

ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH SÓC TRĂNG

SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI

BÁO CÁO KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU, ĐỀ XUẤT

QUY HOẠCH CHI TIẾT PHÁT TRIỂN VÙNG ĐẤT, VÙNG NƯỚC
CẢNG BIỂN SÓC TRĂNG THỜI KỲ 2021 - 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050



Sóc Trăng, tháng 10/2022



CÔNG TY CỔ PHẦN TƯ VẤN XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH HÀNG HẢI



1. TIẾN TRÌNH THỰC HIỆN QH CHI TIẾT VÙNG ĐẤT, VÙNG NƯỚC

01 ✓ Đã hoàn thành

- ❑ Thu thập các thông tin, tài liệu hiện trạng, quy hoạch phát triển KTXH, quy hoạch tỉnh, quy hoạch vùng; thông tin dự án đang kêu gọi đầu tư liên quan đến cảng biển, các dự án điện gió, khu công nghiệp, giao thông kết nối,...
- ❑ Các thông tin, số liệu hiện trạng, quy hoạch xây dựng,...
- ❑ Số liệu bản đồ địa chính; hiện trạng, quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất.

02 ✓ Đã hoàn thành

- ❑ Khảo sát địa hình tỷ lệ 1/10.000 = 12.115ha (khu vực quy hoạch bến cảng Trần Đề ngoài khơi và khu vực hậu cần bến cảng Trần Đề).
- ❑ Lập mô tính toán chế độ sóng, dòng chảy, vận chuyển bùn cát trước và sau khi xây dựng công trình.

03 ✓ Đã hoàn thành

- ❑ Báo cáo đầu kỳ: Tháng 11/2021.
- ❑ Báo cáo giữa kỳ: Tháng 1/2022, tháng 3/2022 (tại hội nghị làm việc với Tập đoàn Sungroup).
- ❑ Báo cáo cuối kỳ
 - Ngày 12/5/2022 CMB và Haskoning đã họp trao đổi; Ngày 18/5/2022 Sun Group gửi tài liệu cho CMB: (1) Nghiên cứu thị trường (2) QH mặt bằng).
 - Ngày 02/06/2022 báo cáo UBND tỉnh
 - Ngày 21/6/2022 Sun-CMB-Haskoning họp
- ❑ Ngày 01/07/2022 họp báo cáo cuối kỳ Tỉnh
- ❑ Ngày 08/07/2022 họp báo cáo Thường trực Tỉnh Ủy thông qua kết quả nghiên cứu QH

04 Báo cáo Bộ GTVT, Cục HHVN

- ❑ VB số 120/TTr-UBND ngày 18/7/2022; số 1705/UBND-TH ngày 03/08/2022

**THU THẬP TỔNG HỢP
TÀI LIỆU, SỐ LIỆU**

TIẾN HÀNH KHẢO SÁT BỔ SUNG

**LẬP QUY HOẠCH CHI TIẾT
VÙNG ĐẤT, VÙNG NƯỚC**



NỘI DUNG BÁO CÁO

2

LÝ DO, MỤC TIÊU LẬP QUY HOẠCH
VÀ NỘI DUNG NGHIÊN CỨU



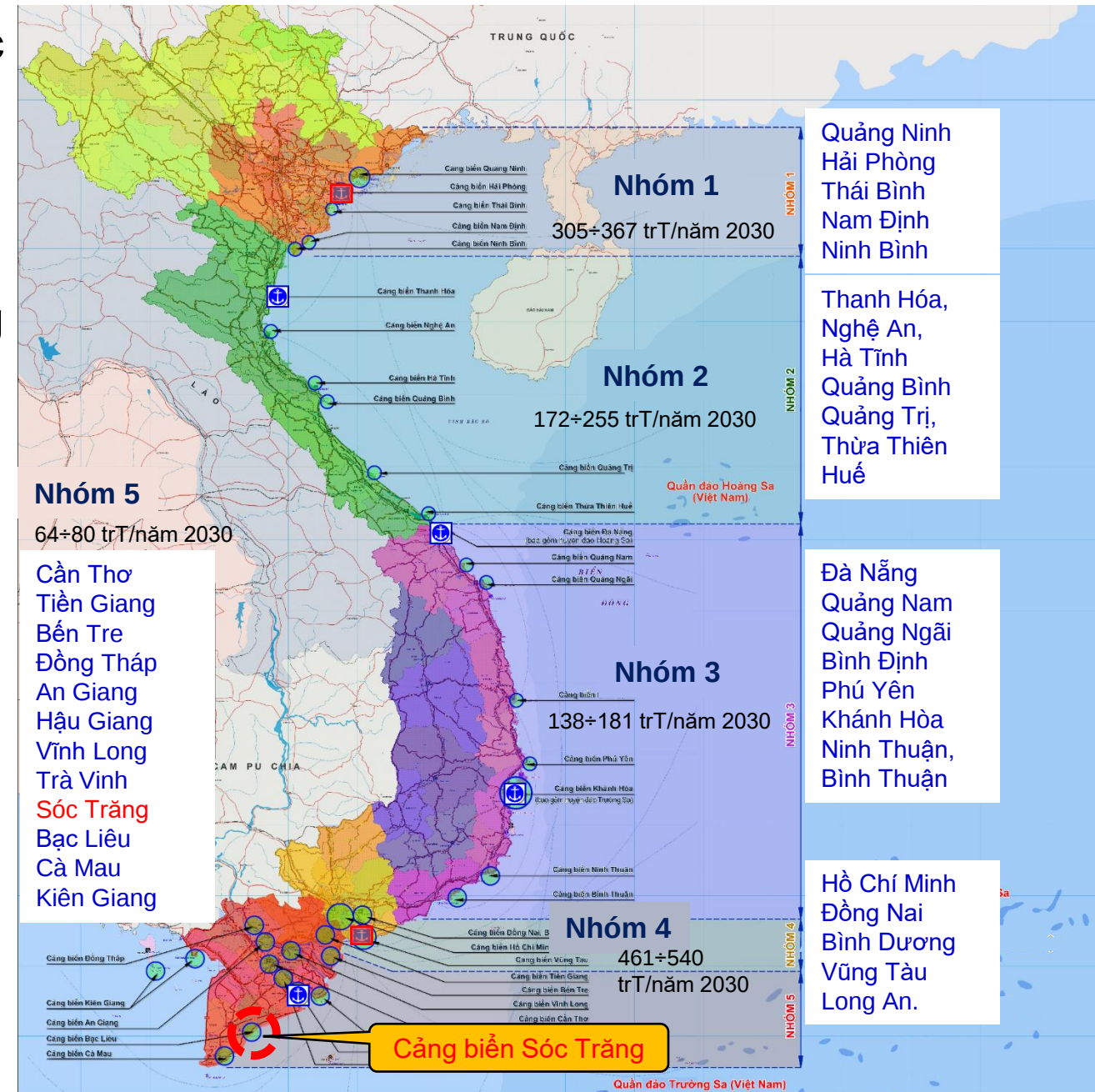
- ❑ Căn cứ Luật Quy hoạch số 21/2017/QH14 ngày 24/11/2017; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch số 35/2018/QH14 ngày 20/11/2018; Bộ luật Hàng hải số 95/2015/QH13 ngày 25/11/2015;
- ❑ Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- ❑ Quyết định số 3383/QĐ-BGTVT ngày 28/10/2016 của Bộ GTVT 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;
- ❑ Văn bản số 2176/UBND-TH ngày 24/9/2021 của UBND tỉnh Sóc Trăng về việc lập Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Sóc Trăng thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.
- ❑ Văn bản số 10318/BGTVT-KHĐT ngày 01/10/2021 của Bộ Giao thông vận tải ý kiến về đề nghị của UBND tỉnh Sóc Trăng lập Quy hoạch chi tiết vùng đất, vùng nước cảng biển thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 do các địa phương đề xuất;
- ❑ Văn bản số 11344/BGTVT-KHĐT ngày 27/10/2021 của Bộ Giao thông vận tải ý kiến về triển khai Quy hoạch chi tiết vùng đất, vùng nước cảng biển thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 do các địa phương đề xuất;

- ❑ Tờ trình số 254/TTr-UBND ngày 07/12/2021 của UBND tỉnh Sóc Trăng về Nhiệm vụ Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Sóc Trăng thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.
- ❑ Văn bản số 5469/CHHVN-KHĐT ngày 31/12/2021 của Cục Hàng hải Việt Nam tham gia ý kiến Nhiệm vụ Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Sóc Trăng thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.
- ❑ Văn bản số 130/BGTVT-KHĐT ngày 07/01/2022 của Bộ GTVT thống nhất nhiệm vụ nghiên cứu Nhiệm vụ Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Sóc Trăng thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.
- ❑ Quyết định số 49/QĐ-UBND ngày 11/1/2022 của UBND tỉnh Sóc Trăng phê duyệt Nhiệm vụ nghiên cứu, đề xuất Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Sóc Trăng thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.
- ❑ Văn bản số 120/TTr-UBND ngày 18/07/2022, số 1705/UBND-TH ngày 03/08/2022 của UBND tỉnh Sóc Trăng về Kết quả nghiên cứu Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Sóc Trăng thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 và cập nhật quy mô bến cảng Trần Đề vào quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển ĐBSCL (nhóm 6).

LÝ DO VÀ MỤC TIÊU LẬP QUY HOẠCH VÙNG ĐẤT, VÙNG NƯỚC CẢNG BIỂN SÓC TRĂNG

Việc lập quy hoạch chi tiết vùng đất, vùng nước cảng biển Sóc Trăng nhằm:

- 1 Triển khai cụ thể hóa Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam
- 2 Hoạch định ranh giới vùng đất, vùng nước; Tích hợp, đồng bộ với QH Vùng, QH tỉnh và các QH liên quan.
- 3 Phát triển có hệ thống và hợp lý các khu chức năng cảng trong từng khu bến
- 4 Xác định quy mô, vị trí, công năng, lộ trình đầu tư và danh mục các dự án ưu tiên đầu tư làm cơ sở kêu gọi đầu tư và triển khai các dự án theo lộ trình QH.
- 5 Đề xuất các giải pháp quản lý, tổ chức thực hiện quy hoạch.



1

Khảo sát, phân tích, đánh giá chi tiết các yếu tố, điều kiện tự nhiên, nguồn lực, bối cảnh, thực trạng phân bố và sử dụng không gian của kết cấu hạ tầng cảng biển Sóc Trăng. Phân tích, đánh giá thực hiện quy hoạch thời kì trước.

2

Dự báo nhu cầu hàng hóa thông qua, phân bổ lượng hàng hóa cho từng bến cảng, khu bến cảng trong cảng biển.

3

Xác định quy mô chi tiết về liên kết ngành, liên kết vùng trong thực trạng phát triển từng khu vực cảng biển: quy mô phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển trên cơ sở cân đối với khả năng của các nguồn lực; đồng bộ với phát triển hạ tầng kết nối.

4

Phương án phát triển chi tiết vùng đất, vùng nước cảng biển đối với mỗi khu vực cảng biển

5

Xác định nhu cầu sử dụng đất (bao gồm cả đất có mặt nước); các chỉ tiêu về nhu cầu hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội,... nhu cầu vốn đầu tư, lộ trình thực hiện quy hoạch; các dự án ưu tiên đầu tư, đảm bảo với khả năng cân đối nguồn lực làm cơ sở kêu gọi đầu tư và triển khai các dự án theo lộ trình QH.

NỘI DUNG BÁO CÁO

3

KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU QUY HOẠCH



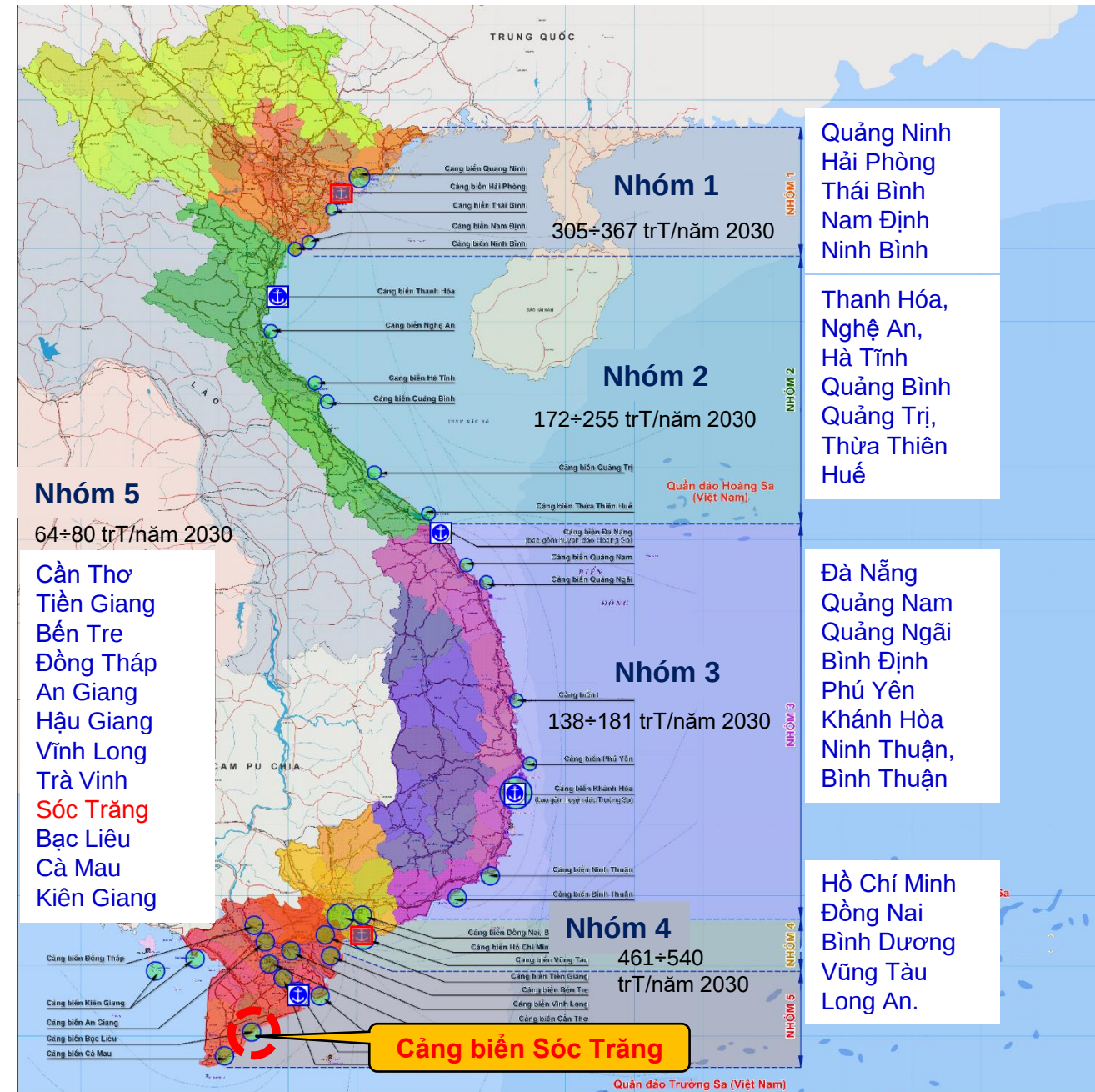
TỔNG QUAN QH TỔNG THỂ CẢNG BIỂN VIỆT NAM VÀ CẢNG BIỂN SÓC TRĂNG



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

- ❑ 05 nhóm cảng biển/36 cảng biển (so với Quy hoạch trước đây là 06 nhóm/34 cảng biển);
- ❑ 02 cảng đặc biệt (Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu), 15 cảng loại I, 06 cảng loại II, 13 cảng loại III, trong đó 04 cảng biển tiềm năng đặc biệt (Thanh Hóa, Đà Nẵng, Khánh Hòa, Sóc Trăng).

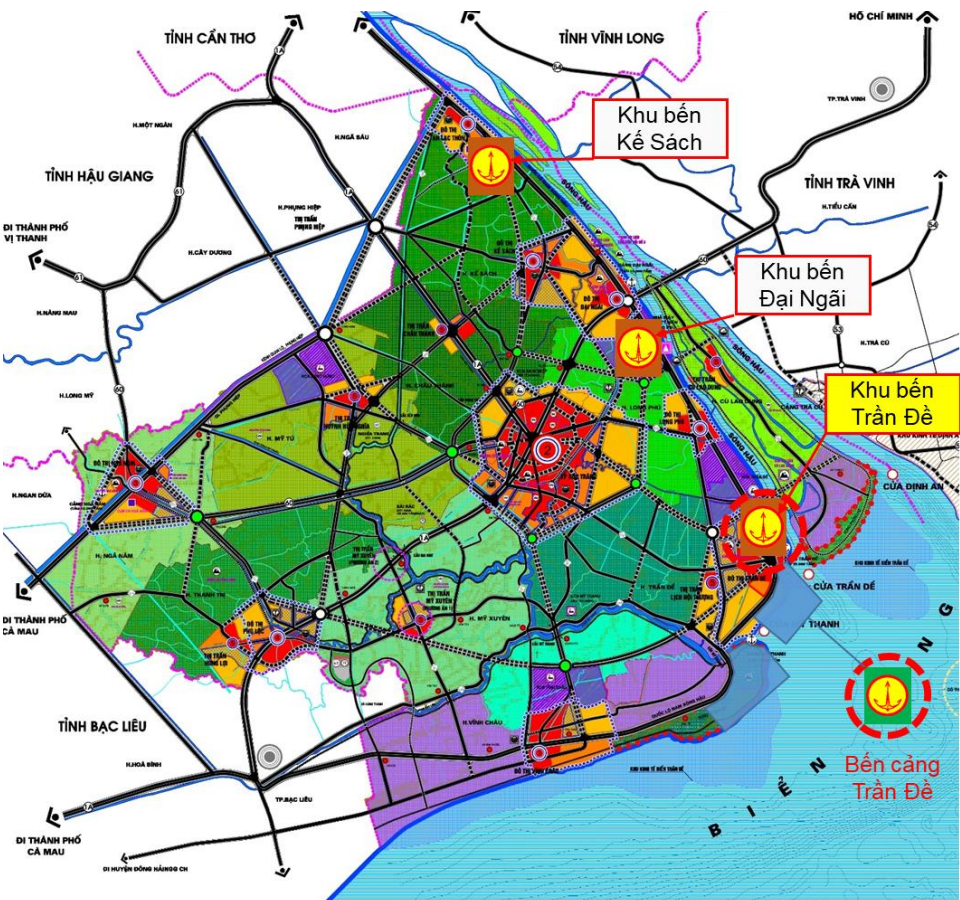
Cảng biển Sóc Trăng hiện là cảng biển loại III thuộc Nhóm cảng biển số 5, quy hoạch tiềm năng thành cảng biển đặc biệt khi hình thành cảng cửa ngõ Vùng ĐBSCL tại Trần Đề.



TỔNG QUAN NHÓM CẢNG BIỂN SỐ 5 (NHÓM 5)

Nhóm 5:

- Gồm 12 cảng biển:** Cần Thơ, Tiền Giang, Bến Tre, Đồng Tháp, An Giang, Hậu Giang, Vĩnh Long, Trà Vinh, Sóc Trăng, Bạc Liêu, Cà Mau, Kiên Giang
- Hàng hóa, hành khách năm 2021:** Hàng hóa 20,88 triệu tấn (cont 2,76 tr.tấn; TH 16,32 tr.tấn; lỏng 1,8 tr.tấn). Hành khách 2,13 triệu lượt khách.



Cảng biển Sóc Trăng

- Bến cảng hiện hữu:** Hiện đang khai thác Bến cảng khách Superdong. Năm 2021 đạt 107.889 lượt khách. 01 cầu/38m tàu cao tốc 200 tấn.
- Bến cảng đang xây dựng:** Bến NĐ Long Phú 1 (6 bến/630md) tàu 5.000-10.000DWT(xong bến thiết bị 80m, bến dầu 95m, bến than 155m).
- Bến cảng đang chuẩn bị đầu tư XD:**
 - Bến cảng Cái Côn: 03 cầu/740m tiếp nhận tàu 20.000DWT. Đã thỏa thuận đầu tư, chưa xây dựng
 - Bến cảng XD Mỹ Hưng: 01 cầu/180m tiếp nhận tàu 15.000DWT. Hiện hữu đã xây dựng kho xăng dầu, đang có kế hoạch xây dựng cầu cảng.
 - Bến cảng KCN Trần Đề (Đang xây dựng KCN 160ha theo QĐ 828/QĐ-TTg ngày 12/6/2020) đang đề xuất quy mô cảng 02 cầu cảng/260m tiếp nhận tàu, sà lan, PTTNĐ đến 5.000DWT chưa xây dựng.

ĐÁNH GIÁ TIỀM NĂNG XÂY DỰNG BẾN CẢNG TRẦN ĐỀ

❖ Khung KTXH Vùng ĐBSCL:

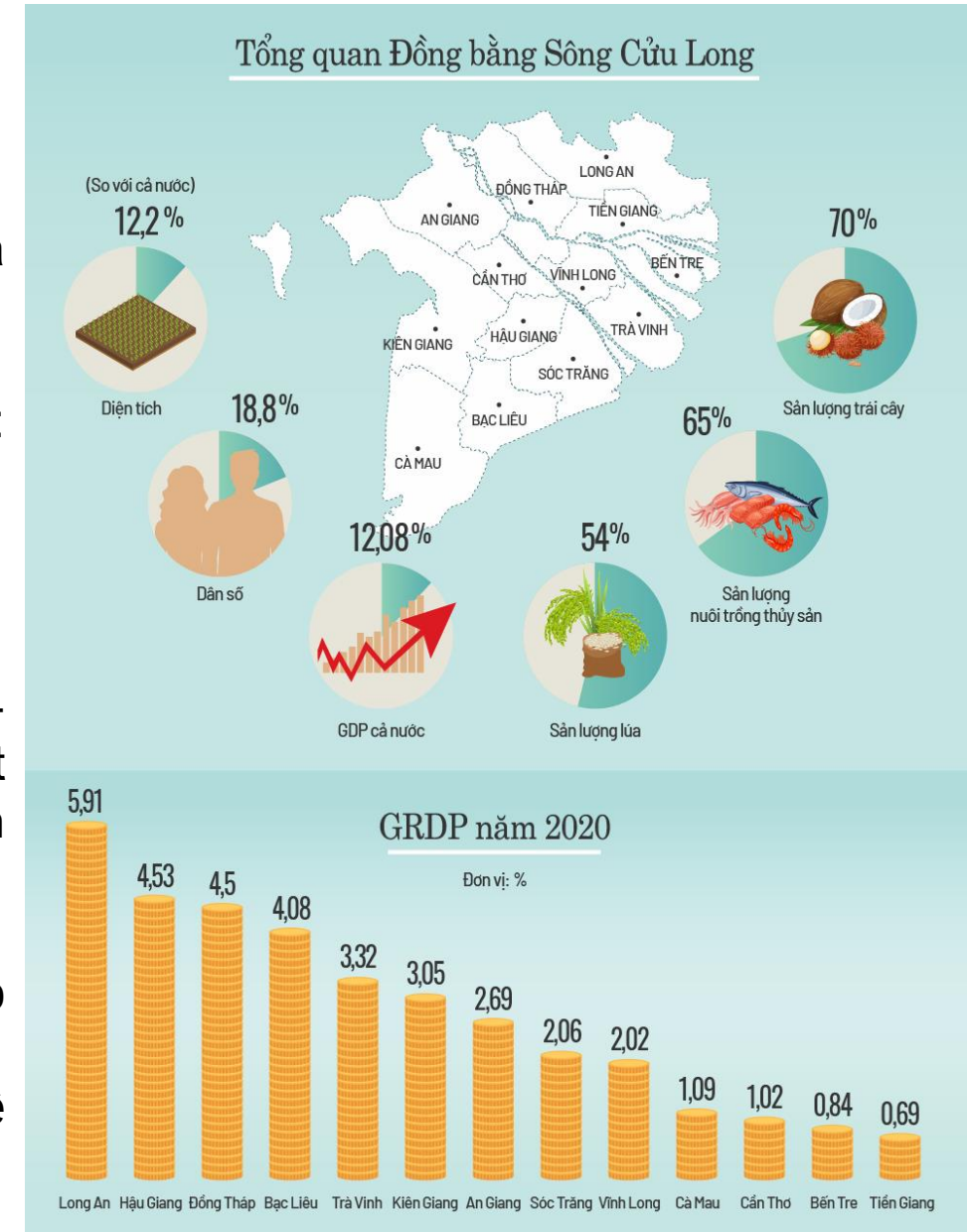
- S = 40,8 ngàn km² (13% cả nước).
- Dân số 17,3 triệu người (18,8% cả nước).
- Tăng trưởng 2016-2020 đạt 6,0%/năm.
- GDP năm 2020, đạt 975,4 nghìn tỷ đồng, đóng góp vào 12% GDP cả nước

❖ Hàng hóa XNK 2020: khoảng 47 triệu tấn

- ✓ **Xuất khẩu:** 18,8 tỷ USD (6,6% cả nước), tăng trưởng 2016-2020: 9,6%/năm. Các mặt hàng chính:
 - Gạo 5,6 tr.tấn, (2,8 tỷ USD, 90% cả nước);
 - Thủy sản: 5,0 tỷ USD (60% cả nước);
 - Rau quả: 1,7 tỷ USD (50% cả nước);
- ✓ **Nhập khẩu:** 9,4 tỷ USD, (chiếm 3,6% cả nước); tăng trưởng 2016-2020: 8,8%/năm. Các mặt hàng chính gồm: phân bón, chất dẻo, sắt thép, máy móc thiết bị phụ tùng... chủ yếu phục vụ cho hoạt động sản xuất.

❖ Hệ thống KCN và Cụm CN:

- Có 70 KCN đã thành lập, S= 13.096ha, trong đó đất CN có thể cho thuê 9.044ha, đã cho thuê 4.900ha, đạt tỷ lệ lấp đầy 55%.
- Cụm CN đã thành lập, S= 12.768 ha, trong đó đất CN có thể cho thuê là 8300 ha, đã cho thuê 1.764,9ha, đạt tỷ lệ lấp đầy trên 22%.
- Quy hoạch đến 2030 có 21.000 ha đất CN, tỷ lệ lấp đầy đạt 75%, hàng hóa luân chuyển theo các phương thức vận tải 128 tr.T.



