- Về quy trình nâng cấp bến cảng, cầu cảng: Hồ sơ đề nghị phải được nộp cho Cục Hàng hải và Chính quyền cảng Thái Lan kèm theo bản vẽ thiết kế đã được chứng nhận bởi Tư vấn có giấy phép, bao gồm kế hoạch chi tiết và thời gian thực hiện. Sau đó, các cơ quan (Cục Hàng hải & Chính quyền cảng) sẽ tiến hành kiểm tra thiết kế và kiểm tra sự tuân thủ các quy định khác nhau. Nếu vượt qua, Cục Hàng hải sẽ cấp giấy phép nâng cấp/xây dựng. Khi việc nâng cấp hoặc xây dựng hoàn thành, sẽ có một đợt kiểm tra khác bởi các cơ quan trước khi cấp giấy phép cho cảng với các chi tiết mới được nâng cấp.

4. Quốc gia Ấn Độ

- Về công bố bến cảng, cầu cảng: Chính quyền cảng quy định các thông số tàu được phép vào khu cảng/bến cảng (Berthing guidelines) bao gồm các thông số chính: Chiều dài tàu, lượng giãn nước, độ sâu trước bến, mớn nước.

- Về việc cho phép tàu biển giảm tải để vào cảng: Cho phép tàu giảm tải để vào cảng nếu thoả mãn điều kiện về lượng giãn nước và các thông số kỹ thuật khác trong Berthing guidelines.

- Về việc nâng cấp bến cảng, cầu cảng để tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố ban đầu: Ấn Độ cho phép bến cảng, cầu cảng được nâng cấp để tiếp nhận tàu có cỡ trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố ban đầu.

- Về quy trình nâng cấp bến cảng, cầu cảng:

+ Cảng thuê đơn vị tư vấn đánh giá kết cấu hạ tầng cầu bến cảng.

+ Thực hiện nâng cấp cải tạo hạ tầng cầu bến cảng.

+ Sau khi hoàn thành nâng cấp cảng, trình báo cáo kỹ thuật chi tiết cho Chính quyền cảng xem xét và phê duyệt cấp phép (thể hiện qua phê duyệt điều chỉnh Berthing guidelines nêu trên).

5. Quốc gia Phillippines

- Về quy hoạch: Phillippines có ban hành quy hoạch cảng biển quốc gia. Ví dụ: khu cảng Manila là khu cảng cửa ngõ quốc tế được thiết kế để đón tàu có trọng tải từ 50.000 – 100.000 DWT hoặc hơn.

- Về công bố bến cảng, cầu cảng: Bến cảng, cầu cảng được đưa vào khai thác với các thông số: Chiều dài tàu (LOA), chiều rộng, mớn nước khai thác (dynamic draft) và một số tiêu chí khác.

- Về việc cho phép tàu biển giảm tải để vào cảng: Tàu thuyền được phép giảm tải để cập cảng dựa trên mớn nước khai thác và chiều dài tàu. Ngoài ra, cảng có thể đón tàu dài hơn chiều dài tổng thể của cầu cảng, tuy nhiên phần dài hơn không quá 15m.

- Về việc nâng cấp bến cảng, cầu cảng để tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố ban đầu: Cơ quan Cảng biển Philippines ưu tiên vấn đề an toàn là trên hết. Theo đó, tàu phải có chiều dài và mớn nước mà cảng có thể đáp ứng an toàn; tổng trọng tải hàng hóa phải nằm trong giới hạn cho phép của cảng. Tuy nhiên, các cảng có thể được nâng cấp để đón tàu có trọng tải lớn hơn. Việc nâng cấp này bao gồm nghiên cứu khả thi và lập kế hoạch, thiết kế kỹ thuật và đánh giá tác động môi trường, cũng như các phê duyệt theo quy định

(nhưng phải phù hợp với quy hoạch phát triển quốc gia, có giấy phép môi trường và sự chấp thuận từ các cơ quan chính phủ khác như Cơ quan Công nghiệp Hàng hải, Cảnh sát biển Philippines, và chính quyền địa phương nơi có cảng).

6. Kết luận

Qua việc tham khảo kinh nghiệm của một số quốc gia trên thế giới, có thể thấy được các quốc gia đều có các quy định về việc khai thác bến cảng, cầu cảng để tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố như sau:

- Quyết định công bố bến cảng, cầu cảng các quốc gia đa phần có các thông số về chiều dài, chiều rộng, độ sâu khu nước trước bến, mớn nước khai thác; một số trường hợp có thêm thông số về trọng tải toàn phần của tàu (Trung Quốc), lượng giãn nước tối đa của tàu (Ấn Độ).

- Một số quốc gia (Hoa Kỳ, Trung Quốc) cho phép tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố của bến cảng, cầu cảng được vào khai thác tại bến cảng, cầu cảng đó trong trường hợp có sự chấp thuận của các cơ quan nhà nước có thẩm quyền; đặc biệt tại Thái Lan, việc phê duyệt cho tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố vào cảng được thực hiện cho từng trường hợp cụ thể. Một số quốc gia khác (Phillippines, Ấn Độ) cho phép tàu giảm tải vào cảng trong trường hợp đảm bảo về chiều dài, lượng giãn nước, mớn nước khai thác theo quyết định công bố bến cảng mà không cần sự chấp thuận của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

- Các quốc gia đều cho phép bến cảng, cầu cảng được cải tạo, nâng cấp hoặc đánh giá an toàn nhằm tận dụng kết cấu hạ tầng bến cảng đã xây dựng để tiếp nhận các cỡ tàu có trọng tải lớn hơn. Sau khi thực hiện nâng cấp, cải tạo, các bến cảng phải được cơ quan nhà nước có thẩm quyền thực hiện kiểm tra và cấp phép, phê duyệt.

Các quốc gia Hoa Kỳ, Trung Quốc, Thái Lan, Phillipines và Ấn Độ đã có những kinh nghiệm đáng giá trong việc tiếp nhận tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố. Đặc biệt, họ tập trung vào việc tối ưu hóa các cơ chế chính sách và quy định pháp lý để tạo điều kiện thuận lợi cho việc tiếp nhận tàu lớn. Những kinh nghiệm này cho thấy, ngoài việc đầu tư vào cơ sở vật chất, các chính sách quản lý và sự phối hợp giữa các cơ quan liên quan cũng đóng vai trò quyết định trong việc nâng cao hiệu quả khai thác cảng và đảm bảo an toàn hàng hải, giúp tối ưu hóa quá trình vận tải biển và tăng cường năng lực cạnh tranh toàn cầu. Do vậy, để phù hợp với xu thế phát triển chung của ngành hàng hải và bắt kịp xu hướng của thế giới, đồng thời tạo điều kiện cho sự phát triển của doanh nghiệp khai thác cảng trong nước, Việt Nam cần có các giải pháp để tận dụng kết cấu hạ tầng hàng hải hiện hữu để đáp ứng nhu cầu tiếp nhận tàu trọng tải lớn.

PHẦN III. GIẢI PHÁP NÂNG CAO KHẢ NĂNG KHAI THÁC KẾT CẤU HẠ TẦNG HÀNG HẢI HIỆN HỮU

Từ những đánh giá, phân tích hiện trạng kết cấu hạ tầng hàng hải hiện hữu tại Việt Nam tại phần I và kinh nghiệm các quốc gia trên thế giới tại phần II; để đảm bảo an toàn và khai thác hiệu quả trong việc tiếp nhận tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố tại các bến cảng, cần xác định các tiêu chí cụ thể. Các tiêu chí này sẽ giúp các cơ quan quản lý, doanh nghiệp cảng và chủ tàu có cơ sở để đánh giá khả năng tiếp nhận cũng như tuân thủ các quy định pháp luật. Dưới đây là các tiêu chí cơ bản:

STT	Tiêu chí cơ bản	Nội dung chi tiết
1.	**Điều kiện tự nhiên**	Điều kiện thời tiết: Đảm bảo thời tiết bình thường, cấp sóng và vận tốc gió không vượt quá giới hạn cho phép trong suốt quá trình tiếp nhận tàu.
		Mực nước thủy triều: Đảm bảo cao độ thủy triều đạt mức phù hợp, hỗ trợ quá trình điều động và tiếp nhận tàu trọng tải lớn đảm bảo an toàn.
		Dự báo thời tiết: Sử dụng số liệu quan trắc để lập kế hoạch điều động tàu tối ưu, đảm bảo an toàn
2.	**Kết cấu cầu, bến cảng**	Đánh giá khả năng chịu lực: cầu cảng phải được tiến hành đánh giá an toàn định kỳ để đánh giá khả năng chịu lực của kết cấu
		Khả năng chịu tải trọng tối đa: Xác định trọng tải tối đa mà cầu cảng có thể tiếp nhận mà không gây ra hiện tượng lún, nứt hoặc hư hỏng
		Trang bị thiết bị quan trắc điều kiện khai thác trên cầu, bến cảng để có số liệu phục vụ điều động tàu vào, rời
3.	**Điều kiện luồng hàng hải**	Thông số kỹ thuật luồng: Đảm bảo tuyến luồng hàng hải đáp ứng các thông số kỹ thuật (chiều rộng, độ sâu và chiều cao tĩnh không…) để tàu trọng tải lớn có thể ra vào an toàn.
		Thông số kỹ thuật vũng quay tàu: Đảm bảo vũng quay tàu đáp ứng về chiều rộng, độ sâu để tàu trọng tải lớn có thể quay trở an toàn.

4.	**Hệ thống báo hiệu hàng hải và thiết bị hỗ trợ hàng hải**	Hệ thống báo hiệu hàng hải: Bến cảng, luồng hàng hải cần được trang bị hệ thống phao tiêu báo hiệu đầy đủ (báo hiệu ban ngày và ban đêm), giúp tàu thuyền nhận diện và điều hướng an toàn.
		Hệ thống giám sát và điều phối giao thông hàng hải: Khu vực có hệ thống VTS (Vessel Traffic Service) để giám sát và điều phối tàu ra vào cảng, đảm bảo an toàn và giảm thiểu nguy cơ va chạm.
		Tàu lai và phương tiện cảnh giới: Bố trí hệ thống tàu lai có công suất phù hợp và phương tiện cảnh giới dẫn luồng để đảm bảo an toàn trong quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn
5.	**Điều kiện về tàu thuyền**	Thông số kỹ thuật: Tàu biển có kích thước (chiều dài, chiều rộng, mớn nước) và trọng tải phù hợp, không vượt quá khả năng tiếp nhận của luồng hàng hải và cầu bến.
		Tình trạng kỹ thuật: Tàu biển phải đáp ứng các tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật, bao gồm hệ thống điều khiển, thiết bị định vị và các công cụ hỗ trợ điều động; đồng thời phải được kiểm định kỹ thuật phù hợp với quy định của cơ quan đăng kiểm.
6.	**Đánh giá rủi ro và phòng ngừa sự cố**	Phân tích rủi ro: Cần thực hiện các phân tích rủi ro liên quan đến việc tiếp nhận tàu lớn, từ đó xây dựng các biện pháp phòng ngừa và ứng phó kịp thời.
		Kế hoạch khẩn cấp: Bến cảng cần có kế hoạch ứng phó khẩn cấp trong trường hợp xảy ra sự cố, đảm bảo an toàn cho tàu thuyền và hàng hóa.
7.	**Quy trình cấp phép và giám sát**	Quy trình cấp phép: Đặt ra các quy định rõ ràng về việc chấp thuận cho tàu trọng tải lớn vào cảng, bao gồm các bước đánh giá, kiểm tra, thẩm định và phê duyệt từ các cơ quan chức năng.
		Kiểm tra định kỳ: Thực hiện kiểm tra định kỳ đối với kết cấu bến và các thiết bị hỗ trợ, giám sát nhằm đảm bảo đáp ứng được tiêu chuẩn an toàn và hiệu quả trong việc tiếp nhận tàu lớn.

8.	**Quy trình tiếp nhận, điều động**	Cần có quy trình rõ ràng và hiệu quả để điều phối tàu vào và rời cảng, các biện pháp đảm bảo an toàn trong quá trình neo đậu, khai thác và phân định trách nhiệm của các cơ quan liên quan.
9.	**Nguồn nhân lực**	Trình độ chuyên môn: Đội ngũ nhân sự quản lý nhà nước và vận hành cảng phải đáp ứng yêu cầu chuyên môn và kinh nghiệm làm việc trong lĩnh vực hàng hải.
		Tăng cường trách nhiệm đối với cá nhân, tổ chức cung cấp dịch vụ: hoa tiêu hàng hải, tư vấn chuyên ngành hàng hải, lai dắt.

Bằng việc đảm bảo thực hiện các tiêu chí như trên, tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố có thể ra, vào bến cảng, cầu cảng bảo đảm an toàn. Do vậy, Cục Hàng hải Việt Nam đề xuất các giải pháp như sau:

1. Giải pháp về cơ chế, chính sách

Theo thống kê đã nêu ở trên, kể từ khi triển khai áp dụng văn bản số 04/CHHVN-BCB ngày 03/01/2002 của Cục Hàng hải Việt Nam và văn bản số 3568/BGTVT-KCHT ngày 09/4/2018 của Bộ Giao thông vận tải, các bến cảng, cầu cảng đã tiếp nhận hàng chục nghìn lượt tàu giảm tải có trọng tải lớn hơn quyết định công bố bảo đảm an toàn hàng hải. Do vậy, việc luật hóa các hướng dẫn tại văn bản nêu trên thành quy phạm pháp luật rất phù hợp với nguyên tắc chung của việc xây dựng văn bản quy phạm pháp luật là việc đảm bảo tính khả thi của chính sách pháp luật với điều kiện kinh tế - xã hội hiện tại.

1.1. Sửa đổi Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Bộ luật hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải

Bãi bỏ văn bản số 04/CHHVN-BCB ngày 03/01/2002 của Cục Hàng hải Việt Nam và văn bản số 3568/BGTVT-KCHT ngày 09/4/2018 của Bộ Giao thông vận tải; đồng thời xây dựng nội dung về việc bến cảng, cầu cảng tiếp nhận tàu biển có thông số kỹ thuật lớn hơn quyết định công bố và bổ sung vào Nghị định sửa đổi Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 của Chính phủ như sau:

- Bổ sung nguyên tắc quản lý, khai thác cảng biển: cho phép bến cảng, cầu cảng được tiếp nhận tàu biển giảm tải với thông số kỹ thuật lớn hơn thông số được công bố tại Quyết định công bố mở bến cảng, cầu cảng.[1]

[1] Quy định tại Khoản 11 Điều 1 Dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 58/2017/NĐ-CP

- Sửa đổi, bổ sung theo hướng tăng các thông tin cần thiết trong Quyết định công bố bến cảng, cầu cảng[2].

- Trước khi tàu biển có trọng tải lớn vào bến cảng, cầu cảng, doanh nghiệp cảng phải xây dựng phương án bảo đảm an toàn hàng hải trình Cục Hàng hải Việt Nam phê duyệt[3]. Quá trình thẩm định Phương án bảo đảm an toàn hàng hải, Cục Hàng hải Việt Nam sẽ lấy ý kiến thống nhất của cơ quan chuyên môn về xây dựng đối với nội dung về đánh giá kết cấu cầu cảng và ý kiến thống nhất của Cảng vụ hàng hải, doanh nghiệp bảo đảm hàng hải, hoa tiêu hàng hải về phương án bảo đảm an toàn cho tàu trọng tải lớn vào cảng.

- Quy định thời gian các bến cảng, cầu cảng tùy theo mức độ tiếp nhận tàu trọng tải lớn phải thực hiện đánh giá an toàn kết cấu theo quy định pháp luật[4].

1.2. Xây dựng Tiêu chuẩn quy định kỹ thuật về khai thác công trình cảng biển[5]

- Hướng dẫn cách tính toán, xác định khả năng đáp ứng của luồng hàng hải, khu quay trở, khu neo đậu đối với tàu trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố.

- Hướng dẫn cách tính lượng giãn nước của tàu biển giảm tải[6].

- Hướng dẫn các điều kiện an toàn để khai thác tàu biển có trọng tải lớn giảm tải để vào cảng.

1.3. Xây dựng Tiêu chuẩn về đánh giá an toàn công trình bến cảng biển[7]

Trong Tiêu chuẩn đưa ra quy trình đánh giá kết cấu bến cảng, cầu cảng và đánh giá khả năng đáp ứng của luồng hàng hải khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn giảm tải bao gồm 2 bước: đánh giá sơ bộ và đánh giá chi tiết

1.3.1. Quy trình đánh giá sơ bộ:

- Nghiên cứu hồ sơ lý lịch bến cảng, cầu cảng: Hồ sơ cung cấp thông tin quan trọng cần thiết cho việc đánh giá kỹ lưỡng kết cấu hiện hữu. Hồ sơ (bản vẽ hoàn công, quy trình bảo trì, hồ sơ kiểm định lần gần nhất…) phải chính xác và cập nhật các thông tin về bất kỳ sự can thiệp nào trước đó đối với kết cấu.

---

[2] Quy định tại Mẫu 07 Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 58/2017/NĐ-CP
[3] Quy định tại Khoản 4 Điều 1 Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 58/2017/NĐ-CP
[4] Quy định tại Khoản 11 Điều 1 Dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 58/2017/NĐ-CP
[5] Tiêu chuẩn quy định kỹ thuật về khai thác công trình cảng biển được Bộ GTVT giao tại Quyết định số Quyết định số 1150/QĐ-BGTVT ngày 20/9/2024
[6] Cách tính lượng giãn nước hiện đang được hướng dẫn tại TCCS quy định kỹ thuật khai thác cầu cảng năm 2005
[7] Tiêu chuẩn đánh giá an toàn công trình bến cảng biển được Bộ GTVT giao tại Quyết định số 1701/QĐ-BGTVT ngày 25/12/2023

- Khảo sát hiện trường, kiểm tra sơ bộ: Việc khảo sát hiện trường nhằm xác định hệ kết cấu và các hư hỏng của kết cấu bằng quan sát trực quan với các công cụ đơn giản và xác định những khiếm khuyết nghiêm trọng liên quan đến an toàn chịu lực và việc sử dụng bình thường của kết cấu trong tương lai

- Đánh giá khả năng đáp ứng của luồng hàng hải: Căn cứ trên các thông số kỹ thuật của luồng hàng hải, vũng quay tàu để đánh giá cỡ tàu dự kiến tiếp nhận có khả năng hành hải trên luồng từ phao P0 vào đến bến cảng, cầu cảng.

1.3.2. Quy trình đánh giá chi tiết:

- Rà soát chi tiết hồ sơ lý lịch cầu cảng, bến cảng: Bản vẽ, chỉ dẫn kỹ thuật, tính toán kết cấu, hồ sơ xây dựng, hồ sơ kiểm tra và bảo trì, chi tiết các sửa đổi; Các quy chuẩn, tiêu chuẩn đã được áp dụng trong quá trình thiết kế, thi công xây dựng công trình; địa hình, điều kiện địa chất, mực nước ngầm tại khu vực. Khi sử dụng thông tin thiết kế ban đầu, phải chú ý đến sự khác biệt trong các phương pháp kiểm tra khả năng chịu lực và yêu cầu cấu tạo theo các tiêu chuẩn đã áp dụng và tiêu chuẩn hiện hành.

- Khảo sát chi tiết: Việc khảo sát chi tiết nhằm xác định rõ các hư hỏng ẩn sâu trong kết cấu công trình, trong vật liệu… mà bước khảo sát sơ bộ không nhìn thấy. Đồng thời, xác định kích thước thực tế của công trình để đảm bảo sự phù hợp với bản vẽ hoàn công.

- Xác định tải trọng và tác động:

+ Thử tải: Việc thử tải kết cấu được sử dụng để xác định đặc trưng kết cấu và/hoặc xác định khả năng chịu tải của kết cấu khi các cách tiếp cận khác như phân tích kết cấu hoặc các khảo sát không cung cấp đầy đủ thông tin hoặc không thể thực hiện được. Cần thử tải động nếu các đặc trưng động của kết cấu hiện hữu là bắt buộc và không có sẵn từ các nguồn khác.

+ Khảo sát địa kỹ thuật: Các ảnh hưởng địa kỹ thuật và đất nền lên ứng xử của kết cấu cần được xem xét. Các ảnh hưởng địa kỹ thuật và nền đất đến ứng xử của kết cấu có thể được xác định từ các hồ sơ xây dựng, nếu đảm bảo tính chính xác. Trong trường hợp không đảm bảo tính chính xác, cần thực hiện khảo sát để phục vụ việc đánh giá.

+ Kiểm tra kết cấu: Kiểm tra khả năng chịu lực của kết cấu được thực hiện thông qua việc kiểm tra khả năng chịu lực của tiết diện và các liên kết.

1.4. Bổ sung các quy định về chương trình đào tạo

- Đào tạo đội ngũ cán bộ cảng vụ hàng hải: Xây dựng chương trình đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ cho cán bộ cảng vụ, giúp họ nắm vững các kiến thức và kỹ

năng cần thiết trong việc quản lý, kiểm tra, giám sát công tác bảo trì các công trình hàng hải.

- Đào tạo hoa tiêu dẫn tàu trọng tải lớn: Ngoài chương trình đào tạo hoa tiêu cơ bản, nâng cao theo quy định tại Thông tư số 57/2023/TT-BGTVT ngày 31/12/2023 của Bộ Giao thông vận tải quy định về Chương trình đào tạo, huấn luyện thuyền viên, hoa tiêu hàng hải; để dẫn các cỡ tàu trọng tải lớn vào cảng, các công ty hoa tiêu hàng hải cần thường xuyên bồi dưỡng, cập nhật cho hoa tiêu hàng hải về chuyên môn, tiếng Anh, an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường. Đặc biệt thường xuyên tập huấn cho hoa tiêu hàng hải về việc điều động tàu trên mô phỏng các tàu siêu trường siêu trọng, các tàu thuộc thế hệ hiện đại mới và các tàu cỡ VLCC có trọng tải đến 330.000 DWT.

- Đào tạo đội ngũ cán bộ kỹ thuật cảng: Chủ cảng, đơn vị quản lý khai thác cảng tổ chức cho cán bộ kỹ thuật tham gia các khoá đào tạo về nội dung: quản lý khai thác cảng, bảo trì công trình bến cảng, điều động và giám sát hoạt động của tàu thuyền, cảng thông minh…

2. Giải pháp tăng cường an toàn hàng hải trong quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn[8]

2.1. Xây dựng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải:

- Xác định các thông số kỹ thuật của tàu:

Đánh giá chiều dài, chiều rộng, chiều cao, và mớn nước của tàu để đảm bảo phù hợp với điều kiện cầu cảng và luồng hàng hải.

Xác định trọng tải và lượng giãn nước lớn nhất của tàu khi cập, rời cầu cảng, giảm thiểu nguy cơ va chạm hoặc hư hỏng cầu cảng.

