

Đến năm 2030 cần 312.625 tỷ đồng để đầu tư, nâng cấp cho hệ thống cảng biển

07:31 28/03/2023

Dự kiến, tổng nhu cầu đầu tư hệ thống cảng biển đến năm 2030 là 312.625 tỷ đồng. Trong đó, nhu cầu vốn đầu tư cho hạ tầng hàng hải công cộng khoảng hơn 70.000 tỷ đồng và nhu cầu vốn đầu tư cho bến cảng khoảng hơn 242.000 tỷ đồng.

Bộ Giao thông vận tải (GTVT) vừa tổ chức hội thảo xin ý kiến về “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” và “Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050”.

Theo báo cáo của Bộ GTVT về việc hoàn thiện “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”, tính đến năm 2030, tổng nhu cầu đầu tư cho hệ thống cảng biển khoảng 312.625 tỷ đồng.



Tổng nhu cầu đầu tư hệ thống cảng biển đến năm 2030 là 312.625 tỷ đồng. Ảnh internet.

Trong đó, nhu cầu vốn đầu tư cho hạ tầng hàng hải công cộng khoảng hơn 70.000 tỷ đồng và nhu cầu vốn đầu tư cho bến cảng khoảng hơn 242.000 tỷ đồng.

Cụ thể, đến năm 2025, tập trung đầu tư nâng cấp tuyến luồng Cái Mép - Thị Vải phục vụ tàu đến 200.000 tấn giảm tải (18.000 Teu); Dự án luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu - giai đoạn 2 cho tàu đến 20.000 tấn giảm tải; luồng sông Vần Úc cho tàu 10.000 tấn, luồng sông Chanh cho tàu đến 50.000 tấn.

Cùng với đó, ưu tiên đầu tư đèn biển tại các đảo, quần đảo thuộc chủ quyền Việt Nam, kết cấu hạ tầng phục vụ công tác bảo đảm an toàn hàng hải; xây dựng Đài thông tin duyên hải, Trung tâm Tìm kiếm cứu nạn, đại diện Cảng vụ Hàng hải Nha Trang tại Trường Sa.

Đến năm 2030, tiến hành đầu tư xây dựng công trình đê chắn sóng cảng Vũng Áng, tỉnh Hà Tĩnh, đồng thời cải tạo, nâng cấp hệ thống đê chắn cát luồng Cửa Việt, Cửa Gianh cũng như cải tạo, nâng cấp luồng Cẩm Phả, luồng Ba Ngòi, luồng Hòn La, luồng hàng hải qua cửa Trần Đề và chỉnh trị luồng hàng hải Diêm Điền, Vần Úc.

Hệ thống quản lý hàng hải tàu biển (VTS) cũng sẽ được ưu tiên đầu tư tại luồng Hòn Gai - Cái Lân và luồng cho tàu trọng tải lớn vào sông Hậu.

Kêu gọi đầu tư vào các 6 cụm cảng tiềm năng

Liên quan đến quy hoạch cảng biển, Bộ trưởng Nguyễn Văn Thể cho biết, tới đây, việc thực hiện quy hoạch sẽ được tập trung vào 6 cụm cảng chính.

Cụ thể, cụm cảng số 1 sẽ tập trung nâng cấp hệ thống cảng biển Hải Phòng. Đưa cảng Lạch Huyện trở thành cảng phục vụ riêng hàng container.

Cảng Đình Vũ - sông Cấm được tiếp tục duy trì, phục vụ khu công nghiệp tại khu vực. Hàng rời, hàng lỏng, hàng khí, định hướng sẽ chuyển về khu vực Nam Đồ Sơn, Vần Úc.

“Riêng đối với khu bến Nam Đồ Sơn, Vần Úc, đây là điểm đột phá tại quy hoạch lần này. Khu bến được quy hoạch, hình thành không chỉ thúc đẩy sự phát triển các khu/cụm công nghiệp phía nam cao tốc Hà Nội - Hải Phòng mà sẽ là động lực thúc đẩy công nghiệp phát triển ở cả tỉnh Thái Bình tiếp giáp”, Bộ trưởng nói. Bộ trưởng cũng cho biết thêm, hạ tầng kết nối với khu vực cảng biển phía bắc tới đây cũng sẽ thuận lợi hơn khi có đường Vành đai 4 Hà Nội và hệ thống đường thủy nội địa, cảng thủy nội địa dọc sông Hồng.

Cụm cảng tiềm năng thứ hai là Thanh Hóa. Với lợi thế có cảng hàng không Thọ Xuân, khu kinh tế Nghi Sơn đang phát triển mạnh cùng một loạt các dự án giao thông đã và sẽ nghiên cứu triển khai như: Cao tốc Bắc - Nam, đường sắt cao tốc Bắc - Nam. Đường cao tốc Hà Nội - Vientiane có thể kết nối với cảng biển, các cảng tại Thanh Hóa và khu vực Bắc Trung Bộ hoàn toàn có tiềm năng đột phá.