ĐÁNH GIÁ TIỀM NĂNG XÂY DỰNG BẾN CẢNG TRẦN ĐỀ

- Năng suất vận chuyển của Vùng thấp do hệ thống cảng nằm trong sông, luồng vào hạn chế hơn 80% hàng XNK của Vùng (22/25TrT) phải tiếp chuyển đến các cảng Đông Nam Bộ làm tăng chi phí (6 – 8USD/tấn), giảm sức cạnh tranh với hàng hóa cùng loại của các nước khác trên thị trường thế giới, khó khăn trong hoạt động thu hút đầu tư, chuyển dịch cơ cấu kinh tế; gia tăng áp lực lên các tuyến hành lang vận tải từ ĐBSCL về Đông Nam Bộ và không phát huy được thế mạnh của hệ thống đường thủy nội vùng sông Mêkông.
- Hàng qua nhóm 5 năm 2019: 22,28TrT; năm 2021: 20,88TrT. Dự báo năm 2030 đạt từ 64 đến 80 tr.T/năm.

Kết luận:

Với nhu cầu vận tải hàng hóa trên cho thấy vùng ĐBSCL cần thiết phải có 01 cảng biển đầu mối để phục vụ xuất nhập khẩu hàng hóa trực tiếp cho Vùng, giúp giảm chi phí vận tải và khối lượng hàng hóa tiếp chuyển lên cảng biển nhóm 5, thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội của Vùng.

Ngoài ra việc xây dựng cảng này còn có ý nghĩa quan trọng trong các vấn đề an sinh xã hội, an ninh Quốc phòng, thúc đẩy các lĩnh vực ngành nghề khác cùng phát triển.





5 địa điểm được nghiên cứu đánh giá lựa chọn làm cảng đầu mối cho khu vực ĐBSCL gồm:

- (1) Đảo Hòn Khoai – Cà Mau
- (2) Đảo Nam Du – Kiên Giang
- (3) Ngoài khơi Gành Hào – Bạc Liêu
- (4) Ngoài khơi Trần Đề - Sóc Trăng
- (5) Duyên Hải gần bờ - Trà Vinh

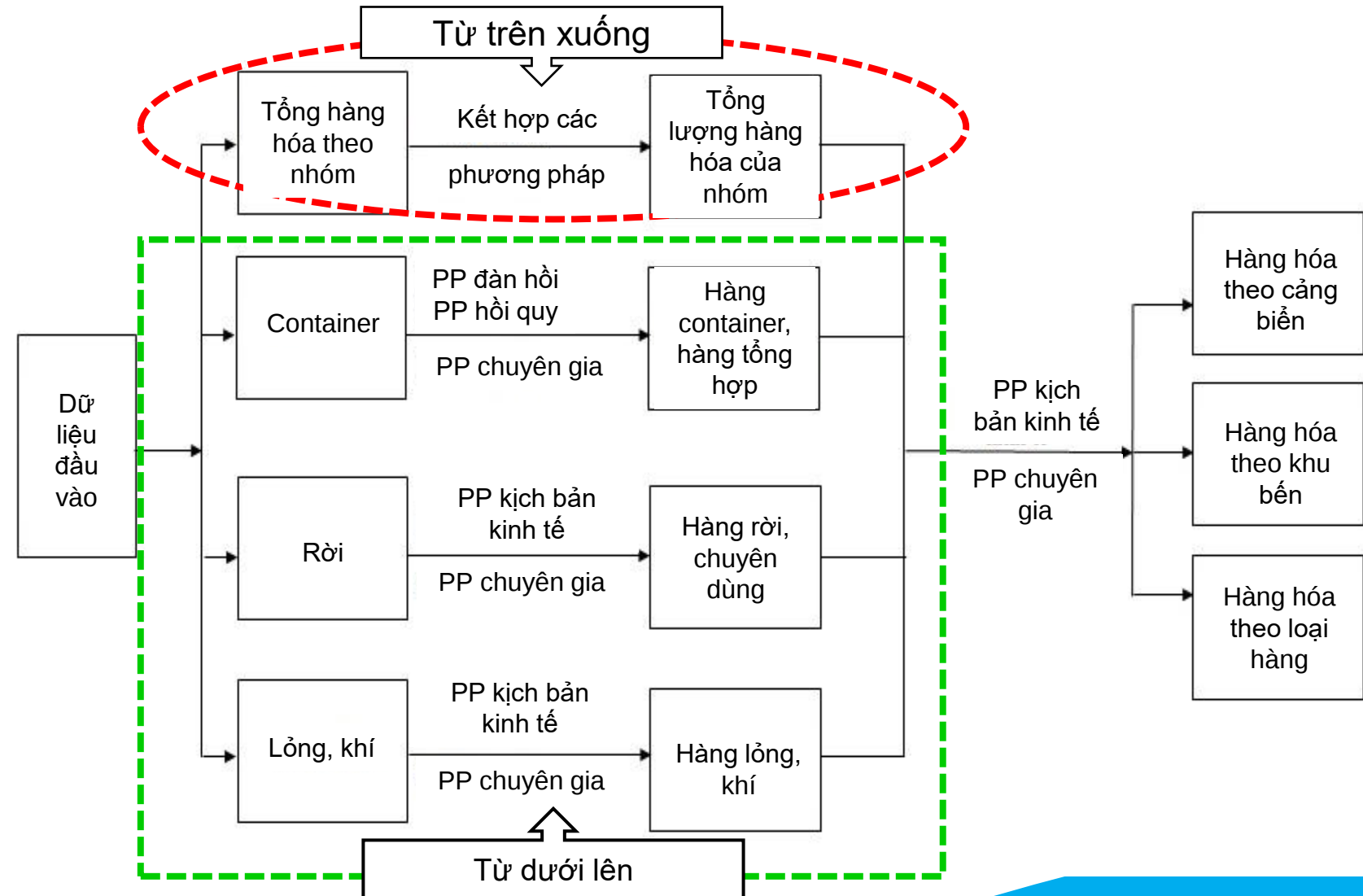
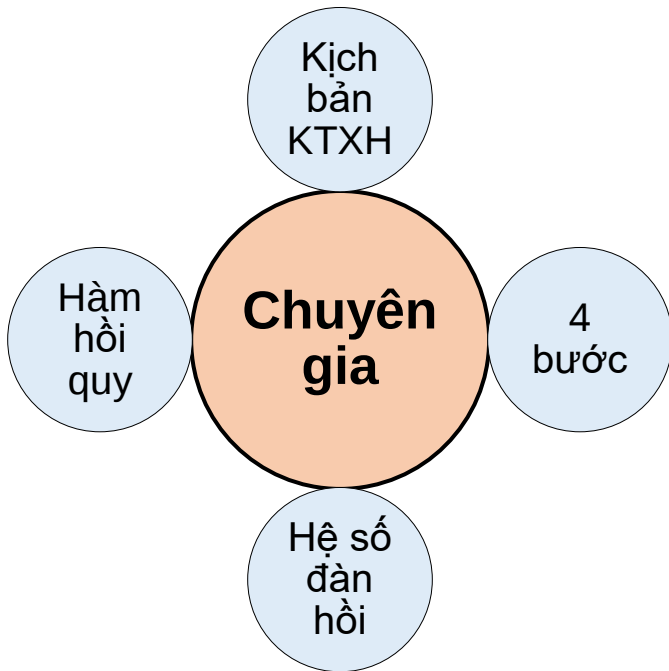
Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam và Quy hoạch Vùng ĐBSCL thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã xác định vị trí quy hoạch cảng của ngõ vùng ĐBSCL tại khu vực ngoài khơi cửa Trần Đề do khu vực này nằm tại trung tâm vùng hạ lưu sông Hậu, kết nối đường thủy nội địa, đường bộ thuận lợi đến trung tâm Vùng và các cảng biển, trung tâm logistics trong Vùng đã và đang được đầu tư xây dựng.

-
- The map illustrates the port area of Ho Chi Minh City, highlighting three specific wharves: Khu bến Kế Sách, Khu bến Đại Ngãi, and Khu bến Trần Đề. The map shows the city's proximity to the Gulf of Thailand (Biển Đông) and its connections to neighboring provinces: Cần Thơ, Vĩnh Long, Trà Vinh, Hậu Giang, and Bạc Liêu. Major roads and waterways are depicted, along with various districts and towns within the city. A legend in the bottom right corner identifies the yellow anchor icon in a red circle as 'Bến cảng Trần Đề'.

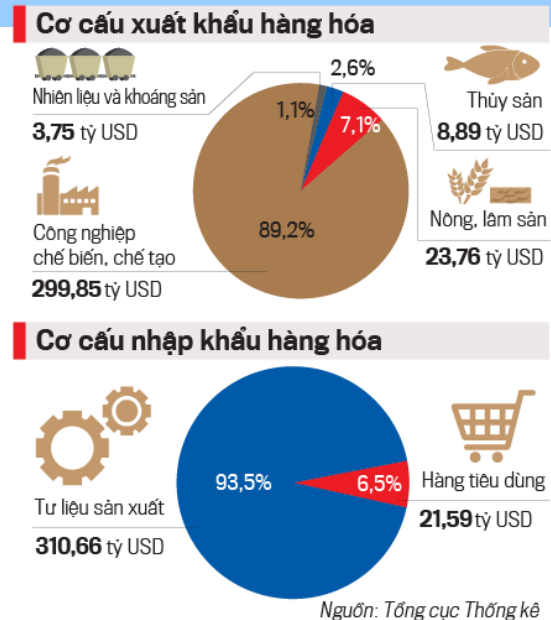
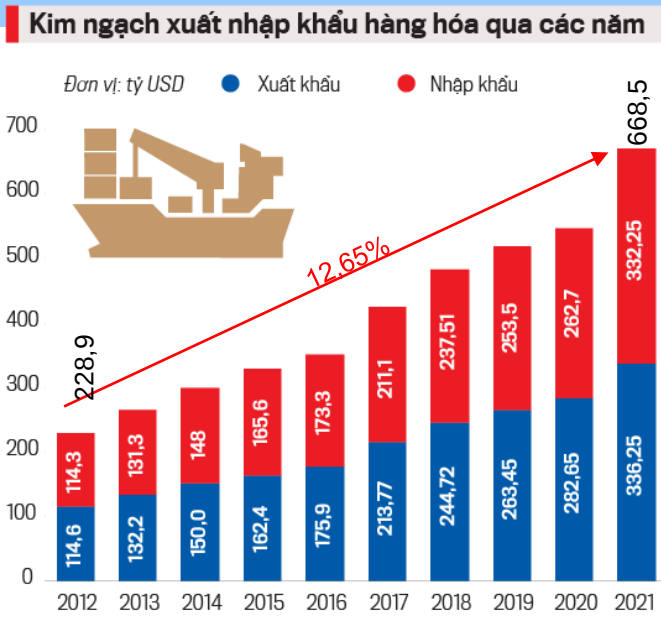
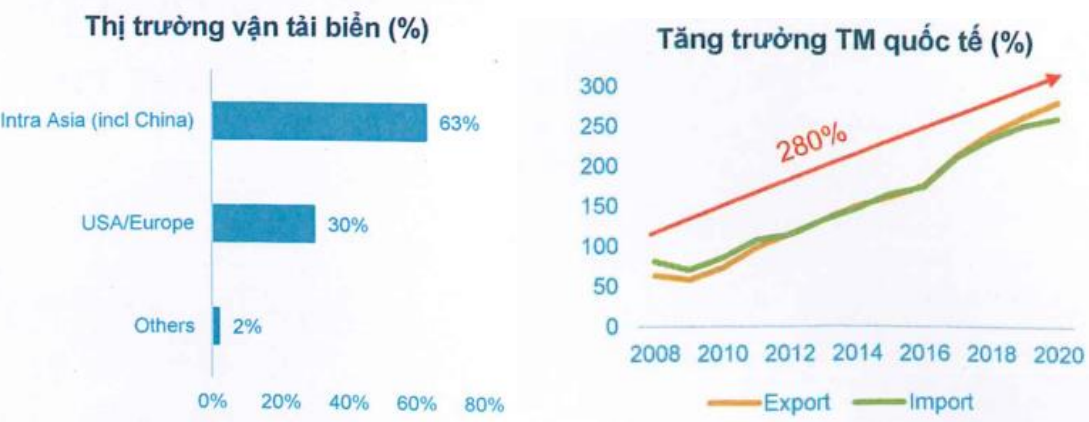
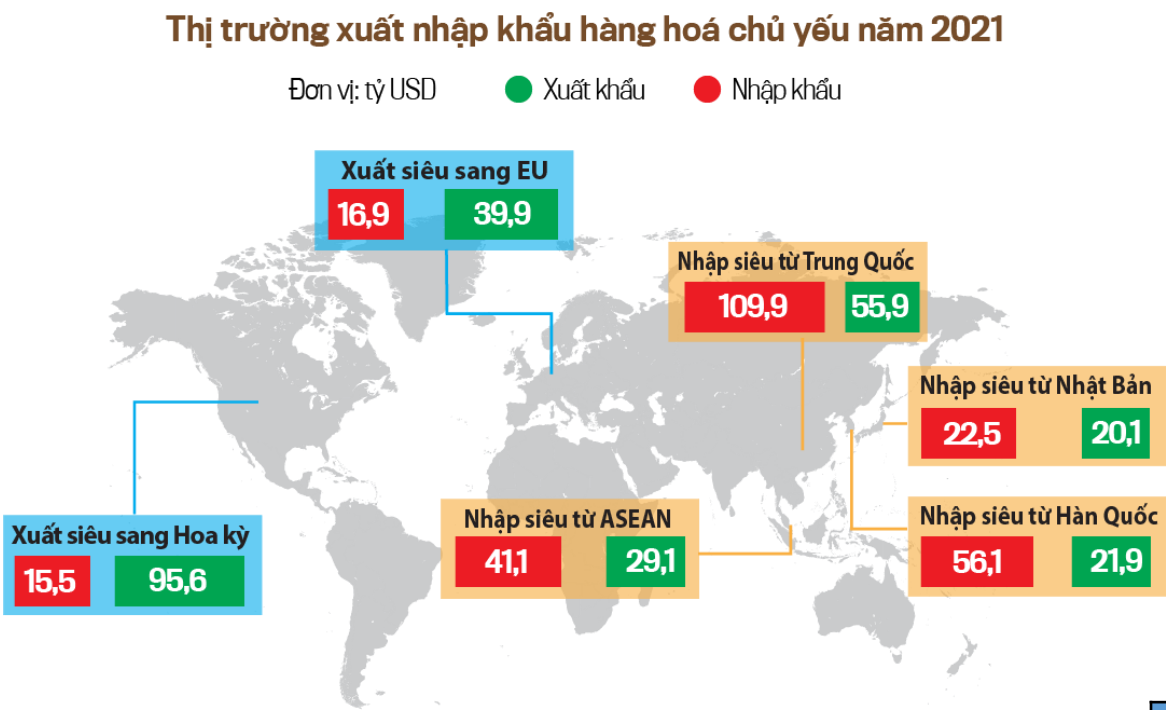
DỰ BÁO HÀNG HÓA THÔNG QUA CẢNG BIỂN SỐC TRẮNG

Sơ đồ dự báo hàng hóa qua cảng biển

Các phương pháp dự báo hàng hóa qua cảng biển



CÁC KỊCH BẢN TĂNG TRƯỞNG GDP QUA CÁC NHÓM CẢNG



GDP cả nước GD 2021 – 2025 dự báo 6,8-7,5%/năm; GD 2026 – 2030 đạt 6,4-7,2%/năm. **Cả GD 2021 - 2030 đạt bình quân 6,6-7,4%/năm.**

Dự báo hàng container/Tổng qua cảng nhóm 5 (KB. Thấp)

Năm	TĐTT GDP	TĐTT hàng theo hệ số đàn hồi	Hệ số đàn hồi	Khối lượng (ngT)
Năm 2025	5,87%	2,94%	0,5	2.509
Năm 2030	5,97%	21,51%	3,6	15.133

Dự báo hàng container/Tổng qua cảng nhóm 5 (KB. cao)

Năm	TĐTT GDP	TĐTT hàng theo hệ số đàn hồi	Hệ số đàn hồi	Khối lượng (ngT)
Năm 2025	6,44%	7,73%	1,2	3.120
Năm 2030	6,77%	25,06%	3,7	20.365

DỰ BÁO LƯỢNG HÀNG THÔNG QUA NHÓM CẢNG SỐ 5

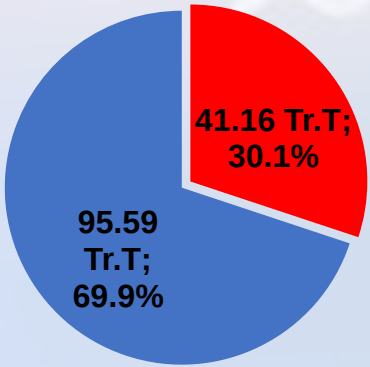
1. Dự báo hàng hóa theo từng loại hàng – Nhóm 5 (Triệu Tấn)

TT	Hạng mục	Hàng 2021	Dự báo 2025		Dự báo 2030	
			KB Thấp	KB Cao	KB Thấp	KB Cao
	Cả nước	706,14	917,91	989,37	1.283,15	1.525,79
	Nhóm 5	20,88	32,29	39,76	76,9	95,59
-	Hàng container	2,76	2,51	3,12	15,1	20,36
-	Hàng tổng hợp, rời	16,32	26,68	33	53,45	65,78
-	Hàng lỏng khí	1,8	3,1	3,64	8,35	9,45

2. Dự báo hàng hóa theo từng cảng biển - Nhóm 5 (Triệu Tấn)

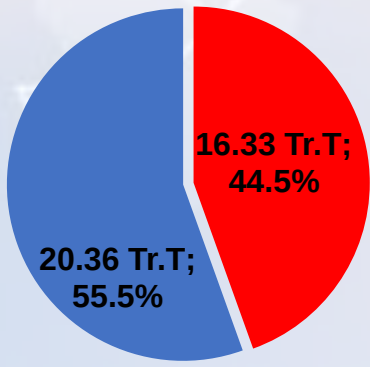
TT	Hạng mục	Hàng 2021	Dự báo 2025		Dự báo 2030	
			KB Thấp	KB Cao	KB Thấp	KB Cao
1	Cả nước	706,14	915,61	987,07	1.246,30	1.488,84
2	Nhóm 5	20,88	32,29	39,76	76,90	95,59
-	Cảng biển Cần Thơ	4,15	5,00	6,00	7,25	7,75
-	Cảng biển Đồng Tháp	0,85	1,50	1,65	2,30	2,85
-	Cảng biển Tiền Giang	0,64	0,61	0,84	1,23	2,04
-	Cảng biển Vĩnh Long	0,41	0,70	1,05	1,30	1,35
-	Cảng biển Bến Tre	0,12	0,20	0,30	0,37	0,54
-	Cảng biển An Giang	1,86	2,50	2,80	3,10	3,70
-	Cảng biển Hậu Giang	3,16	5,60	7,15	12,35	15,05
-	Cảng biển Trà Vinh	8,51	12,15	14,25	12,50	14,70
-	Cảng biển Sóc Trăng	0,00	2,18	3,55	30,65	41,16
+	Hàng container				11,60	16,33
+	Hàng tổng hợp, rời		1,68	3,05	18,55	24,33
+	Hàng lỏng khí		0,50	0,50	0,50	0,50
-	Cảng biển Bạc Liêu	0,07	0,15	0,20	3,45	3,50
-	Cảng biển Cà Mau	0,07	0,20	0,22	0,40	0,45
-	Cảng biển Kiên Giang	1,04	1,50	1,75	2,00	2,50

Dự báo 2030
Tổng lượng hàng



■ Sóc Trăng
 ■ Nhóm 5

Dự báo 2030
Riêng container



■ Sóc Trăng
 ■ Nhóm 5

VÙNG HẤP DẪN CỦA BẾN CẢNG TRẦN ĐỀ

Sau khi hình thành cảng đầu mối vùng ĐBSCL tại khu vực ngoài khơi cửa Trần Đề, theo cự ly và chi phí vận tải, vùng hấp dẫn trực tiếp bến cảng Trần Đề là 8 tỉnh: **Cà Mau, Bạc Liêu, Sóc Trăng, Hậu Giang, Kiên Giang, Cần Thơ, An Giang, Trà Vinh.**

Khoảng cách từ các tỉnh ĐBSCL đến cảng Trần Đề và cảng nhóm 5

TT	Tên Tỉnh	Khoảng cách đến bến Trần Đề (Km)		Khoảng cách đến cảng nhóm 5 (Km)	
		Đường bộ	ĐTNĐ	Đường bộ	ĐTNĐ
1	Long An	216	232	90	80
2	Tiền Giang	156	140	92	80
3	Bến Tre	136	130	112	115
4	Trà Vinh	92	80	150	140
5	Vĩnh Long	115	150	132	112
6	Đồng Tháp	175	190	166	162
7	An Giang	192	130	250	192
8	Kiên Giang	197	200	270	262
9	Cần Thơ	101	90	195	242
10	Hậu Giang	85	60	225	212
11	Sóc Trăng	50	30	245	190
12	Bạc Liêu	88	90	290	250
13	Cà Mau	153	150	333	341

Vùng hấp dẫn Cảng Trần Đề



VÙNG HẤP DẪN CỦA BẾN CẢNG TRẦN ĐỀ

Chi phí vận tải từ các tỉnh vùng ĐBSCL đến bến cảng Trần Đề và đến cảng nhóm 5:

Chi phí đường bộ:

TT	Tên Tỉnh	Khoảng cách đến bến Trần Đề			Khoảng cách đến cảng nhóm 5		
		Khoảng cách (Km)	Đơn giá vận tải (Đ/T.km)	Giá cước vận tải (Đ/T)	Khoảng cách (Km)	Đơn giá vận tải (Đ/T.km)	Giá cước vận tải (Đ/T)
1	Long An	216	1.569	338.990	90	1.457	131.157
2	Tiền Giang	156	1.446	225.514	92	1.459	134.191
3	Bến Tre	136	1445,6	196.602	112	1.446	161.907
4	Trà Vinh	92	1106	101.752	150	1445,6	216.840
5	Vĩnh Long	115	1445,6	166.244	132	1445,6	190.819
6	Đồng Tháp	175	1445,6	252.980	166	1.446	239.970
7	An Giang	192	1.450	278.304	250	1.450	362.375
8	Kiên Giang	197	1.443	284.271	270	1.443	389.610
9	Cần Thơ	101	1445,6	146.006	195	1.446	281.892
10	Hậu Giang	85	1106	94.010	225	1.446	325.260
11	Sóc Trăng	50	1106	55.300	245	1.446	354.172
12	Bạc Liêu	88	1106	97.328	290	1.446	419.224
13	Cà Mau	153	1445,6	221.177	333	1.446	481.385

Chi phí đường thủy nội địa:

TT	Tên Tỉnh	Khoảng cách đến bến Trần Đề			Khoảng cách đến cảng nhóm 5		
		Khoảng cách (Km)	Đơn giá vận tải (Đ/T.km)	Giá cước vận tải (Đ/T)	Khoảng cách (Km)	Đơn giá vận tải (Đ/T.km)	Giá cước vận tải (Đ/T)
1	Long An	232	207	48.024	80	248	19.840
2	Tiền Giang	140	281	39.340	80	281	22.480
3	Bến Tre	130	281	36.530	115	281	32.315
4	Trà Vinh	80	281	22.480	140	281	39.340
5	Vĩnh Long	150	281	42.150	112	281	31.472
6	Đồng Tháp	190	281	53.390	162	281	45.522
7	An Giang	130	295	38.350	192	295	56.640
8	Kiên Giang	200	300	60.000	262	300	78.600
9	Cần Thơ	90	281	25.290	242	281	68.002
10	Hậu Giang	60	281	16.860	212	281	59.572
11	Sóc Trăng	30	281	8.430	190	281	53.390
12	Bạc Liêu	90	281	25.290	250	281	70.250
13	Cà Mau	150	281	42.150	341	281	95.821



VÙNG HẤP DẪN CỦA BẾN CẢNG TRẦN ĐỀ



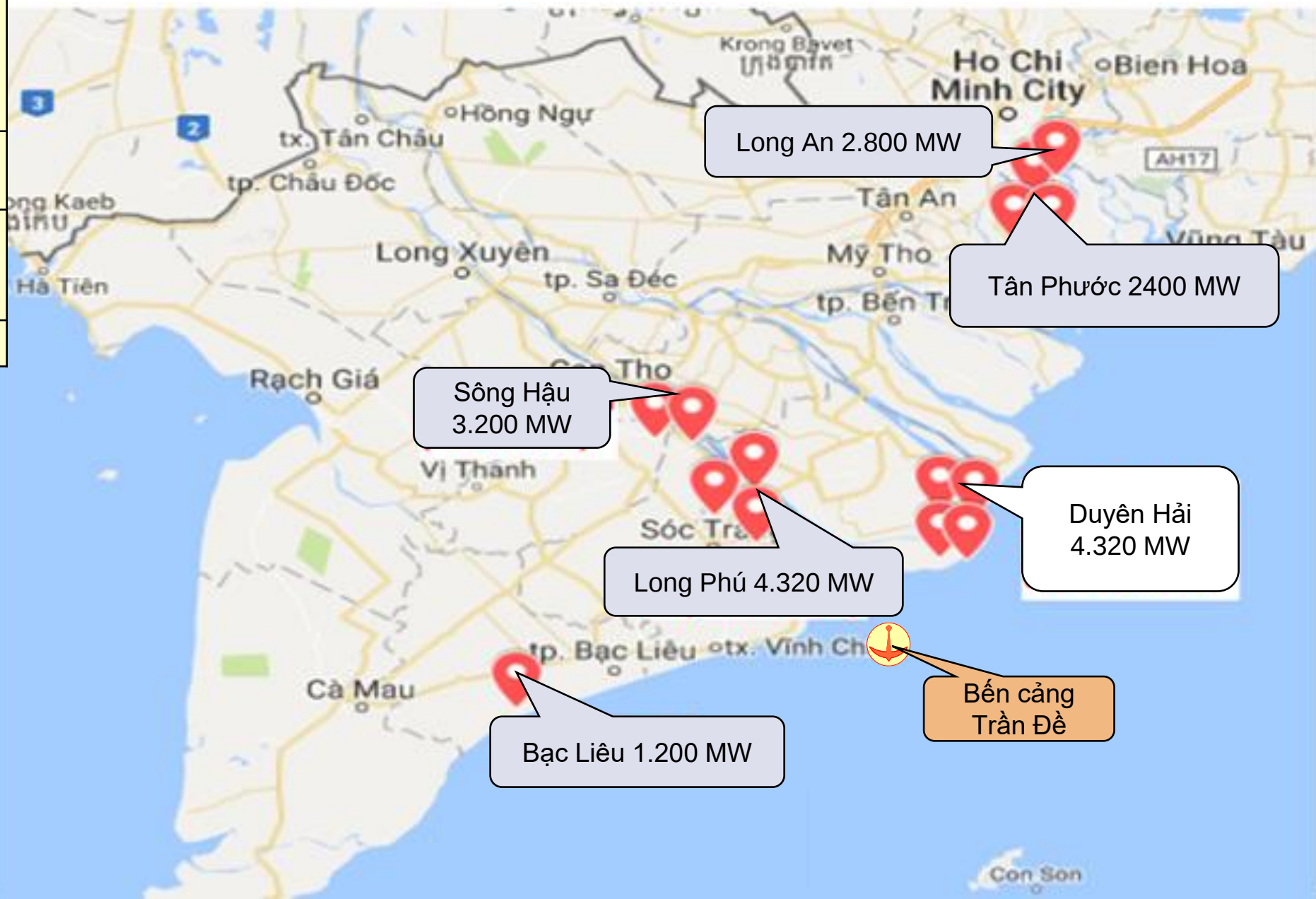
- Vị trí Trần Đề nằm cửa sông Hậu và tuyến vận tải thủy sông Mekong, sẽ thu hút:
- Thu hút hàng trung chuyển từ Campuchia (tuyến đường thủy sông Mekong).
 - Kết hợp trung chuyển than nhập khẩu cho các TTĐL ĐBSCL, trước mắt phục vụ TTĐL Long Phú và Sông Hậu.