Xác định độ sâu dự phòng dưới đáy tàu và tốc độ hành trình tối ưu trên luồng, đảm bảo tàu không mắc cạn hoặc gặp khó khăn trong quá trình di chuyển.

- Xác định vị trí quay trở tàu:

Lựa chọn vị trí quay trở với bán kính đủ rộng và chiều sâu đảm bảo, cho phép tàu lớn quay trở an toàn ngay cả trong điều kiện thủy triều thấp.

- Góc cập cầu và vận tốc cập cầu:

Yêu cầu tốc độ cập cầu thấp hơn so với tốc độ của cỡ tàu thiết kế ban đầu của cầu cảng để giảm áp lực lên kết cấu cầu cảng.

Yêu cầu tàu giảm góc cập cầu đến mức an toàn hoặc góc cập cầu gần như

[8] Cục Hàng hải Việt Nam dự kiến thực hiện các giải pháp này thông qua hướng dẫn tại văn bản hành chính

song song với cầu, giảm thiểu nguy cơ lực va chạm bị tập trung vào một vị trí cầu cảng do lỗi máy móc hoặc không kiểm soát được tốc độ.

2.2. Bảo trì luồng hàng hải

- Thực hiện khảo sát, đo đạc định kỳ và duy trì độ sâu luồng đạt tiêu chuẩn kỹ thuật để đảm bảo tàu trọng tải lớn hành hải an toàn.

- Nạo vét và duy tu thường xuyên các tuyến luồng trọng điểm, đặc biệt là những khu vực có mật độ tàu lớn, nhằm loại bỏ các nguy cơ mắc cạn.

- Công bố thông báo hàng hải kịp thời, cập nhật các thông tin về độ sâu và tình trạng luồng hàng hải để hỗ trợ quá trình điều động tàu.

2.3. Đánh giá khả năng tiếp nhận tàu

- Bến cảng, cầu cảng phải được đánh giá về khả năng chịu tải và an toàn kết cấu khi tiếp nhận tàu giảm tải hoặc tàu vượt thiết kế.

- Thực hiện đánh giá hoặc mô phỏng quá trình tiếp nhận tàu để xác định khả năng vận hành của tàu trên luồng hàng hải, vũng quay trở, quá trình cập, rời cầu đảm bảo an toàn.

2.4. Điều kiện khí tượng thuỷ văn

- Xác định các điều kiện về khí tượng, thủy văn mà ở các điều kiện đó tàu hành trình an toàn như: tốc độ dòng chảy, tốc độ gió, chiều cao sóng, tầm nhìn xa.

- Xác định khoảng thời gian trong ngày thuận lợi cho công tác dẫn tàu, điều động tàu vào, rời cảng bảo đảm an toàn.

- Lắp đặt hệ thống quan trắc thời tiết tại cảng để cung cấp thông tin thời gian thực, hỗ trợ quá trình điều động.

2.5. Thiết bị hỗ trợ

- Xác định công suất và số lượng tàu lai hỗ trợ tàu hành trình, quay trở, cập, rời cầu cảng: thông thường, cầu cảng được thiết kế, xây dựng và được công bố cho một cỡ tàu nhất định, khi tàu lớn vào, rời cầu cảng sẽ phải giảm tốc độ cập cầu, do đó, cần tăng công suất tàu lai để hỗ trợ tàu lớn cập, rời cầu cảng với tốc độ tiếp cận cầu nhỏ hơn so với tốc độ tiếp cận thiết kế ban đầu.

- Bố trí ca nô, tàu lai dẹp luồng: Khi đưa tàu hành trình trên luồng, vào rời cảng, khả năng điều động tàu sẽ hạn chế hơn so với các tàu nhỏ. Do đó, có thể sẽ phải yêu cầu bố trí ca nô, tàu lai để đi trước dẫn đường, cảnh giới, cảnh báo cho những tàu thuyền khác hoặc cưỡng chế những tàu thuyền cản trở hành trình của

tàu lớn.

2.6. Hoạt động hoa tiêu dẫn tàu

- Bố trí hoa tiêu có Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, Giấy chứng nhận vùng hoạt động hoa tiêu hàng hải phù hợp, có nhiều kinh nghiệm để dẫn tàu lớn (hoa tiêu có nhiều kinh nghiệm sẽ có tác phong làm việc chuyên nghiệp sẽ có những xử lý tốt hơn trong việc điều động tàu, đặc biệt trong những tình huống nguy hiểm).

- Hoa tiêu phối hợp chặt chẽ với thuyền trưởng, Cảng vụ hàng hải và tàu lai để đảm bảo quá trình dẫn tàu diễn ra an toàn.

2.7. Biện pháp ứng phó sự cố khẩn cấp

- Xây dựng phương án chi tiết và kịch bản ứng phó sự cố khẩn cấp, bao gồm các tình huống như sự cố máy móc, va chạm cầu cảng, tai nạn hàng hải hoặc sự cố tràn dầu...

- Thực hiện báo cáo đầy đủ và đúng thời hạn theo quy định đối với các sự cố hoặc tai nạn hàng hải, từ đó phân tích nguyên nhân và rút kinh nghiệm cho các trường hợp tương lai.

2.8. Quy định trách nhiệm cụ thể của các bên liên quan

Cảng vụ Hàng hải khu vực

+ Chủ trì giám sát việc phối hợp triển khai thực hiện Phương án bảo đảm an toàn hàng hải sau khi được phê duyệt.

+ Kiểm tra, bảo đảm độ cao lớn nhất của tàu phù hợp với độ cao tĩnh không của đường dây điện, các công trình cắt ngang luồng hàng hải.

+ Chủ trì, phối hợp với các cơ quan chức năng triển khai các biện pháp phổ biến, tuyên truyền pháp luật hàng hải, bảo đảm hoạt động của các phương tiện thủy nội địa, phương tiện đánh bắt thủy, hải sản trong vùng nước cảng biển theo đúng quy định.

+ Sẵn sàng triển khai kịp thời các phương án ứng phó, khắc phục tai nạn, sự cố hàng hải xảy ra trên luồng hàng hải.

+ Hướng dẫn, kiểm tra, giám sát chủ tàu, tàu, doanh nghiệp khai thác cảng, hoa tiêu thực hiện đầy đủ, kịp thời các hướng dẫn, chỉ đạo của cơ quan có thẩm quyền.

- *Các Công ty Hoa tiêu Hàng hải được giao tuyến dẫn tàu*

+ Lựa chọn, bố trí hoa tiêu có Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, Giấy chứng nhận vùng hoạt động hoa tiêu hàng hải phù hợp, có nhiều kinh nghiệm để

dẫn tàu.

+ Phối hợp chặt chẽ với cơ quan, đơn vị liên quan trong lập Kế hoạch dẫn tàu hàng ngày bảo đảm an toàn; không để xảy ra trường hợp hai tàu trọng tải lớn vượt nhau trên luồng hoặc dẫn tàu khác vào khu vực quay trở khi có tàu đang quay trở.

+ Chỉ đạo, kiểm tra, giám sát hoa tiêu được giao dẫn tàu thực hiện đầy đủ trách nhiệm, nghĩa vụ của hoa tiêu hàng hải theo các quy định hiện hành, trong đó lưu ý: Căn cứ kế hoạch được giao, hoa tiêu dẫn tàu nghiên cứu các điều kiện khí tượng thủy văn và các yếu tố có liên quan tại thời điểm dự kiến cập hoặc rời cầu để chuẩn bị sẵn sàng phương án điều động tàu; Tư vấn cho thuyền trưởng về phương án điều động tàu trên luồng, tuân thủ quy định của Nội quy cảng biển và các quy định có liên quan; Quan sát thực tế các điều kiện khí tượng, thủy văn khi lên tàu, nếu phát hiện các thông số về tốc độ dòng chảy, tốc độ gió vượt quá giới hạn quy định hoặc các nguy cơ khác ảnh hưởng đến an toàn của tàu thì tạm thời dừng việc dẫn tàu vào, rời cảng, thông báo ngay cho Cảng vụ Hàng hải khu vực.

+ Kịp thời phát hiện, điều chỉnh hoặc phản ánh đến cơ quan có thẩm quyền để điều chỉnh các nội dung chưa phù hợp của Phương án bảo đảm an toàn hàng hải.

- *Doanh nghiệp khai thác cảng*

+ Phổ biến đến chủ tàu, thuyền trưởng và các bên liên quan nội dung của phương án bảo đảm an toàn hàng hải, các yêu cầu, quy định của cơ quan có thẩm quyền.

+ Phối hợp với chủ tàu/thuyền trưởng kiểm tra, bảo đảm độ cao lớn nhất của tàu phù hợp với độ cao tĩnh không của đường dây điện, các công trình cắt ngang luồng hàng hải trước khi đưa tàu vào, rời cảng.

+ Thu xếp cần cẩu bờ về vị trí an toàn; bố trí công nhân bắt dây lành nghề và bảo đảm cầu trống, không có bất kỳ một phương tiện thủy nào có mặt trong vùng nước thủy diện của cảng khi tàu vào, rời cảng.

+ Nghiên cứu, thực hiện đầy đủ các hướng dẫn, các nội dung theo yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền (đặc biệt là công tác sửa chữa, bảo trì cầu cảng).

+ Trong quá trình khai thác tiếp nhận tàu: tổ chức thực hiện quan trắc chuyển vị cầu tàu thường xuyên (trường hợp cần thiết phải bố trí các hệ thống quan trắc tự động); thường xuyên kiểm tra tình trạng hoạt động của bích neo, đệm tựa tàu, tiến hành sửa chữa hoặc thay thế ngay khi hư hỏng để bảo vệ kết cấu cầu cảng khi tàu neo cập làm hàng; tổ chức theo dõi kết cấu cầu cảng để kịp thời phát hiện các vết rạn, hư hỏng trên kết cấu sàn, dầm, cọc... (nếu có), trong trường hợp

các vết rạn có dấu hiệu phát triển cần đình chỉ khai thác.

+ Kịp thời phát hiện, điều chỉnh hoặc phản ánh đến cơ quan có thẩm quyền để điều chỉnh các nội dung chưa phù hợp của Phương án bảo đảm an toàn hàng hải.

+ Định kỳ khảo sát, ra thông báo hàng hải về độ sâu trước bến cảng, cầu cảng.

- *Công ty lai dắt*

Các công ty lai dắt bảo đảm cung cấp đủ số lượng, công suất tàu lai phù hợp với Phương án và tàu lai luôn trong điều kiện kỹ thuật tốt, thuyền viên đầy đủ, đúng quy định, bảo đảm sẵn sàng điều động.

- *Chủ tàu*

+ Đảm bảo tàu luôn trong tình trạng kỹ thuật tốt, đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn an toàn hàng hải, bao gồm khả năng vận hành, hệ thống máy móc, thiết bị hỗ trợ điều động và an toàn môi trường.

+ Cung cấp chính xác và đầy đủ các thông tin liên quan đến trọng tải, kích thước, mớn nước, loại hàng hóa và trạng thái kỹ thuật của tàu làm cơ sở để cảng vụ hàng hải và các cơ quan quản lý hàng hải lập kế hoạch tiếp nhận và điều động.

+ Tuân thủ các quy định về phòng cháy chữa cháy, bảo vệ môi trường, đặc biệt là phòng ngừa và xử lý kịp thời các sự cố tràn dầu, chất thải hoặc khí thải gây ô nhiễm.

+ Phổ biến và yêu cầu thuyền trưởng, chủ tàu lai tổ chức thực hiện nghiêm phương án bảo đảm an toàn hàng hải.

+ Cập nhật đầy đủ các thông tin, dữ liệu về luồng hàng hải, khu neo đậu, vũng quay tàu, điều kiện khí tượng thủy văn tại khu vực, các yêu cầu bảo đảm an toàn ... do Cảng vụ Hàng hải khu vực, các Tổng Công ty Bảo đảm An toàn hàng hải, Công ty Hoa tiêu Hàng hải được giao tuyến dẫn tàu cung cấp và kịp thời cung cấp cho thuyền trưởng nghiên cứu, cập nhật trước khi tàu đến vùng đón trả hoa tiêu.

+ Phối hợp với các đơn vị có các phương tiện, lực lượng cung ứng dịch vụ cứu hộ phù hợp với các loại hình tai nạn, sự cố hàng hải nhằm sẵn sàng ứng phó kịp thời khi xảy ra tai nạn, sự cố hàng hải.

+ Bố trí ca nô dẹp luồng vào những khoảng thời gian, những khu vực tiềm ẩn nhiều nguy cơ xảy ra tai nạn, sự cố khi tàu vào, rời cảng.

+ Bảo đảm thuyền viên trực ca mẫn cán trong quá trình tàu neo đậu làm hàng, luôn căng đều các dây buộc tàu.

+ Chuẩn bị sẵn sàng các biện pháp ứng phó, xử lý sự cố, tai nạn hàng hải.

3. Giải pháp về tăng cường công tác kiểm tra, giám sát quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn[9]

3.1. Cục Hàng hải Việt Nam

- Định kỳ kiểm tra việc triển khai phương án bảo đảm an toàn hàng hải cho tàu lớn vào, rời cảng của các Cảng vụ hàng hải, kiểm tra chất lượng, tình hình bảo dưỡng cầu, bến cảng của các Doanh nghiệp cảng.

- Thường xuyên kiểm tra công tác bảo trì của bến cảng, cầu cảng theo quy định; đặc biệt đối với các bến cảng, cầu cảng tiếp nhận tàu biển trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố ban đầu.

3.2. Cảng vụ Hàng hải khu vực

- Chủ trì, phối hợp với các cơ quan, đơn vị có liên quan kiểm tra, đánh giá các điều kiện an toàn của bến cảng, luồng hàng hải, các yêu cầu của Phương án bảo đảm an toàn hàng hải; và nếu điều kiện cho phép, kiểm tra, đánh giá các điều kiện an toàn của tàu trước khi cấp phép cho tàu vào, rời cảng.

- Duy trì trực ban 24/7, theo dõi, giám sát, hướng dẫn, cảnh báo an toàn cho tàu thuyền hành trình vào, rời cảng, đặc biệt là các tàu có trọng tải lớn.

- Theo dõi, kiểm tra việc bố trí hoa tiêu, tàu lai, tốc độ gió, dòng, tốc độ hành trình, cập cầu của tàu qua VHF, AIS, VTS, trang thông tin điện tử hoặc các công cụ phù hợp

3.3. Doanh nghiệp khai thác cảng

- Giám sát tốc độ cập cầu, góc cập cầu của tàu tại cầu cảng thông qua màn hình hiển thị tốc độ gió, thiết bị đo tốc độ, góc cập cầu của tàu được lắp đặt trên cầu cảng.

- Duy trì tình trạng kỹ thuật cầu cảng, kho, bãi, phương tiện, thiết bị, độ sâu vùng nước trước cầu cảng theo quy định; tổ chức kiểm định tình trạng kỹ thuật của cảng biển theo quy định.

- Phối hợp với các bên liên quan theo dõi, kiểm tra việc bố trí hoa tiêu, tàu lai, tốc độ gió, dòng, tốc độ hành trình, cập cầu của tàu qua VHF, AIS, VTS, trang thông tin điện tử hoặc các công cụ phù hợp và kịp thời thông báo Cảng vụ hàng hải các vấn đề liên quan gây mất an toàn.

[9] Cục Hàng hải Việt Nam dự kiến thực hiện các giải pháp này thông qua hướng dẫn tại văn bản hành chính

4. Giải pháp về đầu tư, xây dựng

4.1. Nguyên tắc đầu tư, xây dựng

- Nguồn vốn ngân sách nhà nước tập trung cho hạ tầng hàng hải công cộng, khu vực trọng điểm. Trong đó nguồn vốn đầu tư công tập trung đầu tư, cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng theo quy hoạch, hệ thống hỗ trợ, giám sát, điều phối giao thông phục vụ nhiệm vụ của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành; Bố trí đủ nguồn vốn thường xuyên từ NSNN để bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng.

- Huy động đa dạng các nguồn lực trong và ngoài nước tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển theo quy hoạch.

- Khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho các tổ chức, doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển, khai thác cảng biển; tiếp tục đẩy mạnh xã hội hóa đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển.

- Tăng cường vai trò của doanh nghiệp trong việc chia sẻ trách nhiệm đầu tư, bảo trì kết cấu hạ tầng công cộng tại cảng biển như một phần trong dự án đầu tư khai thác cảng biển của doanh nghiệp.

4.2. Giải pháp cụ thể

- Nạo vét duy tu thường xuyên các tuyến luồng có mật độ tàu thuyền lớn như: luồng hàng hải Hải Phòng, luồng hàng hải Nghi Sơn, luồng hàng hải Sài Gòn – Vũng Tàu, luồng hàng hải Vũng Tàu – Thị Vải, luồng hàng hải Soài Rạp, luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu. Đồng thời nâng cấp các tuyến luồng có độ sâu nhỏ để tăng khả năng tiếp nhận các cỡ tàu lớn hơn, nhằm tận dụng các kết cấu hạ tầng bến cảng hiện hữu tại khu vực: luồng hàng hải Cửa Lò, luồng hàng hải Hòn La, luồng hàng hải Cửa Việt, luồng hàng hải Đà Nẵng, luồng hàng hải Chân Mây, luồng hàng hải Kỳ Hà, luồng hàng hải Sông Dinh....

- Đầu tư xây dựng hệ thống điều phối và giám sát giao thông hàng hải (VTS) tại tất cả các khu vực cảng biển, trên nguyên tắc ưu tiên các khu vực có mật độ tàu thuyền lớn. Ngoài 12 khu vực đã có hệ thống VTS, cần đầu tư hệ thống VTS tại các luồng hàng hải: Hòn Gai - Cái Lân, Sông Chanh, Hải Thịnh, Diêm Điền, Lệ Môn, Cửa Hội-Bến Thủy, Vũng Áng, Hòn La, Cửa Gianh, Cửa Việt, Thuận An, Chân Mây, Kỳ Hà, Vũng Rô, Nha Trang, Đầm Môn, Ba Ngòi, Soài Rạp, Đồng Nai, Sông Tiền, Trần Đề.

- Nâng cấp hệ thống báo hiệu vô tuyến điện (AIS) đặt trên các báo hiệu hàng hải hiện hữu.

- Đầu tư xây dựng thiết bị đo tốc độ dòng chảy tại những vị trí có tính chất đại diện cho các đoạn luồng hàng hải.

- Doanh nghiệp khai thác cảng trang bị thiết bị đo tốc độ sóng, gió, thuỷ triều, thiết bị đo tốc độ, góc cập cầu của tàu biển để hỗ trợ cho hoa tiêu dẫn tàu liên tục quan sát và điều chỉnh tốc độ cập cầu cho phù hợp trong quá trình điều động tàu cập, rời cầu cảng. Đồng thời xây dựng hệ thống lưu trữ dữ liệu của thiết bị quan trắc điều kiện khai thác để thuận tiện cho các cơ quan, đơn vị liên quan, kiểm tra, giám sát, tra cứu, hậu kiểm.

PHẦN IV. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải

- Chủ trì xây dựng Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 quy định chi tiết một số điều của Bộ luật hàng hải Việt Nam về hướng dẫn hoạt động hàng hải.

- Tổ chức xây dựng các Tiêu chuẩn kỹ thuật có liên quan.

- Giao nhiệm vụ cho cơ quan chuyên môn về xây dựng thuộc Bộ GTVT thực hiện thẩm định, có ý kiến đối với Hồ sơ đánh giá kết cấu hạ tầng bến cảng, cầu cảng đáp ứng tiếp nhận tàu biển giảm tải có thông số kỹ thuật lớn hơn thông số kỹ thuật của tàu biển tại Quyết định công bố.

2. Trách nhiệm của Cục Hàng hải Việt Nam

- Xây dựng nội dung chi tiết các quy định về bến cảng, cầu cảng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn giảm tải.

- Chủ trì phê duyệt Phương án bảo đảm an toàn hàng hải để quyết định cho phép bến cảng, cầu cảng được tiếp nhận tàu có trọng tải lớn giảm tải.

- Tuyên truyền, phổ biến các quy định về bến cảng, cầu cảng được tiếp nhận tàu có trọng tải lớn giảm tải tới các cơ quan, đơn vị, doanh nghiệp.

- Kiểm tra việc triển khai phương án bảo đảm an toàn hàng hải cho tàu lớn vào, rời cảng của các Cảng vụ hàng hải, kiểm tra chất lượng, tình hình bảo dưỡng cầu, bến cảng của các Doanh nghiệp cảng.

3. Trách nhiệm của Cảng vụ hàng hải

- Chủ trì, phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan triển khai kiểm tra, giám sát quá trình thực hiện Phương án bảo đảm an toàn hàng hải của doanh nghiệp cảng.

- Chủ trì, phối hợp với các cơ quan, đơn vị có liên quan kiểm tra, đánh giá các điều kiện an toàn của bến cảng, luồng hàng hải, các yêu cầu của Phương án bảo đảm an toàn hàng hải; và nếu điều kiện cho phép, kiểm tra, đánh giá các điều kiện an toàn của tàu trước khi cấp phép cho tàu vào, rời cảng.

- Duy trì trực ban 24/7, theo dõi, giám sát, hướng dẫn, cảnh báo an toàn cho tàu thuyền hành trình vào, rời cảng, đặc biệt là các tàu có trọng tải lớn.

- Chủ trì, phối hợp với các cơ quan chức năng triển khai các biện pháp phổ biến, tuyên truyền pháp luật hàng hải, bảo đảm hoạt động của các phương tiện thủy nội địa, phương tiện đánh bắt thủy, hải sản trong vùng nước cảng biển theo đúng quy định.

- Sẵn sàng triển khai kịp thời các phương án ứng phó, khắc phục tai nạn, sự cố hàng hải xảy ra trên luồng hàng hải.

- Kịp thời phát hiện, điều chỉnh hoặc phản ánh đến cơ quan có thẩm quyền để điều chỉnh các nội dung chưa phù hợp của Phương án bảo đảm an toàn hàng hải.

- Hướng dẫn, kiểm tra, giám sát chủ tàu, tàu, doanh nghiệp khai thác cảng thực hiện đầy đủ, kịp thời các hướng dẫn, chỉ đạo của cơ quan có thẩm quyền.

4. Trách nhiệm của Hoa tiêu hàng hải

- Bố trí hoa tiêu có Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, Giấy chứng nhận vùng hoạt động hoa tiêu hàng hải phù hợp, có nhiều kinh nghiệm để dẫn tàu.

- Phối hợp chặt chẽ với cơ quan, đơn vị liên quan trong lập Kế hoạch dẫn tàu hàng ngày bảo đảm an toàn.

- Chỉ đạo, kiểm tra, giám sát hoa tiêu được giao dẫn tàu thực hiện đầy đủ trách nhiệm, nghĩa vụ của hoa tiêu hàng hải theo các quy định hiện hành.