Cụm cảng biển thứ ba là Đà Nẵng với lợi thế kết nối gần nhất với Nam Lào, Bắc Campuchia, kết nối ngã 3 Đông Dương qua Thái Lan. Cùng với Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng, đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam và đường cao tốc Bắc - Nam đi qua, cụm cảng Đà Nẵng sẽ là động lực kinh tế, thu hút đầu tư phát triển vùng.

Thứ tư là cụm cảng biển Khánh Hòa với khu vực Vân Phong có lợi thế tự nhiên vô cùng thuận lợi với độ sâu luồng đến -17 m, -18 m, có thể làm cảng cửa ngõ lớn nhất Việt Nam. Để phát triển cụm cảng này, một đường cao tốc nối Vân Phong kết nối vùng Tây Nguyên xuống Vân Phong, Khánh Hòa sẽ là khu vực tiềm năng phát triển cụm cảng, từng bước biến khu vực thành vùng động lực của Tây Nguyên.

Thứ năm là Cái Mép - Thị Vải là cụm cảng được kỳ vọng kỳ vọng rất lớn thời kỳ này với cơ hội rộng mở khi một loạt các dự án đường cao tốc đang được xem xét triển khai như: Biên Hòa - Vũng Tàu; đường Vành đai 3, Vành đai 4 TP. HCM, đường cao tốc Bến Lức - Long Thành, cao tốc TP. HCM - Chơn Thành qua Bình Dương, Bình Phước, cao tốc TP. HCM - Mộc Bài.

Cụm cảng biển số 6 là cảng Trần Đề. Hiện nay, khu vực ĐBSCL có sân bay quốc tế Cần Thơ, có đường thủy phát triển, có hệ thống đường bộ nhưng chỉ có cảng Cái Cui, năng lực tiếp nhận tàu hạn chế. Hàng hóa khu vực muốn xuất khẩu qua châu Âu, Mỹ phải về TP. HCM và Cái Mép-Thị Vải, chi phí vận tải quá lớn. Vì vậy, quy hoạch xác định sẽ nghiên cứu, hình thành cảng Trần Đề cùng với cao tốc Cần Thơ - Trần Đề, Cần Thơ - Châu Đốc, Cần Thơ - Cà Mau cộng với Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ, khu vực đồng bằng sông Cửu Long sẽ được công nghiệp hóa, hiện đại hóa.

Để quy hoạch cảng biển được thực hiện hiệu quả, Bộ trưởng Nguyễn Văn Thế cũng cho biết Bộ GTVT sẽ đề xuất cơ chế đặc thù để tạo “sân chơi” cho các nhà đầu tư “rót” vốn vào cảng biển, tạo tiền đề phát triển kinh tế-xã hội cho khu vực.

Cơ chế ưu đãi thu hút doanh nghiệp đầu tư cảng biển

Tính đến tháng 10/2022, cả nước có 296 bến cảng, chiều dài khoảng 107 km cầu cảng (gấp 5 lần năm 2000). Đồng thời, đã hình thành các cảng cửa ngõ quốc tế tại khu vực phía bắc và phía nam, cũng như tiếp nhận thành công tàu container đến 145.000 tấn tại khu bến Lạch Huyện (Hải Phòng), đến 214.000 tấn tại khu bến Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu).



Các bến cảng chuyên dùng cũng được phát triển và tiếp nhận được nhiều tàu trọng tải lớn. Ảnh internet.

Các bến cảng chuyên dùng cũng được phát triển và tiếp nhận được nhiều tàu trọng tải lớn. 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 tấn, hàng lỏng đến 150.000 tấn (tàu xuất sản phẩm), dầu thô đến 320.000 tấn, cơ bản đã đạt được các mục tiêu quy hoạch đến năm 2020.

Đáng chú ý, trong sự phát triển của lĩnh vực hàng hải, nguồn vốn ngoài ngân sách huy động đầu tư cho lĩnh vực hàng hải trong giai đoạn vừa qua khoảng 173,4 nghìn tỷ, xấp xỉ 86% tổng vốn đầu tư.

Theo Bộ GTVT, để thu hút lượng vốn lớn như vậy, với những chính sách mở về đầu tư, thời gian qua cảng biển Việt Nam đã thu hút được các doanh nghiệp đầu tư cảng biển, nhà đầu tư là các nhà khai thác cảng chuyên nghiệp, các hãng tàu lớn của thế giới tham gia đầu tư xây dựng và vận hành khai thác cảng.

Do đó, việc triển khai các quy hoạch có tính kỹ thuật, chuyên ngành nhằm cụ thể hóa Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển là điều cần thiết để hệ thống cảng biển phát triển đồng bộ, liên tục trong quy hoạch tổng thể, đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước.