VÙNG HẤP DẪN CỦA BẾN CẢNG TRẦN ĐỀ

TT	Trung tâm điện lực	Cập nhật đến thời điểm hiện tại (GD 2030) (triệu tấn/năm)
1	Long Phú 1 (1.200 MW)	3,0 ÷ 3,6
2	Sông Hậu 1,2 (3.200MW)	8,0 ÷ 9,6
Tổng cộng		11,0 ÷ 13,2



NĐ Long phú 1 năm 2028;
 NĐ Sông hậu 1 năm 2022;
 NĐ Sông hậu 2 năm 2027.



TỔNG HỢP NỘI DUNG DỰ BÁO HÀNG HÓA THÔNG QUA BẾN CẢNG TRẦN ĐỀ

Dự báo hàng hóa thông qua cảng biển Sóc Trăng được kế thừa từ kết quả dự báo hàng hóa theo QHTT hệ thống cảng biển Việt Nam, trong đó có xác định nhu cầu hàng hóa thông qua bến cảng Trần Đề, gồm:

- 1 Đảm nhận 1 phần hàng hóa XNK trực tiếp của vùng ĐBSCL hiện đang thực hiện tiếp chuyển đến các cảng khu vực Đông Nam Bộ.
- 2 Đẩy mạnh thu hút đầu tư vào các KCN, cụm CN, KCX trong vùng từ đó gia tăng hàng xuất nhập khẩu.
- 3 Thu hút hàng vận chuyển nội địa bằng đường biển
- 4 Hàng than trung chuyển cho các TTDL khu vực ĐBSCL
- 5 Thu hút hàng trung chuyển Campuchia qua tuyến đường thủy sông Mekong.



KẾT QUẢ DỰ BÁO HÀNG HÓA – QH VÙNG ĐẤT, VÙNG NƯỚC CẢNG BIỂN SÓC TRĂNG

Chi tiết dự báo hàng hóa thông qua cảng biển Sóc Trăng như sau:

TT	Hạng mục	Dự báo đến năm 2025 (trT)		Dự báo đến năm 2030 (trT)		Dự báo đến năm 2050 (trT)	
		KB thấp	KB cao	KB thấp	KB cao	KB thấp	KB cao
	Dự báo cảng biển Sóc Trăng	2,2	3,6	30,7	41,2	58,8	85,1
1	Khu bến Đại Ngãi (bến nhiệt điện Long Phú)			3	3,6	3	3,6
2	Khu bến Kế Sách (bến cảng tổng hợp Cái Côn và xăng dầu Mỹ Hưng)	1,7	3,0	2,1	4,0	4,0	4,0
3	Khu bến Trần Đề (không bao gồm hàng hóa trung chuyển phía bờ tại Bến cảng đầu mối khu vực ĐBSCL)	0,5	0,6	25,6	33,6	51,8	77,5
-	Bến cảng KCN Trần Đề	0,5	0,6	1,0	1,10	1,10	1,10
-	Bến cảng đầu mối khu vực ĐBSCL (cảng ngoài khơi)	0	0	24,6	32,5	50,7	76,4

Chi tiết hàng hóa thông qua bến cảng Trần Đề đến năm 2030 :

TT	Hạng mục	Dự báo đến năm 2030 (trT)		Dự báo đến năm 2050 (trT)	
		KB thấp	KB cao	KB thấp	KB cao
I	Bến cảng ngoài khơi	24,6	32,5	50,7	76.4
1	Hàng than (tiếp chuyển NĐL Long Phú, Sông Hậu)	11,0	13,2	11	13,2
2	Hàng container xuất nhập khẩu (bao gồm hàng trung chuyển CPC)	11,6	16,3	33,8	53,4
3	Hàng tổng hợp nội địa	2	3	5,9	9,8
II	Bến cảng trung chuyển phía bờ (trung chuyển than cho Long Phú, sông Hậu từ cảng ngoài khơi)	11,0	13,2	11,0	13,2



- **GD 2021-2030: GDP 6,5÷7,0%.**
- **GD 2031-2050: GDP 3,0÷5,0%.**

Dự báo 2031-2050 với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 5,5 ÷ 6,1%/năm (QH 1579). Khả năng hấp dẫn 20 ÷ 35%.

DỰ BÁO HÀNG HÓA THÔNG QUA CẢNG BIỂN SÓC TRĂNG

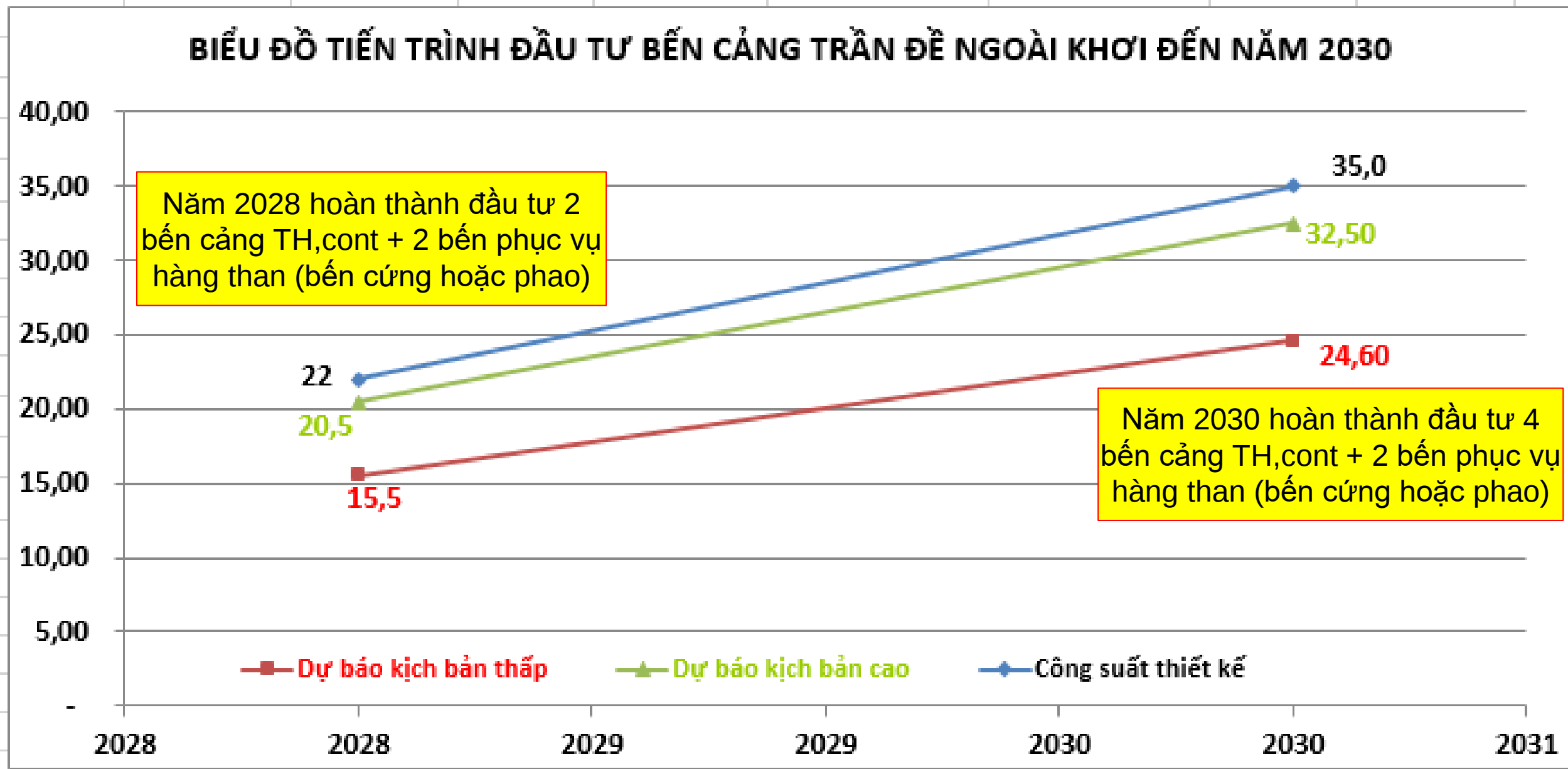


Dự báo đến năm 2025:

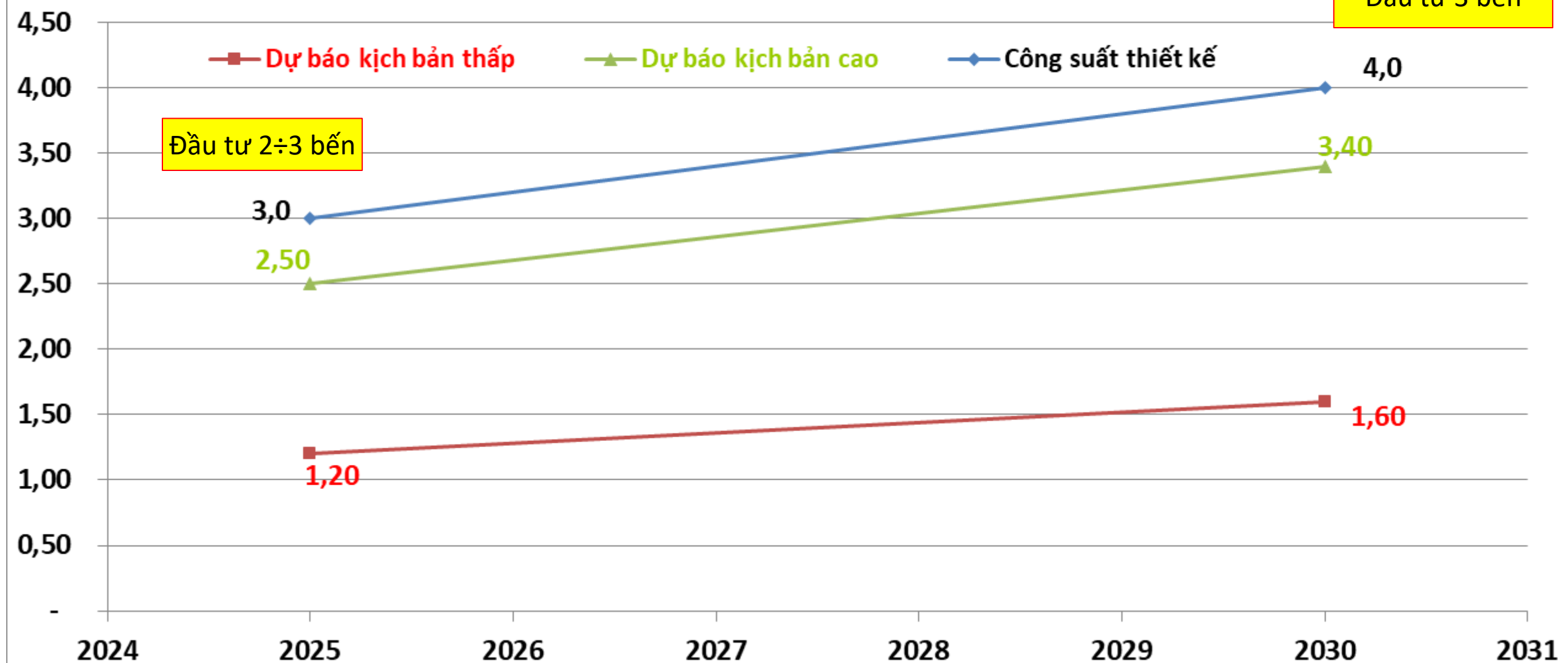
Cảng biển	Quy hoạch đến năm 2025									
	Dự báo KB thấp					Dự báo KB cao				
	Tổng	Hàng container	Hàng TH	Hàng rời	Hàng lỏng, khí	Tổng	Hàng container	Hàng TH	Hàng rời	Hàng lỏng, khí
Tổng cộng	2,18	-	1,68	-	0,50	3,55	-	3,05	-	0,50
Khu bến Đại Ngãi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Khu bến Kế Sách	1,70	-	1,20	-	0,50	3,00	-	2,50	-	0,50
Khu bến Trần Đề	0,48	-	0,48	-	-	0,55	-	0,55	-	-

Dự báo đến năm 2030:

Cảng biển	Quy hoạch đến năm 2030									
	Dự báo KB 1					Dự báo KB 2				
	Tổng	Hàng container	Hàng TH	Hàng rời	Hàng lỏng, khí	Tổng	Hàng container	Hàng TH	Hàng rời	Hàng lỏng, khí
Tổng cộng	30,65	11,60	4,55	14,00	0,50	41,16	16,33	7,53	16,80	0,50
Khu bến Đại Ngãi	3,00	-	-	3,00	-	3,60	-	-	3,60	-
Khu bến Kế Sách	2,08		1,58		0,50	3,93		3,43		0,50
Khu bến Trần Đề	25,57	11,60	2,97	11,00	-	33,63	16,33	4,10	13,20	-



BIỂU ĐỒ TIẾN TRÌNH ĐẦU TƯ BẾN TỔNG HỢP CÁI CÔN ĐẾN NĂM 2030



TỔNG HỢP KẾT QUẢ DỰ BÁO



TT	Loại hàng xuất khẩu		Đơn vị	Dự báo đến năm 2030	
	Loại hàng	Tỷ lệ %		Kịch bản thấp	Kịch bản cao
	Tổng khối lượng hàng thông qua			11,60	16,33
1	Xuất khẩu	37,5%		4,35	6,12
-	Biển xa	45,94%			
	Khối lượng hàng		Tr. Tấn	2,00	2,81
	Số lượng Teu		1000 Teu	167	234
+	Hàng đi Hoa Kỳ	17,08%			
	Khối lượng hàng		Tr. Tấn	0,34	0,48
	Số lượng Teu		1000 Teu	28	40
-	Biển gần	54,06%			
	Khối lượng hàng		Tr. Tấn	2,35	3,31
	Số lượng Teu		1000 Teu	196	276
2	Nhập khẩu	62,5%	Tr. Tấn	7,25	10,20
-	Biển xa	14, %			
	Khối lượng hàng		Tr. Tấn	1,02	1,43
	Số lượng Teu		1000 Teu	85	119
-	Biển gần	86,%			
	Khối lượng hàng		Tr. Tấn	6,23	8,77
	Số lượng Teu		1000 Teu	520	731

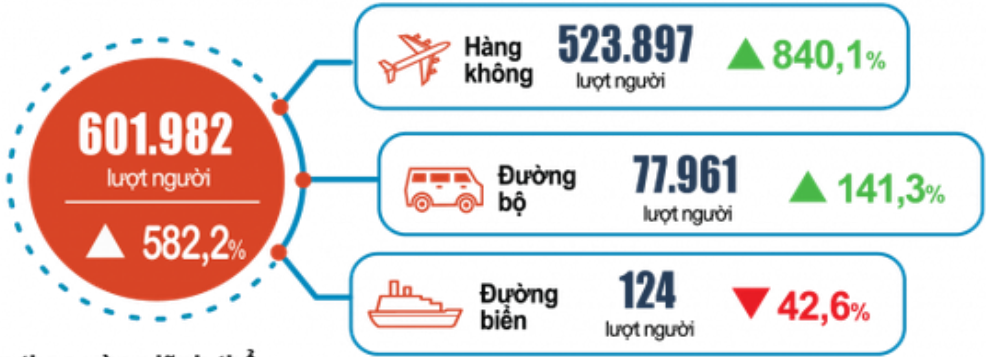


Biển xa: 3,02 - 4,24 triệu T
(cont 252-353 ngàn Teu)
Biển gần: 8,58 -12,09 triệu T
(cont 716-1.007 ngàn Teu)

DỰ BÁO HÀNH KHÁCH THÔNG QUA CẢNG BIỂN SỐC TRẮNG



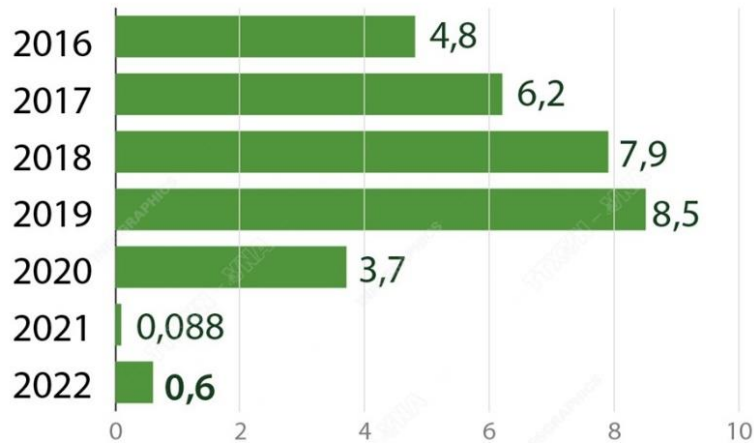
Khách quốc tế đến Việt Nam 6 tháng đầu năm 2022



Phân theo vùng lãnh thổ



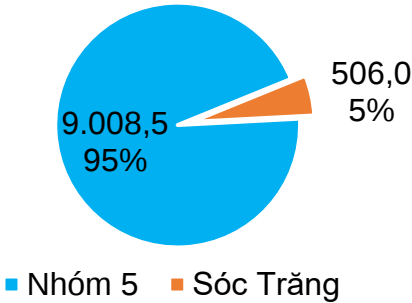
KHÁCH QUỐC TẾ 6 THÁNG QUA CÁC NĂM (triệu lượt khách)



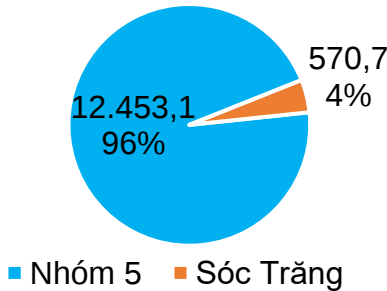
Kết quả dự báo hành khách thông qua cảng biển nhóm 4 và cảng biển Hồ Chí Minh (Đơn vị: 1.000 lượt)

Cảng biển	Khách thông qua năm			2025		2030	
	2019	2020	2021	KB1	KB2	KB1	KB2
Nhóm 5	4.929,6	3.985,3	2.131,1	8.710,0	9.008,5	12.311,4	12.453,1
Sóc Trăng	253,1	211,3	107,9	488,0	506,0	564,4	570,7

Dự báo hành khách đến năm 2025 – Kb.Cao (1.000 lượt)

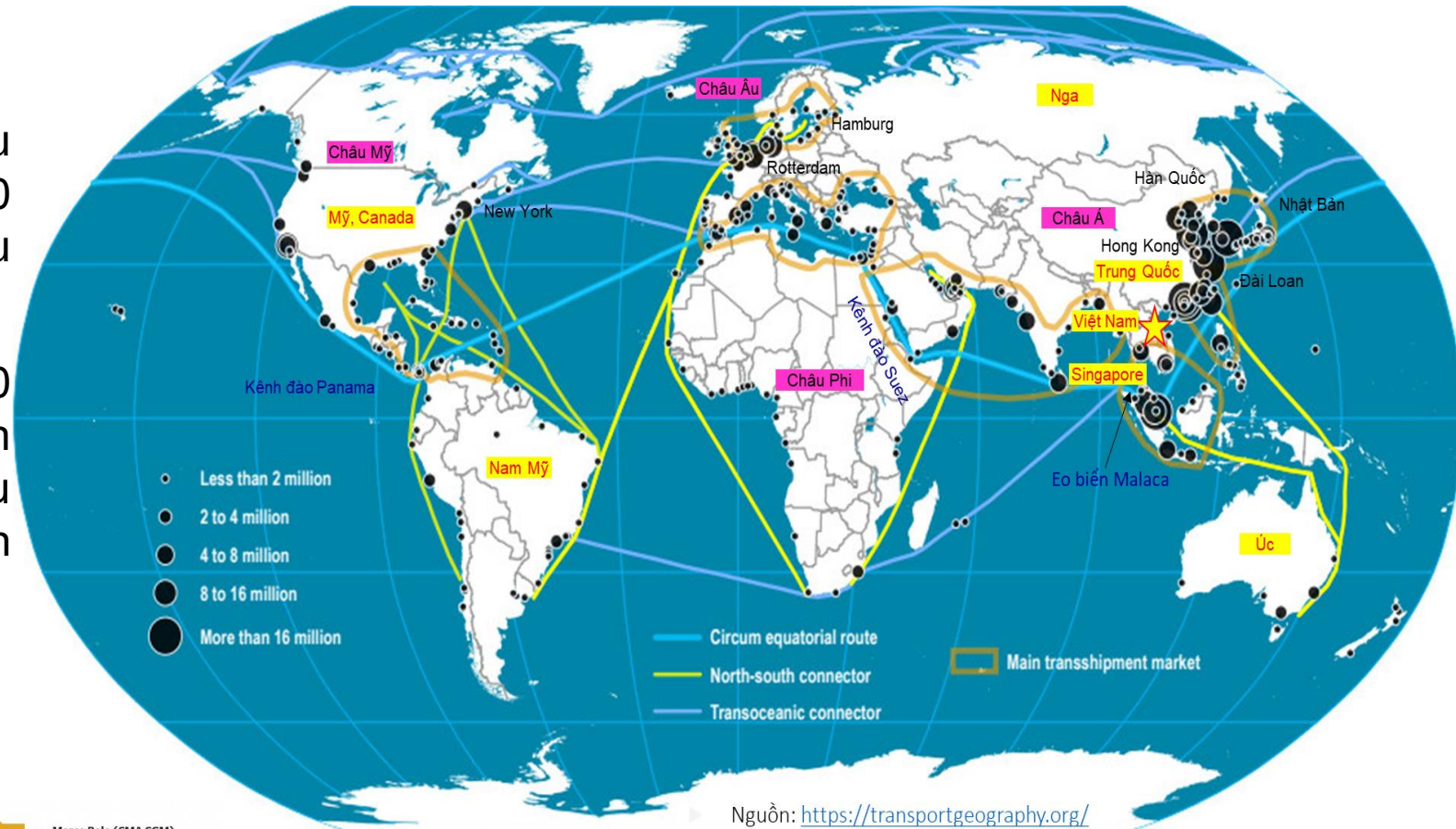


Dự báo hành khách đến năm 2030 – Kb.Cao (1.000 lượt)

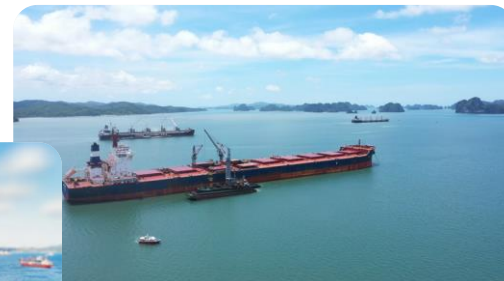
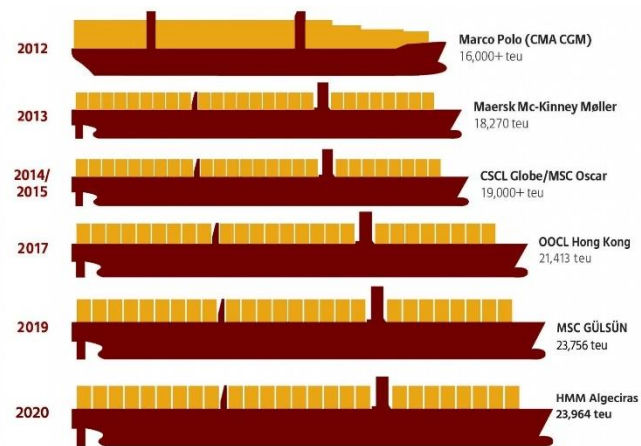
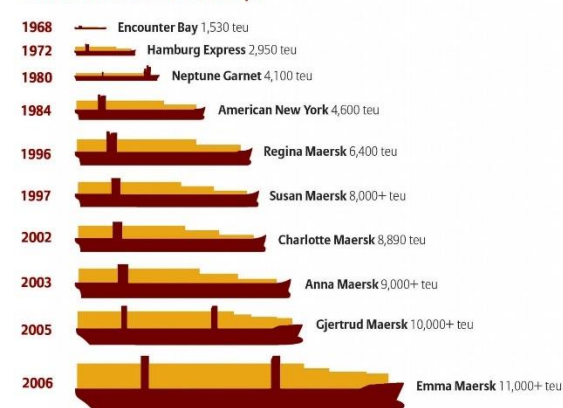


DỰ BÁO ĐỘI TÀU

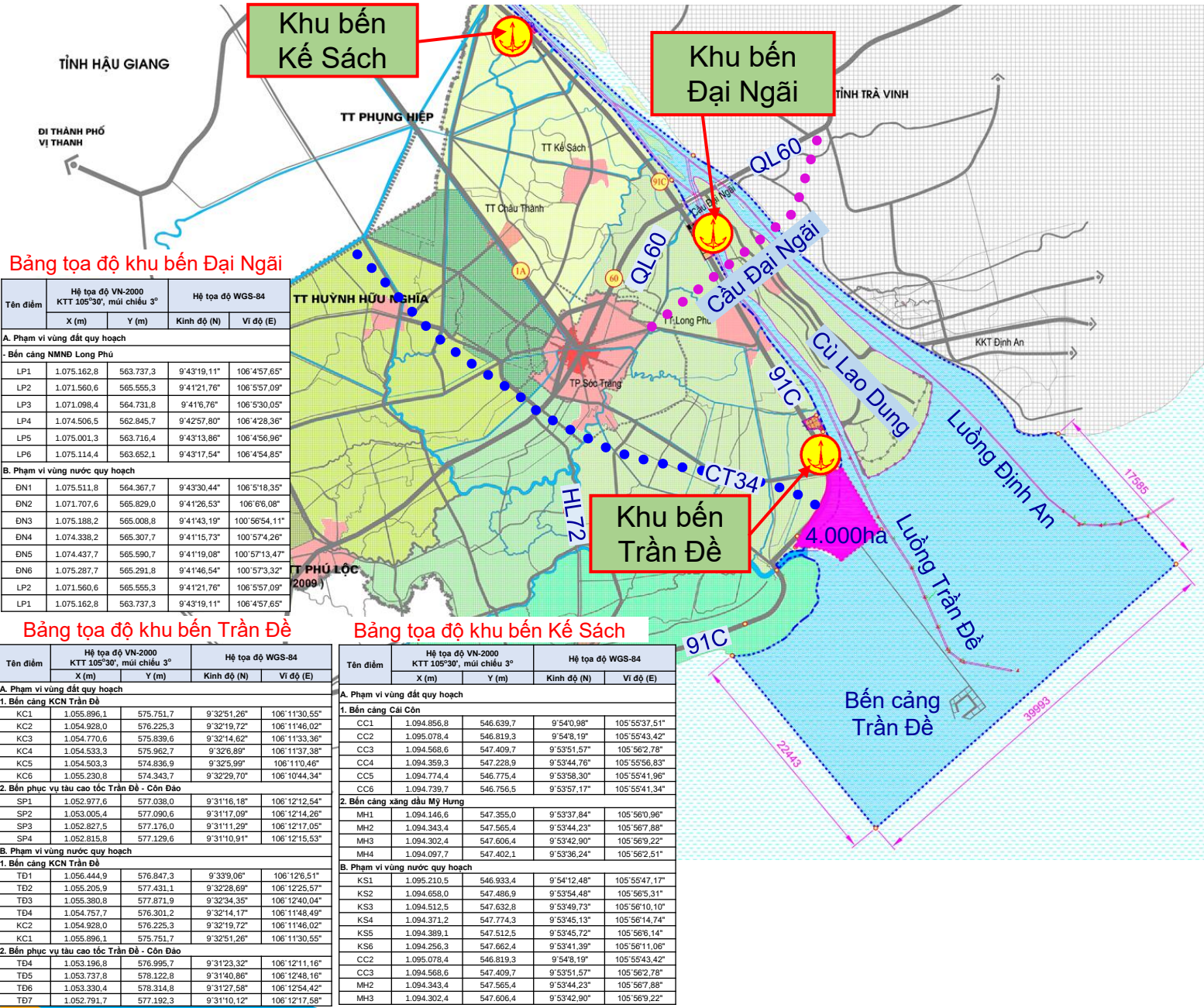
- Phía ngoài khơi cửa Trần Đề tiếp nhận tàu tổng hợp, container trọng tải đến 100.000 DWT hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện, tàu hàng rời trọng tải đến 160.000 DWT.
- Phía trong sông cho tàu biển, SB 2.000 DWT; Sà lan, PTTNĐ 5.000 – 10.000 tấn hoặc lớn hơn phù hợp với tính không cầu Đại Ngãi 2 và khả năng nạo vét cửa Trần Đề.