- Tham khảo số liệu quan trắc điều kiện khí tượng, thủy văn, điều kiện khai thác tại các thiết bị được lắp đặt trên cầu cảng để dẫn tàu; trường hợp phát hiện các thông số về tốc độ dòng chảy, tốc độ gió vượt quá giới hạn quy định hoặc các nguy cơ khác ảnh hưởng đến an toàn của tàu thì tạm thời dừng việc dẫn tàu vào, rời cảng, thông báo ngay cho Cảng vụ Hàng hải khu vực.

- Các tổ chức hoa tiêu phải thường xuyên giao lưu, học hỏi trau dồi kinh nghiệm lẫn nhau; cử hoa tiêu đi đào tạo và học tập chuyên ngành ở các trung tâm uy tín trong nước và ngoài nước.

- Kịp thời phát hiện, điều chỉnh hoặc phản ánh đến cơ quan có thẩm quyền để điều chỉnh các nội dung chưa phù hợp của Phương án bảo đảm an toàn hàng hải.

5. Trách nhiệm của Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải

- Vận hành, bảo trì để duy trì tình trạng kỹ thuật xuyên suốt của hệ thống báo hiệu hàng hải trên luồng, trên bờ

- Khảo sát, rà quét để có số liệu độ sâu chính xác của luồng hàng hải, vũng quay tàu nhằm đảm bảo an toàn cho tàu hành hải trên luồng.

6. Trách nhiệm của các doanh nghiệp khai thác cảng biển

- Thuê đơn vị tư vấn chuyên ngành có đủ năng lực để kiểm định, đánh giá an toàn kết cấu bến cảng, cầu cảng.

- Thường xuyên thực hiện công tác bảo trì bến cảng, cầu cảng để duy trì tình trạng kỹ thuật của bến cảng, cầu cảng, đảm bảo an toàn cho kết cấu hạ tầng khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn.

- Trong quá trình khai thác tiếp nhận tàu: tổ chức thực hiện quan trắc chuyển vị cầu tàu thường xuyên (trường hợp cần thiết phải bố trí các hệ thống quan trắc tự động); thường xuyên kiểm tra tình trạng hoạt động của bích neo, đệm tựa tàu, tiến hành sửa chữa hoặc thay thế ngay khi hư hỏng để bảo vệ kết cấu cầu cảng khi tàu neo đậu làm hàng; tổ chức theo dõi kết cấu cầu cảng để kịp thời phát hiện các vết rạn, hư hỏng trên kết cấu sàn, dầm, cọc...

- Thu xếp cần cẩu bờ về vị trí an toàn; bố trí công nhân bắt dây lành nghề và bảo đảm cầu trống, không có bất kỳ một phương tiện thủy nào có mặt trong vùng nước thủy diện của cảng khi tàu vào, rời cảng.

- Lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác về cấp sóng, cấp gió, vận tốc dòng chảy, vận tốc cập cầu, góc cập cầu để có số liệu phục vụ công tác điều động tàu trọng tải lớn vào, rời bến cảng, cầu cảng.

- Định kỳ khảo sát, ra thông báo hàng hải về độ sâu trước bến cảng, cầu cảng.

- Thường xuyên nạo vét đảm bảo độ sâu khu nước trước bến cảng, cầu cảng theo đúng thiết kế.

- Nâng cao chất lượng đội ngũ cán bộ kỹ thuật cảng.

- Kịp thời phát hiện, điều chỉnh hoặc phản ánh đến cơ quan có thẩm quyền để điều chỉnh các nội dung chưa phù hợp của Phương án bảo đảm an toàn hàng hải.

- Chuẩn bị sẵn sàng các biện pháp ứng phó, xử lý sự cố, tai nạn hàng hải trong quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn.

7. Trách nhiệm của Chủ tàu

- Đảm bảo tàu luôn trong tình trạng kỹ thuật tốt, đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn an toàn hàng hải, bao gồm khả năng vận hành, hệ thống máy móc, thiết bị hỗ trợ điều động và an toàn môi trường.

- Cung cấp chính xác và đầy đủ các thông tin liên quan đến trọng tải, kích thước, mớn nước, loại hàng hóa và trạng thái kỹ thuật của tàu làm cơ sở để cảng vụ hàng hải và các cơ quan quản lý hàng hải lập kế hoạch tiếp nhận và điều động.

- Tuân thủ các quy định về phòng cháy chữa cháy, bảo vệ môi trường, đặc biệt là phòng ngừa và xử lý kịp thời các sự cố tràn dầu, chất thải hoặc khí thải gây ô nhiễm.

- Phổ biến và yêu cầu thuyền trưởng, chủ tàu lai tổ chức thực hiện nghiêm phương án bảo đảm an toàn hàng hải.

- Cập nhật đầy đủ các thông tin, dữ liệu về luồng hàng hải, khu neo đậu, vũng quay tàu, điều kiện khí tượng thủy văn tại khu vực, các yêu cầu bảo đảm an toàn ... do Cảng vụ Hàng hải khu vực, các Tổng Công ty Bảo đảm An toàn hàng hải, Công ty Hoa tiêu Hàng hải được giao tuyến dẫn tàu cung cấp và kịp thời cung cấp cho thuyền trưởng nghiên cứu, cập nhật trước khi tàu đến vùng đón trả hoa tiêu.

- Phối hợp các đơn vị có các phương tiện, lực lượng cung ứng dịch vụ cứu hộ phù hợp với các loại hình tai nạn, sự cố hàng hải nhằm sẵn sàng ứng phó kịp thời khi xảy ra tai nạn, sự cố hàng hải.

- Bố trí ca nô dẹp luồng vào những khoảng thời gian, những khu vực tiềm ẩn nhiều nguy cơ xảy ra tai nạn, sự cố khi tàu vào, rời cảng.

- Bảo đảm thuyền viên trực ca mẫn cán trong quá trình tàu neo đậu làm hàng, luôn căng đều các dây buộc tàu.

- Chuẩn bị sẵn sàng các biện pháp ứng phó, xử lý sự cố, tai nạn hàng hải.

8. Trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị có liên quan

8.1. Trách nhiệm của đơn vị tư vấn chuyên ngành

- Tiến hành khảo sát chi tiết và đánh giá đầy đủ hiện trạng kết cấu hạ tầng cảng biển, bao gồm cầu cảng, luồng lạch, vũng quay tàu và các công trình phụ trợ khác, để xác định khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thiết kế.

- Đưa ra các giải pháp kỹ thuật phù hợp để cải thiện hoặc nâng cấp kết cấu hạ tầng, nếu cần, nhằm đảm bảo khả năng tiếp nhận tàu lớn hơn thiết kế mà không ảnh hưởng đến an toàn hàng hải và hiệu quả vận hành.

- Cung cấp giải pháp tối ưu và đảm bảo tính khả thi về mặt kỹ thuật, kinh tế và môi trường.

- Đề xuất việc trang bị và hỗ trợ triển khai các thiết quan trắc đo vận tốc gió, sóng và mực nước, để nâng cao hiệu quả giám sát và điều hành cảng phù hợp tiêu chuẩn kỹ thuật chuyên ngành.

- Tăng cường chất lượng thực hiện công tác kiểm định, đánh giá an toàn kết cấu hạ tầng bến cảng, cầu cảng.

- Thường xuyên cập nhật các tiêu chuẩn, quy chuẩn mới ban hành.

- Đảm bảo việc thực hiện đánh giá, kiểm định kết cấu cầu bến trên cơ sở chuyên môn sâu và khách quan, không bị ảnh hưởng bởi lợi ích riêng của bất kỳ bên nào.

- Chịu trách nhiệm trước pháp luật và các bên liên quan về chất lượng và tính chính xác của các báo cáo kết quả kiểm định đánh giá khả năng đáp ứng tiếp nhận tàu trọng tải lớn.

8.2. Trách nhiệm của Công ty cung cấp dịch vụ lai dắt

- Đảm bảo bố trí đầy đủ số lượng tàu lai có công suất phù hợp, luôn sẵn sàng điều động.

- Hiện đại hóa đội ngũ tàu lai có tính năng cơ động cao (như tàu lai AZIMUTH, STERN DRIVE TUG...) nhằm hỗ trợ các tàu trọng tải lớn vào, rời bến cảng.

KẾT LUẬN – KIẾN NGHỊ

1. Kết luận

Hệ thống hạ tầng hàng hải tại Việt Nam đã có những bước phát triển đáng kể, đáp ứng nhu cầu vận tải biển ngày càng tăng. Khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn tại các bến cảng đã chứng tỏ được tiềm năng của ngành vận tải biển trong việc hỗ trợ hoạt động xuất nhập khẩu của quốc gia. Tuy nhiên, vẫn tồn tại một số bất cập trong các quy định và hướng dẫn hiện hành, ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác và sự phát triển bền vững của ngành hàng hải. Việc chưa có các quy định, hướng dẫn cụ thể về điều kiện tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố là tồn tại cần được giải quyết để đảm bảo an toàn và hiệu quả trong hoạt động khai thác cảng.

Xu hướng toàn cầu trong việc sử dụng tàu có trọng tải lớn đang ngày càng phổ biến, điều này đòi hỏi cảng biển Việt Nam phải cải thiện và nâng cấp hạ tầng, quy trình quản lý, đồng thời xây dựng cơ chế chính sách phù hợp. Tận dụng kết cấu hạ tầng hiện có và đảm bảo an toàn cho hoạt động hàng hải cần thực hiện một cách đồng bộ và hiệu quả, từ đó nâng cao năng lực cạnh tranh trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Bằng cách thực hiện các giải pháp như đã nêu tại Phần III, Việt Nam có thể nâng cao khả năng khai thác kết cấu hạ tầng hàng hải hiện hữu, đảm bảo an toàn và hiệu quả trong quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, đồng thời thúc đẩy sự phát triển bền vững của ngành hàng hải trong tương lai.

2. Kiến nghị

a) Trước khi Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 của Chính phủ có hiệu lực, tiếp tục triển khai chủ trương cho tàu trọng tải lớn hơn công bố ra, vào các cầu, bến cảng theo hướng dẫn tại văn bản số 3568/BGTVT-KCHT ngày 09/4/2018 của Bộ Giao thông vận tải. Trong đó, các doanh nghiệp khai thác cảng phải thực hiện đầy đủ các yêu cầu trong Phương án bảo đảm an toàn hàng hải đã được phê duyệt trước khi được cho phép tiếp tục tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố.

b) Sau khi Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 của Chính phủ có hiệu lực, bãi bỏ văn bản số 3568/BGTVT-KCHT ngày 09/4/2018 của Bộ Giao thông vận tải và văn bản số 04/CHHVN-BCB ngày 03/01/2002 của Cục Hàng hải Việt Nam;

c) Ưu tiên bố trí nguồn vốn trung hạn giai đoạn 2026-2030 để đầu tư cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng nhằm nâng cao hiệu quả khai thác của hệ thống cầu, bến cảng tại các khu vực cảng biển quan trọng.

Để tạo điều kiện thuận lợi, hỗ trợ, tháo gỡ khó khăn cho các doanh nghiệp trong tình hình kinh tế hiện nay, Cục Hàng hải Việt Nam kiến nghị Bộ Giao thông vận tải phê duyệt Đề án làm cơ sở để triển khai thực hiện.

PHỤ LỤC I

DANH MỤC CẦU, BẾN CẢNG ĐƯỢC CHẤP THUẬN CHỦ TRƯƠNG TIẾP NHẬN TÀU CÓ TRỌNG TẢI LỚN HƠN THÔNG SỐ TẠI QUYẾT ĐỊNH CÔNG BỐ

STT	Bến cảng	Chủ đầu tư	Cảng vụ quản lý	Cỡ tàu khai thác	Cỡ tàu theo quy hoạch	Cỡ tàu thực hiện cải tạo nâng cấp	Văn bản chấp thuận chủ trương
1.	Cầu cảng số 2, 3, 4 - Bến cảng Cái Lân	Công ty TNHH Cảng Công Ten Nơ Quốc tế Cái Lân	Quảng Ninh	50.000	50.000 Giảm tải hoặc lớn hơn khi đủ đk	69.000 Giảm tải	VB 7869/BGTVT-KCHT ngày 19/7/2018
2.	Cầu cảng số 5, 6, 7 - Bến cảng Cái Lân	Công ty CP Cảng Quảng Ninh	Quảng Ninh	40.000	50.000	85.000 (hàng rời, hàng tổng hợp)	VB16995/BGTVT-KCHT ngày 22/12/2015
3.	Bến cảng Nosco	Công ty CP Nosco Shipyard	Quảng Ninh		50.000	100.000 (không tải)	VB 3374/BGTVT-KCHT ngày 29/3/2024
4.	Bến cảng Đoạn Xá	Công ty CP Cảng Đoạn Xá	Hải Phòng	20.000 Giảm tải	10.000	40.000 Giảm tải	VB 5365/BGTVT-KCHT ngày 22/5/2017
5.	Cầu cảng số 1, số 2 - Bến cảng Nam Đình Vũ	Công ty CP Cảng Nam Đình Vũ	Hải Phòng	20.000	20.000	40.000 Giảm tải	VB4518/BGTVT-KCHT ngày 03/5/2018
6.	Bến cảng Nam Hải Đình Vũ	Công ty CP Cảng Nam Hải Đình Vũ	Hải Phòng	30.000	20.000	48.000	VB2152/BGTVT-KCHT ngày 05/3/2018
7.	Bến cảng của Công ty TNHH MTV 189	Công ty TNHH MTV 189	Hải Phòng	5.000	10.000	20.000 Giảm tải	VB 7694/BGTVT-KHĐT ngày 28/7/2021
8.	Bến cảng 128	Công ty TNHH MTV 128	Hải Phòng	15.000	20.000	20.000 Giảm tải	VB 14240/BGTVT-KCHT ngày 26/10/2015

STT	Bến cảng	Chủ đầu tư	Cảng vụ quản lý	Cỡ tàu khai thác	Cỡ tàu theo quy hoạch	Cỡ tàu thực hiện cải tạo nâng cấp	Văn bản chấp thuận chủ trương
9.	Bến cảng Hải An	Công ty CP Vận tải và xếp dỡ Hải An	Hải Phòng	20.000	20.000	1.800TEU (30.000)	VB 9121/BGTVT-KCHT ngày 17/8/2018
10.	Bến cảng Greenport	Công ty CP Container Việt Nam	Hải Phòng	20.000	20.000	25.000	VB 4247/BGTVT-KCHT ngày 09/5/2019
11.	Bến cảng Transvina	Công ty TNHH Vận tải hàng công nghệ cao	Hải Phòng	7.000	7.000	20.000	VB 7159/BGTVT-KCHT ngày 01/8/2019 (hướng dẫn NĐ56)
12.	Bến cảng Container quốc tế Hải Phòng	Công ty TNHH Cảng Công-ten-nơ QT Hải Phòng	Hải Phòng	100.000 giảm tải	100.000 giảm tải	160.000 giảm tải	VB2599/BGTVT-ATGT ngày 21/3/2019 VB 14069/BGTVT-KCHT ngày 08/12/2023
13.	Bến cảng Chùa Vẽ	Công ty CP Cảng Hải Phòng	Hải Phòng	10.000	20.000 Giảm tải	30.000 Giảm tải	VB 2040/BGTVT-KCHT ngày 01/3/2017
14.	Bến cảng Vip Greenport	Công ty CP cảng Xanh Vip	Hải Phòng	30.000 Giảm tải	20.000	42.213 giảm tải	VB4822/BGTVT-KCHT ngày 05/5/2017
15.	Cầu cảng số 3 - Bến cảng tổng hợp Nghi Sơn	Công ty CP đầu tư khoáng sản Đại Dương	Thanh Hóa	50.000 giảm tải	30.000	70.000 giảm tải	VB 10314/BGTVT-KCHT ngày 12/9/2017 và số 13032/BGTVT-KCHT ngày 20/11/2017
16.	Cầu cảng số 5 - Bến cảng tổng hợp Nghi Sơn	Công ty CP đầu tư khoáng sản Đại Dương	Thanh Hóa	50.000 giảm tải	30.000	60.000 giảm tải	VB 10314/BGTVT-KCHT ngày 12/9/2017 và số 13032/BGTVT-KCHT ngày 20/11/2017

STT	Bến cảng	Chủ đầu tư	Cảng vụ quản lý	Cỡ tàu khai thác	Cỡ tàu theo quy hoạch	Cỡ tàu thực hiện cải tạo nâng cấp	Văn bản chấp thuận chủ trương
17.	Cầu cảng số 7,8,9,10 – Bến cảng tổng hợp Nghi Sơn	Công ty TNHH công nghiệp Long Sơn	Thanh Hóa	50.000	100.000	70.000 giảm tải	VB 5538/BGTVT-KHĐT ngày 30/5/2023
18.	Bến cảng Lệ Môn	Công ty CP Cảng Thanh Hoá	Thanh Hoá	1.000	1.000	3.000	VB5351/BGTVT-KCHT ngày 22/5/2018
19.	Bến cảng tổng hợp quốc tế Nghi Sơn	Công ty CP Gang thép Nghi Sơn	Thanh Hóa	50.000	50.000	70.000	VB698/BGTVT-KCHT ngày 19/01/2018 và số 10764/BGTVT-KHĐT ngày 25/9/2018
20.	Cầu cảng số 1, số 2 thuộc Bến cảng tổng hợp Nghi Sơn	Công ty CP Cảng DVDK tổng hợp PTSC Thanh Hoá	Thanh Hóa	50.000	30.000	70.000	VB 10321/BGTVT-KCHT ngày 12/9/2017 và số 1670/BGTVT-KCHT ngày 12/02/2018
21.	Cầu cảng số 1 - Bến cảng thuộc Dự án Khu phát triển Gas&LNG và các loại hình phụ trợ lọc hoá dầu Nghi Sơn	Công ty ĐTXD Anh Phát	Thanh Hoá	3.000	50.000	10.000 Giảm tải	VB 2421/BGTVT-KHĐT ngày 15/3/2022
22.	Cầu số 6 – Bến cảng tổng hợp Nghi Sơn	Công ty CP Hoá chất GAMA Thanh Hoá	Thanh Hoá	30.000	30.000	70.000 Giảm tải	VB số 1059/BGTVT-KHĐT ngày 28/01/2022
23.	Cầu cảng số 1,2.3 – Khu bến số 1- Bến	CTCP Xi măng Sông Lam	Nghệ An	30.000	50.000	50.000	VB số 6453/BGTVT-KHĐT ngày 05/7/2021

STT	Bến cảng	Chủ đầu tư	Cảng vụ quản lý	Cỡ tàu khai thác	Cỡ tàu theo quy hoạch	Cỡ tàu thực hiện cải tạo nâng cấp	Văn bản chấp thuận chủ trương
	cảng chuyên dùng Vissai						
24.	Cầu cảng số 2 - Bến cảng Vũng Áng	Công ty CP Cảng Quốc tế Lào - Việt	Hà Tĩnh	45.000	45.000	61.671	VB 9365/BGTVT-KCHT ngày 18/8/2017
25.	Cầu cảng số 1 - Bến cảng Hòn La	Cảng Dịch vụ dầu khí tổng hợp Quảng Bình	Quảng Bình	10.000	50.000	30.000	VB 62/CHHVN-CTHH ngày 08/01/2019 của Cục Hàng hải Việt Nam
26.	Cầu cảng số 1, 2 – Bến cảng Chân Mây	Công ty CP Cảng Chân Mây	Huế	50.000	50.000	70.000 Giảm tải	VB3207/BGTVT-KCHT ngày 13/4/2021
27.	Cầu cảng số 3 – Bến cảng Chân Mây	Công ty TNHH MTV Hào Hưng Huế	Huế	50.000 Giảm tải	50.000	70.000 Giảm tải	VB 9595/BGTVT-KHĐT ngày 23/9/2020
28.	Bến cảng Hào Hưng	Công ty TNHH MTV Hào Hưng Quảng Ngãi	Quảng Ngãi	30.000 (50.000)	50.000	70.000	VB2157/BGTVT-KCHT ngày 05/3/2018
29.	Bến cảng Doosan - Dung Quất	Công ty TNHH Công nghiệp nặng Doosan Việt Nam Quảng Ngãi	Quảng Ngãi	20.000	20.000	35.000	VB6902/BGTVT-KCHT ngày 27/6/2018
30.	Bến cảng xuất sản phẩm Nhà máy lọc dầu Dung Quất	Công ty Cổ phần Lọc hoá dầu Bình Sơn	Quảng Ngãi	25.000	50.000	50.000	VB13861/BGTVT-KCHT ngày 10/12/2018

STT	Bến cảng	Chủ đầu tư	Cảng vụ quản lý	Cỡ tàu khai thác	Cỡ tàu theo quy hoạch	Cỡ tàu thực hiện cải tạo nâng cấp	Văn bản chấp thuận chủ trương
31.	Bến số 1 - Cảng PTSC Quảng Ngãi	Công ty Cổ phần Dịch vụ dầu khí Quảng Ngãi PTSC	Quảng Ngãi	50.000	50.000	70.000 giảm tải	5177/BGTVT-KCHT ngày 11/5/2016
32.	Cầu cảng số 1 - Cảng Quốc tế Gemadept Dung Quất	Công ty Cổ phần cảng quốc tế Gemadept Dung Quất	Quảng Ngãi	50.000	50.000	70.000 giảm tải	10457/BGTVT-KCHT ngày 02/10/2013
33.	Cầu 1 – Bến cảng Quy Nhơn	Công ty CP Cảng Quy Nhơn	Quy Nhơn	25.000	25.000	35.000 Giảm tải	VB10921/BGTVT-KCHT ngày 18/8/2015
34.	Cầu 2 – Bến cảng Quy Nhơn			10.000	10.000	20.000 Giảm tải	VB4819/BGTVT-KCHT ngày 21/6/2012
35.	Cầu 4 – Bến cảng Quy Nhơn			50.000 Giảm tải	30.000	63.500 Giảm tải	VB9037/BGTVT-KCHT ngày 25/10/2012
36.	Bến cảng Tân cảng Quy Nhơn	Công ty CP Tân cảng Quy Nhơn	Quy Nhơn	30.000	30.000	50.000 Giảm tải	VB6207/BGTVT-KCHT ngày 29/5/2014
37.	Bến cảng Thị Nại 1	Công ty CP Cảng Thị Nại	Quy Nhơn	10.000	10.000	30.000 Giảm tải	VB 6224/BGTVT-KCHT ngày 03/6/2016
38.	Cầu cảng số 1 – Bến cảng TH Bắc Vân Phong	Công ty TNHH Cảng Vân Phong	Nha Trang			100.000	VB số 6627/BGTVT-KHĐT ngày 01/7/2022 và số 5338/BGTVT-KHĐT ngày 24/5/2023
39.	Cầu cảng số 2 – Bến cảng Ba Ngòi	Công ty CP Cảng Cam Ranh	Nha Trang			70.000 Giảm tải	VB số 10880/BGTVT-KHĐT ngày 29/10/2020
40.	Cầu cảng than - Bến cảng Nhiệt	Tổng công ty Phát điện 3	Bình Thuận	30.000	100.000	50.000	VB số 13559/BGTVT-

STT	Bến cảng	Chủ đầu tư	Cảng vụ quản lý	Cỡ tàu khai thác	Cỡ tàu theo quy hoạch	Cỡ tàu thực hiện cải tạo nâng cấp	Văn bản chấp thuận chủ trương
	điện Vĩnh Tân 2						KHĐT ngày 31/12/2020
41.	Cầu cảng dầu - Bến cảng Nhiệt điện Vĩnh Tân 2	Tổng công ty Phát điện 3	Bình Thuận	1.000	100.000	3.000	VB số 13559/BGTVT-KHĐT ngày 31/12/2020
42.	Bến phao, Bến cảng xăng dầu, LPG Tuy Phong	Công ty TNHH Dương Đông – Bình Thuận	Bình Thuận	10.000	20.000	15.000	VB10732/BGTVT-KCHT ngày 14/8/2015
43.	Bến sà lan, Bến cảng xăng dầu, LPG Tuy Phong	Công ty TNHH Dương Đông – Bình Thuận	Bình Thuận	Chưa được công bố	7.000	7.000	VB8916/BGTVT-KCHT ngày 14/8/2018
44.	Bến cảng Interflour Cái Mép	Công ty TNHH Interflour Việt Nam	Vũng Tàu	80.000	80.000	93.000	VB 3450/BGTVT-KHĐT ngày 13/4/2020
45.	Bến cảng TCIT	Công ty TNHH cảng quốc tế Cái Mép	Vũng Tàu	132.000	110.000	160.000 Giảm tải	VB 8943/BGTVT-KHĐT ngày 09/9/2020
46.	Bến cảng SSIT	Công ty LDDV Container quốc tế cảng Sài Gòn – SSA	Vũng Tàu	100.000	100.000	200.000 Giảm tải	VB 12961/BGTVT-KHĐT ngày 17/11/2017 VB 3064/BGTVT-KCHT ngày 22/3/2024
47.	Bến cảng Container Cái Mép Thượng (Cảng TCCT)	Công ty CP Tân Cảng Cái Mép	Vũng Tàu	80.000	110.000 Giảm tải	145.000 Giảm tải	VB 10898/BGTVT-KHĐT ngày 29/10/2020

STT	Bến cảng	Chủ đầu tư	Cảng vụ quản lý	Cỡ tàu khai thác	Cỡ tàu theo quy hoạch	Cỡ tàu thực hiện cải tạo nâng cấp	Văn bản chấp thuận chủ trương
48.	Bến cảng xăng dầu Petec Cái Mép	Công ty Chế biến khí Vũng Tàu	Vũng Tàu	60.000	60.000 Giảm tải	100.000 Giảm tải	VB 7113/BGTVT-KHĐT ngày 15/7/2022
49.	Cầu cảng số 1 – Bến cảng Baria Serece	Công ty CP Dịch vụ XNK Nông lâm sản và Phân bón Bà Rịa	Vũng Tàu	80.000	80.000	87.000 giảm tải	VB 685/BGTVT-KCHT ngày 19/01/2018
50.	Cầu cảng số 1 - Bến cảng quốc tế Thị Vải	Công ty TNHH Cảng quốc tế Thị Vải	Vũng Tàu	50.000	75.000	80.000 giảm tải	VB12284/BGTVT-KHĐT ngày 31/10/2017
51.	Cầu số 1 – Nhà máy đóng tàu Ba Son	Tổng công ty Ba Son	Vũng Tàu	10.000 đầy tải 70.000 không tải		30.000 Giảm tải	VB 8022/BGTVT-KHĐT ngày 05/8/2022 của Bộ Giaothông vận tải Cục QL thẩm định VB 3011/CQLDT ngày 17/11/2023
52.	Cầu số 2 – Nhà máy đóng tàu Ba Son		Vũng Tàu	15.000 đầy tải 150.000 không tải		80.000 giảm tải	
53.	Bến cảng Khu công nghiệp Cát Lái	Công ty CP Tiếp vận Đông Sài Gòn	Tp. Hồ Chí Minh	2.200	3.000	5.000	VB 12695/BGTVT-KHĐT ngày 08/11/2018 của Bộ GTVT
54.	Cầu cảng K12B, K12C - Bến cảng Tân Thuận và Bến cảng Tân Thuận 2	Công ty CP Cảng Sài Gòn	Tp. Hồ Chí Minh	30.000	30.000	60.000 giảm tải	VB 4530/BGTVT-KCHT ngày 15/5/2019
55.	Bến cảng SP-ITC	Công ty CP Vận tải thương mại quốc tế	Tp. Hồ Chí Minh	Tàu container đến 30.000	30.000	Tàu container đến 45.000giảm	VB 1894/BGTVT-KHĐT ngày 04/3/2019

STT	Bến cảng	Chủ đầu tư	Cảng vụ quản lý	Cỡ tàu khai thác	Cỡ tàu theo quy hoạch	Cỡ tàu thực hiện cải tạo nâng cấp	Văn bản chấp thuận chủ trương
				và tàu hàng tổng hợp đến 36.000		tải và tàu chở hàng khô đến 60.000 giảm tải	
56.	Cầu 3,4 – Cảng VICT	Công ty LD Phát triển tiếp vận số 1	Tp. Hồ Chí Minh	25.000 giảm tải	25.000 giảm tải	40.000 giảm tải	VB 10320/ BGTVT-KHĐT ngày 14/10/2020
57.	Cầu K17, 18 – Cảng Lotus	Công ty liên doanh Bông sen	Tp. Hồ Chí Minh	30.000	30.000	60.000 giảm tải	VB 2015/BGTVT-KHĐT ngày 12/3/2021
58.	Cầu K15B, K15C – Cảng Bến Nghé	Công ty TNHH MTV Cảng Bến nghé	Tp. Hồ Chí Minh	36.000	45.000 giảm tải	60.000 giảm tải	VB 2726/ BGTVT-KHĐT ngày 02/4/2021
59.	Cầu số 4, 5 – Cảng Tân cảng Cái Lái	Công ty TNHH MTV Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn	Tp. Hồ Chí Minh	45.000 Giảm tải	30.000	45.000 Giảm tải	QĐ 589/QĐ-CHHVN ngày 28/4/2020
60.	Bến cảng Vàm Cỏ Hoá Sinh	Công ty CP hoá sinh Vàm Cỏ Đồng Nai	Đồng Nai	30.000	30.000	50.000 giảm tải	VB 3851/ BGTVT-KHĐT ngày 22/4/2020
61.	Bến cảng tổng hợp Vĩnh Hưng Đồng Nai	Công ty TNHH Vĩnh Hưng Đồng Nai	Đồng Nai	30.000	30.000	60.434 Giảm tải	VB 9907/ BGTVT-KHĐT ngày 02/10/2020
62.	Bến cảng Xi măng Công Thanh	Công ty CP Tấm lợp vật liệu xây dựng Đồng Nai	Đồng Nai	20.000	30.000	30.000	VB 3350/BGTVT-KHĐT ngày 31/3/2017
63.	Bến cảng xăng dầu	Công ty TNHH MTV	Đồng Nai	30.000	32.000	32.000 – 49.000	VB 686/BGTVT-KHĐT ngày 19/01/2018

STT	Bến cảng	Chủ đầu tư	Cảng vụ quản lý	Cỡ tàu khai thác	Cỡ tàu theo quy hoạch	Cỡ tàu thực hiện cải tạo nâng cấp	Văn bản chấp thuận chủ trương
	Phước Khánh	Thương mại dầu khí Đồng Tháp					VB 2108/CQLXD ngày 14/9/2020
64.	Cầu cảng số 3 - Bến cảng Đồng Nai (phân cảng Gò Dầu A)	Công ty CP Cảng Đồng Nai	Đồng Nai	15.000	10.000	30.000	VB 768/BGTVT-KCHT ngày 22/01/2018
65.	Cầu cảng số 3 - Bến cảng Đồng Nai (phân cảng Gò Dầu B)	Công ty CP Cảng Đồng Nai	Đồng Nai	15.000	30.000	30.000	VB 768/BGTVT-KCHT ngày 22/01/2018
66.	Bến cảng Cái Mép Gemadept Terminal Link	Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept–Terminal link	Vũng Tàu			232.606,3 giảm tải	14296/BGTVT-KCHT ngày 13/12/2023
67.	Bến cảng Hạ lưu PTSC	Công ty Cảng Dịch vụ Dầu khí	Vũng Tàu			Sà lan CSBC No.15 và sà lan TIPM No.514001	14977/BGTVT-KCHT ngày 26/12/2023
68.	Bến cảng CMIT	Công ty TNHH Cảng QT Cái Mép	Vũng Tàu			214.121 giảm tải	4860/BGTVT-KCHT ngày 08/5/2024

PHỤ LỤC II
ĐÁNH GIÁ VIỆC TRIỂN KHAI TIẾP NHẬN TÀU LỚN TẠI CÁC BẾN CẢNG ĐÃ ĐƯỢC BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CHẤP THUẬN

1. Cầu cảng số 2, 3, 4 - Bến cảng Cái Lân

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 69.000 DWT giảm tải, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc công trình hàng năm.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -8,8m, vũng quay tàu có bán kính 350m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 69.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này chưa có hệ thống VTS.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng chưa lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu); chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt;

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 69.000 DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 1,0m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng chạy đúng tốc độ trên luồng hàng hải Hòn Gai theo Nội quy cảng biển Quảng Ninh ($\leq$ 6 knots);

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Quảng Ninh.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 69.000 DWT giảm tải. Thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, bố trí ca nô dẹp luồng, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác để quan trắc số liệu thuỷ văn, số liệu góc cập cầu, vận tốc cập cầu.

2. Cầu cảng số 5, 6, 7 - Bến cảng Cái Lân

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 85.000 DWT giảm tải, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc công trình hàng năm.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -8,8m, vũng quay tàu có bán kính 350m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 85.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này không có hệ thống VTS Hải Phòng.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng chưa lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu); chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 85.000 DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 1,5m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng chạy đúng tốc độ trên luồng hàng hải Hòn Gai theo Nội quy cảng biển Quảng Ninh (≤ 6 knots);

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng;

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Quảng Ninh.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 85.000 DWT giảm tải. Thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, bố trí ca nô dẹp luồng, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác để quan trắc số liệu thuỷ văn, số liệu góc cập cầu, vận tốc cập cầu.

3. Bến cảng NOSCO

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 100.000 DWT không tải, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc công trình hàng năm;

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -2,5m, vũng quay tàu có bán kính 350m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 100.000 DWT không tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này chưa có hệ thống VTS.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng chưa lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu), đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 100.000 DWT không tải là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 0,5m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng chạy đúng tốc độ trên luồng hàng hải sông Chanh theo Nội quy cảng biển Quảng Ninh (≤ 10 knots);

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Quảng Ninh.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 100.000 DWT giảm tải. Thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, bố trí ca nô dẹp luồng, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác để quan trắc số liệu thuỷ văn, số liệu góc cập cầu, vận tốc cập cầu.

4. Bến cảng Đoạn Xá

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 40.000 DWT giảm tải, đã thực hiện đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng không phải thực hiện quan trắc công trình hàng năm theo quy trình bảo trì công trình;

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -5,3m, vũng quay tàu có bán kính 110m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 40.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS Hải Phòng.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng chưa lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu); chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 40.000 DWT giảm tải là hoa tiêu hạng I. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 1,0m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng chạy đúng tốc độ theo Nội quy Cảng biển Hải Phòng trên các đoạn tuyến luồng hàng hải Hải Phòng.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Hải Phòng.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 40.000 DWT giảm tải và thực hiện đúng các nội dung trong Phương án bảo đảm an toàn hàng hải. Tuy nhiên chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác để quan trắc số liệu thuỷ văn, số liệu góc cập cầu, vận tốc cập cầu.

5. Cầu cảng số 1, số 2 - Bến cảng Nam Đình Vũ

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 48.000 DWT giảm tải, không thực hiện đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng không phải thực hiện quan trắc công trình hàng năm;

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -8,5m, vũng quay tàu có bán kính 300m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 48.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS Hải Phòng.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng hiện sử dụng phần mềm SEA IQ PILOT để quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu), đảm

bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 48.000 DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng I. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 1,0m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng chạy đúng tốc độ theo Nội quy Cảng biển Hải Phòng trên các đoạn tuyến luồng hàng hải Hải Phòng.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Hải Phòng.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 48.000 DWT giảm tải và đã thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải.

6. Bến cảng Nam Hải Đình Vũ

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 30.000 DWT giảm tải, không thực hiện đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng thực hiện quan trắc công trình hàng năm;

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -7,0m, vũng quay tàu có bán kính 110m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 30.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS Hải Phòng.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24.

- Bến cảng hiện sử dụng phần mềm SEA IQ PILOT để quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu), đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 30.000 DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 1,0m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng chạy đúng tốc độ theo Nội quy Cảng biển Hải Phòng trên các đoạn tuyến luồng hàng hải Hải Phòng.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Hải Phòng.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 30.000 DWT giảm tải và đã thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải.

7. Bến cảng của Công ty TNHH MTV 189

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 20.000 DWT giảm tải, không thực hiện đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng không phải thực hiện quan trắc công trình hàng năm;

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -7,0m, vũng quay tàu có bán kính 110m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 20.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS Hải Phòng.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng chưa lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu); chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải Hải Phòng điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 20.000 DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng I. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 1,0m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng chạy đúng tốc độ theo Nội quy Cảng biển Hải Phòng trên các đoạn tuyến luồng hàng hải Hải Phòng.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Hải Phòng.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 20.000 DWT giảm tải thực hiện đúng nội dung của Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về yêu cầu tàu lai

hỗ trợ. Tuy nhiên chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác để quan trắc số liệu thuỷ văn, số liệu góc cập cầu, vận tốc cập cầu.

8. Bến cảng 128

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng đã được Bộ Giao thông vận tải chấp thuận chủ trương tiếp nhận cỡ tàu đến 20.000DWT giảm tải. Tuy nhiên, hiện nay doanh nghiệp cảng đang tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 15.000 DWT giảm tải, không thực hiện đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng không phải thực hiện quan trắc công trình hàng năm theo quy trình bảo trì công trình;

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -7,0m, vũng quay tàu có bán kính 110m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 15.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS Hải Phòng.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng chưa lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu); chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải Hải Phòng điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 15.000 DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng I. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 0,6m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng chạy đúng tốc độ theo Nội quy Cảng biển Hải Phòng trên các đoạn tuyến luồng hàng hải Hải Phòng.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Hải Phòng.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 15.000 DWT giảm tải và đã thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải. Tuy nhiên chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác để quan trắc số liệu thuỷ văn, số liệu góc cập cầu, vận tốc cập cầu.

9. Bến cảng Hải An

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 25.000 DWT giảm tải, không thực hiện đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng không phải thực hiện quan trắc công trình hàng năm theo quy trình bảo trì công trình;

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -7,0m, vũng quay tàu có bán kính 110m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 25.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24.

- Bến cảng chưa lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu); đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 25.000 DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng I. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 0,7m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng chạy đúng tốc độ theo Nội quy Cảng biển Hải Phòng trên các đoạn tuyến luồng hàng hải Hải Phòng;

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng;

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Hải Phòng.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 25.000 DWT giảm tải và đã thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải. Tuy nhiên chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác để quan trắc số liệu thuỷ văn, số liệu góc cập cầu, vận tốc cập cầu.

10. Bến cảng Greenport

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 25.000 DWT giảm tải, không thực hiện đầu tư nâng cấp;

- Bến cảng không phải thực hiện quan trắc công trình hàng năm;

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -7,0m, vũng quay tàu có bán kính 110m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 25.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS Hải Phòng.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng chưa lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu); chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải Hải Phòng điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 25.000 DWT giảm tải là hoa tiêu hạng I. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 0,8m, tuân thủ Nội quy cảng biển Hải Phòng;

- Tàu trọng tải lớn vào cảng chạy đúng tốc độ trên các đoạn tuyến luồng hàng hải Hải Phòng, tuân thủ Nội quy cảng biển Hải Phòng;

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng;

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Hải Phòng.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 25.000 DWT giảm tải và đã thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải. Tuy nhiên chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác để quan trắc số liệu thuỷ văn, số liệu góc cập cầu, vận tốc cập cầu.

11. Bến cảng Transvina

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 20.000 DWT giảm tải, đã thực hiện đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng không phải thực hiện quan trắc công trình hàng năm theo quy trình bảo trì được duyệt;

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -7,0m, vũng quay tàu có bán kính 110m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 20.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng chưa lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu); chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 20.000 DWT giảm tải là hoa tiêu hạng I. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 0,6m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng chạy đúng tốc độ theo Nội quy Cảng biển Hải Phòng trên các đoạn tuyến luồng hàng hải Hải Phòng .

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Hải Phòng.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 20.000 DWT giảm tải và đã thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải. Tuy nhiên chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác để quan trắc số liệu thuỷ văn, số liệu góc cập cầu, vận tốc cập cầu.

12. Bến cảng Container quốc tế Hải Phòng

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 145.000 DWT giảm tải, không thực hiện đầu tư nâng cấp;

- Bến cảng thực hiện quan trắc công trình hàng năm;

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -12,6m, vũng quay tàu có bán kính 330m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 145.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải;

- Khu vực này đã có hệ thống VTS Hải Phòng;

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng đã lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu), đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 145.000 DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 1,5m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng chạy đúng tốc độ theo Nội quy Cảng biển Hải Phòng trên các đoạn tuyến luồng hàng hải Hải Phòng.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Hải Phòng.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 145.000 DWT giảm tải và đã thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải.

13. Bến cảng Chùa Vẽ

- Kết cấu cầu bến hiện hữu tiếp nhận cỡ tàu đến tàu 10.000 DWT đầy tải.

*) Bến cảng đã được Bộ Giao thông vận tải chấp thuận chủ trương nghiên cứu tiếp nhận tàu có trọng tải đến 30.000DWT, Doanh nghiệp cảng đang thực hiện các công việc đánh giá kết cấu hạ tầng bến cảng. Tuy nhiên, do yêu cầu về sản xuất kinh doanh hiện nay, doanh nghiệp cảng điều chỉnh mục tiêu khai thác và đề xuất tiếp nhận 40.000DWT giảm tải.

14. Bến cảng Vip Greenport

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 42.213 DWT giảm tải, đã thực hiện đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng thực hiện quan trắc công trình hàng năm;

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -7,0m, vũng quay tàu có bán kính 110m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 42.213 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS Hải Phòng.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng hiện sử dụng phần mềm SEA IQ PILOT để quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu), đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 42.213 DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 0,8m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng chạy đúng tốc độ theo Nội quy Cảng biển Hải Phòng trên các đoạn tuyến luồng hàng hải Hải Phòng;

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Hải Phòng.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 42.213 DWT giảm tải và đã thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải.

15. Cầu cảng số 3 - Bến cảng tổng hợp Nghi Sơn:

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 70.000 DWT giảm tải, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc công trình hàng năm. (Bến cảng đã thực hiện quan trắc chuyển vị, quan trắc lún thời gian thực hiện quan trắc gần nhất là tháng 06/2024, kết quả quan trắc trong giới hạn cho phép.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -12,3m, vũng quay tàu có đường kính 450m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 70.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Nam Nghi Sơn.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24.

- Bến cảng chưa thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu), do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 70.000 DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 10% mớn nước tàu và không được nhỏ hơn 1,0m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ không quá 05knots trên luồng hàng hải Nghi Sơn.

- Thực tế từ trước đến nay, khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn việc bố trí ca nô cảnh giới, dẹp luồng; doanh nghiệp cảng sử dụng kết hợp tàu lai dắt hỗ trợ tàu trọng tải lớn vào, rời cầu thực hiện việc dẹp luồng từ phao số "0" đến vũng quay cầu cảng. Khi Hoa tiêu yêu cầu trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Thanh Hoá và không nhỏ hơn 10% giá trị tổng trọng tải tàu được lai.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 70.000 DWT giảm tải. Tuy nhiên chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác để quan trắc số liệu thuỷ văn, số liệu góc cập cầu, vận tốc cập cầu.

16. Cầu cảng số 5 - Bến cảng tổng hợp Nghi Sơn:

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 60.000 DWT giảm tải, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc công trình hàng năm (Bến cảng đã thực hiện quan trắc chuyển vị, quan trắc lún thời gian thực hiện quan trắc gần nhất là tháng 06/2024, kết quả quan trắc trong giới hạn cho phép.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -12,3m, vũng quay tàu có đường kính 450m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 60.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Nam Nghi Sơn.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24.

- Bến cảng chưa thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu), do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 60.000 DWT giảm tải có đầy đủ giấy chứng nhận khả năng chuyên môn phù hợp. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 10% mớn nước tàu và không được nhỏ hơn 1,0m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ không quá 05knots trên luồng hàng hải Nghi Sơn.

- Thực tế từ trước đến nay, khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn việc bố trí ca nô cảnh giới, dẹp luồng; doanh nghiệp cảng sử dụng kết hợp tàu lai dắt hỗ trợ tàu trọng tải lớn vào, rời cầu thực hiện việc dẹp luồng từ phao số "0" đến vũng quay cầu cảng. Khi Hoa tiêu yêu cầu trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Thanh Hoá và không nhỏ hơn 10% giá trị tổng trọng tải tàu được lai.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 60.000 DWT giảm tải. Tuy nhiên chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác để quan trắc số liệu thuỷ văn, số liệu góc cập cầu, vận tốc cập cầu.

17. Cầu cảng số 7,8,9,10 - Bến cảng tổng hợp Nghi Sơn:

- Kết cấu cầu bến:

- Bến cảng được thiết kế, thi công và nghiệm thu xây dựng có khả năng tiếp nhận cỡ tàu đến 100.000DWT nhưng do điều kiện độ sâu luồng và vũng quay tàu chưa đáp ứng do vậy chỉ tiếp nhận cỡ tàu đến 70.000 DWT. Bến cảng không thuộc trường hợp tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc công trình hàng năm bao gồm quan trắc chuyển vị, kiểm tra tính toàn vẹn kết cấu công trình theo chu kỳ hàng năm, kiểm định chu kỳ kết cấu 5 năm lần cụ thể quan trắc định kỳ hàng năm đã thực hiện quan trắc 03 cầu cảng 7,8,9 vào tháng 12. Cầu cảng số 10 hiện đang đầu tư xây dựng chưa đưa vào khai thác sử dụng.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -12.3m, vũng quay tàu có đường kính 450m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 70.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Nghi Sơn.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu thuyền hành hải 24/24.