Evolution of Container Ships



RANH GIỚI NGHIÊN CỨU QH CẢNG BIỂN SÓC TRĂNG



Phạm vi nghiên cứu lập Quy hoạch vùng đất, vùng nước cảng biển Sóc Trăng bao gồm các khu bến cảng Kế Sách, Đại Ngãi, Trần Đề và các công trình phục vụ quản lý Nhà nước; vùng nước cho các công trình hạ tầng hàng hải công cộng (như luồng tàu, vùng đón trả hoa tiêu, khu tránh trú bão,..), các bến phao, khu neo đậu chuyển tải.

Tổng diện tích quy hoạch quy hoạch cảng biển Sóc Trăng khoảng 108.000ha trong đó:

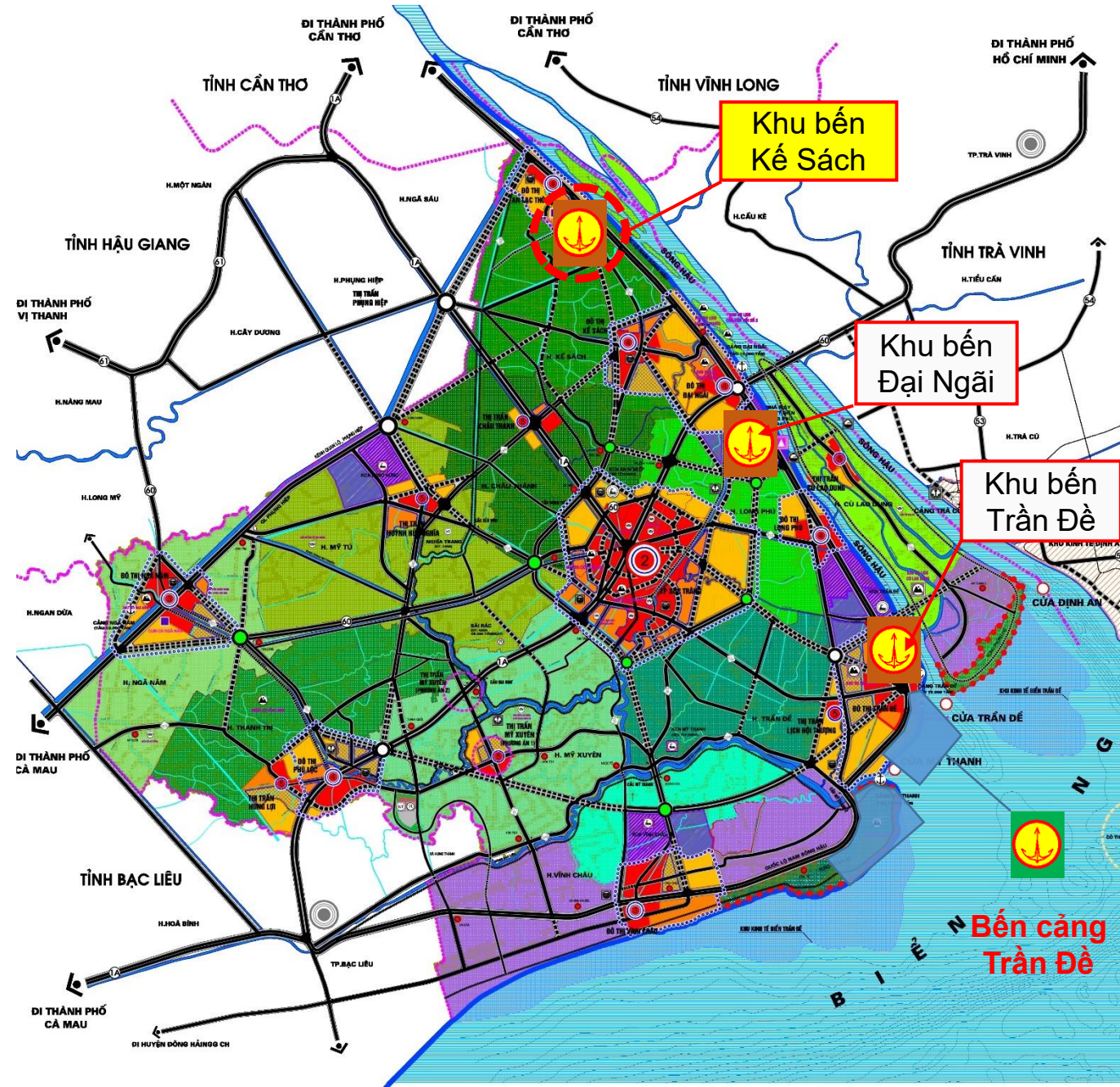
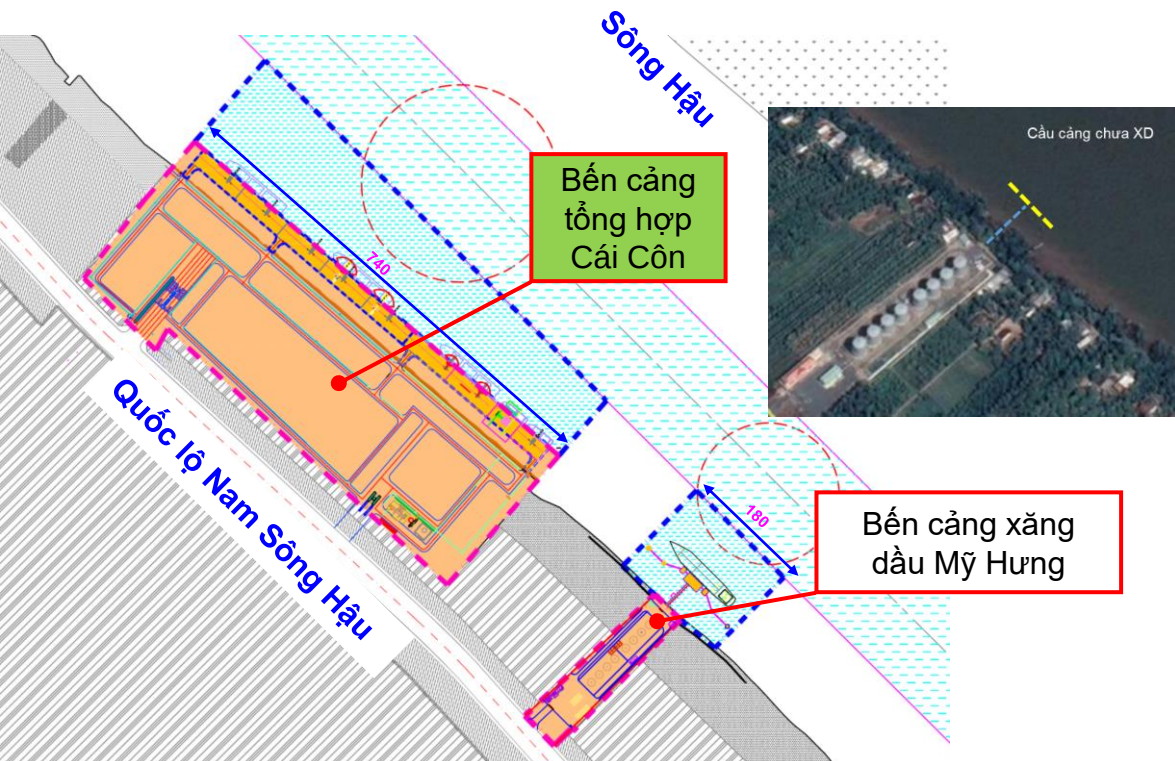
- ❑ Vùng đất QH bến cảng Trần Đề (đã được sở GTVT thống nhất) là 4.000ha phía bờ và 790ha tại khu bến ngoài khơi. Các khu bến khác (Kế Sách, Đại Ngãi) là 50ha không bao gồm các Nhà máy, KCN liền kề.
- ❑ Vùng nước cảng biển Sóc Trăng có tổng diện tích: 103.000ha

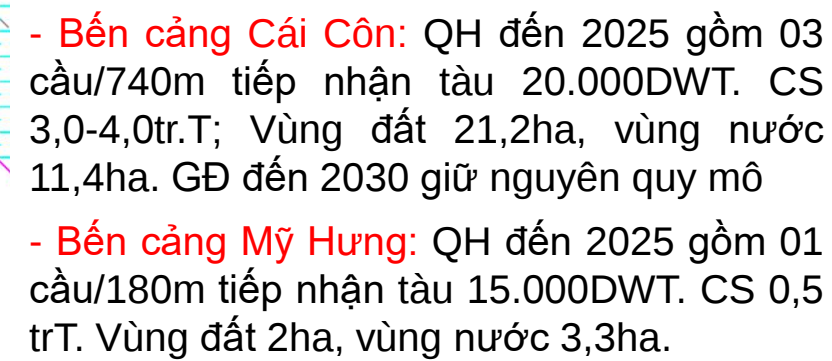
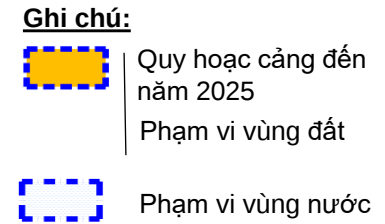
QUY HOẠCH CẢNG BIỂN SÓC TRĂNG

Gồm 03 khu bến (Đại Ngãi, Kế Sách và Trần Đề):

(1) Khu bến Kế Sách

- Phạm vi: vùng đất và vùng nước bên trái luồng Định An – Cần Thơ, thuộc huyện Kế Sách.
- Chức năng: phục vụ phát triển KTXH tỉnh Sóc Trăng, có bến tổng hợp, hàng lỏng/khí.
- Cỡ tàu: đến 20.000 DWT.

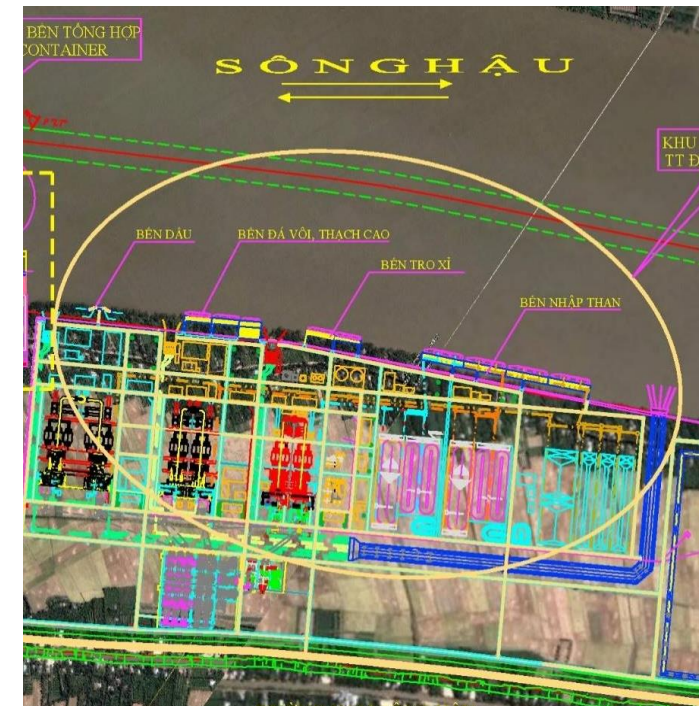




QUY HOẠCH CẢNG BIỂN SÓC TRĂNG

(2) Khu bến Đại Ngãi

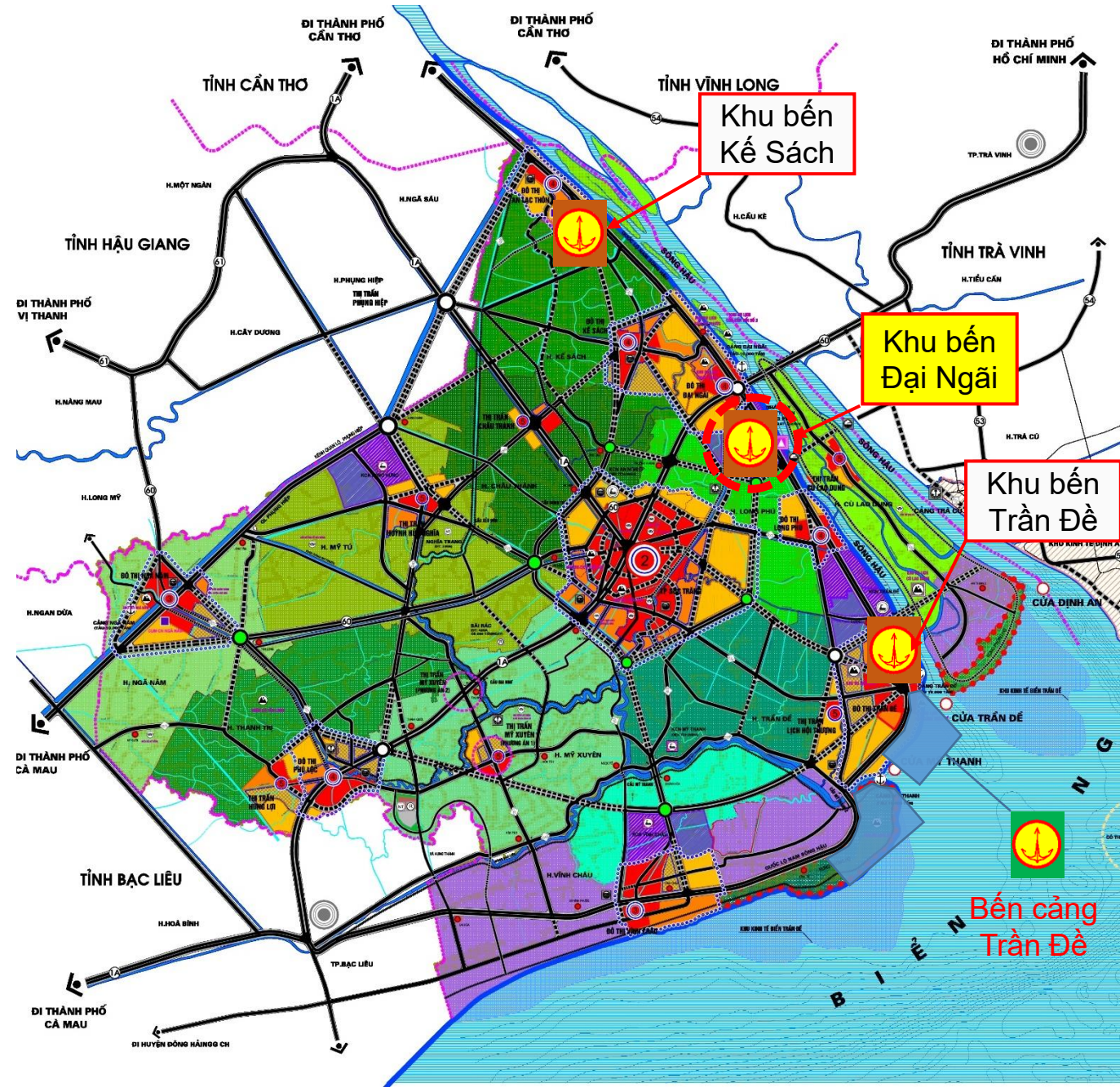
- Phạm vi: vùng đất và vùng nước bên trái luồng Trần Đề thuộc huyện Long Phú.
- Chức năng: bến hàng rời, hàng lỏng phục vụ Trung tâm điện lực Long Phú.
- Cỡ tàu: đến 20.000DWT.



Bến nhập than

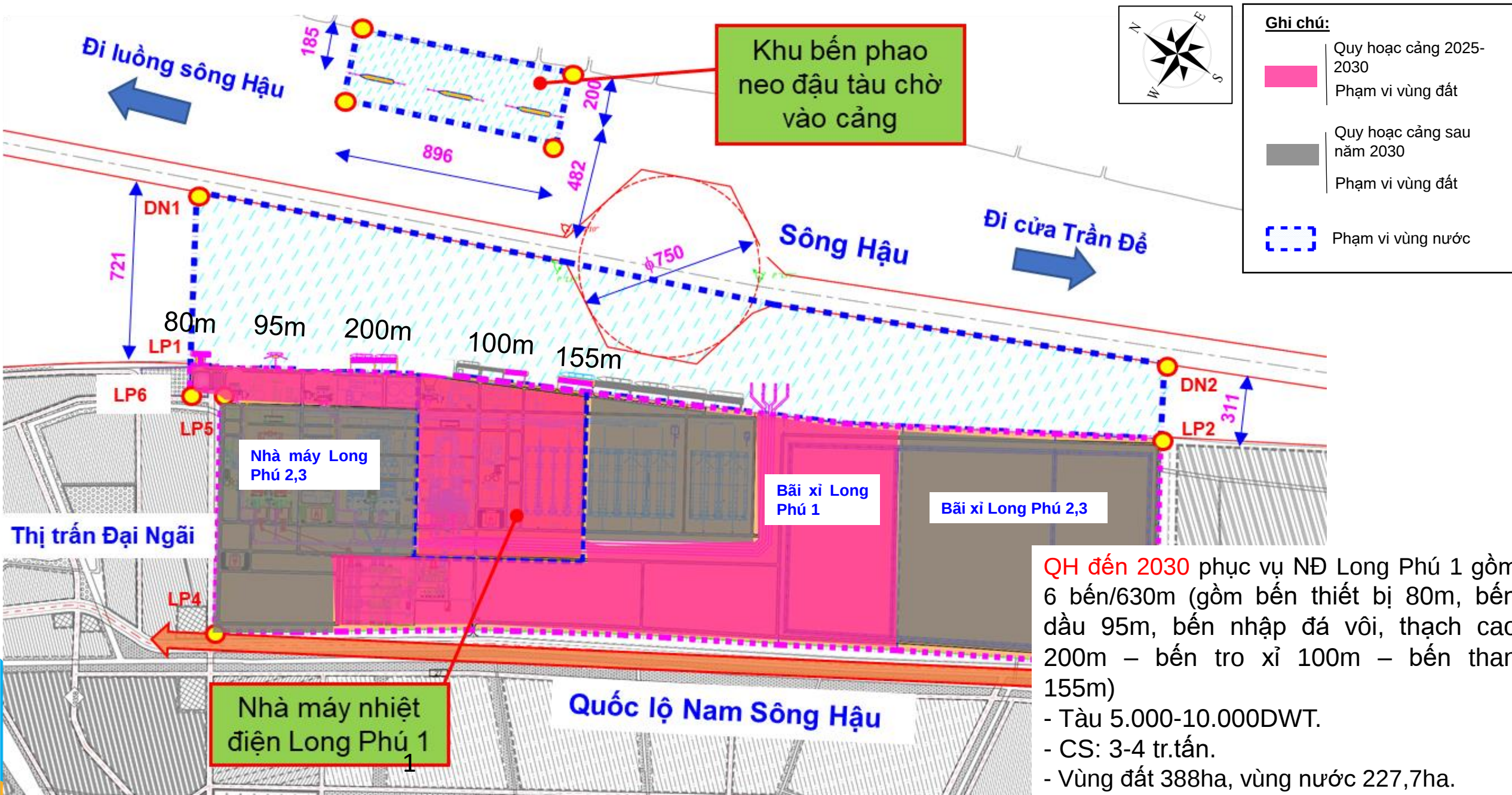


Bến thiết bị, bến dầu

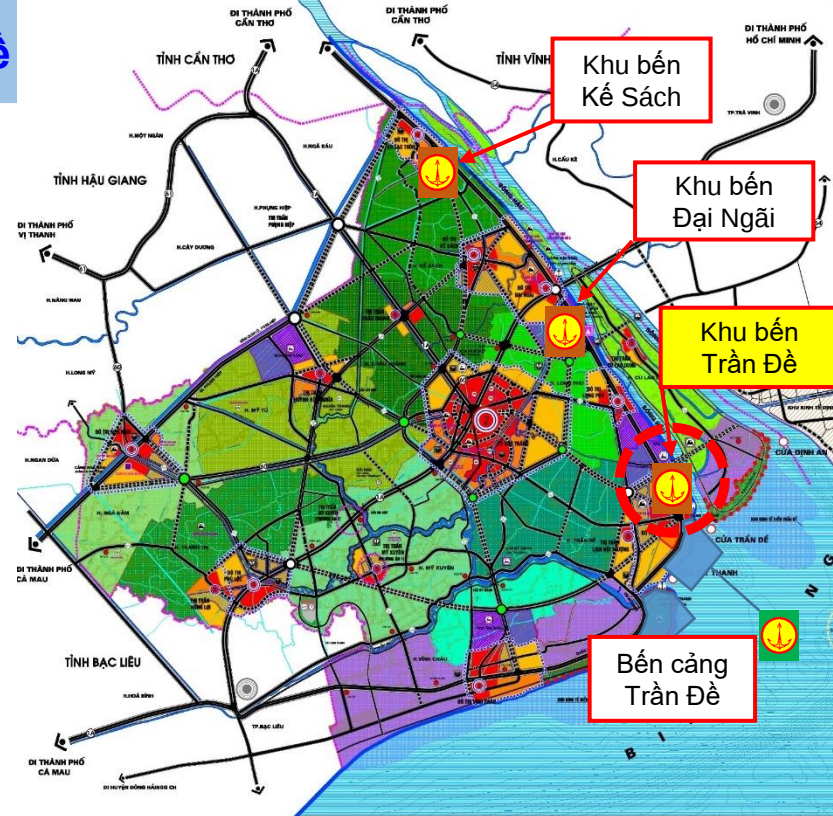
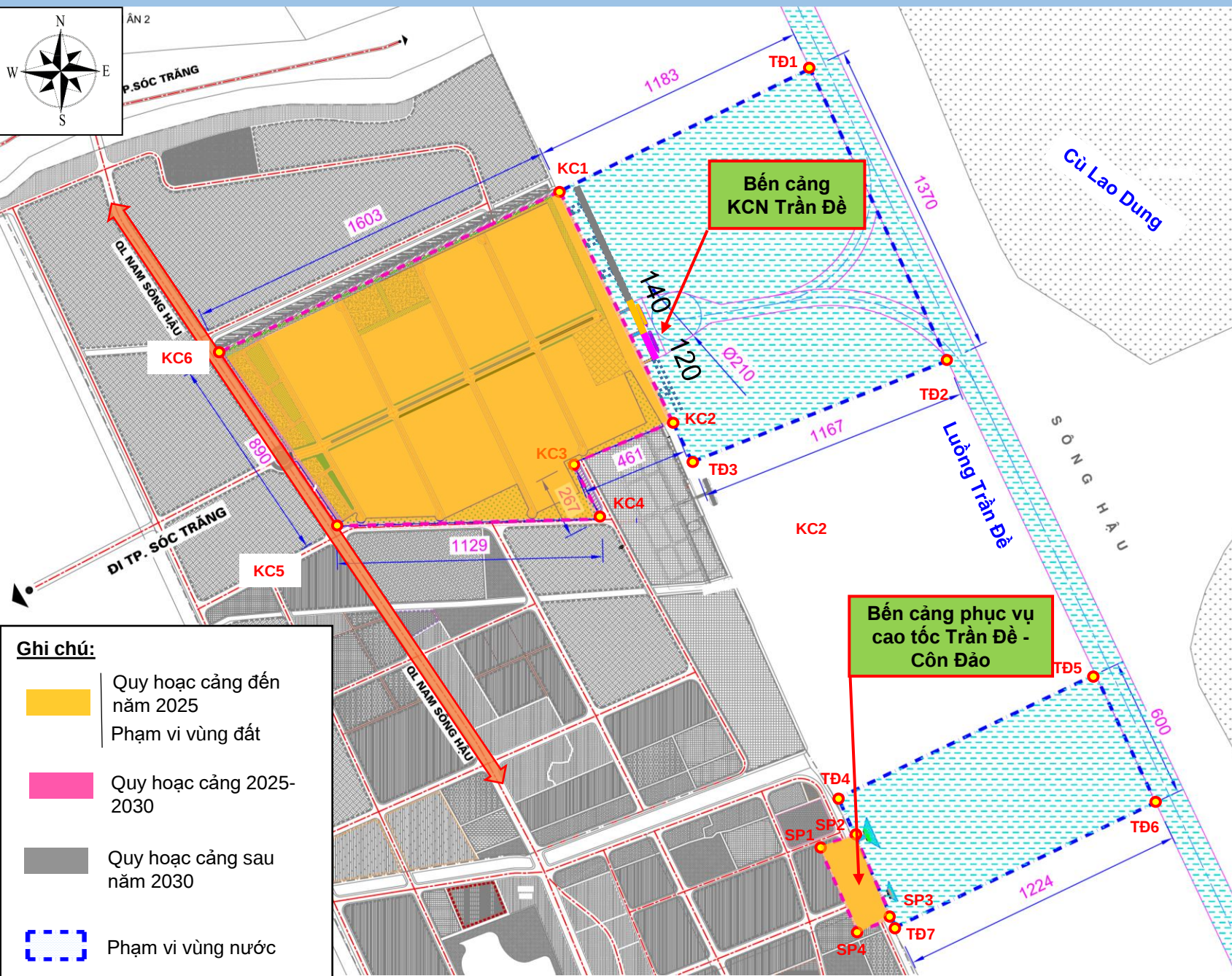


☐ đã xong bến thiết bị 80m, bến nhập dầu 95m, bến than 155m).