- Bến cảng không thuộc trường hợp tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thông số tại Quyết định công bố, do vậy không thuộc trường hợp bắt buộc phải lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 70.000 DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 10% mớn nước tàu và không được nhỏ hơn 1,0m.

- Tàu thuyền vào cảng có chạy đúng tốc độ không quá 05knots trên luồng hàng hải Nghi Sơn.

- Thực tế từ trước đến nay, khi tiếp nhận tàu biển ra, vào việc bố trí ca nô cảnh giới, dẹp luồng; doanh nghiệp cảng sử dụng kết hợp tàu lai dắt hỗ trợ tàu vào, rời cầu thực hiện việc dẹp luồng từ phao số “0” đến vũng quay cầu cảng. Khi Hoa tiêu yêu cầu trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Thanh Hoá và không nhỏ hơn 10% giá trị tổng trọng tải tàu được lai.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đầy đủ các nội dung yêu cầu tại Phương án Bảo đảm an toàn hàng hải chung cho cỡ tàu 70.000 DWT vào khu bến tổng hợp Nghi Sơn.

18. Bến cảng Lệ Môn:

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 3.000 DWT giảm tải, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng cấp IV không thuộc diện bắt buộc phải thực hiện quan trắc công trình. Lần quan trắc gần nhất năm 2021-2022, Bến cảng đã thực hiện khảo sát quan trắc cầu cảng các nội dung: quan trắc lún, quan trắc chuyển vị, kiểm tra nứt vỡ kết cấu BTCT, kiểm tra liên kết đầu cọc, kiểm tra thiết bị phụ trợ (đệm va, bích neo)...

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng từ phao số 7,8 vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -3.0m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 3.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này không có hệ thống VTS.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24.

- Bến cảng chưa thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu), do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Tàu có trọng tải đến 3.000 DWT giảm tải vào bến cảng Lệ Môn không có hoa tiêu.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ không quá 05knots trên luồng hàng hải Nghi Sơn.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 3.000 DWT giảm tải. Tuy

nhiên chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác để quan trắc số liệu thuỷ văn, số liệu góc cập cầu, vận tốc cập cầu.

19. Bến cảng tổng hợp Quốc tế Nghi Sơn:

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 70.000 DWT giảm tải, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc công trình hàng năm (Bao gồm quan trắc lún và quan trắc chuyển vị, kiểm tra tính toàn vẹn hình học của kết cấu công trình theo chu kỳ 1 năm/lần; Kiểm định kết cấu cầu cảng theo chu kỳ 5 năm /lần). cụ thể như sau: Quan trắc định kỳ hàng năm: Năm 2023 đã thực hiện quan trắc cả 6 cầu cảng 1, 2, 2A, 3, 4, 5.

- Bến cảng được thiết kế ban đầu đủ điều kiện tiếp nhận tàu đến 100.000 DWT nhưng do điều kiện độ sâu luồng và vũng quay tàu chưa đáp ứng tiếp nhận được cỡ tàu 100.000 DWT.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng nhánh vào cầu cảng số 3,4 theo Thông báo hàng hải gần nhất đạt độ sâu là -11.0m, vũng quay tàu có đường kính 140m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 70.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Nam Nghi Sơn.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24.

- Bến cảng chưa thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu), do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 70.000 DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 10% mớn nước tàu và không được nhỏ hơn 1,0m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ không quá 06knots trên luồng hàng hải Nghi Sơn và không quá 03knots trên luồng nhánh vào Bến cảng tổng hợp quốc tế Nghi Sơn.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Thanh Hoá và không nhỏ hơn 10% giá trị tổng trọng tải tàu được lai.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 70.000 DWT giảm tải. Tuy nhiên chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác để quan trắc số liệu thuỷ văn, số liệu góc cập cầu, vận tốc cập cầu.

20. Cầu cảng số 1, 2 - Bến cảng tổng hợp Nghi Sơn:

- Kết cấu cầu bến:

Cầu cảng số 1 tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 30.000 DWT giảm tải, không đầu tư nâng cấp.

Cầu cảng số 2 tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 70.000 DWT giảm tải, không đầu tư nâng cấp

- Bến cảng thực hiện khảo sát quan trắc hàng năm cầu cảng số 1&2 nội dung: Quan trắc cầu Cảng, kiểm tra nứt vỡ kết cấu BTCT, kiểm tra liên kết đầu cọc, kiểm tra bồi xói mái dốc gầm biển, kiểm tra thiết bị phụ trợ (đệm va, bích neo…).

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -12,3m, vũng quay tàu có đường kính 450m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 70.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Nam Nghi Sơn.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24.

- Bến cảng chưa thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu), do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 70.000 DWT giảm tải có đầy đủ giấy chứng nhận khả năng chuyên môn phù hợp. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 10% mớn nước tàu và không được nhỏ hơn 1,0m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ không quá 05knots trên luồng hàng hải Nghi Sơn.

- Thực tế từ trước đến nay, khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn việc bố trí ca nô cảnh giới, dẹp luồng; doanh nghiệp cảng sử dụng kết hợp tàu lai dắt hỗ trợ tàu trọng tải lớn vào, rời cầu thực hiện việc dẹp luồng từ phao số "0" đến vũng quay cầu cảng. Khi Hoa tiêu yêu cầu trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Thanh Hoá và không nhỏ hơn 10% giá trị tổng trọng tải tàu được lai.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 30.000 DWT giảm tải và 70.000 DWT giảm tải. Tuy nhiên chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác để quan trắc số liệu thuỷ văn, số liệu góc cập cầu, vận tốc cập cầu.

21. Cầu cảng số 1 - Bến cảng thuộc Dự án Khu phát triển Gas&LNG và các loại hình phụ trợ lọc hoá dầu Nghi Sơn - Bến cảng tổng hợp Nghi Sơn:

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 5.000 DWT giảm tải, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng cấp IV không thuộc diện bắt buộc phải thực hiện quan trắc công trình theo quy định.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -6.0m, vũng quay tàu có đường kính 150m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 5.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này chưa có hệ thống VTS tại Bắc Nghi Sơn.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24.

- Bến cảng chưa thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu), do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 5.000 DWT giảm tải có đầy đủ giấy chứng nhận khả năng chuyên môn phù hợp. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 10% mớn nước tàu.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ không quá 06knots trên luồng.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai 01 tàu lai có công suất máy chính tối thiểu 1000 HP.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 5.000 DWT giảm tải. Tuy

nhiên chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác để quan trắc số liệu thuỷ văn, số liệu góc cập cầu, vận tốc cập cầu.

22. Cầu cảng số 6 - Bến cảng tổng hợp Nghi Sơn:

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 70.000 DWT giảm tải, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc công trình hàng năm (Quan trắc các hạng mục cầu cảng 6; mốc tọa độ,cao độ gốc; kết cấu bê tông cầu cảng, liên kết đầu cọc bê tong, bồi xói mái dốc gầm biên, thời điểm quan trắc gần nhất là ngày 27/10/2023).

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -12,3m, vũng quay tàu có đường kính 450m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 70.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Nghi Sơn.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24.

- Bến cảng chưa thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu), do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 70.000 DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 1,42m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ không quá 05knots trên luồng hàng hải Nghi Sơn.

- Thực tế từ trước đến nay, khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn việc bố trí ca nô cảnh giới, dẹp luồng; doanh nghiệp cảng sử dụng kết hợp tàu lai dắt hỗ trợ tàu trọng tải lớn vào, rời cầu thực hiện việc dẹp luồng từ phao số "0" đến vũng quay cầu cảng. Khi Hoa tiêu yêu cầu trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Thanh Hoá và không nhỏ hơn 10% giá trị tổng trọng tải tàu được lai.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai với công suất bằng 10% công suất máy chính để hỗ trợ tàu từ phao số "0" đến cảng.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 70.000 DWT giảm tải. Tuy

nhiên chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác để quan trắc số liệu thuỷ văn, số liệu góc cập cầu, vận tốc cập cầu.

23. Cầu cảng chuyên dùng số 1,2,3 và Cầu cảng 4,5,6 – Khu bến số 1 thuộc Bến cảng chuyên dùng Vissai:

- Kết cấu cầu bến:

+ Cầu số 1, 2, 3 - Khu bến số 1: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 50.000 DWT giảm tải, không đầu tư nâng cấp.

+ Cầu số 4, 5, 6 - Khu bến số 1: Bến cảng đầu tư xây dựng mới với kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận tàu chở hàng rời đến 70.000 DWT giảm tải.

- Bến cảng mới đưa vào sử dụng chưa đến hạn thực hiện quan trắc.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -9,7m, vũng quay tàu có đường kính 185m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 70.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Cửa Lò.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24.

- Bến cảng đã thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác *(dùng chung cho các cảng biển trong khu vực)* với thiết bị quan trắc điều kiện khai thác hiện tại, bao gồm: hướng gió, vận tốc gió, thủy triều và mực nước khai thác trên cầu cảng phục vụ tiếp nhận tàu vào, rời cầu, bến, chưa có thiết bị đo vận tốc cập cầu, góc cập cầu, do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 70.000 DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 1,18m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ không quá 08knots

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng khi tàu hành trình vào, rời bến cảng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai với công suất lớn hơn 10% công suất máy chính để hỗ trợ tàu từ phao số "0" đến cảng.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 50.000 DWT giảm tải và

70.000 DWT giảm tải. Tuy nhiên chưa lắp đặt thiết bị đo góc cập cầu, vận tốc cập cầu.

24. Cầu cảng số 2- Bến cảng Vũng Áng

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng có thực hiện kiểm định kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 61.671 DWT giảm tải, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc chuyển vị công trình trong đợt kiểm định định kỳ tháng 4/2024.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -11.8m , vũng quay tàu có đường kính 180m có độ sâu -11,4m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 61.671 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực bến cảng Vũng Áng chưa có hệ thống VTS.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24.

- Bến cảng mới thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (vận tốc cập cầu, góc cập cầu). Tuy nhiên chưa lắp đặt thiết bị quan trắc Khí tượng, thủy văn.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 61.671 DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 1,0m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ không quá 06knots trên luồng hàng hải Vũng Áng.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động thuyền cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Hà Tĩnh.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 61.671 DWT giảm tải. Tuy nhiên chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác để quan trắc số liệu khí tượng, thuỷ văn.

25. Cầu cảng số 1 - Bến cảng Hòn La:

- Kết cấu cầu bến:

+ Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 29.500 DWT giảm tải, hiện bến cảng đã thực hiện việc cải tạo, bổ sung, thay thế hạng mục như (đệm tựa tàu, bích neo, trụ va…) và đã thực hiện việc duy tu nạo vét vùng nước trước cầu cảng đạt độ sâu -9,2m.

+ Bến cảng thuộc công trình giao thông cấp III, không thuộc diện bắt buộc phải thực hiện quan trắc công trình theo quy định.

+ Bến cảng hiện chưa lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác.

+ Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -8.2m, vũng quay tàu có đường kính 108m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 29.500 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Thực hiện Phương án Bảo đảm an toàn hàng hải và quá trình tàu hành trình trên luồng, khai thác tại cầu cảng:

+ Khu vực này hiện chưa có hệ thống VTS.

+ Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

+ Bến cảng hiện đang thực hiện việc đầu tư xây dựng lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu).

+ Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 29.500 DWT giảm tải là hoa tiêu hạng nhất. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 0,9m.

+ Tàu trọng tải lớn vào cảng chạy đúng tốc độ không quá 06knots trên luồng hàng hải Hòn La.

+ Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

+ Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Quảng Bình.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 29.500 DWT giảm tải. Tuy nhiên chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác để quan trắc số liệu

thuỷ văn, số liệu góc cập cầu, vận tốc cập cầu; việc kiểm soát độ sâu dưới sống tàu, bố trí ca nô dẹp luồng, bố trí tàu lai chưa phù hợp với yêu cầu tại Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

26. Cầu cảng số 1, 2 – Bến cảng Chân Mây

- Kết cấu cầu bến:

+ Cầu số 1 đã thực hiện thay thế 27 đệm va, 01 trụ neo tại để để tiếp nhận cỡ tàu đến 50.000 DWT giảm tải.

+ Cầu số 2 được thiết kế để tiếp nhận cỡ tàu đến 50.000 DWT.

- Bến cảng chưa thực hiện quan trắc công trình theo quy định.

- Theo Thông báo hàng hải số 514/2024/TBHH-TCTBĐATHHMB ngày 21/11/2024 của Tổng Công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Bắc về thông số kỹ thuật của luồng hàng hải Chân Mây - Thừa Thiên Huế: luồng hàng hải Chân Mây có độ sâu đạt -12.0m; vùng quay tàu độ sâu đạt: -11.1m; Thông báo hàng hải số 408/2024/TBHH-TCTBĐATHHMB ngày 29/12/2023 của Tổng Công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Bắc về thông số kỹ thuật của vùng đậu tàu trước Bến số 1- Cảng Chân Mây, độ sâu đạt: -11.0m. Luồng hàng hải và vũng quay trở tàu đủ điều kiện tiếp nhận tàu có trọng tải đến 50.000 DWT giảm tải.

- Khu vực này chưa có hệ thống VTS hỗ trợ

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h

- Bến cảng đã thực hiện lắp đặt đầy đủ thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng, thuỷ triều, góc cập cầu, vận tốc cập cầu).

- Hoa tiêu dẫn tàu có Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn phù hợp. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 1,51m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng chạy đúng tốc độ theo nội quy cảng biển

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Thừa Thiên Huế.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện nâng cấp kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 50.000 DWT giảm tải. Hiện nay, Cầu số 1, số 2 đã được Bộ Giao thông vận tải chấp thuận chủ trương

tiếp nhận cỡ tàu đến 70.000 DWT giảm tải, doanh nghiệp cảng đang thực hiện các thủ tục đánh giá kết cấu hạ tầng hiện hữu.

27. Cầu cảng số 3 – Bến cảng Chân Mây

Cầu cảng số 3 được Cục Hàng hải Việt Nam công bố tiếp nhận cỡ tàu 50.000 DWT, được Bộ Giao thông vận tải chấp thuận chủ trương cho phép tiếp nhận cỡ tàu 70.000 DWT giảm tải. Hiện nay, Chủ đầu tư đang thực hiện thủ tục đánh giá, nâng cấp (Cầu cảng hiện đang khai thác cỡ tàu đến 50.000DWT theo Quyết định công bố).

28. Bến cảng tổng hợp Hào Hưng

- Kết cấu cầu bến: Cầu cảng số 1 – Bến tổng hợp Hào Hưng đã thực hiện nâng cấp, tiếp nhận tàu chở hàng tổng hợp trọng tải đến 30.000DWT đầy tải và 50.000 DWT giảm tải. Tàu chở hàng tổng hợp trọng tải đến 70.000 DWT với thông số tàu Lt = 235m, Bt = 37m, Td = 12,85m, To = 7,4m, mớn nước ≤ 11,8m, trong điều kiện không tải vào làm hàng;

- Thông số kỹ thuật luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng:

+ Luồng chính hàng hải Dung Quất: Thông báo hàng hải gần nhất, trong phạm vi đáy luồng hàng hải rộng 150m, được giới hạn và hướng dẫn bởi hệ thống báo hiệu hàng hải, độ sâu đạt: 11,2m (mười một mét hai). Vùng quay tàu thiết kế được giới hạn bởi đường tròn đường kính 360m, độ sâu đạt: 11.4m;

+ Đoạn luồng nhánh vào Bến cảng Hào Hưng, Bến cảng Doosan Dung Quất: độ sâu đạt: 8,8m; Đoạn luồng vào cầu cảng số 2, 3, 4 - Bến cảng Hào Hưng: kết nối vào luồng hàng hải chuyên dùng Khu liên hợp sản xuất gang thép Hòa Phát Dung Quất đến vùng quay tàu trước cầu cảng, trong phạm vi đáy luồng rộng 115m, độ sâu đạt: 9.9m (chín mét chín). Vùng nước kết nối giữa vùng nước trước bến và vùng quay tàu vào cảng Doosan Dung Quất: Độ sâu đạt: 8.3m.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc công trình hàng năm. Kiểm định định kỳ và quan trắc lún, chuyển vị tháng 8/2022.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Dung Quất.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng đang thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu), do vậy chưa cung

cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 70.000 DWT là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 10% mớn nước của tàu và không nhỏ hơn 1,34m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ không quá 07knots trên luồng hàng hải và trên luồng nhánh vào các Bến cảng.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Quảng Ngãi.

* Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu như công bố. Tuy nhiên chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác để quan trắc số liệu thuỷ văn, số liệu góc cập cầu, vận tốc cập cầu.

29. Bến cảng Doosan - Dung Quất

- Kết cấu cầu bến: Cầu cảng chuyên dùng Doosan - Dung Quất tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu, thực hiện nâng cấp để tiếp nhận tàu chuyên dụng trọng tải đến 35.000 DWT giảm tải;

- Thông số kỹ thuật luồng hàng hải, đoạn luồng nhánh, vũng quay trở tàu vào đến cảng:

+ Luồng chính hàng hải Dung Quất: Thông báo hàng hải gần nhất, trong phạm vi đáy luồng hàng hải rộng 150m, được giới hạn và hướng dẫn bởi hệ thống báo hiệu hàng hải, độ sâu đạt: 11,2m (mười một mét hai). Vùng quay tàu thiết kế được giới hạn bởi đường tròn đường kính 360m, độ sâu đạt: 11.4m;

+ Đoạn luồng nhánh vào Bến cảng Hào Hưng, Bến cảng Doosan Dung Quất: độ sâu đạt: 8,8m; Đoạn luồng vào cầu cảng số 2, 3, 4 - Bến cảng Hào Hưng: kết nối vào luồng hàng hải chuyên dùng Khu liên hợp sản xuất gang thép Hòa Phát Dung Quất đến vùng quay tàu trước cầu cảng, trong phạm vi đáy luồng rộng 115m, độ sâu đạt: 9.9m. Vùng nước kết nối giữa vùng nước trước bến và vùng quay tàu vào cảng Doosan Dung Quất: Độ sâu đạt: 8.3m.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc công trình hàng năm. Kiểm định định kỳ và quan trắc lún, chuyển vị tháng 6/2020.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Dung Quất.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng đang thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu), do vậy chưa cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 35.000 DWT là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 10% mớn nước của tàu và không nhỏ hơn 1,08m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ không quá 07knots trên luồng hàng hải và trên luồng nhánh vào các Bến cảng.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Quảng Ngãi.

* Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 35.000 DWT giảm tải. Tuy nhiên chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác để quan trắc số liệu thuỷ văn, số liệu góc cập cầu, vận tốc cập cầu.

30. Bến cảng xuất/nhập sản phẩm Nhà máy Lọc dầu Dung Quất

- Kết cấu cầu bến: Đã thực hiện kiểm định, nâng cấp Hệ thống Bến xuất sản phẩm (Bến số 1&2, nâng cấp cho tàu có trọng tải từ 25.000 DWT lên 50.000 DWT giảm tải; Bến số 3,4,5,6 cho tàu có trọng tải từ 5.000 DWT lên 10.000 DWT giảm tải);

- Thông số kỹ thuật luồng hàng hải, đoạn luồng nhánh, vũng quay trở tàu vào đến cảng:

+ Luồng chính hàng hải Dung Quất: Thông báo hàng hải gần nhất, trong phạm vi đáy luồng hàng hải rộng 150m, được giới hạn và hướng dẫn bởi hệ thống

báo hiệu hàng hải, độ sâu đạt: 11,2m (mười một mét hai). Vùng quay tàu thiết kế được giới hạn bởi đường tròn đường kính 360m, độ sâu đạt: 11.4m;

+ Đoạn luồng nhánh vào Bến cảng Hào Hưng, Bến cảng Doosan Dung Quất: độ sâu đạt: 8,8m; Đoạn luồng vào cầu cảng số 2, 3, 4 - Bến cảng Hào Hưng: kết nối vào luồng hàng hải chuyên dùng Khu liên hợp sản xuất gang thép Hòa Phát Dung Quất đến vùng quay tàu trước cầu cảng, trong phạm vi đáy luồng rộng 115m, độ sâu đạt: 9.9m (chín mét chín). Vùng nước kết nối giữa vùng nước trước bến và vùng quay tàu vào cảng Doosan Dung Quất: Độ sâu đạt: 8.3m.

- Doanh nghiệp cảng biển tại khu vực đã lập, thẩm định, phê duyệt quy trình bảo trì công trình hàng hải theo quy định; hàng năm xây dựng và tổ chức thực hiện Kế hoạch bảo trì công trình hàng hải, Bến cảng đã thực hiện quan trắc công trình hàng năm.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Dung Quất.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24.

- Bến cảng đang thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu), do vậy chưa cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 50.000 DWT là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 10% mớn nước của tàu và tối thiểu 1,24m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ không quá 07knots trên luồng hàng hải và trên luồng nhánh vào các Bến cảng.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết có điều động canô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Quảng Ngãi.

* Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu như công bố. Tuy nhiên chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác để quan trắc số liệu thuỷ văn, số liệu góc cập cầu, vận tốc cập cầu.

31. Bến số 1 - Cảng Dung Quất (PTSC Quảng Ngãi)

- Kết cấu cầu bến: Đã thực hiện kiểm định, nâng cấp Bến số 1 (Bến PTSC Quảng Ngãi) – Cảng Dung Quất, tiếp nhận tàu hàng tổng hợp trọng tải 50.000 DWT giảm tải, tàu chở hàng dăm gỗ trọng tải 70.000 DWT giảm tải;

- Thông số kỹ thuật luồng hàng hải, đoạn luồng nhánh, vũng quay trở tàu vào đến cảng:

+ Luồng chính hàng hải Dung Quất: Thông báo hàng hải gần nhất, trong phạm vi đáy luồng hàng hải rộng 150m, được giới hạn và hướng dẫn bởi hệ thống báo hiệu hàng hải, độ sâu đạt: 11,2m (mười một mét hai). Vùng quay tàu thiết kế được giới hạn bởi đường tròn đường kính 360m, độ sâu đạt: 11.4m;

+ Đoạn luồng nhánh vào Bến cảng Hào Hưng, Bến cảng Doosan Dung Quất: độ sâu đạt: 8,8m; Đoạn luồng vào cầu cảng số 2, 3, 4 - Bến cảng Hào Hưng: kết nối vào luồng hàng hải chuyên dùng Khu liên hợp sản xuất gang thép Hòa Phát Dung Quất đến vùng quay tàu trước cầu cảng, trong phạm vi đáy luồng rộng 115m, độ sâu đạt: 9.9m (chín mét chín). Vùng nước kết nối giữa vùng nước trước bến và vùng quay tàu vào cảng Doosan Dung Quất: Độ sâu đạt: 8.3m.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc công trình hàng năm. Kiểm định định kỳ và quan trắc lún, chuyển vị tháng 8/2022.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Dung Quất.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng đang thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu), do vậy chưa cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 70.000 DWT là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 10% mớn nước của tàu.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ không quá 07knots trên luồng hàng hải và trên luồng nhánh vào các Bến cảng.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Quảng Ngãi.

* Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu như công bố. Tuy nhiên chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác để quan trắc số liệu thuỷ văn, số liệu góc cập cầu, vận tốc cập cầu.

32. Cầu cảng số 1 - Khu bến tổng hợp I - Cảng biển Dung Quất

- Kết cấu cầu bến: Đã thực hiện kiểm định, nâng cấp cầu cảng tiếp nhận tàu tổng hợp, tàu chở hàng dăm gỗ có trọng tải đến 70.000 DWT giảm tải;

- Thông số kỹ thuật luồng hàng hải, đoạn luồng nhánh, vũng quay trở tàu vào đến cảng:

+ Luồng chính hàng hải Dung Quất: Thông báo hàng hải gần nhất, trong phạm vi đáy luồng hàng hải rộng 150m, được giới hạn và hướng dẫn bởi hệ thống báo hiệu hàng hải, độ sâu đạt: 11,2m. Vùng quay tàu thiết kế được giới hạn bởi đường tròn đường kính 360m, độ sâu đạt: 11.4m;

+ Đoạn luồng nhánh vào Bến cảng Hào Hưng, Bến cảng Doosan Dung Quất: độ sâu đạt: 8,8m; Đoạn luồng vào cầu cảng số 2, 3, 4 - Bến cảng Hào Hưng: kết nối vào luồng hàng hải chuyên dùng Khu liên hợp sản xuất gang thép Hòa Phát Dung Quất đến vùng quay tàu trước cầu cảng, trong phạm vi đáy luồng rộng 115m, độ sâu đạt: 9.9m. Vùng nước kết nối giữa vùng nước trước bến và vùng quay tàu vào cảng Doosan Dung Quất: Độ sâu đạt: 8.3m.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc công trình hàng năm.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Dung Quất.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng đang thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu), do vậy chưa cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 70.000 DWT là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 10% mớn nước của tàu và không nhỏ hơn 1,38m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ không quá 07knots trên luồng hàng hải và trên luồng nhánh vào các Bến cảng.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Quảng Ngãi.

* Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 70.000 DWT giảm tải. Tuy nhiên chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác để quan trắc số liệu thuỷ văn, số liệu góc cập cầu, vận tốc cập cầu.

33. Cầu cảng số 1 - Cảng Quy Nhơn

- Kết cấu cầu bến: Cầu cảng được đầu tư nâng cấp để tiếp nhận tàu có trọng tải đến 30.000 DWT;

- Cầu cảng được đầu tư xây dựng nâng cấp, mới đưa vào sử dụng đầu năm 2024 nên chưa đến thời hạn thực hiện quan trắc công trình.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Luồng Hàng hải Quy Nhơn có chiều dài 8,9 km, đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -10,5 m, vũng quay tàu có bán kính 150 m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 30.000 DWT kết hợp thuỷ triều để hành hải;

- Cầu cảng nằm trong vùng giám sát của hệ thống VTS Quy Nhơn;

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h;

- Cầu cảng sử dụng số liệu quan trắc của Đài khí tượng thủy văn tỉnh Bình Định cung cấp, bảo đảm cung cấp đầy đủ số liệu thủy văn tại cầu cảng để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt, chưa có thiết bị quan trắc vận tốc cập cầu, góc cập cầu;

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 30.000 DWT là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 1,5m;

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có tốc độ hành hải không quá 08 knots trên luồng Hàng hải Quy Nhơn;

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có thể điều động phương tiện cảnh giới, dẹp luồng;

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Bình Định - Phú Yên.

* Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 30.000 DWT. Tuy nhiên, chưa có số liệu quan trắc vận tốc cập cầu và góc cập cầu.

34. Cầu cảng số 2 - Cảng Quy Nhơn

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 20.000 DWT giảm tải;

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Luồng Hàng hải Quy Nhơn có chiều dài 8,9 km, đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -10,5 m, vũng quay tàu có bán kính 150 m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 20.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải;

- Cầu cảng đã được thực hiện quan trắc, đánh giá chất lượng bê tông của các cấu kiện BTCT năm 2019.

- Cầu cảng nằm trong vùng giám sát của hệ thống VTS Quy Nhơn;

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h;

- Bến cảng sử dụng số liệu quan trắc của Đài khí tượng thủy văn tỉnh Bình Định cung cấp, bảo đảm cung cấp đầy đủ số liệu thủy văn tại cầu cảng để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt; chưa có thiết bị quan trắc vận tốc cập cầu, góc cập cầu;

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 20.000 DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng, hạng 1. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 1,5m;

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có tốc độ hành hải không quá 08 knots trên luồng Hàng hải Quy Nhơn;

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có thể điều động phương tiện cảnh giới, dẹp luồng;

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Bình Định - Phú Yên.

* Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu 20.000 DWT giảm tải. Tuy nhiên, chưa có số liệu quan trắc vận tốc cập cầu và góc cập cầu.

35. Cầu cảng số 4 - Cảng Quy Nhơn

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 63.550 DWT giảm tải;

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Luồng Hàng hải Quy Nhơn có chiều dài 8,9 km, đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -10,5 m, vũng quay tàu có bán kính 150 m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 63.550 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải;

- Cầu cảng đã được thực hiện quan trắc, đánh giá chất lượng bê tông của các cấu kiện BTCT năm 2020.

- Cầu cảng nằm trong vùng giám sát của hệ thống VTS Quy Nhơn;

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24;

- Bến cảng sử dụng số liệu quan trắc của Đài khí tượng thủy văn tỉnh Bình Định cung cấp, bảo đảm cung cấp đầy đủ số liệu thủy văn tại cầu cảng để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt; chưa có thiết bị quan trắc vận tốc cập cầu, góc cập cầu;

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 63.550 DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 1,5m;

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có tốc độ hành hải không quá 08 knots trên luồng Hàng hải Quy Nhơn;

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có thể điều động phương tiện cảnh giới, dẹp luồng;

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Bình Định - Phú Yên.

* Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 63.550 DWT giảm tải. Tuy nhiên, chưa có số liệu quan trắc vận tốc cập cầu và góc cập cầu.

36. Cầu cảng Tân cảng Quy Nhơn – Bến cảng Tân cảng Quy Nhơn

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 50.000 DWT giảm tải;

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Luồng Hàng hải Quy Nhơn có chiều dài 8,9 km, đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -10,5 m, vũng quay tàu có bán kính 150 m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 50.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải;

- Cầu cảng đã được thực hiện quan trắc, đánh giá chất lượng bê tông của các cấu kiện BTCT, quan trắc tình trạng dịch chuyển ngang dọc cầu cảng, quan trắc cao độ, tọa độ của cầu cảng năm 2024.

- Cầu cảng nằm trong vùng giám sát của hệ thống VTS Quy Nhơn;

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24;

- Bến cảng sử dụng số liệu quan trắc của Đài khí tượng thủy văn tỉnh Bình Định cung cấp, bảo đảm cung cấp đầy đủ số liệu thủy văn tại cầu cảng để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt; chưa có thiết bị quan trắc vận tốc cập cầu, góc cập cầu;

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 50.000 DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 1,5m;

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có tốc độ hành hải không quá 08 knots trên luồng Hàng hải Quy Nhơn;

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có thể điều động phương tiện cảnh giới, dẹp luồng;

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Bình Định - Phú Yên.

* Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 50.000 DWT giảm tải. Tuy nhiên, chưa có số liệu quan trắc vận tốc cập cầu và góc cập cầu.

37. Cầu cảng Thị Nại - Bến cảng Thị Nại

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 30.000 DWT giảm tải;

- Cầu cảng đã xây dựng, công bố Quy trình bảo trì, kết cấu cầu cảng và thực hiện kế hoạch bảo trì công trình hàng hải hàng năm, trung hạn, dài hạn theo quy trình bảo trì kết cấu cầu cảng đã công bố. Năm 2023, cầu cảng đã được thực hiện quan trắc, đánh giá chất lượng bê tông của các cấu kiện BTCT, quan trắc tình trạng dịch chuyển ngang dọc cầu cảng, quan trắc cao độ, tọa độ của cầu cảng, kiểm tra các thiết bị phụ trợ trên cầu cảng.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Luồng Hàng hải Quy Nhơn có chiều dài 8,9 km, đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -10,5 m, vũng quay tàu có bán kính 150

m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 30.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải;

- Cầu cảng nằm trong vùng giám sát của hệ thống VTS Quy Nhơn;

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24;

- Bến cảng sử dụng số liệu quan trắc của Đài khí tượng thủy văn tỉnh Bình Định cung cấp, bảo đảm cung cấp đầy đủ số liệu thủy văn tại cầu cảng để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt; Tuy nhiên, chưa có số liệu quan trắc vận tốc cập cầu và góc cập cầu.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 30.000 DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 1,5m;

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có tốc độ hành hải không quá 08 knots trên luồng Hàng hải Quy Nhơn;

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp chưa thể điều động phương tiện cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Bình Định - Phú Yên.

* Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 30.000 DWT giảm tải. Tuy nhiên, chưa có số liệu quan trắc vận tốc cập cầu và góc cập cầu và chưa thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về bố trí ca nô dẹp luồng.

38. Cầu cảng số 1 – Bến cảng Bắc Vân Phong

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu đã tiếp nhận tàu có trọng tải lớn nhất đến 93.242,9 DWT giảm tải (năm 2022). Bến cảng đã được Bộ Giao thông vận tải chấp thuận chủ trương nâng cấp tiếp nhận tàu tàu tổng hợp, hàng rời, tàu container trọng tải đến 100.000 DWT. Hiện nay, đang trong quá trình thi công nâng cấp cầu cảng để tiếp nhận tàu thuyền đến 100.000DWT.

- Bến cảng chưa thực hiện kiểm định để tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thiết kế.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -15m , vũng quay tàu bán kính 200m có độ sâu 17,1m. Tại Quyết định số 1312/QĐ-CHHVN ngày 01/9/2020 Quyết định về việc điều chỉnh Quyết định công bố mở Bến cảng tổng hợp Bắc Vân Phong cho phép bến cảng tiếp nhận tàu chở hàng

tổng hợp, container có trọng tải đến 70.000 DWT với mớn nước tàu vào, rời cầu cảng nhỏ hơn hoặc bằng 13.3m khi khai thác với mực nước + 0.45m…)

- Khu vực này chưa có hệ thống VTS.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt.

- Bến cảng Bắc Vân Phong chưa thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu), do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu theo yêu cầu của cấp thẩm quyền.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải lớn giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) không thấp hơn 10% mớn nước thực chở của tàu và không thấp hơn 1,0m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng chạy đúng tốc độ.

- Không bố trí phương tiện dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển tỉnh Khánh Hòa, tỉnh Ninh Thuận – Khu vực vịnh Phan Rang.

* Doanh nghiệp chưa thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thiết kế. Chưa có số liệu quan trắc điều kiện khai thác khí tượng thủy văn và vận tốc cập cầu và góc cập cầu.

39. Cầu cảng số 2 - Bến cảng Ba Ngòi

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng Ba Ngòi được Bộ Giao thông vận tải chấp thuận chủ trương nâng cấp tiếp nhận tàu có trọng tải đến 70.000DWT giảm tải tại Văn bản số 10880/BGTVT-KHĐT ngày 29/10/2020. Hiện đang thực hiện thử nghiệm cho tàu đến 60.000DWT

- Theo văn bản số 1766/CQLXD-DAĐT2 ngày 24/6/2022 của Cục Quản lý xây dựng và Chất lượng công trình giao thông về việc thông báo kết quả thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án đầu tư xây dựng công trình Nâng cao năng lực khai thác cầu cảng Ba Ngòi có yêu cầu có yêu cầu cải tạo, bổ sung, thay thế hạng mục như (đệm tựa tàu, bích neo, trụ va – trụ neo, phao neo,…) và nạo vét tuyến luồng. Hiện nay, Bến cảng đang thực hiện nâng cấp để tiếp nhận tàu 70.000 DWT, riêng công tác nạo vét tuyến luồng chưa thực hiện do còn gặp khó khăn liên quan đến vị trí đổ thải vật chất nạo vét (đã báo cáo cấp thẩm quyền).

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -10,7m

(Trong phạm vi khảo sát đáy luồng hàng hải thiết kế rộng 200m, đoạn từ cặp phao "9", "10" đến Bến cảng Ba Ngòi dài 2,3km được giới hạn và hướng dẫn bằng hệ thống báo hiệu hàng hải, độ sâu nhỏ nhất bằng mét tính từ mực nước số "0 Hải đồ" đạt 7,6m), vũng quay tàu bán kính 165m.

- Khu vực này chưa có hệ thông VTS.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt.

- Bến cảng Cam Ranh đã liên danh với các bến cảng trong khu vực thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (tuy nhiên thiết bị quan trắc không có thông tin về vận tốc cập cầu, góc cập cầu), do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu theo yêu cầu của cấp thẩm quyền.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải lớn là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 10% mớn nước thực chở của tàu và không thấp hơn 1,0m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ.

- Bố trí phương tiện hỗ trợ dẹp luồng trước khi đưa tàu cập, rời cảng đối với tàu thuyền cập và rời cảng sau trong khoảng thời gian từ 18h ngày hôm trước đến 06h00 ngày hôm sau.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển tỉnh Khánh Hòa, tỉnh Ninh Thuận – Khu vực vịnh Phan Rang.

* Trong quá trình thử nghiệm tiếp nhận tàu có trọng tải đến 60.000DWT giảm tải Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, bố trí ca nô dẹp luồng, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên, Cảng chưa hoàn thành việc nâng cấp cầu cảng và lắp đặt các thiết bị quan trắc về vận tốc cập cầu, góc cập cầu.

40. Cầu cảng nhập than - Bến cảng nhiệt điện Vĩnh Tân 2

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng đã được đầu tư nâng cấp và công bố để tiếp nhận tàu chở than có trọng tải đến 50.000DWT.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc (quan trắc chuyển vị, quan trắc lún) công trình hàng năm 2023.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -12.65m, vũng quay tàu có bán kính 255m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 50.000 DWT ra, vào đảm bảo an toàn.

- Khu vực này không có hệ thống VTS.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng đã thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu).

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 50.000 DWT là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu UKC khoảng 1.3m đảm bảo an toàn.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng chạy đúng tốc độ, các thông số kỹ thuật của tàu đảm bảo phù hợp cho phép với điều kiện thực tế tại khu vực, mực nước thủy triều đảm bảo phù hợp cho tàu hành trình an toàn.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Bình Thuận.

* Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận cỡ tàu đến 50.000 DWT. Thực hiện Phương án bảo đảm an toàn hàng hải cho tàu có trọng tải lớn vào cầu cảng.

41. Cầu cảng dầu - Bến cảng nhiệt điện Vĩnh Tân 2

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng đã được đầu tư nâng cấp và công bố để tiếp nhận tàu chở tro xỉ, chở dầu có trọng tải đến 3.000DWT theo quyết định số 31/QĐ-CHHVN ngày 13/01/2023 của Cục Hàng hải Việt Nam.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc công trình (quan trắc chuyển vị, quan trắc lún) công trình hàng năm 2023.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -12.65m, vũng quay tàu có bán kính 255m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 3.000 DWT ra vào cảng an toàn.

- Khu vực này không có hệ thống VTS.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24.

- Bến cảng đã thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu).

- Các tàu chủ yếu trọng tải nhỏ nên chưa yêu cầu bắt buộc phải có hoa tiêu. Nếu có sẽ yêu cầu hoa tiêu phù hợp để dẫn tàu ra vào cảng.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng chạy đúng tốc độ, các thông số kỹ thuật của tàu đảm bảo phù hợp cho phép với điều kiện thực tế tại khu vực, mực nước thủy triều đảm bảo phù hợp cho tàu hành trình an toàn.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, trong trường hợp cần thiết doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Bình Thuận.

* Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận cỡ tàu đến 3.000 DWT.

42. Bến phao - Bến cảng xăng dầu, LPG Tuy Phong

- Kết cấu cầu bến: Bến phao hiện tại gồm có 04 phao neo (02 phao neo tại mũi và 02 phao neo tại lái) tiếp nhận tàu chở xăng dầu, khí hóa lỏng (LPG) có trọng tải đến 10.000DWT. Hiện bến phao vẫn chưa tiến hành đầu tư nâng cấp, tuy nhiên về thiết kế của 04 phao neo có thể tiếp nhận tàu có trọng tải đến 20.000DWT theo như Thông báo thẩm định thiết kế của Cục Đăng kiểm Việt Nam trong năm 2021. Hiện nay, bến phao chỉ khai thác tàu có trọng tải đúng theo Quyết định công bố, chưa khai thác tàu có thông số lớn hơn Quyết định công bố.

- Bến phao tiến hành bảo trì và đánh giá an toàn công trình hàng hải hàng năm theo quy định.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến bến phao có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -6,16m, vũng quay tàu có độ sâu -7,59m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 10.000 DWT kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này không có hệ thống VTS.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến phao chưa thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu). Hiện bến phao cũng không tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn quyết định công bố.

- Hoa tiêu dẫn tàu có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn phù hợp, đảm bảo theo đúng quy định. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu UKC khoảng 0,7m đảm bảo an toàn.

- Tàu thuyền vào cảng chạy đúng tốc độ, các thông số kỹ thuật của tàu đảm bảo phù hợp cho phép với điều kiện thực tế tại khu vực, mực nước thủy triều đảm bảo phù hợp cho tàu hành trình an toàn.

- Do Bến phao nằm ngoài khơi, khi tiếp nhận tàu, doanh nghiệp không sử dụng ca nô cảnh giới, dẹp luồng trong thời gian tàu hành trình vào, rời bến phao.

- Quá trình tiếp nhận tàu, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với Nội quy cảng biển Bình Thuận.

* Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận cỡ tàu đến 10.000 DWT.

43. Bến sà lan, Bến cảng xăng dầu, LPG Tuy Phong

Hiện bến cảng vẫn chưa được công bố nên vẫn chưa tiến hành tiếp nhận tàu./.

44. Bến cảng Interflour Cái Mép:

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu từ 75.000 DWT – 93.000DWT, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc công trình hàng năm.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -14m, vũng quay tàu có đường kính 500m, đảm bảo cho tàu trọng tải từ 75.000 DWT – 93.000DWT kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Vũng Tàu.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Hiện nay, bến cảng đã thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (gió, vận tốc cập cầu, góc cập cầu). Tuy nhiên, Bến cảng Interflour Cái Mép bị hư hỏng sau 02 vụ việc tai nạn hàng hải, doanh nghiệp cảng đang thực hiện công tác sửa chữa, khắc phục tổn thất sau tai nạn và Bến cảng đang không tiếp nhận cỡ tàu có trọng tải lớn từ 75.000 DWT – 93.000DWT.

45. Bến cảng TCIT (Công ty TNHH cảng quốc tế Cái Mép):

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 160.000 Giảm tải, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện kiểm định định kỳ công trình tháng 6 năm 2022, và tháng 12/2024 trong đó kiểm tra đánh giá các kích thước hình học và sự toàn vẹn của các cấu kiện công trình so với hồ sơ hoàn công, thiết kế ban đầu. Kiểm tra đánh giá chất lượng bê tông của các cấu kiện BTCT. Kiểm tra tình trạng chuyển

dịch ngang dọc cầu cảng; Kiểm tra cao độ (độ lún) cầu cảng; Kiểm tra thiết bị phụ trợ (Bích neo, đệm tựa tàu, ray cần trục, gờ chắn xe…).

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -14m, vũng quay tàu có đường kính 500m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 160.000 giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Vũng Tàu.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng đã thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác đo gió, vận tốc cập cầu, góc cập cầu nhưng chưa lắp thiết bị khai thác đo Dòng chảy, sóng thuỷ triều, do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 160.000 giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) là 1,4m và) tối thiểu phải bằng 10% mớn nước của tàu.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ, từ phao số "0" đến cửa sông Gò Gia với tốc độ an toàn không quá 12 knots; từ cửa sông Gò Gia đến cảng/ vũng quay tàu với tốc độ an toàn không quá 08 knots.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng khi tàu hành trình vào, rời bến cảng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu 160.000 Giảm tải và thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, bố trí ca nô dẹp luồng, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên, chưa có thiết bị đo dòng chảy, sóng thuỷ triều.

46. Bến cảng SSIT

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 199.273DWT giảm tải, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc lún, kiểm tra hiện trạng kết cấu hàng năm vào tháng 5/2022 và được giám sát thường xuyên hàng tháng.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -15,5m,

vũng quay tàu có đường kính 700m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 199.273DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Vũng Tàu.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng đã thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác đo gió, vận tốc cập cầu, góc cập cầu nhưng chưa lắp thiết bị khai thác đo Dòng chảy, sóng thuỷ triều, do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 199.273DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu phải bằng 10% mớn nước của tàu và không nhỏ hơn 01 m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ, từ phao số "0" đến cửa sông Gò Gia với tốc độ an toàn không quá 12 knots; từ cửa sông Gò Gia đến cảng/ vũng quay tàu với tốc độ an toàn không quá 08 knots.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng khi tàu hành trình vào, rời bến cảng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu 199.273DWT giảm tải và thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, bố trí ca nô dẹp luồng, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên, chưa có thiết bị đo dòng chảy, sóng thuỷ triều.

47. Bến cảng Container Cái Mép Thượng (Cảng TCCT):

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 145.000 DWT giảm tải, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện kiểm định định kỳ công trình tháng 11/2020, nội dung kiểm tra đánh giá các kích thước hình học và sự toàn vẹn của các cấu kiện công trình so với hồ sơ hoàn công, thiết kế ban đầu; Kiểm tra đánh giá chất lượng bê tông của các cấu kiện BTCT. Kiểm tra tình trạng chuyển dịch ngang dọc cầu cảng Kiểm tra cao độ (độ lún) cầu cảng. Kiểm tra thiết bị phụ trợ (Bích neo, đệm tựa tàu, ray cần trục, gờ chắn xe…).

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -14m,

vũng quay tàu có đường kính 500m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 145.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Vũng Tàu.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24.

- Bến cảng đã thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác đo gió, vận tốc cập cầu, góc cập cầu nhưng chưa lắp thiết bị khai thác đo dòng chảy, sóng thuỷ triều, do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 145.000 DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu tối thiểu phải bằng 10% mớn nước của tàu và không nhỏ hơn 01 m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ, từ phao số "0" đến cửa sông Gò Gia với tốc độ an toàn không quá 12 knots; từ cửa sông Gò Gia đến cảng/ vũng quay tàu với tốc độ an toàn không quá 08 knots.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng khi tàu hành trình vào, rời bến cảng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu 145.000 DWT giảm tải và thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, bố trí ca nô dẹp luồng, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên, chưa có thiết bị đo dòng chảy, sóng thuỷ triều.