QUY HOẠCH CẢNG BIỂN SỐC TRẮNG



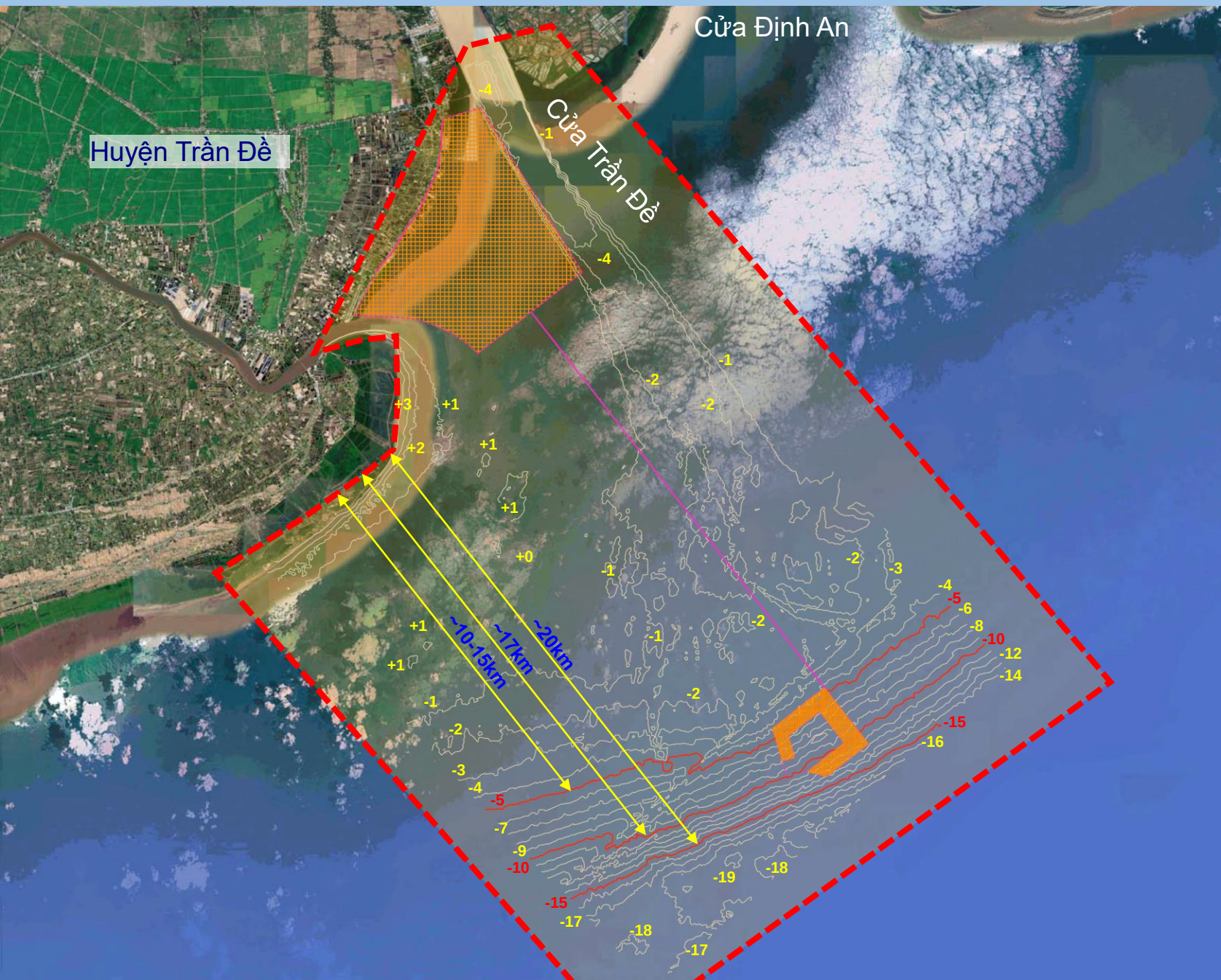
QUY HOẠCH CẢNG BIỂN SÓC TRĂNG (3) Khu bến KCN Trần Đề



- **Bến cảng KCN Trần Đề:** QH đến 2025 có 01 bến/140m, CS 0,5tr.T; GĐ 2025-2030 có 2 bến/260m, CS 1 tr.T, tiếp nhận tàu, sà lan, PTTND đến 5.000DWT. Vùng đất 168,3ha, vùng nước 154,3ha.

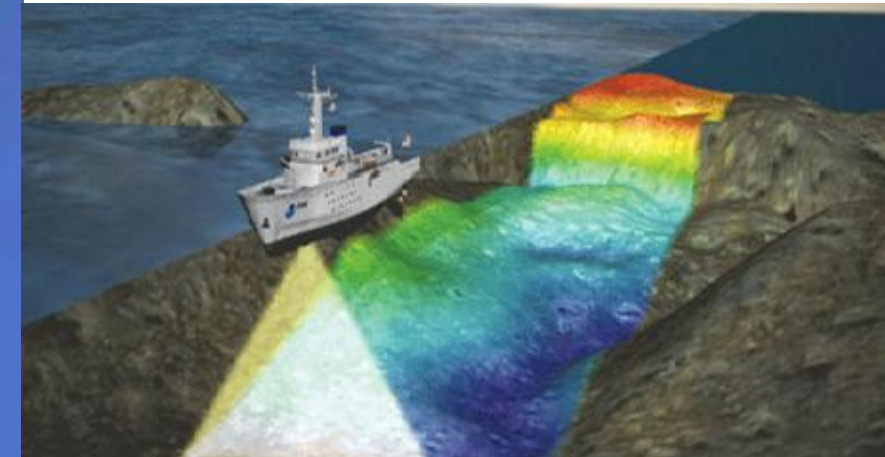
- **Bến cảng tàu cao tốc Trần Đề - Côn Đảo** QH đến 2025 gồm 02 cầu/83m tiếp nhận tàu cao tốc 200T, phà biển 500T. Vùng đất 6,3ha, vùng nước 72,8ha. GĐ đến 2030 giữ nguyên quy mô.

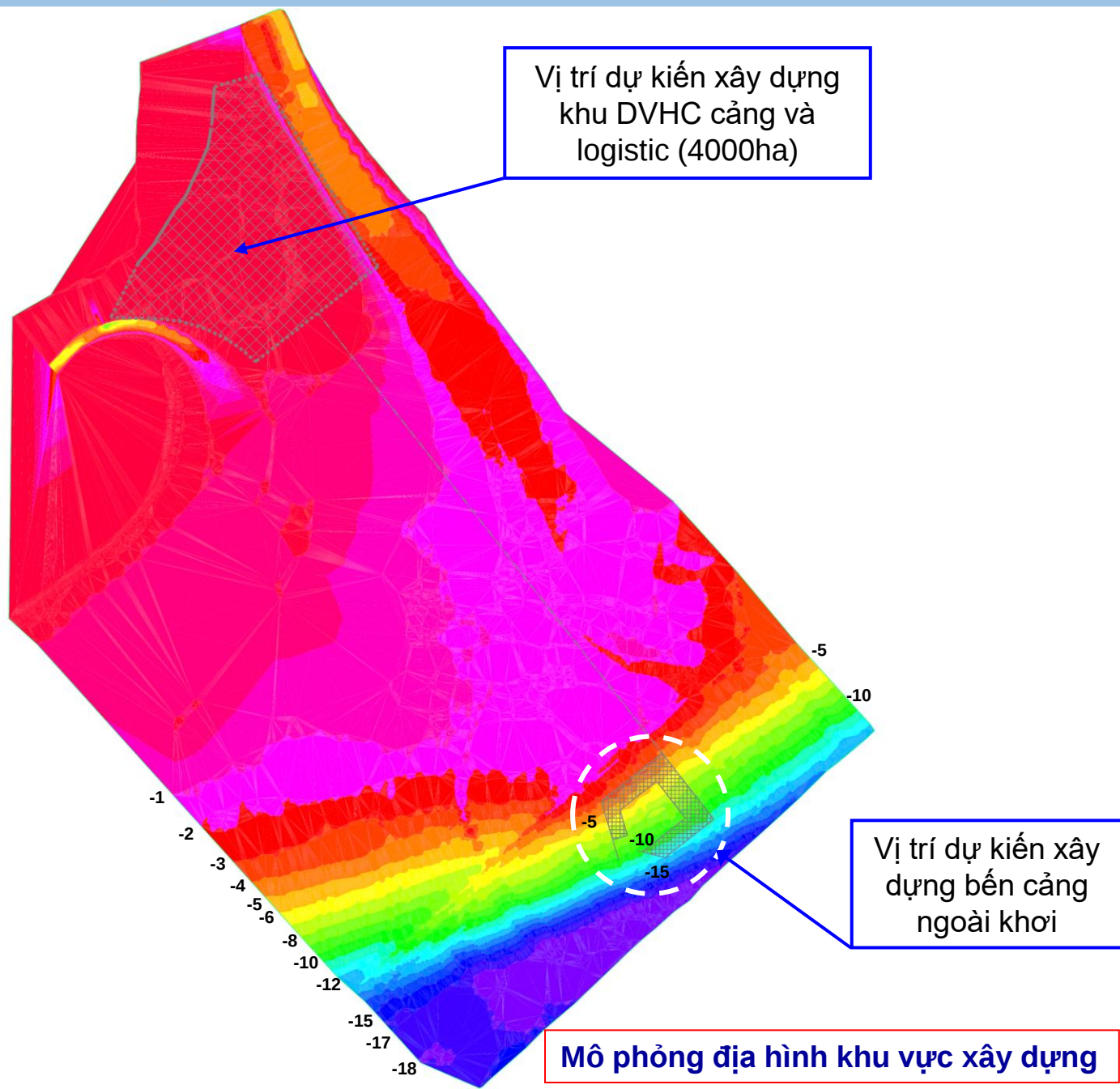
QUY HOẠCH BẾN CẢNG NGOÀI KHƠI TRẦN ĐỀ - ĐIỀU KIỆN ĐỊA HÌNH



Bình đồ khảo sát tỷ lệ 1:10.000 khu vực quy hoạch cho thấy:

- ❑ Vị trí cách bờ 10 - 15 km độ sâu từ 0 đến -5m HĐ
- ❑ Cách bờ 17km, độ sâu -10m HĐ
- ❑ Cách bờ 20km, độ sâu -15 đến -18m HĐ.

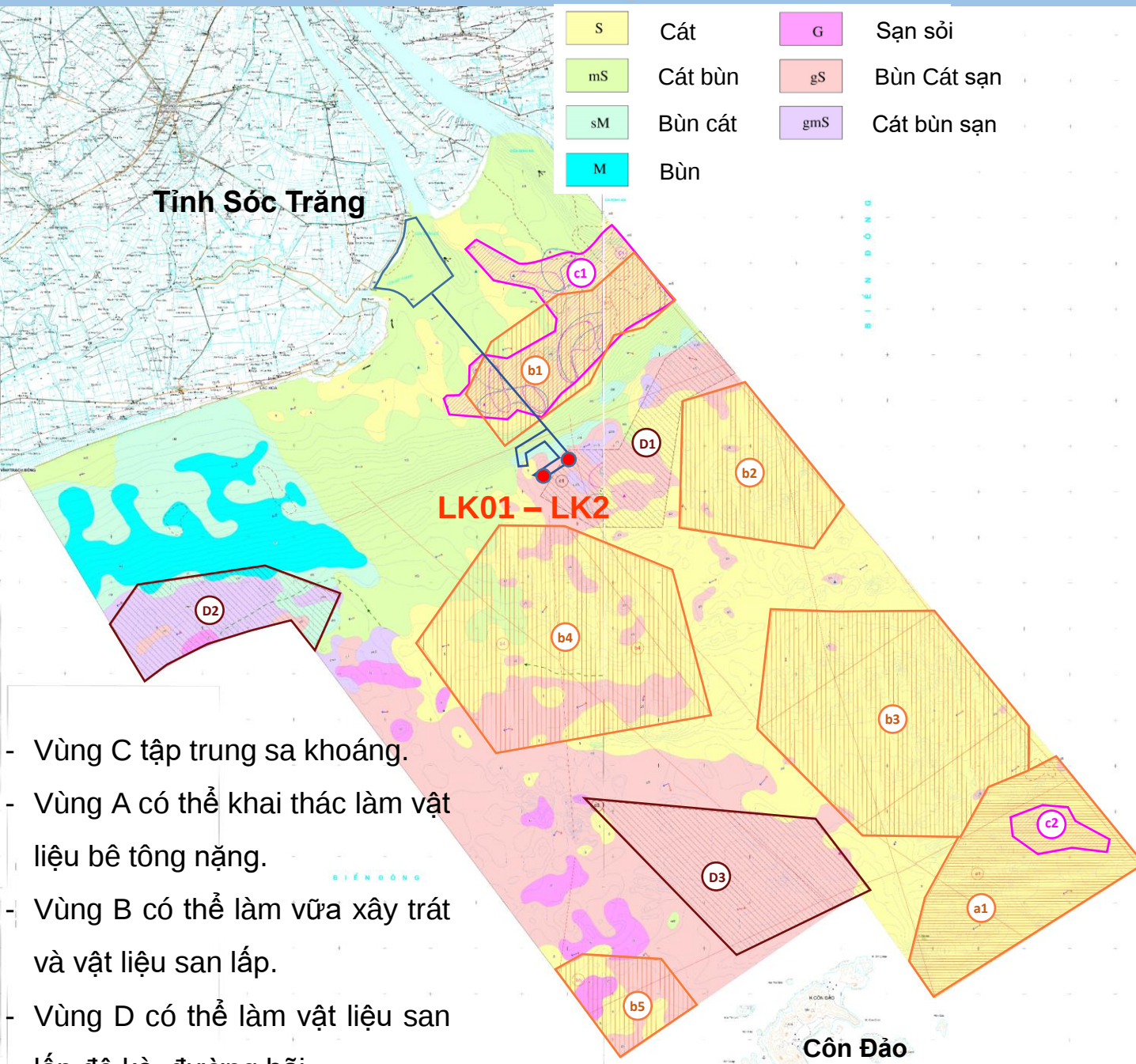




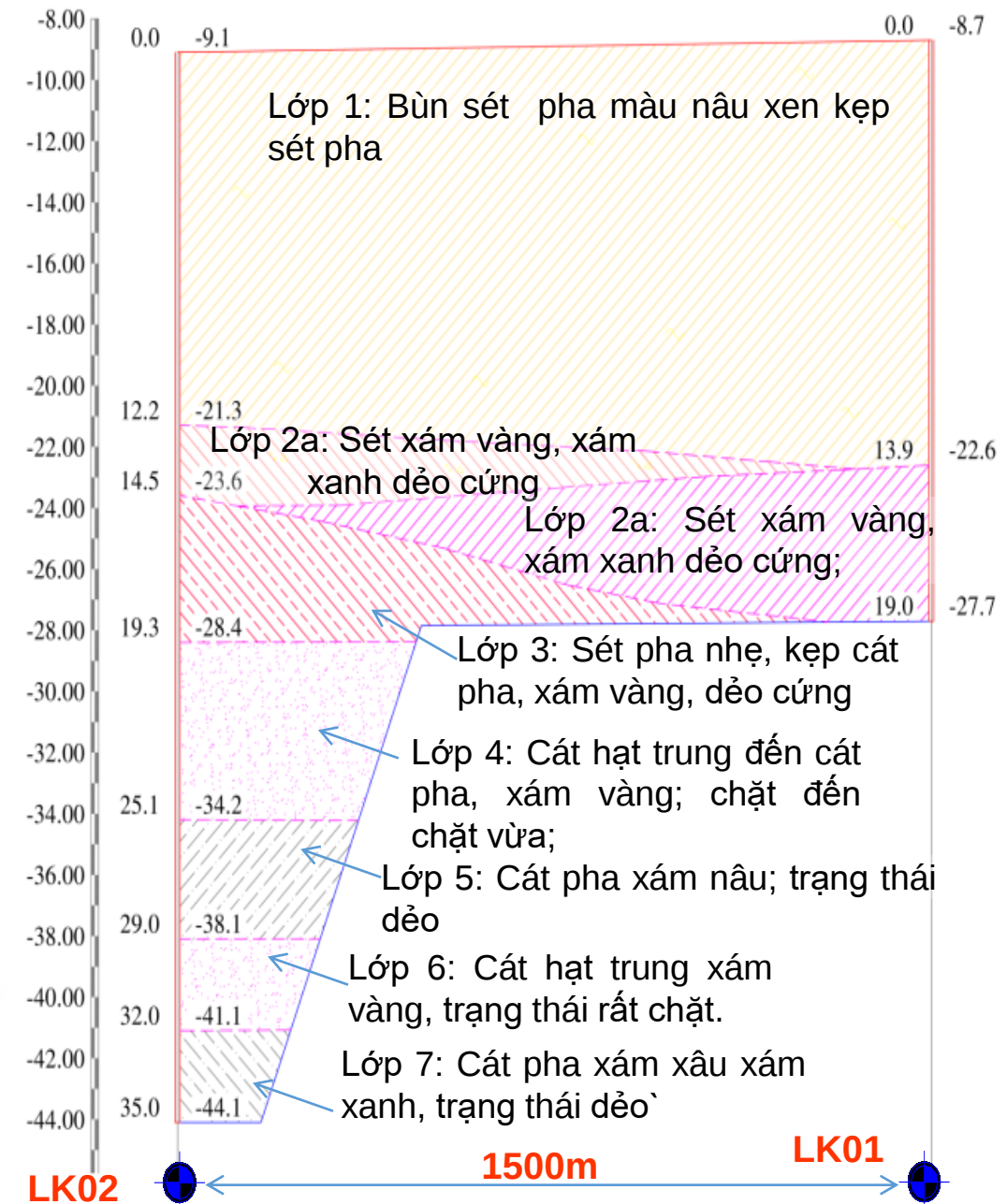
Bảng thông số cao độ

STT	Cao độ thấp nhất (mHĐ)	Cao độ cao nhất (mHĐ)	Diện tích (ha)	Dải màu
1	-19.00	-18.00	1276	
2	-18.00	-17.00	1059	
3	-17.00	-16.00	430	
4	-16.00	-15.00	334	
5	-15.00	-14.00	351	
6	-14.00	-13.00	465	
7	-13.00	-12.00	478	
8	-12.00	-11.00	496	
9	-11.00	-10.00	583	
10	-10.00	-9.00	624	
11	-9.00	-8.00	747	
12	-8.00	-7.00	802	
13	-7.00	-6.00	799	
14	-6.00	-5.00	1002	
15	-5.00	-4.00	1671	
16	-4.00	-3.00	2119	
17	-3.00	-2.00	4216	
18	-2.00	-1.00	9153	
19	-1.00	0.00	5647	
20	0.00	1.00	7227	
21	1.00	2.00	3751	
22	2.00	4.00	4389	

ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN – ĐỊA CHẤT

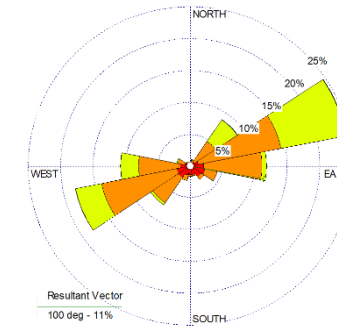


- Vùng C tập trung sa khoáng.
- Vùng A có thể khai thác làm vật liệu bê tông nặng.
- Vùng B có thể làm vữa xây trát và vật liệu san lấp.
- Vùng D có thể làm vật liệu san lấp đất nền đường.

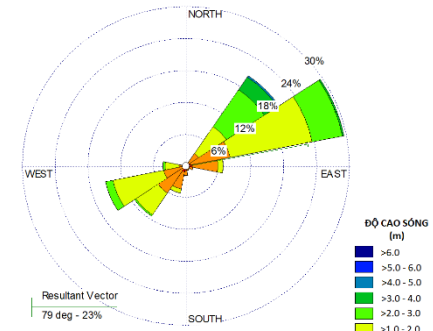


ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN – KHÍ TƯỢNG THỦY VĂN

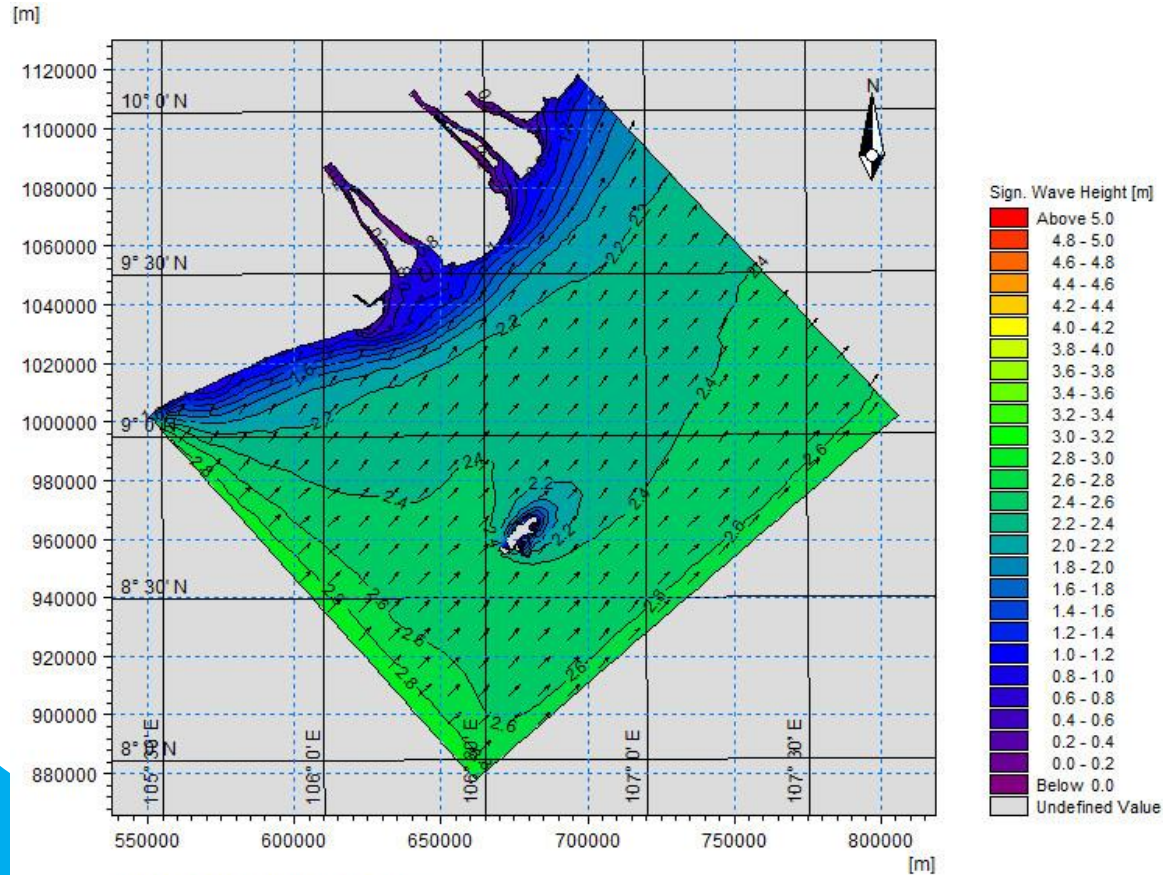
- ❑ Gió Đông Bắc từ tháng 11 đến tháng 4 vận tốc $1,3 \div 1,8$ m/s; Gió Tây Nam từ tháng 5 đến tháng 10 vận tốc gió $1,1 \div 1,8$ m/s. Khu vực ít chịu ảnh hưởng của bão theo thống kê trong 55 năm chỉ có 3 cơn bão có cường độ gió từ cấp 10 trở lên, chỉ có 1 cơn bão tốc độ gió trên cấp 12.
- ❑ Khu vực có chế độ bán nhật triều không đều, biên độ triều 3,5m
- ❑ Kết quả tính toán với gió mùa cấp 7 tại vị trí cách bờ khoảng 10-15km, độ cao sóng khoảng 2 - 2,5m.



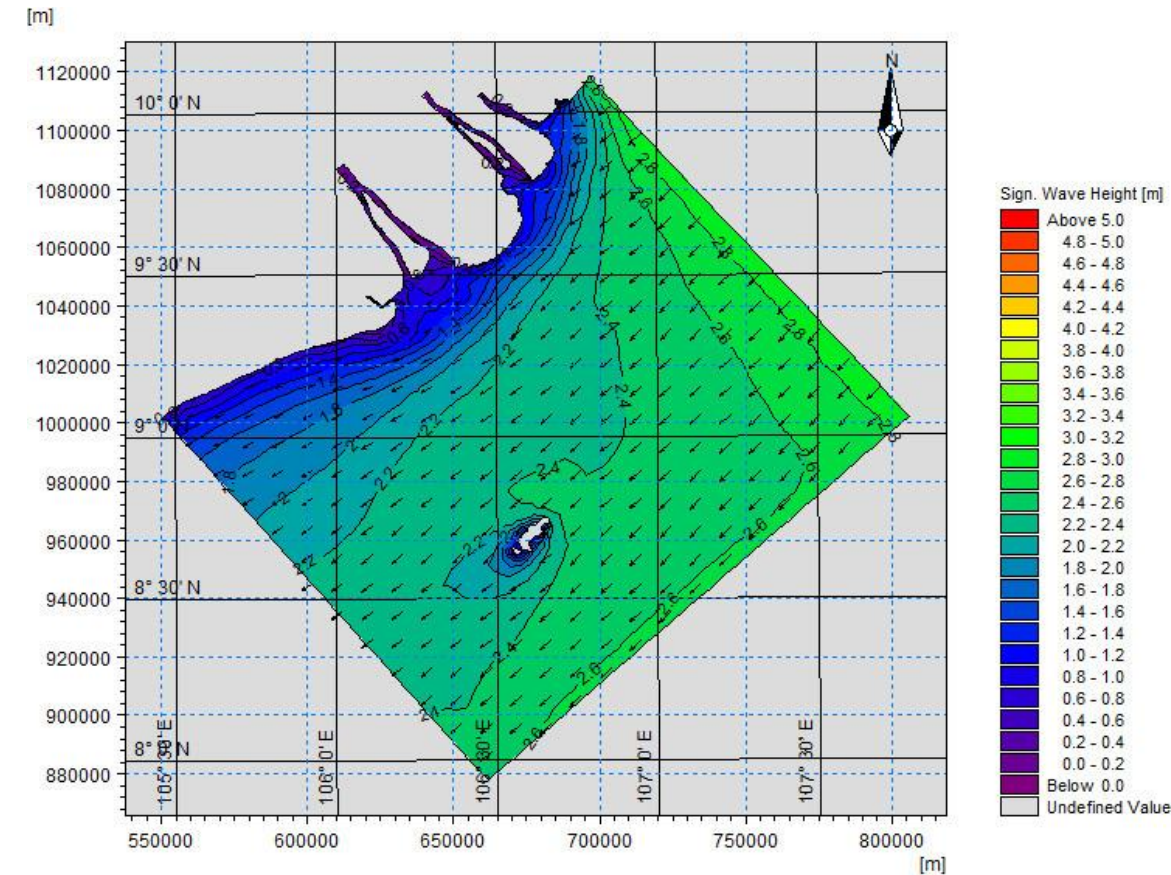
Hoa gió



Hoa sóng

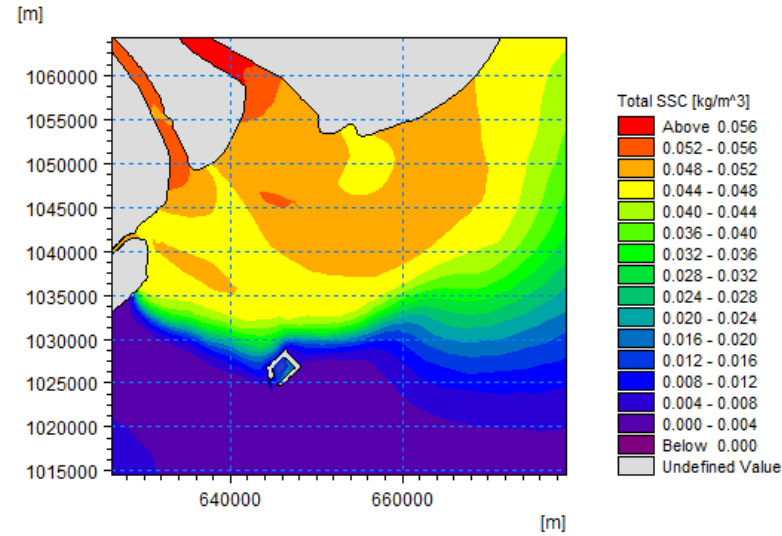
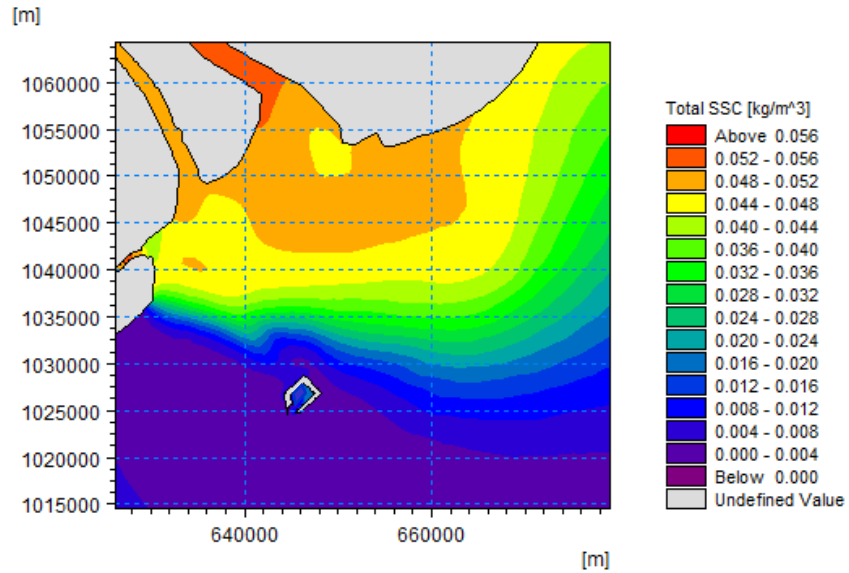


1/3/2021 9:00:00 Time Step 57 of 72.



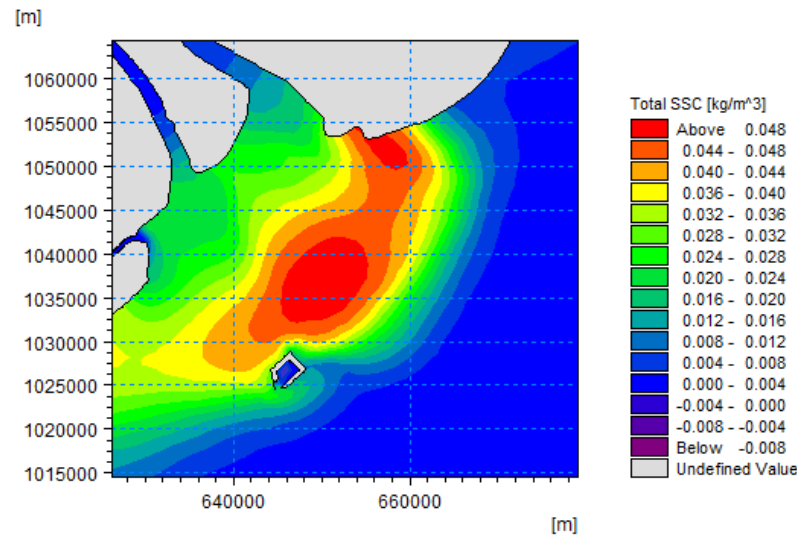
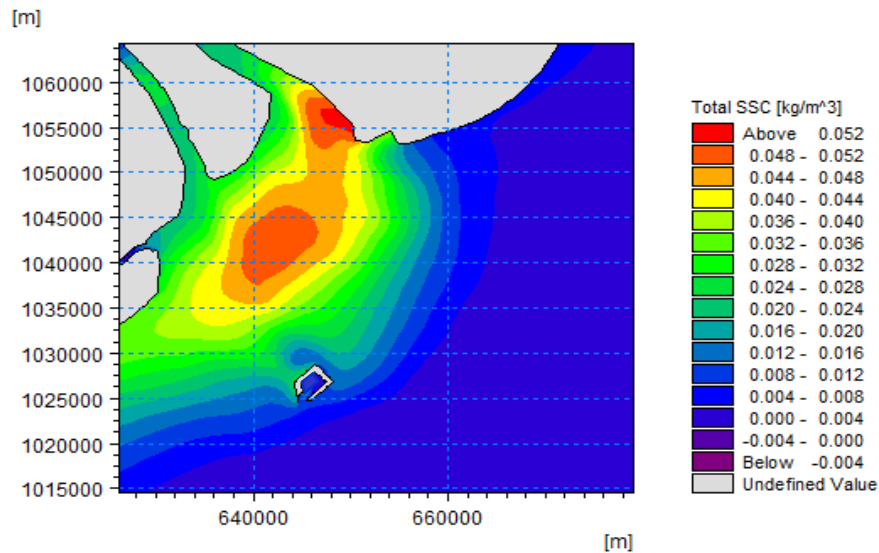
1/3/2021 9:00:00 Time Step 57 of 72.

TÍNH TOÁN VẬN CHUYỂN BÙN CÁT



Về vận chuyển bùn cát: Vào mùa lũ và mùa kiệt, lưu lượng và hàm lượng bùn cát đổ về hạ lưu nên phạm vi phát tán bùn cát từ nguồn sông ra phía biển lớn cách bờ khoảng 20km.

Biến thiên nồng độ bùn cát lơ lửng thời điểm đỉnh chiều - chân triều mùa lũ



Do đó cần quy hoạch bến cảng Trần Đề nằm ở phía ngoài khơi vượt ra ngoài phạm vi vận chuyển bùn cát để đảm bảo không sa bồi khu nước cảng.

Biến thiên nồng độ bùn cát lơ lửng thời điểm đỉnh chiều - chân triều mùa kiệt



- Diện tích vùng đất: 246ha
- Diện tích vùng nước: 570ha
- Hậu phương cảng: 530-540m
- Cầu vượt biển: 18km
- Đê chắn sóng: 7,9km
- Cầu cảng: 09 bến / 3.530m
- Bến phao: 02 bến phao
- Bến sà lan: 860m
- Cở tàu lớn nhất tiếp nhận:
- + Tàu container 15.000TEUs
- + Tàu hàng rời 160.000DWT
- Hướng luồng vào: Đông Nam
- Bề rộng luồng: 263m
- Cao độ đáy luồng: -17,8mHĐ

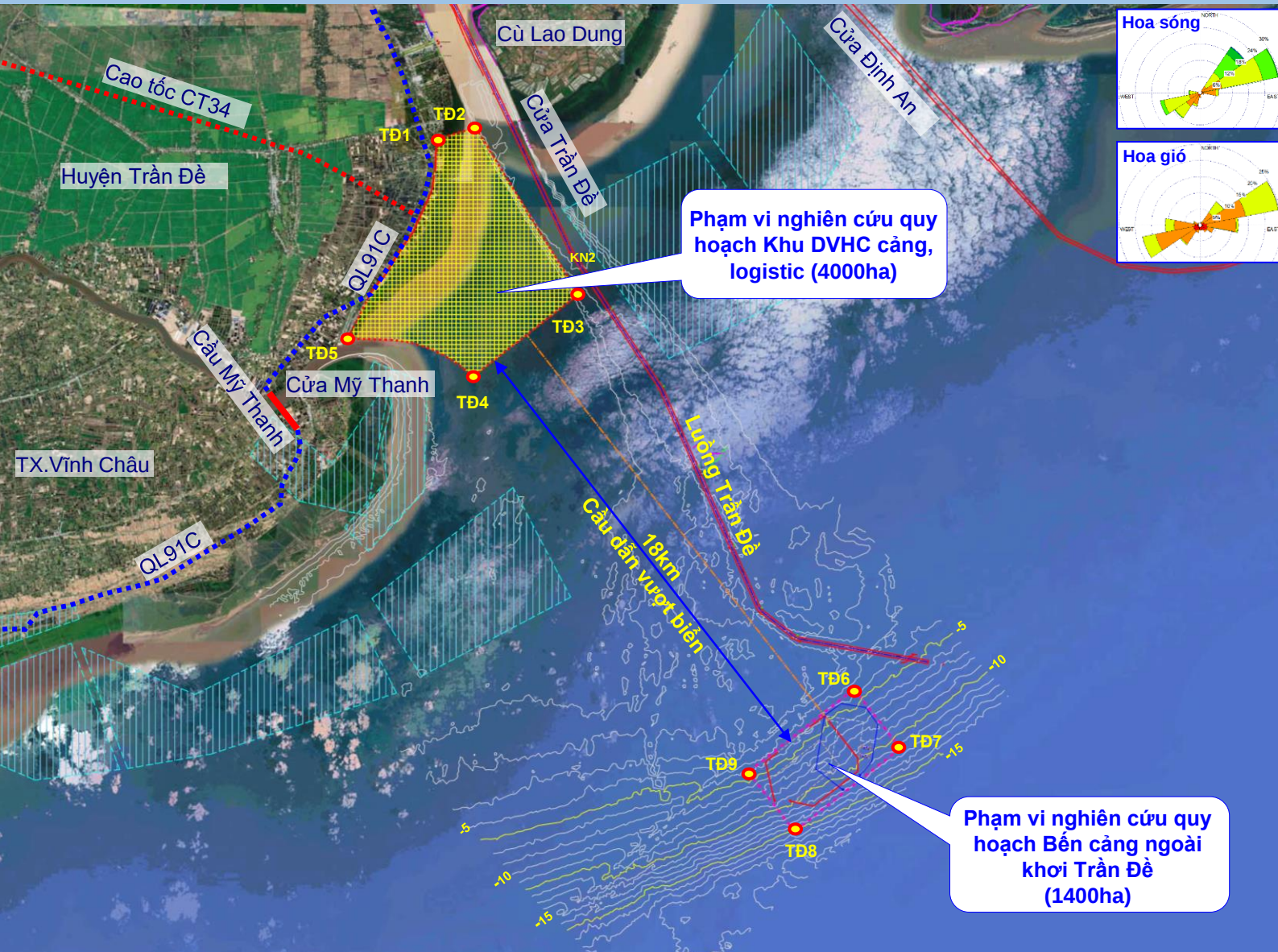


- Diện tích vùng đất: 192ha
- Diện tích vùng nước: 524ha
- Hậu phương cảng: 530-540m
- Cầu vượt biển: 18km
- Đê chắn sóng: 7,4km
- Cầu cảng: 07 bến / 2.560m
- Bến hàng rời: 02 bến phao
- Bến sà lan: 430m
- Cở tàu lớn nhất tiếp nhận:
- + Tàu container 15.000TEUs
- + Tàu hàng rời 160.000DWT
- Hướng luồng vào: Đông Nam
- Bề rộng luồng: 263m
- Cao độ đáy luồng: -17,8mHD

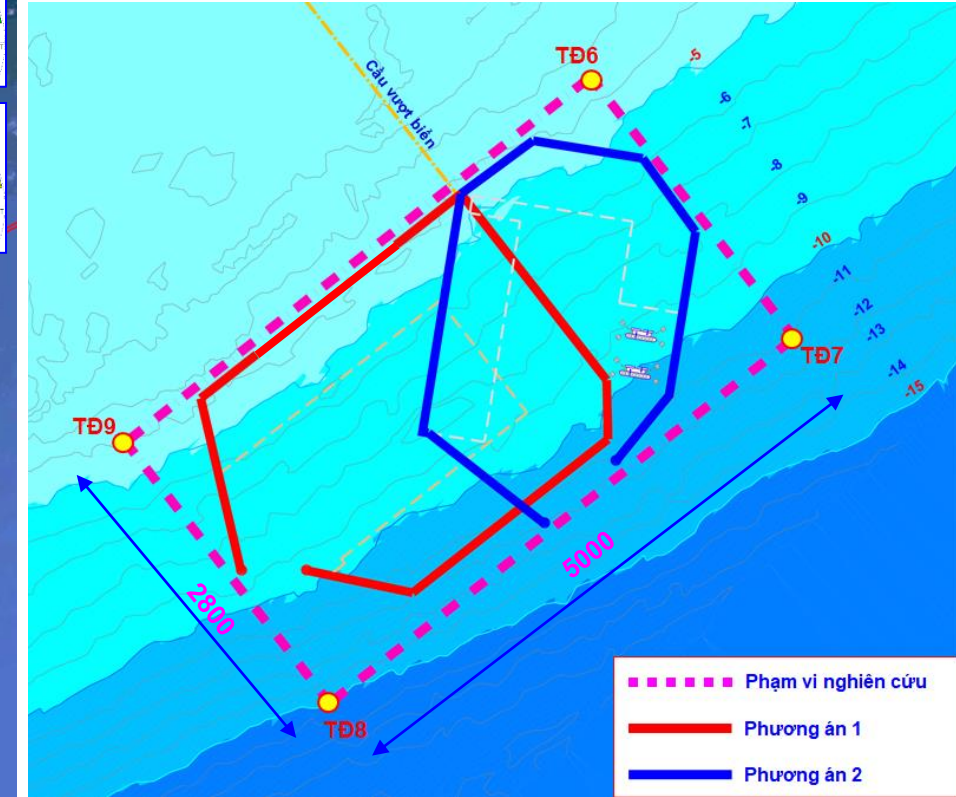


Theo QĐ 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021, Bến cảng Trần Đề được quy hoạch là bến cảng tiềm năng phát triển theo định hướng XHH phù hợp với nhu cầu phát triển KT-XH và năng lực của nhà đầu tư, **kiến nghị QH bến cảng Trần Đề theo hướng mở** các phương án mặt bằng đề xuất nêu trên là cơ sở để các Nhà đầu tư tham khảo, **mặt bằng cuối cùng sẽ do Nhà đầu tư quyết định trên cơ sở có các nghiên cứu chi tiết hơn và phù hợp năng lực tài chính của nhà đầu tư.**

ĐỀ XUẤT QUY HOẠCH THEO HƯỚNG MỞ



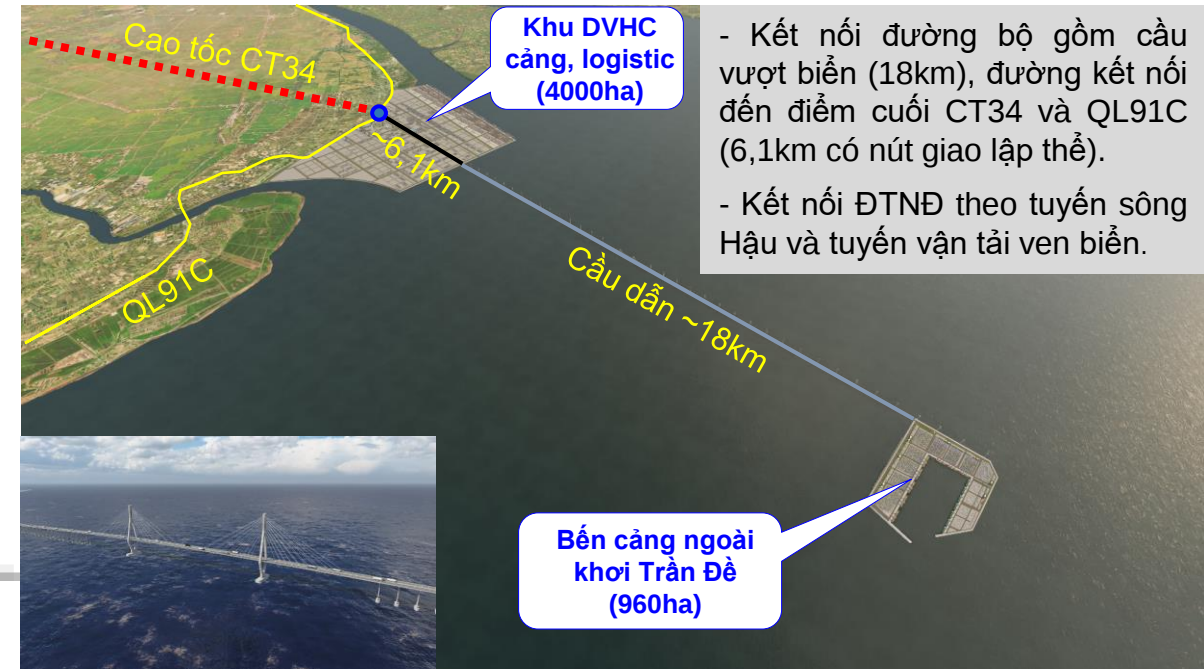
PHẠM VI NGHIÊN CỨU QUY HOẠCH BẾN CẢNG TRẦN ĐỀ



Tên điểm	Hệ tọa độ VN-2000 KTT 105°30', múi chiếu 3°		Hệ tọa độ WGS-84	
	X (m)	Y (m)	Kinh độ (N)	Vĩ độ (E)
TĐ1	1049836,05	576996,79	9°29'33,93"	106°12'10,98"
TĐ2	1050262,26	578422,90	9°29'47,71"	106°12'57,76"
TĐ3	1044057,76	582249,81	9°26'25,50"	106°15'2,79"
TĐ4	1040979,02	578310,09	9°24'45,56"	106°12'53,44"
TĐ5	1042406,02	573656,72	9°25'32,30"	106°10'21,00"
TĐ6	1029360,40	592499,19	9°18'26,36"	106°20'37,62"
TĐ7	1027154,63	594223,89	9°17'14,43"	106°21'33,96"
TĐ8	1024065,88	590292,00	9°15'34,20"	106°19'24,89"
TĐ9	1026271,65	588567,30	9°16'46,12"	106°18'28,55"

- QH khu dịch vụ hậu cần cảng, logistics, phi thuế quan phía bờ: khống chế bởi các điểm từ TĐ1 đến TĐ5 (4.000ha)

- QH khu bến cảng ngoài khơi: khống chế bởi các điểm từ TĐ6 đến TĐ9 (1.400ha).



- Kết nối đường bộ gồm cầu vượt biển (18km), đường kết nối đến điểm cuối CT34 và QL91C (6,1km có nút giao lập thể).
- Kết nối ĐTND theo tuyến sông Hậu và tuyến vận tải ven biển.

QUY MÔ ĐẦU TƯ

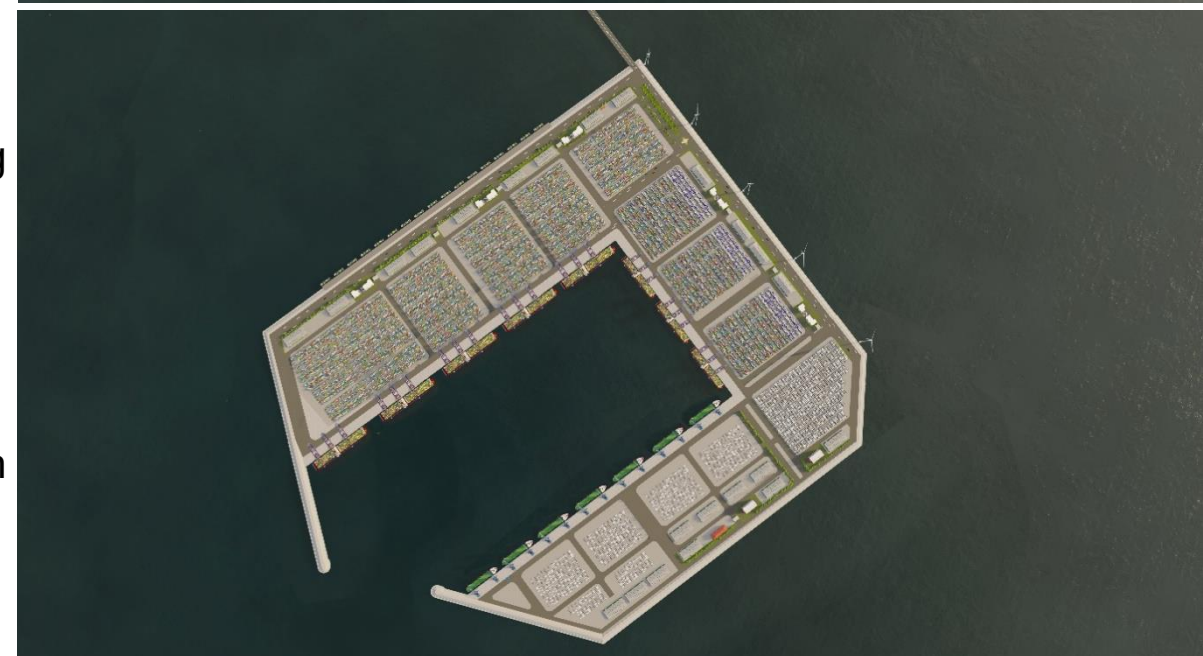
1. Tổng diện tích nghiên cứu 4.960ha

- Diện tích quy hoạch bến cảng ngoài khơi: 960ha
(GĐ2030 - 580ha).