48. Bến cảng xăng dầu Petec Cái Mép

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu chở khí LNG đến 100.000 DWT giảm tải, đã đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc công trình hàng năm.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -14m, vũng quay tàu có đường kính 500m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 100.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Vũng Tàu.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng đã thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều và thiết bị đo vận tốc cập cầu, góc cập cầu, do vậy đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 100.000 DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu phải bằng 10% mớn nước của tàu và không nhỏ hơn 01 m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ an toàn không vượt quá tốc độ quy định tại Nội quy cảng biển Vũng Tàu.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng khi tàu hành trình vào, rời bến cảng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 100.000 DWT giảm tải và thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, bố trí ca nô dẹp luồng, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên, chưa có thiết bị đo dòng chảy, sóng thuỷ triều.

49. Cầu cảng số 1 – Bến cảng Baria Serece

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 87.000 DWT giảm tải, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện công tác kiểm định chất lượng kết cấu hạ tầng bến cảng trong vùng nước cảng biển theo định kỳ 5 năm/ lần và lần gần nhất thực hiện kiểm định tháng 12/2023 với nội dung kiểm định, quan trắc bao gồm: đánh giá hiện trạng công trình (khu nước, mép bến, kết cấu bến, thiết bị phụ trợ…): kích thước hình học, cường độ cấu kiện, kiểm tra độ toàn vẹn các cấu kiện công trình bằng thiết bị siêu âm, BIM Lazer Scan ATC360 xác định chuyển vị, lún…; Đánh giá hiện trạng công trình; Đánh giá khả năng chịu lực kết cấu cầu tàu.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -12m, Vũng quay tàu có đường kính 350m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 87.000 giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Vũng Tàu.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng đã thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác đo gió, vận tốc cập cầu, góc cập cầu nhưng chưa lắp thiết bị khai thác đo Dòng chảy, sóng thuỷ triều, do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu là hoa tiêu ngoại hạng có trình độ kinh nghiệm. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu phải bằng 10% mớn nước của tàu và không nhỏ hơn 01 m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ, từ phao số "0" đến ngã ba sông Gò Gia: Tốc độ hành trình không vượt quá 10 knots; đoạn ngã ba sông Gò Gia đến đến cầu cảng tốc độ hành trình không quá 08knots.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng khi tàu hành trình vào, rời bến cảng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 87.000 DWT giảm tải và thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, bố trí ca nô dẹp luồng, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên, chưa có thiết bị đo dòng chảy, sóng thuỷ triều.

50. Cầu cảng số 1 - Bến cảng quốc tế Thị Vải

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 80.000 DWT giảm tải, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng thực hiện quan trắc lún, chuyển vị cầu cảng định kỳ 5 năm một lần theo kỳ kiểm định cầu cảng. Lần quan trắc gần nhất ngày 28/11/2022.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -12m, vũng quay tàu có đường kính 460m đảm bảo cho tàu trọng tải đến 80.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Vũng Tàu.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24.

- Bến cảng đã thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác đo gió, vận tốc cập cầu, góc cập cầu nhưng chưa lắp thiết bị khai thác đo Dòng chảy, sóng thuỷ triều, do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 80.000 DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC tối thiểu phải bằng 10% mớn nước của tàu và không nhỏ hơn 01 m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ, từ phao số "0" đến ngã ba sông Gò Gia: Tốc độ hành trình không vượt quá 10 knots; đoạn ngã ba sông Gò Gia đến đến cầu cảng tốc độ hành trình không quá 08knots.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng khi tàu hành trình vào, rời bến cảng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 80.000 DWT giảm tải và thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, bố trí ca nô dẹp luồng, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên, chưa có thiết bị đo dòng chảy, sóng thuỷ triều.

51. Cầu cảng số 1 – Nhà máy đóng tàu Ba Son,

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 30.000 DWT giảm tải tại cầu cảng số 1, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc công trình hàng năm, quan trắc chuyển vị cầu cảng vào tháng 10/2024.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -14m, vũng quay tàu có đường kính 500m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 30.000 DWT giảm tải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Vũng Tàu.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24.

- Bến cảng đã lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác đo gió, vận tốc cập cầu, góc cập cầu nhưng chưa lắp thiết bị khai thác đo Dòng chảy, sóng thuỷ triều, do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 30.000 DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu phải bằng 10% mớn nước của tàu và không nhỏ hơn 01 m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ, từ phao số "0" đến ngã ba sông Gò Gia: Tốc độ hành trình không vượt quá 10 knots; đoạn ngã ba sông Gò Gia đến đến cầu cảng tốc độ hành trình không quá 08knots.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng khi tàu hành trình vào, rời bến cảng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu 30.000 DWT giảm tải và thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, bố trí ca nô dẹp luồng, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên, chưa có thiết bị đo dòng chảy, sóng thuỷ triều.

52. Cầu cảng số 2 – Nhà máy đóng tàu Ba Son:

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 80.000 DWT giảm tải tại cầu cảng số 2, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc công trình hàng năm, quan trắc chuyển vị cầu cảng vào tháng 10/2024.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -14m, vũng quay tàu có đường kính 500m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 80.000 DWT giảm tải kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Vũng Tàu.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng đã thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác đo gió, vận tốc cập cầu, góc cập cầu nhưng chưa lắp thiết bị khai thác đo Dòng chảy, sóng thuỷ triều, do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 80.000 DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu phải bằng 10% mớn nước của tàu và không nhỏ hơn 01 m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ, từ phao số "0" đến ngã ba sông Gò Gia: Tốc độ hành trình không vượt quá 10 knots; đoạn ngã ba sông Gò Gia đến đến cầu cảng tốc độ hành trình không quá 08knots.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng khi tàu hành trình vào, rời bến cảng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu 80.000 DWT giảm tải và thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, bố trí ca nô dẹp luồng, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên, chưa có thiết bị đo dòng chảy, sóng thuỷ triều.

53. Bến cảng chuyên dùng Cát Lái

Hiện tại Bến cảng đang trong quá trình đầu tư xây dựng

54. Cầu cảng K12B, K12C - Bến cảng Tân Thuận và Bến cảng Tân Thuận 2

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 60.000DWT giảm tải, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc chuyển vị và lún công trình tháng 8/2020.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng hàng hải Sài Gòn - Vũng Tàu vào đến cảng đạt độ sâu -8,5m (hệ Hải đồ), Vũng quay tàu VQ1 - ½ đường tròn với đường kính là 340m, độ cao đáy -8,5m (hệ Hải đồ), Vũng quay tàu VQ2 - ½ đường tròn với đường kính 480m, độ cao đáy -8,5m (hệ Hải đồ).

- Khu vực này đã có Trung tâm VTS Sài Gòn.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng đã lắp đặt thiết bị đo gió và thiết bị đo vận tốc cập cầu, góc cập cầu, chưa thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, sóng thuỷ triều), do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để các bên liên quan phối hợp giám sát khi điều động tàu cập, rời cầu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 60.000DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng, Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 10% mớn nước lớn nhất của tàu lớn hành trình

- Tàu trọng tải lớn di chuyển trên luồng tuân thủ quy định trong Nội quy cảng biển thuộc địa phận Hồ Chí Minh, Long An, Tiền Giang.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng khi tàu hành trình vào, rời bến cảng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 60.000DWT giảm tải và thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, bố trí ca nô dẹp luồng, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên, chưa có thiết bị đo dòng chảy, sóng thuỷ triều.

55. Bến cảng SP-ITC

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu container 45.000DWT giảm tải và tàu hàng khô đến 60.000DWT giảm tải, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc công trình hàng năm; tiến hành quan trắc chuyển vị, lún vào tháng 01/2024.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng hàng hải Đồng Nai vào đến cảng đạt độ sâu -8,5m (hệ Hải đồ), vũng quay số 1 trở phía trước Bến cảng Tân Cảng Cát Lái được thiết kế có đường kính 356m có độ cao đáy: -8,5m, vũng quay trở số 2 tại khu vực ngã ba rạch Ông Nhiêu được thiết kế có đường kính 300m (độ cao đáy: luồng tự nhiên).

- Khu vực này đã có Trung tâm VTS Sài Gòn.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng đã lắp đặt thiết bị đo gió nhưng chưa thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, sóng thuỷ triều) và thiết bị đo vận tốc cập cầu, góc cập cầu, do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để các bên liên quan phối hợp giám sát khi điều động tàu cập, rời cầu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu container 45.000DWT giảm tải và tàu hàng khô đến 60.000DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng, Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 10% mớn nước lớn nhất của tàu hành trình và không nhỏ hơn 1,0m.

- Tàu trọng tải lớn di chuyển trên luồng tuân thủ quy định trong Nội quy cảng biển thuộc địa phận Hồ Chí Minh, Long An, Tiền Giang.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng khi tàu hành trình vào, rời bến cảng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu container 45.000DWT giảm tải và tàu hàng khô đến 60.000DWT giảm tải và thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, bố trí ca nô dẹp luồng, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên, chưa có thiết bị đo góc cập cầu, vận tốc cập cầu và dòng chảy, sóng thuỷ triều.

56. Cầu V3, V4 – Cảng VICT

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 40.000DWT giảm tải, mớn nước ≤ 10,5m, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc chuyển vị, lún công trình vào tháng 8/2023;

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng hàng hải Sài Gòn - Vũng Tàu vào đến cảng đạt độ sâu -8,5m (hệ Hải đồ), Vũng quay tàu VQ1 - ½ đường tròn với đường kính là 340m, độ cao đáy -8,5m (hệ Hải đồ), Vũng quay tàu VQ2 - ½ đường tròn với đường kính 480m, độ cao đáy -8,5m (hệ Hải đồ).

- Khu vực này đã có Trung tâm VTS Sài Gòn.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24.

- Bến cảng đã lắp đặt thiết bị đo gió, chưa thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, sóng thuỷ triều) và thiết bị đo vận tốc cập cầu, góc cập cầu, do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để các bên liên quan phối hợp giám sát khi điều động tàu cập, rời cầu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu container 40.000DWT giảm tải, mớn nước ≤ 10,5m là hoa tiêu ngoại hạng, Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 10% mớn nước lớn nhất của tàu hành trình và không nhỏ hơn 1,0m

- Tàu trọng tải lớn di chuyển trên luồng tuân thủ quy định trong Nội quy cảng biển thuộc địa phận Hồ Chí Minh, Long An, Tiền Giang.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng khi tàu hành trình vào, rời bến cảng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu 40.000DWT giảm tải và thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, bố trí ca nô dẹp luồng, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên, chưa có thiết bị đo góc cập cầu, vận tốc cập cầu và dòng chảy, sóng thuỷ triều.

57. Cầu K17, 18 – Cảng Lotus

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 60.000DWT giảm tải, đã thực hiện đầu tư, nâng cấp hệ thống đệm va mới 900H để đảm bảo điều kiện tiếp nhận tàu.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc chuyển vị, lún công trình gần nhất tháng 6/2021.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng hàng hải Sài Gòn - Vũng Tàu vào đến cảng đạt độ sâu -8,5m (hệ Hải đồ), Vũng quay tàu VQ1 - ½ đường tròn với đường kính là 340m, độ cao đáy -8,5m (hệ Hải đồ), Vũng quay tàu VQ2 - ½ đường tròn với đường kính 480m, độ cao đáy -8,5m (hệ Hải đồ).

- Khu vực này đã có Trung tâm VTS Sài Gòn.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24.

- Bến cảng đã lắp đặt thiết bị đo gió, chưa thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, sóng thuỷ triều) và thiết bị đo vận tốc cập cầu, góc cập cầu, do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để các bên liên quan phối hợp giám sát khi điều động tàu cập, rời cầu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu container 60.000DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng, Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu không nhỏ hơn 1,0m;

- Tàu trọng tải lớn di chuyển trên luồng tuân thủ quy định trong Nội quy cảng biển thuộc địa phận Hồ Chí Minh, Long An, Tiền Giang.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng khi tàu hành trình vào, rời bến cảng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 60.000DWT giảm tải và thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, bố trí ca nô dẹp luồng, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên, chưa có thiết bị đo góc cập cầu, vận tốc cập cầu và dòng chảy, sóng thuỷ triều.

58. Cầu cảng K15B, K15C – Cảng Bến Nghé

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 60.000DWT giảm tải, không đầu tư nâng cấp.

- Cảng thực hiện quan trắc chuyển vị trong năm 2023.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng hàng hải Sài Gòn - Vũng Tàu vào đến cảng đạt độ sâu -8,5m (hệ Hải đồ), Vũng quay tàu VQ1 - ½ đường tròn với đường kính là 340m, độ cao đáy -8,5m (hệ Hải đồ), Vũng quay tàu VQ2 - ½ đường tròn với đường kính 480m, độ cao đáy -8,5m (hệ Hải đồ).

- Khu vực này đã có Trung tâm VTS Sài Gòn.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng đã lắp đặt thiết bị đo gió, chưa thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, sóng thuỷ triều) và thiết bị đo vận tốc cập cầu, góc cập cầu, do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để các bên liên quan phối hợp giám sát khi điều động tàu cập, rời cầu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu container 60.000DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng, Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 10% mớn nước lớn nhất của tàu hành trình.

- Tàu trọng tải lớn di chuyển trên luồng tuân thủ quy định trong Nội quy cảng biển thuộc địa phận Hồ Chí Minh, Long An, Tiền Giang.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng khi tàu hành trình vào, rời bến cảng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu 60.000DWT giảm tải và thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, bố trí ca nô dẹp luồng, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên, chưa có thiết bị đo góc cập cầu, vận tốc cập cầu và dòng chảy, sóng thuỷ triều.

59. Cầu cảng số 4, 5 - Bến cảng Tân cảng Cái Lái

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 45.000DWT giảm tải hàng Container, 36.000DWT hàng tổng hợp, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc cầu cảng, bao gồm quan trắc lún, quan trắc chuyển vị: Cầu tàu số 1, 2 kiểm định quan trắc năm 2020; Cầu cảng số 4, 5 kiểm định quan trắc năm 2022; Cầu cảng số 7 kiểm định quan trắc năm 2024; Cầu cảng 2.200DWT kiểm định quan trắc năm 2022; Cầu cảng Bến Nghé Phú Hữu kiểm đ ịnh quan trắc năm 2021;

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng hàng hải Đồng Nai vào đến cảng đạt độ sâu -8,5m (hệ Hải đồ), vũng quay số 1 trở phía trước Bến cảng Tân Cảng Cát Lái được thiết kế có đường kính 356m có độ cao đáy: -8,5m, vũng quay trở số 2 tại khu vực ngã ba rạch Ông Nhiêu được thiết kế có đường kính 300m (độ cao đáy: luồng tự nhiên).

- Khu vực này đã có Trung tâm VTS Sài Gòn.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng đã lắp đặt thiết bị đo gió và thiết bị đo vận tốc cập cầu, góc cập cầu, chưa thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, sóng thuỷ triều), do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để các bên liên quan phối hợp giám sát khi điều động tàu cập, rời cầu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu container 45.000DWT giảm tải, hàng tổng hợp 36.000 DWT là hoa tiêu ngoại hạng, Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 10% mớn nước của tàu hành trình

- Tàu trọng tải lớn di chuyển trên luồng tuân thủ quy định trong Nội quy cảng biển thuộc địa phận Hồ Chí Minh, Long An, Tiền Giang.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng khi tàu hành trình vào, rời bến cảng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 45.000DWT giảm tải hàng Container, 36.000 DWT hàng tổng hợp và thực hiện đúng Phương án bảo đảm an

toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, bố trí ca nô dẹp luồng, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên, chưa có thiết bị đo dòng chảy, sóng thuỷ triều.

60. Bến cảng Hóa Sinh Vàm Cỏ

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 50.000DWT giảm tải, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc công trình hàng năm với thông số quan trắc gồm: Chuyển vị của công trình theo phương ngang và dọc; Lún; Độ nghiêng của công trình; Độ võng, biến dạng của bộ phận kết cấu công trình; Độ ổn định của nền công trình. Lần quan trắc gần nhất vào tháng 8/2024.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Tàu hành trình vào đến cảng sử dụng luồng Sài Gòn – Vũng Tàu với thông số kỹ thuật theo thông báo hàng hải gần nhất như sau: Bề rộng luồng là 150m, riêng đoạn Vịnh Gành Rái rộng 400m; Độ sâu 8,5m hệ hải đồ;

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Vũng Tàu.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h .

- Bến cảng chưa thực hiện lắp đặt thiết bị đo vận tốc cập cầu, góc cập cầu (dự kiến triển khai nghiên cứu, lắp đặt thiết bị đo trong năm 2025), tuy nhiên, bến cảng đã được chia sẻ các thông tin dữ liệu khí tượng thủy văn do cảng Xăng dầu Phước Khánh là cảng đại diện trong khu vực thực hiện việc lắp đặt trạm quan trắc khí tượng theo quy định tại Nghị định số 48/2020/NĐ-CP, cung cấp được 3/4 tiêu chí về quan trắc điều kiện khai thác hướng gió, vận tốc gió và mực nước khai thác nên về cơ bản bến cảng đảm bảo cung cấp được 3/4 tiêu chí về quan trắc điều kiện khai thác và cung cấp số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 50.000DWT giảm tải là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu phải tính toán đến các yếu tố bao gồm độ sâu luồng, độ cao thủy triều và mớn nước thực tế của tàu để đảm bảo độ sâu chân hoa tiêu (UKC) tối thiểu 10% mớn nước sâu nhất của tàu (Dmax).

- Trừ trường hợp điều động để tránh một nguy cơ đâm va trước mắt, nếu đ iều kiện kỹ thuật cho phép và không có quy định khác, tàu trọng tải lớn phải hành trình với tốc độ an toàn không vượt quá tốc độ quy định tại nội quy cảng biển thuộc địa phận Thành phố Hồ Chí Minh, tỉnh Long An, tỉnh Tiền Giang hiện hành như sau:

+ Khu vực Thiềng Liềng: nếu có tàu neo đậu, buộc phao, tốc độ không vư ợt quá 12 hải lý/giờ.

+ Sông Lòng Tàu (đoạn từ ngã ba sông Đồng Tranh đến mũi Pha Mi): tốc độ không vượt quá 12 hải lý/giờ. Nếu có tàu neo đậu tại cầu cảng tốc độ không vượt quá 10 hải lý/giờ.

+ Sông Nhà Bè, sông Đồng Nai (đoạn từ ngã ba Bình Khánh đến ngã ba tắc Thầy Bảy): tốc độ không vượt quá 10 hải lý/giờ.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu 50.000DWT giảm tải. đảm bảo thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên, chưa có thiết bị đo góc cập cầu và vận tốc cập cầu.

61. Bến cảng tổng hợp Vĩnh Hưng Đồng Nai

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 60.434DWT giảm tải, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng chưa thực hiện quan trắc công trình hàng năm do bến cảng đưa vào khai thác tháng 4/2020 nên dự kiến tháng 5/2025 sẽ thực hiện quan trắc định kỳ.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Tàu hành trình vào đến cảng sử dụng luồng Sài Gòn – Vũng Tàu với thông số kỹ thuật theo thông báo hàng hải gần nhất như sau: Bề rộng luồng là 150m, riêng đ oạn Vịnh Gành Rái rộng 400m; Độ sâu 8,5 m hệ hải đồ.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Vũng Tàu.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24.

- Bến cảng chưa thực hiện lắp đặt thiết bị đo vận tốc cập cầu, góc cập cầu (dự kiến triển khai nghiên cứu, lắp đặt thiết bị đo trong năm 2025), tuy nhiên, bến cảng đã được chia sẻ các thông tin dữ liệu khí tượng thủy văn do cảng Xăng dầu Phước Khánh là cảng đại diện trong khu vực thực hiện việc lắp đặt trạm quan trắc khí tượng theo quy định tại Nghị định số 48/2020/NĐ-CP, cung cấp được 3/4 tiêu chí về quan trắc điều kiện khai thác hướng gió, vận tốc gió và mực nước khai thác nên về cơ bản bến cảng đảm bảo cung cấp được 3/4 tiêu chí về quan trắc điều kiện khai thác và cung cấp số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 60.434DWT giảm tải là hoa tiêu loại ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu phải tính toán đến các yếu tố bao gồm độ sâu luồng, độ cao thủy triều và mớn nước thực tế của tàu để đảm bảo độ sâu chân hoa tiêu (UKC) tối thiểu 10% mớn nước sâu nhất của tàu (Dmax) và không nhỏ hơn 1,0m.

- Trừ trường hợp điều động để tránh một nguy cơ đâm va trước mắt, nếu đ iều kiện kỹ thuật cho phép và không có quy định khác, tàu trọng tải lớn phải hành trình với tốc độ an toàn không vượt quá tốc độ quy định tại nội quy cảng biển thuộc địa phận Thành phố Hồ Chí Minh, tỉnh Long An, tỉnh Tiền Giang hiện hành như sau:

+ Khu vực Thiềng Liềng: nếu có tàu neo đậu, buộc phao, tốc độ không vượt quá 12 hải lý/giờ.

+ Sông Lòng Tàu (đoạn từ ngã ba sông Đồng Tranh đến mũi Pha Mi): tốc đ ộ không vượt quá 12 hải lý/giờ. Nếu có tàu neo đậu tại cầu cảng tốc độ không v ượt quá 10 hải lý/giờ.

+ Sông Nhà Bè, sông Đồng Nai (đoạn từ ngã ba Bình Khánh đến ngã ba tắc Thầy Bảy): tốc độ không vượt quá 10 hải lý/giờ.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu 50.000DWT giảm tải; đảm bảo thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên, chưa có thiết bị đo góc cập cầu và vận tốc cập cầu.

62. Bến cảng Xi măng Công Thanh

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 30.000DWT, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc công trình gồm: chuyển vị của công trình theo phương ngang và dọc; Lún; Độ nghiêng của công trình; Độ võng, biến dạng của bộ phận kết cấu công trình; Độ ổn định của nền công trình. Lần quan trắc gần nhất tháng 2/2022.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Tàu hành trình vào đến cảng sử dụng luồng Sài Gòn – Vũng Tàu với thông số kỹ thuật như sau: Bề rộng luồng là 150m, riêng đoạn Vịnh Gành Rái rộng 400m; Độ sâu 8,5 m hệ hải đồ.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Vũng Tàu.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng chưa thực hiện lắp đặt thiết bị đo vận tốc cập cầu, góc cập cầu (dự kiến triển khai nghiên cứu, lắp đặt thiết bị đo trong năm 2025), tuy nhiên, bến cảng đã được chia sẻ các thông tin dữ liệu khí tượng thủy văn do cảng Xăng dầu Phước Khánh là cảng đại diện trong khu vực thực hiện việc lắp đặt trạm quan trắc khí tượng theo quy định tại Nghị định số 48/2020/NĐ-CP, cung cấp được 3/4 tiêu chí về quan trắc điều kiện khai thác hướng gió, vận tốc gió và mực nước khai thác nên về cơ bản bến cảng đảm bảo cung cấp được 3/4 tiêu chí về quan trắc điều kiện khai thác và cung cấp số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 30.000DWT là hoa tiêu loại ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu phải tính toán đến các yếu tố bao gồm độ sâu luồng, độ cao thủy triều và mớn nước thực tế của tàu để đảm bảo độ sâu chân hoa tiêu (UKC) tối thiểu 10% mớn nước sâu nhất của tàu (Dmax) nhưng không nhỏ hơn 1,0m.