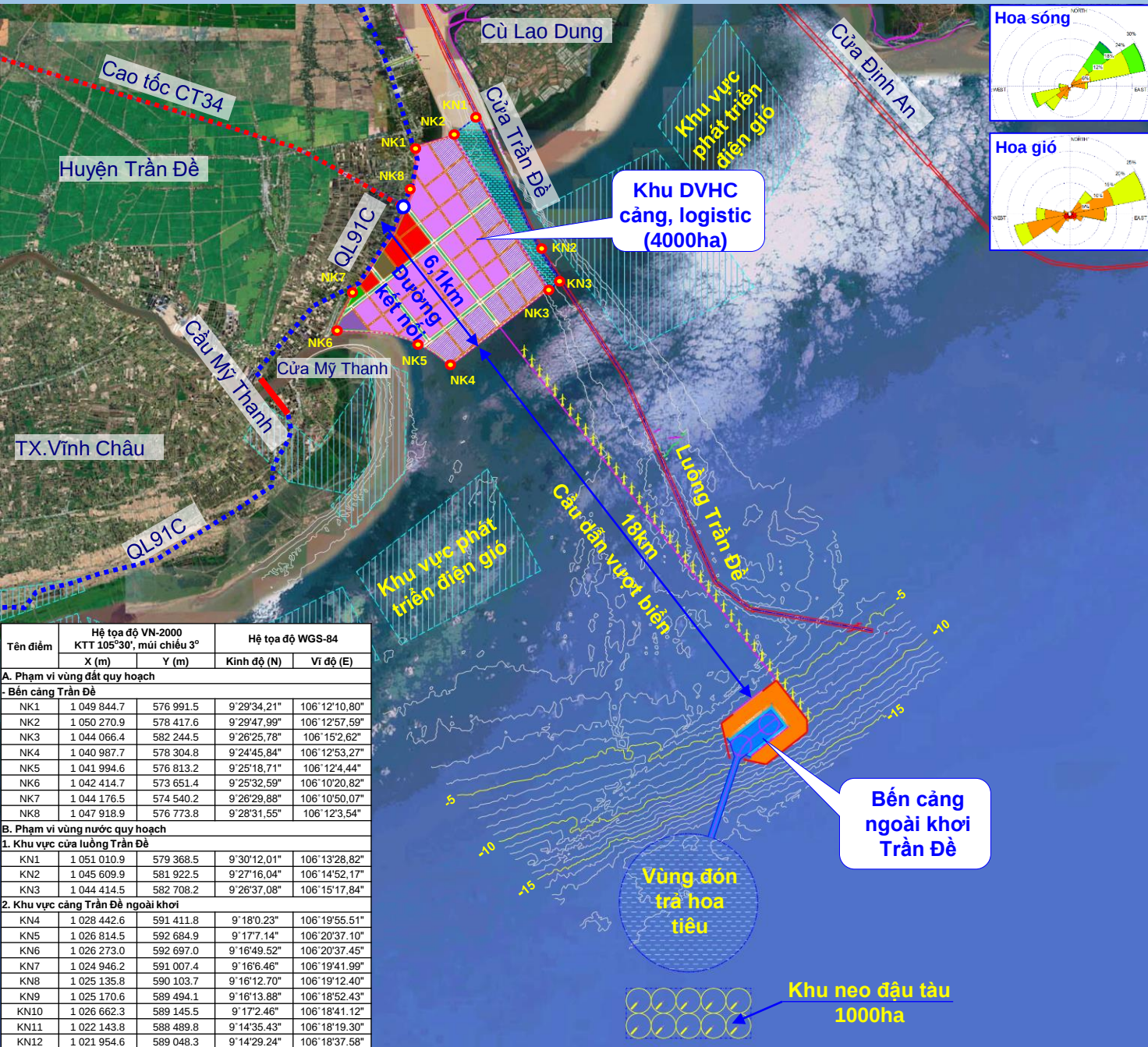
- Diện tích quy hoạch khu dịch vụ hậu cần cảng, logistics, cảng trung chuyển hàng hóa phía bờ: 4.000ha (GĐ2030 -1000ha).

2. Chỉ tiêu chính QH bến cảng Trần Đề

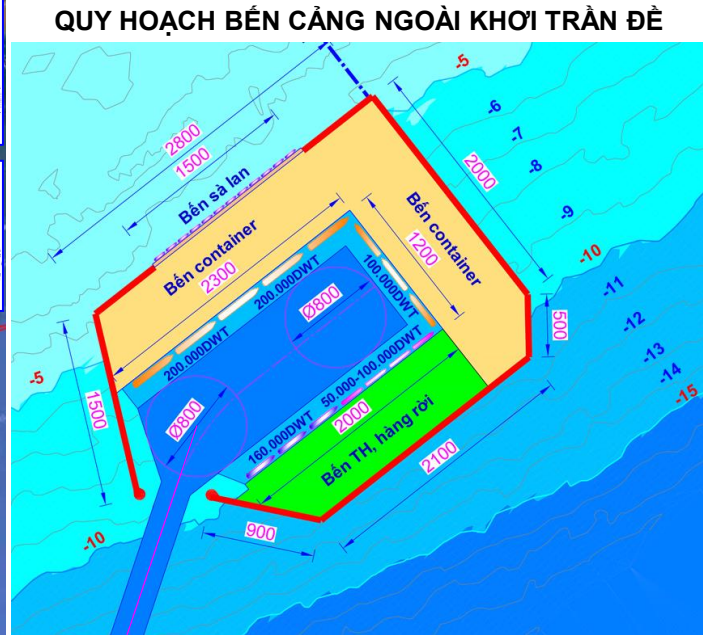
- Đê chắn sóng: 8,3km (GĐ2030 – 6,1km).
- Cầu cảng: 15 cầu/5,5km (GĐ2030 - 06 cầu/2,2km).
- Cầu dẫn vượt biển 18km.
- Cỡ tàu: Tàu TH, Cont 100.000DWT hoặc lớn hơn (tương lai đến 200.000 DWT); Tàu hàng rời đến 160.000DWT.
- Công suất thiết kế: 80÷100 triệuT/năm
(GĐ2030 – 30÷35 triệuT/năm)



THAM KHẢO QH GIAI ĐOẠN TỔNG THỂ - PHƯƠNG ÁN 1



Tên điểm	Hệ tọa độ VN-2000 KTT 105°30', múi chiều 3°		Hệ tọa độ WGS-84	
	X (m)	Y (m)	Kinh độ (N)	Vĩ độ (E)
A. Phạm vi vùng đất quy hoạch				
Bến cảng Trần Đề				
NK1	1 049 844.7	576 991.5	9°29'34.21"	106°12'10.80"
NK2	1 050 270.9	578 417.6	9°29'47.99"	106°12'57.59"
NK3	1 044 066.4	582 244.5	9°26'25.78"	106°15'2.62"
NK4	1 040 987.7	578 304.8	9°24'45.84"	106°12'53.27"
NK5	1 041 994.6	576 813.2	9°25'18.71"	106°12'4.44"
NK6	1 042 414.7	573 651.4	9°25'32.59"	106°10'20.82"
NK7	1 044 176.5	574 540.2	9°26'29.88"	106°10'50.07"
NK8	1 047 918.9	576 773.8	9°28'31.55"	106°12'3.54"
B. Phạm vi vùng nước quy hoạch				
1. Khu vực cửa luồng Trần Đề				
KN1	1 051 010.9	579 368.5	9°30'12.01"	106°13'28.82"
KN2	1 045 609.9	581 922.5	9°27'16.04"	106°14'52.17"
KN3	1 044 414.5	582 708.2	9°26'37.08"	106°15'17.84"
2. Khu vực cảng Trần Đề ngoài khơi				
KN4	1 028 442.6	591 411.8	9°18'0.23"	106°19'55.51"
KN5	1 026 814.5	592 684.9	9°17'7.14"	106°20'37.10"
KN6	1 026 273.0	592 697.0	9°16'49.52"	106°20'37.45"
KN7	1 024 946.2	591 007.4	9°16'6.46"	106°19'41.99"
KN8	1 025 135.8	590 103.7	9°16'12.70"	106°19'12.40"
KN9	1 025 170.6	589 494.1	9°16'13.88"	106°18'52.43"
KN10	1 026 662.3	589 145.5	9°17'2.46"	106°18'41.12"
KN11	1 022 143.8	588 489.8	9°14'35.43"	106°18'19.30"
KN12	1 021 954.6	589 048.3	9°14'29.24"	106°18'37.58"

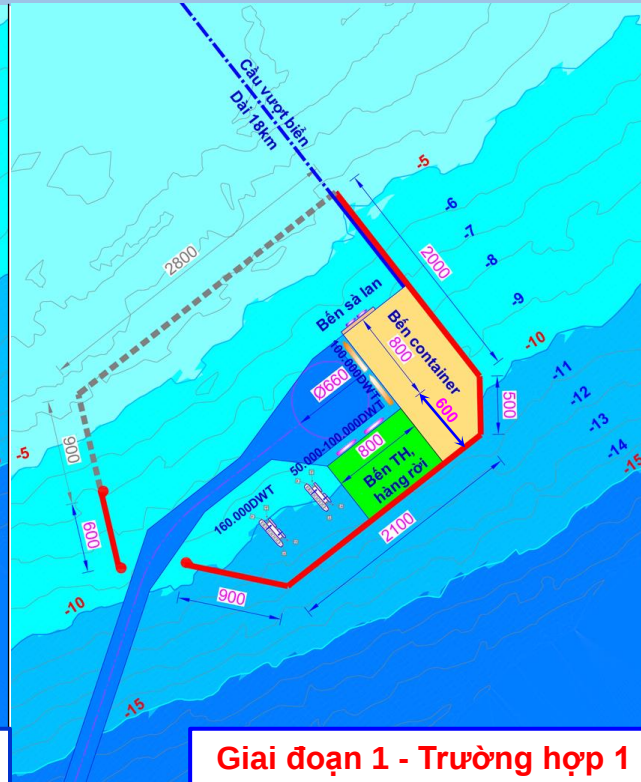


STT	Hạng mục	Đơn vị	QH đến năm 2050 và sau 2050
1	Bến cảng ngoài khơi		
-	Bến cảng/tổng chiều dài	Bến/md	15/5.500
-	Bến sà lan	km	1,5
-	Cỡ tàu lớn nhất thiết kế	DWT	Tàu TH, Cont 200.000DWT(18.000TEUs); Tàu hàng rời đến 160.000DWT
-	Bề rộng luồng tàu/CĐnạo vét	m/m	230/-17,0
-	Vùng đón trả hoa tiêu	Hải lý/ha	1,5/2.424
-	Đê chắn sóng	km	8,3
-	Cầu vượt biển	km	18
-	Đường giao thông kết nối	km	6,1
-	Diện tích vùng đất	ha	458
-	Diện tích vùng nước	ha	502
-	Diện tích khu neo đậu chờ tàu	ha	1.000
-	Công suất hàng hóa	Tr.T/năm	80-100
2	Khu DVHC cảng, logistics		
-	Tổng chiều dài bến cảng	m	7.300
-	Cỡ tàu lớn nhất thiết kế	DWT	Tàu 2.000DWT, PTTND+ Sà lan 5.000T
-	Diện tích vùng đất	ha	4.000
-	Diện tích vùng nước	ha	600
-	Công suất hàng hóa	Tr.T/năm	40-50

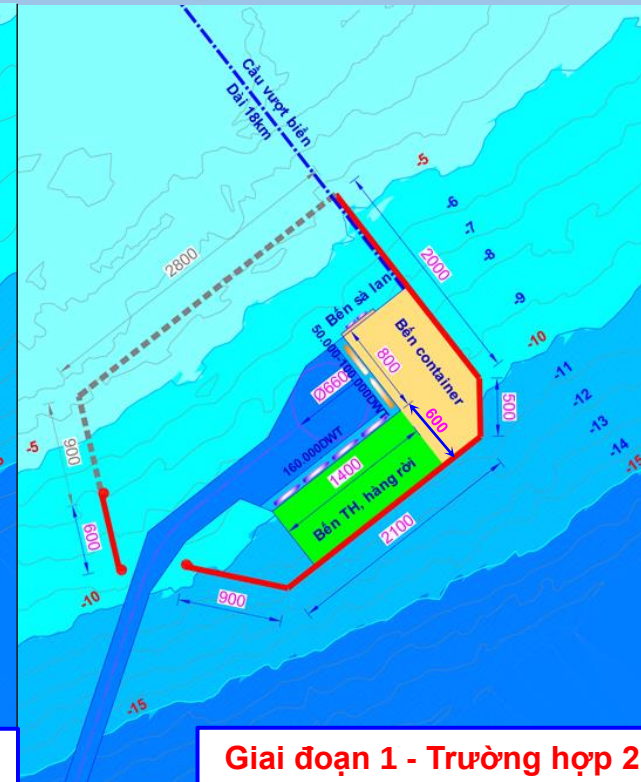
THAM KHẢO - PHÂN KỲ ĐẦU TƯ CÁC GIAI ĐOẠN PHƯƠNG ÁN 1



	Tiêu chí	Thông số
-	Diện tích quy hoạch	477ha
+	Diện tích vùng đất	97ha
+	Diện tích vùng nước	381ha
-	Hậu phương cảng	600m
-	Đê chắn sóng	4,0km
-	Cầu cảng	2 bến/800m
-	Bến hàng rời	02 bến phao
-	Cơ tàu tiếp nhận	Container 100.000 DWT Hàng rời 160.000DWT
-	Hướng luồng vào	Tây Nam
-	Bề rộng luồng	180m
-	Cao độ đáy luồng	-14mHĐ
-	Công suất hàng hóa	15-20 triệu tấn/năm



	Tiêu chí	Thông số
-	Diện tích quy hoạch	580ha
+	Diện tích vùng đất	161ha
+	Diện tích vùng nước	419ha
-	Hậu phương cảng	600-700m
-	Đê chắn sóng	6,1km
-	Cầu cảng	04 bến/1.600m
-	Bến hàng rời	02 bến phao
-	Cơ tàu tiếp nhận	Container 100.000 DWT Hàng rời 160.000DWT
-	Hướng luồng vào	Tây Nam
-	Bề rộng luồng	180m
-	Cao độ đáy luồng	-14mHĐ
-	Công suất hàng hóa	30-35 triệu tấn/năm



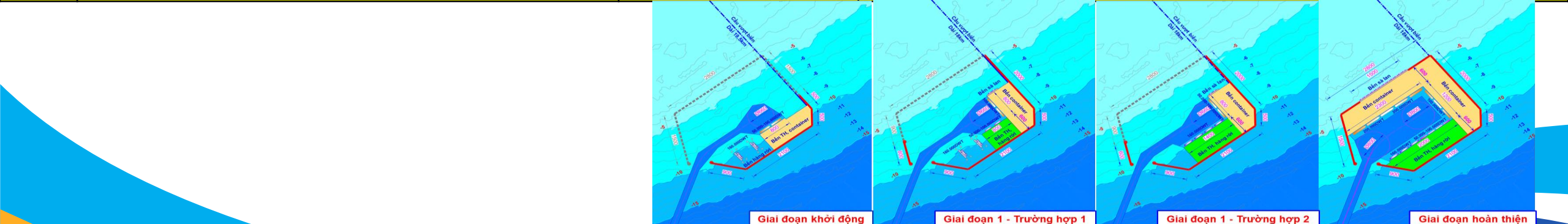
	Tiêu chí	Thông số
-	Diện tích quy hoạch	545ha
+	Diện tích vùng đất	200ha
+	Diện tích vùng nước	345ha
-	Hậu phương cảng	600-700m
-	Đê chắn sóng	6,1km
-	Cầu cảng	06 bến/2.200m
-	Cơ tàu tiếp nhận	Container 100.000 DWT Hàng rời 160.000DWT
-	Hướng luồng vào	Tây Nam
-	Bề rộng luồng	180m
-	Cao độ đáy luồng	-14mHĐ
-	Công suất hàng hóa	30-35 triệu tấn/năm



	Tiêu chí	Thông số
-	Diện tích quy hoạch	960ha
+	Diện tích vùng đất	458ha
+	Diện tích vùng nước	502ha
-	Hậu phương cảng	600-700m
-	Đê chắn sóng	8,3km
-	Cầu cảng	15 bến/5.500m
-	Cơ tàu tiếp nhận	Container 200.000 DWT (18.000TEUs) Hàng rời 160.000DWT
-	Hướng luồng vào	Tây Nam
-	Bề rộng luồng	230m
-	Cao độ đáy luồng	-17mHĐ
-	Công suất hàng hóa	80-100 triệu tấn/năm

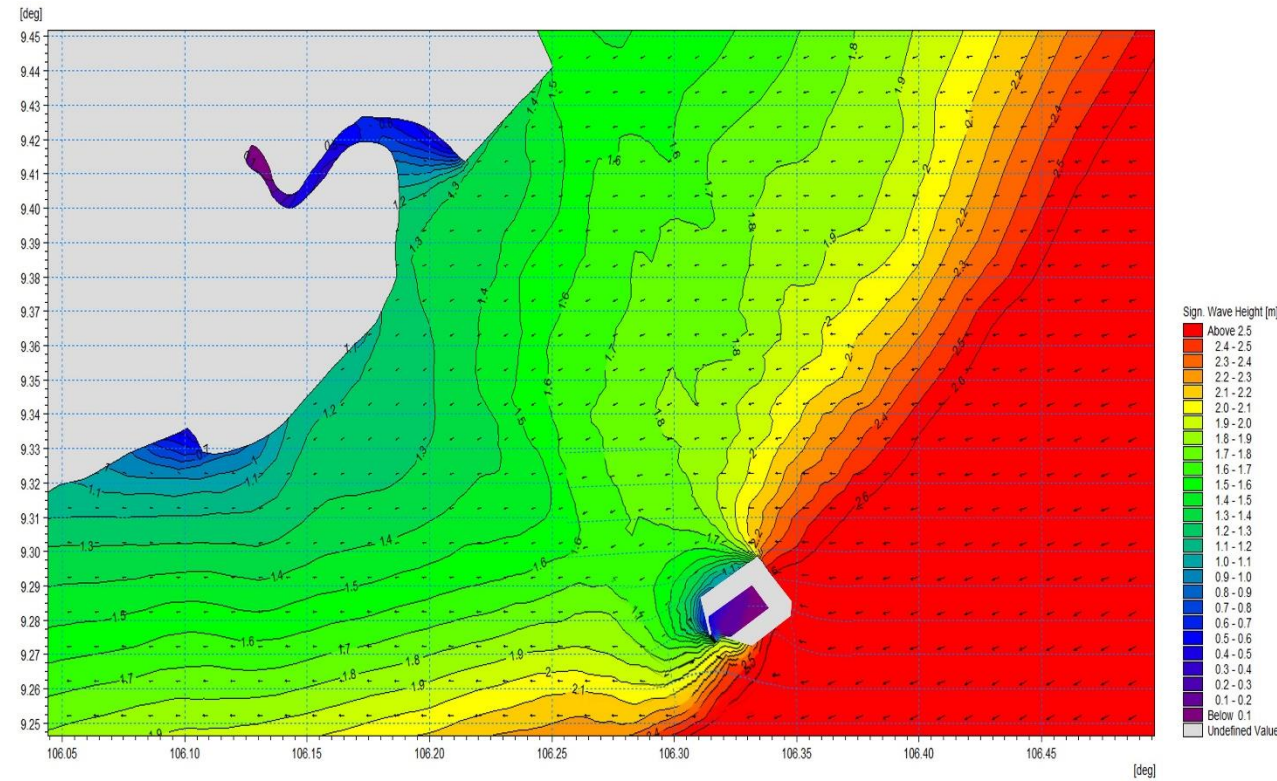
SƠ BỘ KINH PHÍ ĐẦU TƯ BẾN CẢNG TRẦN ĐỀ - PHƯƠNG ÁN 1

STT	Hạng mục	Giai đoạn khởi động	Giai đoạn 1 (TH1)	Giai đoạn 1 (TH2)	Giai đoạn tổng thể
I	Chi phí xây dựng + thiết bị	25.533	40.053	44.933	119.918
1	Cầu vượt biển (dài 18km, GĐ 1 rộng 12m; GĐ hoàn thiện 32m)	7.344	7.344	7.344	19.584
2	Đường sau cảng (kết nối từ QL91C đường Nam Sông Hậu ra đến cầu vượt biển) dài 6,1km, dự kiến rộng 32m.	399	399	399	399
3	Nút giao thông từ Cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng xuống QL91C đường Nam Sông Hậu kết nối với đường sau cảng	150	150	150	150
4	Đê chắn sóng	4.800	7.320	7.320	9.960
5	Bến cảng ngoài khơi (bao gồm nạo vét)				
-	Bến tổng hợp, container - tàu 100.000DWT	7.320	7.320	7.320	32.025
-	Bến phao cho tàu hàng rời 160.000DWT	520	520	0	0
-	Bến hàng rời - tàu 160.000DWT	0	7.200	12.600	18.000
6	Bến cảng tiếp chuyển phía bờ	3.000	3.000	3.000	7.300
7	Đầu tư hạ tầng khu dịch vụ hậu cần cảng và logistics	2.000	6.800	6.800	32.500
II	Chi phí QLDA, tư vấn đầu tư và chi phí khác (5%)	1.277	2.003	2.247	5.996
IV	Chi phí dự phòng (15%)	4.021	6.308	7.077	18.887
	TỔNG	30.831	48.364	54.256	144.801

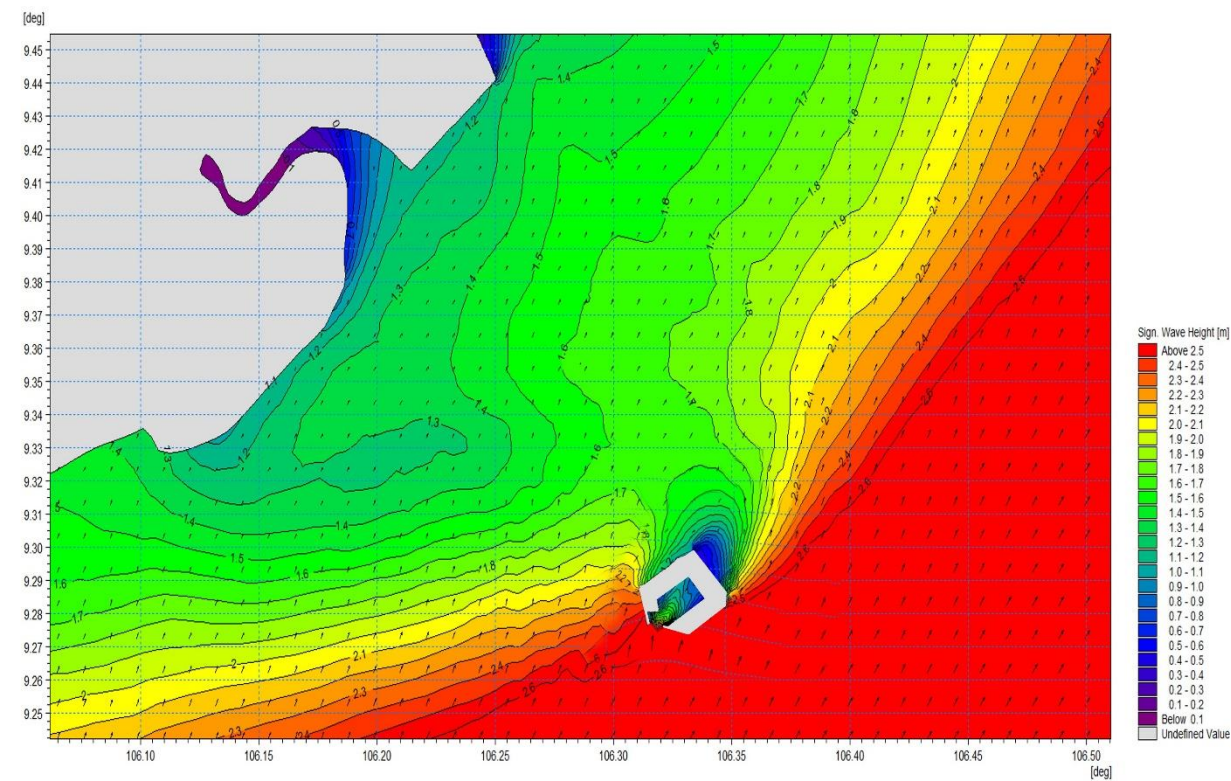


KẾT QUẢ MÔ HÌNH TOÁN – GIAI ĐOẠN TỔNG THỂ

Kết quả tính toán mô hình sóng bến cảng Trần Đề (Giai đoạn tổng thể) với trường hợp gió cấp 7



Độ cao sóng đỉnh triều trong
gió mùa Đông Bắc

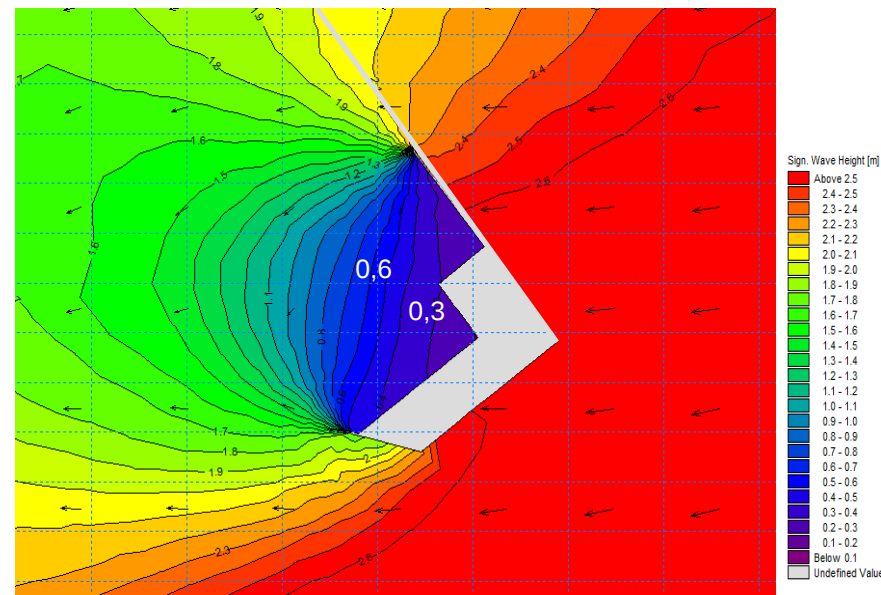


Độ cao sóng đỉnh triều trong
gió mùa Tây Nam

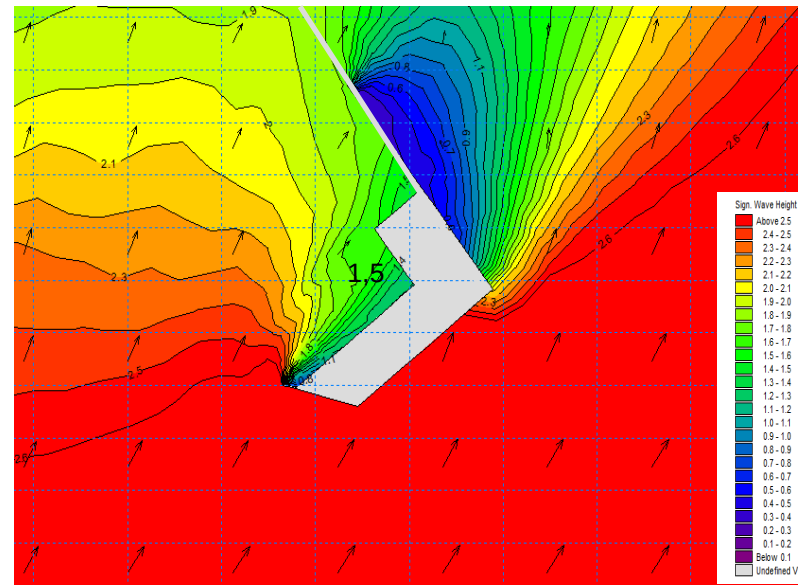
Nhận xét:

- Trường hợp gió mùa Đông Bắc cấp 7 độ cao sóng trong bể cảng đều nhỏ hơn 0,6m.
- Trường hợp gió mùa Tây Nam cấp 7 độ cao sóng trong bể cảng $\leq 1,0\text{m}$.