- Trừ trường hợp điều động để tránh một nguy cơ đâm va trước mắt, nếu đ iều kiện kỹ thuật cho phép và không có quy định khác, tàu trọng tải lớn phải hành trình với tốc độ an toàn không vượt quá tốc độ quy định tại Nội quy cảng biển thuộc địa phận Thành phố Hồ Chí Minh, tỉnh Long An, tỉnh Tiền Giang hiện hành như sau:

+ Khu vực Thiềng Liềng: nếu có tàu neo đậu, buộc phao, tốc độ không vư ợt quá 12 hải lý/giờ.

+ Sông Lòng Tàu (đoạn từ ngã ba sông Đồng Tranh đến mũi Pha Mi): tốc độ không vượt quá 12 hải lý/giờ. Nếu có tàu neo đậu tại cầu cảng tốc độ không vượt quá 10 hải lý/giờ.

+ Sông Nhà Bè, sông Đồng Nai (đoạn từ ngã ba Bình Khánh đến ngã ba tắc Thầy Bảy): tốc độ không vượt quá 10 hải lý/giờ.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng khi tàu hành trình vào, rời bến cảng khi có yêu cầu của thuyền trưởng hoặc chủ tàu.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 30.000DWT; Thực hiện đ úng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, bố trí ca nô dẹp luồng, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên, chưa có thiết bị đo góc cập cầu và vận tốc cập cầu.

63. Bến cảng xăng dầu Phước Khánh

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu từ 32.000DWT đến 49.000DWT, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc công trình gồm: Chuyển vị của công trình theo phương ngang và dọc; Lún; Độ nghiêng của công trình; Độ võng, biến dạng của bộ phận kết cấu công trình; Độ ổn định của nền công trình. Lần quan trắc gần nhất tháng 3/2023.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Tàu hành trình vào đến cảng sử dụng luồng Sài Gòn – Vũng Tàu với thông số kỹ thuật như sau: Bề rộng luồng là 150m, riêng đoạn Vịnh Gành Rái rộng 400m; Độ sâu 8,5 m hệ hải đồ.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Vũng Tàu.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng chưa thực hiện lắp đặt thiết bị đo vận tốc cập cầu, góc cập cầu (dự kiến triển khai nghiên cứu, lắp đặt thiết bị đo trong năm 2025), tuy nhiên, bến cảng là đại diện trong khu vực thực hiện việc lắp đặt trạm quan trắc khí tượng chia sẻ các thông tin dữ liệu khí tượng thủy văn theo quy định tại Nghị định số 48/2020/NĐ-CP, nên về cơ bản cung cấp được 3/4 tiêu chí về quan trắc điều kiện khai thác hướng gió, vận tốc gió và mực nước khai thác và cung cấp số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải từ 32.000DWT đến 49.000DWT là hoa tiêu ngoại hạng, nhiều kinh nghiệm. Quá trình dẫn tàu phải tính toán đến các yếu tố bao gồm độ sâu luồng, độ cao thủy triều và mớn nước thực tế của tàu để đảm bảo độ sâu chân hoa tiêu (UKC) tối thiểu 10% mớn nước sâu nhất của tàu (Dmax) và không nhỏ hơn 1,0m.

- Trừ trường hợp điều động để tránh một nguy cơ đâm va trước mắt, nếu đ iều kiện kỹ thuật cho phép và không có quy định khác, tàu trọng tải lớn phải hành

trình với tốc độ an toàn không vượt quá tốc độ quy định tại Nội quy cảng biển thuộc địa phận Thành phố Hồ Chí Minh, tỉnh Long An, tỉnh Tiền Giang hiện hành như sau:

+ Khu vực Thiềng Liềng: nếu có tàu neo đậu, buộc phao, tốc độ không vượt quá 12 hải lý/giờ.

+ Sông Lòng Tàu (đoạn từ ngã ba sông Đồng Tranh đến mũi Pha Mi): tốc độ không vượt quá 12 hải lý/giờ. Nếu có tàu neo đậu tại cầu cảng tốc độ không vượt quá 10 hải lý/giờ.

+ Sông Nhà Bè, sông Đồng Nai (đoạn từ ngã ba Bình Khánh đến ngã ba tắc Thầy Bảy): tốc độ không vượt quá 10 hải lý/giờ.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu từ 32.000DWT đến 49.000DWT; Thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên, chưa có thiết bị đo góc cập cầu và vận tốc cập cầu.

64. Cầu cảng số 3 - Bến cảng Đồng Nai (phân cảng Gò Dầu A)

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 30.000DWT, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc công trình gồm: Chuyển vị của công trình theo phương ngang và dọc; Lún; Độ nghiêng của công trình; Độ võng, biến dạng của bộ phận kết cấu công trình; Độ ổn định của nền công trình. Lần quan trắc gần nhất tháng 8/2024.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Tàu hành trình vào đến cảng sử dụng luồng Vũng Tàu – Thị Vải với thông số kỹ thuật gần nhất như sau: + Đoạn từ phao "0" đến vũng quay trở ngã ba Gò Gia là 350m, độ sâu đạt 15 m; + Đoạn từ vũng quay trở ngã ba Gò Gia đến Bến cảng Nhà máy đóng tàu Ba Son là 250 – 310m, độ sâu đạt 14 m; Đoạn từ Bến cảng Nhà máy đóng tàu Ba Son đến thượng lưu Bến cảng tổng hợp Thị Vải (ODA) là 283 – 310m, độ sâu đạt 12m; Đoạn Bến cảng tổng hợp Thị Vải (ODA) đến thượng l ưu Bến cảng quốc tế Sài Gòn – Việt Nam (SITV) có chiều rộng đáy luồng nhỏ nhất 220 m, độ sâu đạt 12m; Đoạn thượng lưu Bến cảng quốc tế Sài Gòn – Việt Nam (SITV) đến thượng lưu Bến cảng Phước An (giai đoạn 1) có chiều rộng đ

áy luồng 140 m ÷ 220 m, độ sâu đạt 11,6 m; Đoạn luồng từ thượng lưu Bến cảng Phước An (giai đoạn 1) đến hết vũng quay trở tàu phía thượng lưu Bến cảng Vedan Phước Thái có chiều rộng đáy luồng nhỏ nhất 90 m, độ sâu đạt 7,2m.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Vũng Tàu.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng chưa thực hiện lắp đặt thiết bị đo vận tốc cập cầu, góc cập cầu (dự kiến triển khai nghiên cứu, lắp đặt thiết bị đo trong năm 2025), tuy nhiên, bến cảng đã được chia sẻ các thông tin dữ liệu khí tượng thủy văn do cảng Gò Dầu B là cảng đại diện trong khu vực thực hiện việc lắp đặt trạm quan trắc khí tượng theo quy định tại Nghị định số 48/2020/NĐ-CP, cung cấp được 3/4 tiêu chí về quan trắc điều kiện khai thác hướng gió, vận tốc gió và mực nước khai thác nên về cơ bản bến cảng đảm bảo cung cấp được 3/4 tiêu chí về quan trắc điều kiện khai thác và cung cấp số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 30.000DWT là hoa tiêu có hạng phù hợp theo quy định, có trình độ và kinh nghiệm. Quá trình dẫn tàu phải tính toán đến các yếu tố bao gồm độ sâu luồng, độ cao thủy triều và mớn nước thực tế của tàu để đảm bảo độ sâu chân hoa tiêu (UKC) tối thiểu 10% mớn nước sâu nhất của tàu (Dmax).

- Trừ trường hợp điều động để tránh một nguy cơ đâm va trước mắt, nếu đ iều kiện kỹ thuật cho phép và không có quy định khác, tàu trọng tải lớn phải hành trình với tốc độ giới hạn như sau:

+ Đoạn từ phao số "0" đến ngã ba sông Gò Gia: Tốc độ hành trình không vượt quá 10 knots;

+ Đoạn ngã ba sông Gò Gia đến cảng Gò Dầu: Tốc độ hành trình không vượt quá 08 knots;

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 30.000DWT; thực hiện đ úng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên, chưa có thiết bị đo góc cập cầu và vận tốc cập cầu.

65. Cầu cảng số 3 - Bến cảng Đồng Nai (phân cảng Gò Dầu B)

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 30.000DWT, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc công trình gồm: Chuyển vị của công trình theo phương ngang và dọc; Lún; Độ nghiêng của công trình; Độ võng, biến dạng của bộ phận kết cấu công trình; Độ ổn định của nền công trình. Lần quan trắc gần nhất tháng 8/2024.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Tàu hành trình vào đến cảng sử dụng luồng Vũng Tàu – Thị Vải với thông số kỹ thuật gần nhất như sau: + Đoạn từ phao "0" đến vũng quay trở ngã ba Gò Gia là 350m, độ sâu đạt 15 m; + Đoạn từ vũng quay trở ngã ba Gò Gia đến Bến cảng Nhà máy đóng tàu Ba Son là 250 – 310m, độ sâu đạt 14 m; Đoạn từ Bến cảng Nhà máy đóng tàu Ba Son đến thượng lưu Bến cảng tổng hợp Thị Vải (ODA) là 283 – 310m, độ sâu đạt 12m; Đoạn Bến cảng tổng hợp Thị Vải (ODA) đến thượng l ưu Bến cảng quốc tế Sài Gòn – Việt Nam (SITV) có chiều rộng đáy luồng nhỏ nhất 220 m, độ sâu đạt 12m; Đoạn thượng lưu Bến cảng quốc tế Sài Gòn – Việt Nam (SITV) đến thượng lưu Bến cảng Phước An (giai đoạn 1) có chiều rộng đ áy luồng 140 m ÷ 220 m, độ sâu đạt 11,6 m; Đoạn luồng từ thượng lưu Bến cảng Phước An (giai đoạn 1) đến hết vũng quay trở tàu phía thượng lưu Bến cảng Vedan Phước Thái có chiều rộng đáy luồng nhỏ nhất 90 m, độ sâu đạt 7,2m.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Vũng Tàu.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng chưa thực hiện lắp đặt thiết bị đo vận tốc cập cầu, góc cập cầu (dự kiến triển khai nghiên cứu, lắp đặt thiết bị đo trong năm 2025), tuy nhiên, bến cảng là đại diện trong khu vực thực hiện việc lắp đặt trạm quan trắc khí tượng chia sẻ các thông tin dữ liệu khí tượng thủy văn theo quy định tại Nghị định số 48/2020/NĐ-CP, nên về cơ bản cung cấp được 3/4 tiêu chí về quan trắc điều kiện khai thác hướng gió, vận tốc gió và mực nước khai thác và cung cấp số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 30.000DWT là hoa tiêu có hạng phù hợp theo quy định, có trình độ và kinh nghiệm. Quá trình dẫn tàu phải tính toán đến các yếu tố bao gồm độ sâu luồng, độ cao thủy triều và mớn nước thực tế của tàu để đảm bảo độ sâu chân hoa tiêu (UKC) tối thiểu 10% mớn nước sâu nhất của tàu (Dmax).

- Trừ trường hợp điều động để tránh một nguy cơ đâm va trước mắt, nếu đ iều kiện kỹ thuật cho phép và không có quy định khác, tàu trọng tải lớn phải hành trình với tốc độ giới hạn như sau:

+ Đoạn từ phao số "0" đến ngã ba sông Gò Gia: Tốc độ hành trình không vượt quá 10 knots;

+ Đoạn ngã ba sông Gò Gia đến cảng Gò Dầu: Tốc độ hành trình không vượt quá 08 knots;

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 30.000DWT; thực hiện đ úng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, bố trí ca nô dẹp luồng, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên, chưa có thiết bị đo góc cập cầu và vận tốc cập cầu.

66. Bến cảng Cái Mép Gemadept Terminal Link

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 232.606,3DWT, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc chuyển vị và quan trắc lún công trình tháng 10/2024;

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -15,5m, vũng quay tàu có đường kính 700m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 232.606,3DWT kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Vũng Tàu.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24.

- Bến cảng đã thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác đo gió, vận tốc cập cầu, góc cập cầu nhưng chưa lắp thiết bị khai thác đo Dòng chảy, sóng thuỷ triều, do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 232.606,3DWT là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu phải bằng 10% mớn nước của tàu và không nhỏ hơn 01 m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ, từ phao số "0" đến ngã ba sông Gò Gia: Tốc độ hành trình không vượt quá 10 knots; đoạn ngã ba sông Gò Gia đến đến cầu cảng tốc độ hành trình không quá 08knots.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng khi tàu hành trình vào, rời bến cảng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 232.606,3DWT và thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, bố trí ca nô dẹp luồng, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên, chưa có thiết bị đo dòng chảy, thủy văn.

67. Bến cảng Hạ lưu PTSC

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 52.350 DWT (sà lan H-591), không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc chuyển vị công trình. Lần gần nhất được kiểm định quan trắc năm 2021.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -7,0 m, vũng quay tàu có đường kính 400 m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 52.350 DWT (sà lan H-591) kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Vũng Tàu.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24.

- Bến cảng chưa thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (Dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều) và thiết bị đo vận tốc cập cầu, góc cập cầu, do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 52.350 DWT (sà lan H-591) là 02 hoa tiêu ngoại hạng, Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKCtối thiểu phải bằng 10% mớn nước của tàu và không nhỏ hơn 01 m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ, từ phao số "8" luồng Vũng Tàu – Thị Vải đến cảng Hạ Lưu PTSC không quá 08knots

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng khi tàu hành trình vào, rời bến cảng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 52.350 DWT (sà lan H-591) và thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, bố trí ca nô dẹp luồng, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên, bến cảng chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác (dòng chảy, gió, sóng thuỷ triều, vận tốc cập cầu, góc cập cầu).

68. Bến cảng CMIT

- Kết cấu cầu bến: Bến cảng tận dụng kết cấu hạ tầng hiện hữu để tiếp nhận cỡ tàu đến 214.121DWT, không đầu tư nâng cấp.

- Bến cảng đã thực hiện quan trắc chuyển vị công trình, lần gần nhất vào tháng 4/2024. Ngoài ra, CMIT cũng đã thực hiện quan trắc điều kiện khai thác cho mỗi chuyến tàu lớn ra vào cảng.

- Thông số kỹ thuật đoạn luồng hàng hải, vũng quay trở tàu vào đến cảng: Đoạn luồng vào đến cảng có độ sâu theo Thông báo hàng hải gần nhất là -15,5m, vũng quay tàu có đường kính 700m, đảm bảo cho tàu trọng tải đến 214.121DWT kết hợp thuỷ triều để hành hải.

- Khu vực này đã có hệ thống VTS tại Vũng Tàu.

- Hệ thống báo hiệu hàng hải hoạt động tốt đảm bảo khả năng cho tàu trọng tải lớn hành hải 24/24h.

- Bến cảng đã thực hiện lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác đo gió, vận tốc cập cầu, góc cập cầu nhưng chưa lắp thiết bị khai thác đo Dòng chảy, sóng thuỷ triều, do vậy chưa đảm bảo cung cấp đầy đủ số liệu để Cảng vụ hàng hải điều động tàu theo Phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

- Hoa tiêu dẫn tàu có trọng tải đến 214.121DWT là hoa tiêu ngoại hạng. Quá trình dẫn tàu đảm bảo độ sâu dưới sống tàu (UKC) tối thiểu 10% và không nhỏ hơn 1m.

- Tàu trọng tải lớn vào cảng có chạy đúng tốc độ, từ phao số "0" đến ngã ba sông Gò Gia: Tốc độ hành trình không vượt quá 10 knots; đoạn ngã ba sông Gò Gia đến đến cầu cảng tốc độ hành trình không quá 08knots.

- Khi tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có điều động ca nô cảnh giới, dẹp luồng khi tàu hành trình vào, rời bến cảng.

- Quá trình tiếp nhận tàu trọng tải lớn, doanh nghiệp có sử dụng tàu lai phù hợp với phương án bảo đảm an toàn hàng hải được phê duyệt.

*) Doanh nghiệp cảng đã thực hiện đánh giá kết cấu bến cảng, luồng hàng hải, vũng quay tàu đảm bảo tiếp nhận được cỡ tàu đến 214.121DWT và thực hiện đúng Phương án bảo đảm an toàn hàng hải về đảm bảo độ sâu dưới sống tàu, bố trí ca nô dẹp luồng, tàu lai hỗ trợ. Tuy nhiên, bến cảng chưa lắp đặt các thiết bị quan trắc điều kiện khai thác dòng chảy, sóng thuỷ triều.

PHỤ LỤC III

SỐ LƯỢNG TÀU TRỌNG TẢI LỚN VÀO CÁC CẢNG BIỂN

stt	Cảng vụ	2019		2020		2021		2022		2023	
		Tổng	Tàu TTL	Tổng	Tàu TTL	Tổng	Tàu TTL	Tổng	Tàu TTL	Tổng	Tàu TTL
1.	**Hải Phòng**	17,348	2,209	17,252	2,211	17,327	1,790	17,168	2,007	16,830	2,089
2.	**Quảng Ninh**	3,980	498	3,885	326	3,605	440	3,702	394	3,646	364
3.	**Thái Bình**	1,597	0	2,466	0	2,497	0	2,982	0	1,898	44
4.	**Thanh Hoá**	8,538	109	9,278	140	9,660	116	9,256	201	9,952	216
5.	**Nghệ An**	3,234	52	3,475	52	4,263	60	4,151	97	4,390	61
6.	**Hà Tĩnh**	4,011	2	3,651	4	3,878	8	3,437	10	3,357	8
7.	**Quảng Bình**	1,458	274	1,184	194	1,190	300	1,154	214	876	244
8.	**Quảng Trị**	1,640	711	2,019	841	2,486	1,109	2,554	1,115	1,807	736
9.	**TT-Huế**	1,165	45	978	25	1,399	38	1,214	40	2,762	95
10.	**Đà Nẵng**	5,844	17	5,578	11	5,308	11	5,275	23	5,790	0
11.	**Quảng Nam**	1,172	28	1,017	100	1,134	96	1,083	160	1,075	342
12.	**Quảng Ngãi**	7,106	668	7,270	95	8,554	147	8,629	97	8,304	60
13.	**Quy Nhơn**	4,520	204	4,472	199	4,444	200	4,576	226	4,392	217

14.	**Nha Trang**	2,717	62	2,406	278	2,293	256	2,750	286	3,511	306
15.	**Bình Thuận**	5,670	46	5,853	104	5,012	174	6,576	156	8,106	82
16.	**Vũng Tàu**	21,251	722	21,841	726	20,852	616	19,639	608	19,760	868
17.	**Tp. HCM**	20,828	2.380	21,664	2.538	20,252	2.168	20,554	2.078	20,938	2.170
18.	**Đồng Nai**	3,939	154	3,792	154	4,019	141	4,018	149	3,436	118
19.	**Cần Thơ**	23,345	118	22,910	142	20,631	160	20,331	159	22,220	152
20.	**Đồng Tháp**	14,448	50	15,097	14	15,626	30	22,592	2	22,587	0
21.	**An Giang**	653	0	608	0	436	0	616	0	259	0
22.	**Kiên Giang**	1,741	0	2,541	0	3,072	0	1,864	0	532	0
TỔNG		156,205	6,459	159,237	6,210	157,938	6,087	164,121	6,334	166,428	6,679

PHỤ LỤC IV

TRÁCH NHIỆM THỰC HIỆN

STT	Nội dung công việc	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Thời hạn
1.	Xây dựng Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 58/2017//NĐ-CP ngày 10/5/2017 hướng dẫn chi tiết một số điều của Bộ luật hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải	Bộ Giao thông vận tải	Cục Hàng hải Việt Nam	Năm 2024
2.	Ban hành Tiêu chuẩn quy định kỹ thuật về khai thác công trình cảng biển	Bộ Giao thông vận tải	Cục Hàng hải Việt Nam	Năm 2025
3.	Ban hành Tiêu chuẩn về đánh giá an toàn công trình bến cảng biển	Bộ Giao thông vận tải	Cục Hàng hải Việt Nam	Năm 2025
4.	Xây dựng các chương trình đào tạo: bồi dưỡng hoa tiêu dẫn tàu, bồi dưỡng về khai thác bảo trì bến cảng cho cán bộ cảng vụ hàng hải.	Cục Hàng hải Việt Nam	Các trường đại học, cao đẳng hàng hải	Năm 2025
5.	Tuyên truyền, phổ biến các quy định về bến cảng, cầu cảng được tiếp nhận tàu có trọng tải lớn giảm tải tới các cơ quan, đơn vị, doanh nghiệp.	Cục Hàng hải Việt Nam	Cảng vụ hàng hải	Hàng năm

6.	Đầu tư, xây dựng hệ thống VTS cho các tuyến luồng trọng điểm tiếp nhận tàu trọng tải lớn	Bộ Giao thông vận tải Cục Hàng hải Việt Nam	Cảng vụ hàng hải	2025 - 2030
7.	Nạo vét, duy tu các tuyến luồng hàng hải trọng điểm	Cục Hàng hải Việt Nam		Hàng năm
8.	Kiểm tra công tác bảo trì bến cảng, cầu cảng	Cục Hàng hải Việt Nam	Cảng vụ hàng hải, các doanh nghiệp khai thác cảng	Hàng năm
9.	Kiểm tra, giám sát quá trình thực hiện Phương án bảo đảm an toàn hàng hải của doanh nghiệp khai thác cảng	Cục Hàng hải Việt Nam	Cảng vụ hàng hải, các doanh nghiệp khai thác cảng	Hàng năm
10.	Nâng cấp hệ thống báo hiệu hàng hải	Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải		2025 - 2030
11.	Lắp đặt thiết bị quan trắc điều kiện khai thác	Doanh nghiệp khai thác cảng		Tháng 6/2025

12.	Khảo sát độ sâu khu nước trước bến và đề nghị cơ quan có thẩm quyền ra thông báo hàng hải	Doanh nghiệp khai thác cảng		Hàng năm theo quy định về tần suất
13.	Bảo trì kết cấu hạ tầng bến cảng, cầu cảng	Doanh nghiệp khai thác cảng		Hàng năm theo kế hoạch bảo trì