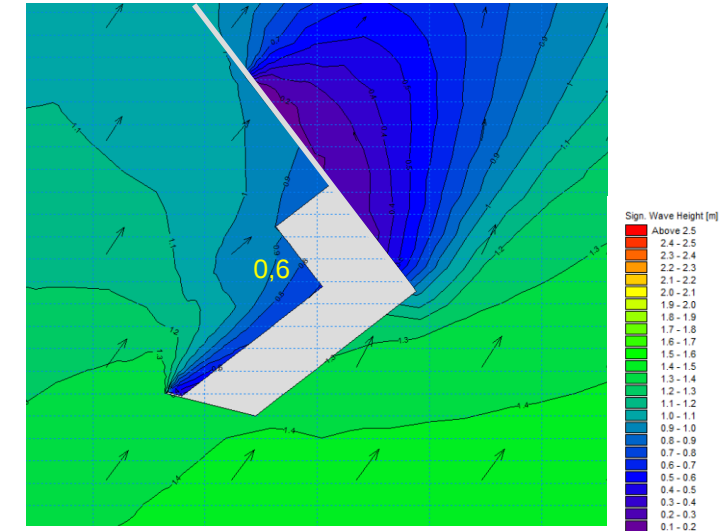
Kết quả tính toán mô hình sóng



Độ cao sóng đỉnh triều trong
gió mùa Đông Bắc (gió cấp 7)



Độ cao sóng đỉnh triều trong
gió mùa Tây Nam (gió cấp 7)



Độ cao sóng đỉnh triều trong gió
mùa Tây Nam (gió cấp 5)

Nhận xét:

- Trường hợp gió mùa Đông Bắc cấp 7 không ảnh hưởng.
- Trường hợp gió mùa Tây Nam cấp 7 độ cao sóng bề cảng $\leq 1.5\text{m}$, gió mùa cấp 5 độ cao sóng bề cảng $< 1\text{m}$

KẾT NỐI GIAO THÔNG ĐỐI NGOẠI



❑ Kết nối giao thông: hiện có quốc lộ 1A, 91, 91C và quốc lộ 60, cùng các tuyến đường thủy chính từ cửa sông Hậu đến Campuchia và các hành lang vận tải kết nối từ các tỉnh ĐBSCL về sông Hậu ra cửa Trần Đề đảm bảo cho hoạt động đầu tư, khai thác cảng Trần Đề.

❑ Các tuyến cao tốc Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng (CT34) và cầu Đại Ngãi nối Trà Vinh – Sóc Trăng, mở rộng QL 91C đang chuẩn bị đầu tư, đảm bảo kết nối cảng Trần Đề với các tỉnh ĐBSCL, và các nước trong tiểu vùng sông Mêkong. Quy mô tuyến đường kết nối từ khu bến ngoài khơi cửa Trần Đề đến cao tốc và quốc lộ 91C (gồm 18km cầu và 6,1km đường).

TÍNH TOÁN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ KẾT NỐI ĐẾN CẢNG BIỂN

NGUYÊN TẮC TÍNH TOÁN:

- Số lượt giao thông qua 1 làn xe:

$$T = T_{hh} + T_{KCN} + T_{ng}$$

- Lượt xe vận chuyển hàng hóa qua cảng được xác định theo công thức:

$$T_{hh} = D_n / (N_c * P_k) * \alpha * T_k$$

Trong đó:

- + T_{hh} : Lượt xe chở hàng đi qua làn trong 1 ngày (xe/ngày);
- + D_n : Tổng lượng hàng trong 1 năm (tấn);
- + N_c : Số ngày làm việc trong năm (355 ngày)
- + P_k : Khối lượng hàng 1 xe vận chuyển, xe tải vận chuyển được 15 tấn/xe (khối lượng 1 container); hệ số quy đổi về XCQĐ là 04
- + α : số lượt xe di chuyển 1 lần chở hàng, $\alpha=2$;
- + T_k : Hệ số tính đến lượng hàng trung chuyển, $T_k = 0,9$

- Lượt xe vận chuyển hàng hóa qua khu công nghiệp, logistics :

$$T_{KCN} = S_{KCN} * \alpha * T_k$$

Trong đó:

- + T_{KCN} : Lượt xe đi qua khu công nghiệp, logistics trong 1 ngày (xe/ngày);
- + S_{KCN} : Tổng diện tích đất khu công nghiệp phục vụ sản xuất;
- + α : Tỷ lệ lượt xe theo diện tích tại KCN, $\alpha = 90$ xe/ngày/ha;
- + T_k : Tỷ lệ sử dụng linh kiện nội địa tại KCN, $T_k = 20\%$
Hệ số quy đổi về XCQĐ là 04

- Lượt xe vận chuyển hành khách:

Tính toán dựa trên dự báo sơ bộ nhu cầu vận tải, lưu lượng vận tải hành khách, dân sinh. Hệ số quy đổi về XCQĐ đối với xe khách là 2;

- Số lượt xe ứng với mỗi làn xe: khoảng 15.000 xe/làn

Loại vận tải	Đơn vị	Năng lực thông qua 1 làn xe	
		Kịch bản thấp	Kịch bản cao
- Hàng container	Tr.T/làn	10	12
- Hàng tổng hợp	Tr.T/làn	4,5	6,5
- Khu công nghiệp	Ha/làn	180	200
- Dân sinh	Người/làn	100.000	120.000

Dự báo khối lượng hàng hóa đưa/rút từ cảng biển theo phương thức vận tải

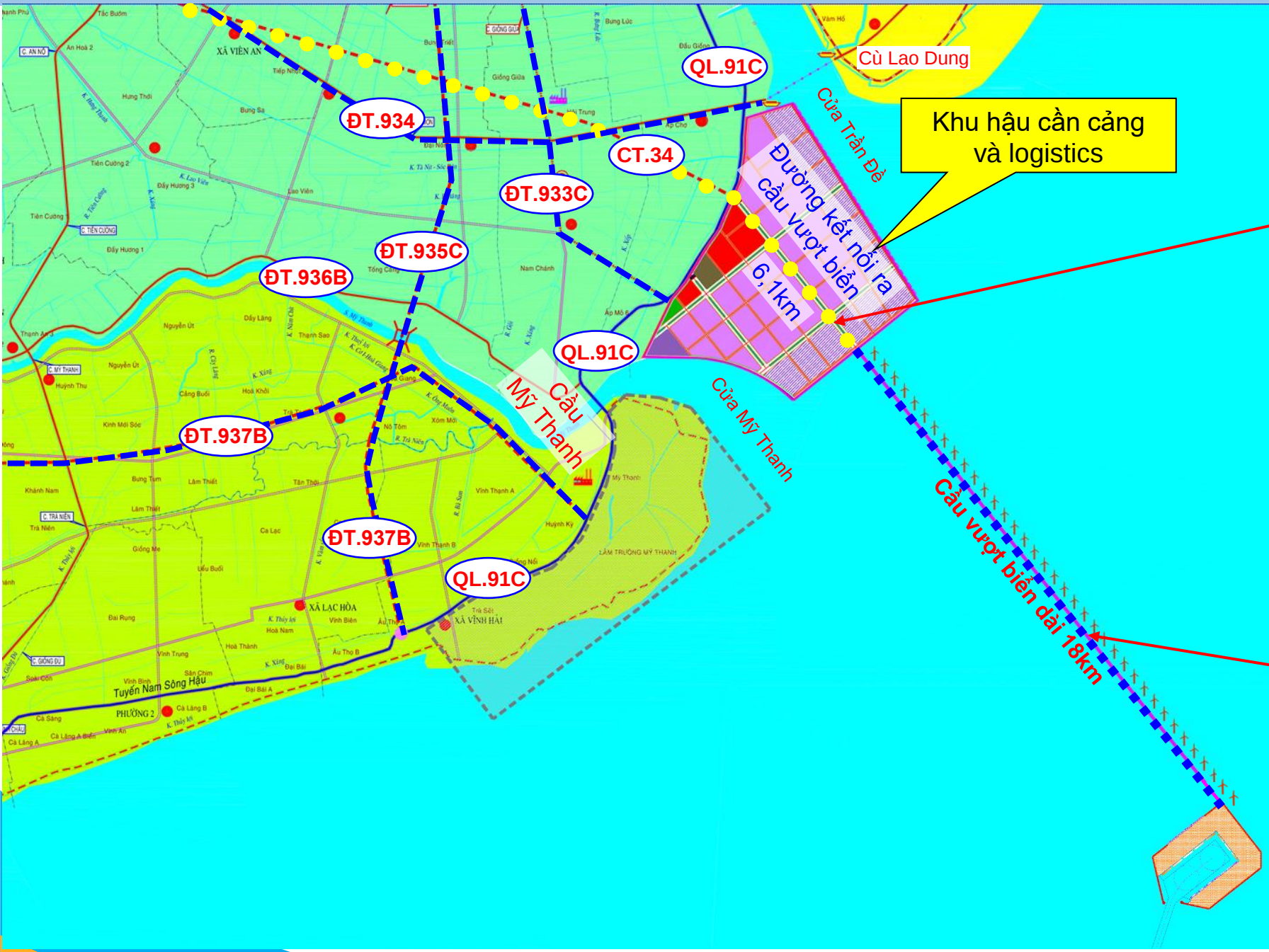
Cảng biển	Kịch bản 1			Kịch bản 2		
	Đường bộ	Đường thủy	Tổng cộng	Đường bộ	Đường thủy	Tổng cộng
Tổng cộng (tr.T)	10,38	16,30	26,68	17,96	18,50	36,46
%	38,9%	61,1%	100,0%	49,3%	50,7%	100,0%
Khu bến Kế Sách (tr.T)	2,08	0,00	2,08	3,93	0,00	3,93
Khu bến Trần Đề (tr.T)	8,30	16,30	24,60	14,03	18,50	32,53

➔ Cầu vượt biển (cảng Trần Đề): GĐ 2030: Quy mô rộng 12m; GĐ 2050: Quy mô rộng 32m/8 làn xe.

➔ Đường sau cảng Trần Đề: Quy mô 08 làn xe, rộng 32m.

➔ Đường Nam Sông Hậu nhu cầu phục vụ các khu bến cảng Kế Sách, Đại Ngãi) tối thiểu 1 làn, UBND tỉnh căn cứ nhu cầu các KCN, dân sinh khu vực để nghiên cứu tính toán nâng cấp mở rộng theo nhu cầu.

KẾT NỐI GIAO THÔNG ĐỐI NỘI



- ❖ Định hướng kết nối giao thông đường bộ tuyến đường sau cảng: Mặt cắt ngang đường rộng 32m, quy mô bao gồm 08 làn xe.



Đường sau cảng

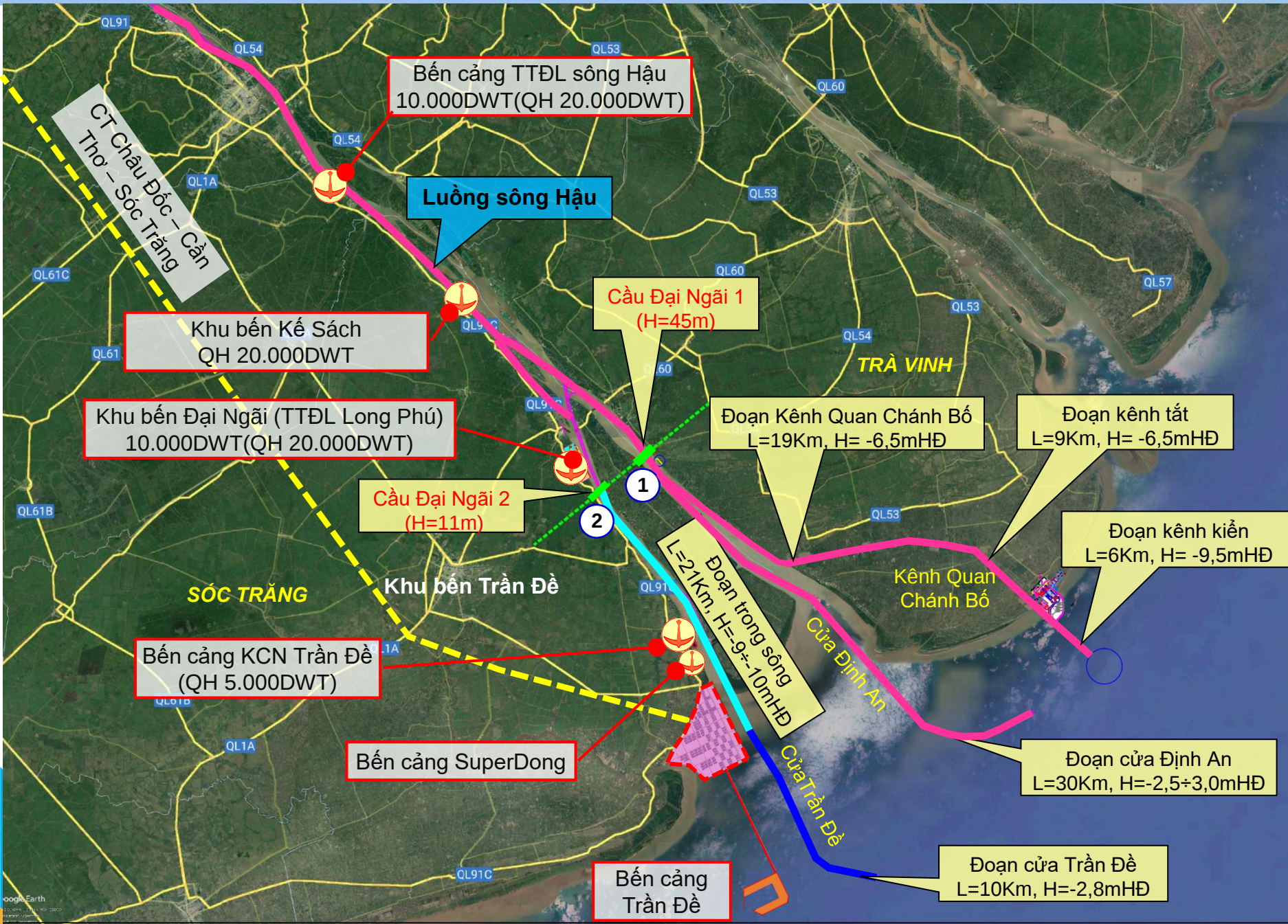
- Định hướng kết nối giao thông đường bộ tuyến cầu vượt biển:

- ❖ Đến năm 2030: Mặt cắt ngang đường rộng 12m, quy mô bao gồm 3 làn xe.
- ❖ Đến năm 2050: Mặt cắt ngang đường rộng 32m, quy mô bao gồm 8 làn xe.



Cầu vượt biển

KẾT NỐI LUỒNG HÀNG HẢI



1. Luồng Định An – Cần Thơ (qua cửa Định An): Dài 121,5km. Đoạn cửa Định An dài ~30km, độ sâu TK-4,2m (-2,5 ÷ -3,0m) tàu 3000 ÷ 5000 DWT. Đoạn trong sông dài 91km, độ sâu -7,0 ÷ -10m cho tàu 10.000-20.000 DWT.

2. Luồng cho tàu trọng tải lớn vào sông Hậu – qua kênh tắt (10.000DWT đủ tải, 20.000DWT giảm tải): Dài 52,6km, B=85m (kênh), 95m (sông Hậu), 150m (biển); đáy -6,5m/-9,5m.

3. Luồng Trần Đề (qua cửa Trần Đề): Dài 31km, Đoạn cửa Trần Đề nạo vét tàu 2.000 tấn, bề rộng B=130m, đáy -2,8m HĐ. Đoạn kết nối với luồng sông Hậu có độ sâu tự nhiên khoảng -9 ÷ -10m(HĐ)

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 (QĐ 1579).

ƯỚC TÍNH VỐN THỰC HIỆN QUY HOẠCH CẢNG BIỂN SÓC TRĂNG

Đơn vị: Tỷ đồng

TT	Hạng mục	Vốn đầu tư giai đoạn đến 2030	Vốn đầu tư giai đoạn sau 2030	Ghi chú
I	Hạng mục bến cảng	37.337	109.914	
1	Cảng tổng hợp Cái Côn	1.000	1.000	
2	Cảng xăng dầu Mỹ Hưng	200	200	Không bao gồm kho bồn trên bờ
3	Cảng KCN Trần Đề	250	250	Không bao gồm hạ tầng KCN sau cảng
4	Cảng ngoài khơi Trần Đề	24.053	60.405	
5	Cảng trung chuyển Trần Đề phía bờ	11.834	48.059	Bao gồm hạ tầng DVHC cảng và logistics
II	Hạng mục hạ tầng kết nối	18.370	36.337	
1	Cầu vượt biển	8.868	23.648	
2	Đường kết nối sau cảng Trần Đề	663	663	
3	Đê chắn sóng	8.839	12.027	
Tổng cộng		55.706	146.251	

Ghi chú: Chi phí các hạng mục trên đã bao gồm chi phí QLDA, tư vấn đầu tư, chi phí khác và dự phòng.

- Tổng kinh phí để phát triển hệ thống cảng biển Sóc Trăng đến năm 2030 ước tính khoảng **55,7 nghìn tỷ đồng, giai đoạn sau năm 2030 khoảng 146,3 nghìn tỷ đồng** (không bao gồm kinh phí đầu tư đối với các kho xăng dầu, hạ tầng KCN sau cảng, luồng chuyên dùng).

CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN CẢNG CỬA NGÕ VÙNG ĐBSCL TẠI TRẦN ĐỀ

1. Nhóm giải pháp về quy hoạch và xây dựng khung pháp lý, cơ chế chính sách để thu hút, kêu gọi đầu tư

❑ Hoàn chỉnh, đồng bộ các QH cấp quốc gia, QH vùng, QH tỉnh và các QH có tính chất kỹ thuật chuyên ngành, QH xây dựng, QH phân khu, QH sử dụng đất cũng như các kế hoạch phát triển hạ tầng và dịch vụ logistics, tích hợp sâu dịch vụ logistics trong quy hoạch các tỉnh vùng ĐBSCL đảm bảo đồng bộ về cơ sở hạ tầng, cơ cấu sản xuất phù hợp.

❑ Phát triển đồng bộ mạng giao thông vận tải kết nối toàn vùng theo các quy hoạch GTVT quốc gia đã được phê duyệt, hoàn thiện hạ tầng logistics và hệ thống giao thông kết nối liên thông giữa cảng cửa ngõ Trần Đề và các cảng biển trong toàn vùng ĐBSCL với các cơ sở kinh tế, công nghiệp vùng ĐBSCL và các nước tiểu vùng sông Mê-kông.

❑ Rà soát quy định phân công, phân cấp công tác quản lý hoạt động logistics trên toàn vùng ĐBSCL đảm bảo rõ ràng, hiệu lực, hiệu quả, tránh tình trạng chồng chéo, thiếu trách nhiệm, làm ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động đầu tư, sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp. Xây dựng cơ chế phối hợp và tăng cường hợp tác giữa các cơ quan Trung ương; các tỉnh, thành phố trong việc triển khai các quy định pháp luật về quản lý và phát triển cảng biển và logistics; các quy định, quy trình, tiêu chuẩn, điều kiện và khuyến cáo, khuyến nghị liên quan đến công tác giao nhận hàng hóa tại các cảng biển.

❑ Đẩy mạnh cải cách hành chính, trọng tâm là cải cách thủ tục hành chính và hiện đại hóa hành chính; ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý hành chính, giải quyết các thủ tục hành chính (mức độ 3,4) nhanh chóng, thuận tiện ở tất cả các khâu, trọng tâm là các lĩnh vực: công thương, hải quan, thuế, giao thông vận tải.

❑ Nghiên cứu, xây dựng chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ cảng biển, dịch vụ logistics phù hợp với đặc điểm kinh tế-xã hội của các tỉnh, Thành phố toàn vùng ĐBSCL.

❑ Khuyến khích các nhà đầu tư trong nước và nước ngoài, có năng lực tài chính, có tiềm năng để đầu tư phát triển bến cảng Trần Đề tạo thành một khu cảng phức hợp, hiện đại theo tiêu chuẩn quốc tế. Khuyến khích các nhà đầu tư kinh doanh hạ tầng, dịch vụ logistics tham gia đầu tư tại khu vực hậu cần sau cảng và các khu công nghiệp vùng phụ cận liền kề đồng bộ với phát triển hạ tầng bến cảng Trần Đề theo quy hoạch. Đẩy mạnh quảng bá những lợi thế của khu bến cảng và những cơ chế ưu đãi về đầu tư, kinh doanh dịch vụ tại khu cảng Trần Đề để thu hút đầu tư.

CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN CẢNG CỬA NGÕ VÙNG ĐBSCL TẠI TRẦN ĐỀ

- ❑ Tăng cường xúc tiến đầu tư phát triển cảng biển, Tiếp tục đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính trong quản lý đầu tư và hoạt động khai thác cảng biển theo hướng đơn giản hóa và hội nhập quốc tế. Khuyến khích các nhà đầu tư hạ tầng cảng biển, dịch vụ logistics tham gia đầu tư tại các cảng biển, khu bến khác trong vùng ĐBSCL để từng bước hình thành mạng feeder kết nối khu bến cảng với cảng cửa ngõ quốc tế Trần Đề và các cảng biển trong khu vực để gom hàng, tạo đà phát triển bến cảng cửa ngõ.
- ❑ Nghiên cứu áp dụng thí điểm mô hình quản lý cảng hiện đại để tập trung nguồn lực phát triển cảng đồng bộ, không bị quản lý chông chéo và đầu tư nhỏ lẻ.

2. Nhóm giải pháp phát triển nguồn hàng

- ❑ Phát triển các nguồn hàng tại các tỉnh vùng ĐBSCL thông qua thu hút đầu tư phát triển sản xuất; ưu tiên dành quỹ đất gần khu vực cảng biển để phát triển công nghiệp, các trung tâm sản xuất hàng hóa nhằm tận dụng và phát huy hết lợi thế của hệ thống cảng biển, tạo chân hàng cho hệ thống cảng biển phát triển, tạo sự liên kết chặt chẽ giữa các nguồn hàng và cơ sở logistics. Các địa phương trong Nhóm cảng biển số 5 cần quy hoạch quỹ đất và thúc đẩy đầu tư các cảng cạn, trung tâm logistics phục vụ hoạt động của các bến cảng; thúc đẩy đầu tư các cơ sở công nghiệp tại các khu bến cảng có sản lượng hàng hóa còn thấp.
- ❑ Đẩy mạnh việc áp dụng cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển hoạt động trung chuyển hàng hóa quốc tế (đặc biệt là hàng quá cảnh của Campuchia); hình thành những điều kiện cơ bản về cơ sở hạ tầng, tổ chức quản lý, khai thác, dịch vụ tài chính, ngân hàng; các dịch vụ chuyên ngành cần thiết khác để nâng cao năng lực cạnh tranh, thu hút, thông qua lượng hàng trung chuyển của Campuchia và các nước tiểu vùng sông Mê - Kông.
- ❑ Phân luồng điều tiết hàng hóa giữa bến cảng cửa ngõ Trần Đề và các bến cảng khác trong khu vực ĐBSCL và Cái Mép - Thị Vải... theo hướng tập trung đầu tư tuyến kết nối toàn vùng về bến cảng quốc tế Trần Đề để thu hút hàng container xuất khẩu, nhập khẩu vùng ĐBSCL
- ❑ Thiết lập đầy đủ các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành, các cơ quan, đơn vị liên quan đến hoạt động hàng hải, cảng biển tại khu bến cảng Trần Đề ngay khi hình thành; tăng cường hải quan điện tử, từng bước tiến tới loại bỏ thủ tục nộp hồ sơ giấy nhằm cải cách thủ tục hành chính, tạo thuận lợi thông quan hàng hóa.

Bộ Giao thông Vận tải

- ✓ Phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính, UBND tỉnh Sóc Trăng và các Bộ ngành liên quan tham mưu cho Thủ tướng Chính phủ trong việc quyết định chủ trương đầu tư các dự án trong bến cảng cửa ngõ quốc tế Trần Đề.
- ✓ Chủ trì thẩm định, báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định việc cập nhật, bổ sung, điều chỉnh quy mô, chức năng, tiến độ thực hiện quy hoạch.
- ✓ Căn cứ vào quy hoạch này, rà soát cập nhật điều chỉnh ranh giới vùng nước cảng biển; thiết lập các vùng nước hàng hải khác phù hợp quy hoạch này.
- ✓ Phối hợp với UBND tỉnh Sóc Trăng và các cơ quan liên quan, tổ chức kiểm tra tình hình thực hiện quy hoạch phát triển cảng biển Sóc Trăng và bến cảng Trần Đề, tổng hợp đề xuất xử lý các dự án không tuân thủ quy hoạch.

Cục Hàng hải Việt Nam

- ✓ Chủ trì, phối hợp với Sở, ban, ngành tỉnh Công bố và quản lý thực hiện quy hoạch được duyệt; tham mưu cho BGTVT thỏa thuận đầu tư dự án xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp, mở rộng cầu cảng, bến cảng.
- ✓ Chủ trì thẩm định, báo cáo BGTVT xem xét, quyết định việc cập nhật, bổ sung, điều chỉnh quy mô, chức năng, tiến độ thực hiện các cầu, bến cảng.
- ✓ Thường xuyên phối hợp với chính quyền địa phương và các cơ quan liên quan, tổ chức kiểm tra tình hình thực hiện quy hoạch phát triển cảng biển, đề xuất xử lý các dự án không tuân thủ quy hoạch; định kỳ hàng năm báo cáo Bộ tổng kết tình hình triển khai thực hiện quy hoạch.

UBND tỉnh Sóc Trăng

- ✓ Đẩy mạnh xúc tiến đầu tư, hỗ trợ nhà đầu tư trong việc thu hút chân hàng; Chủ trì, phối hợp với BGTVT và các Sở, ban, ngành, cơ quan liên quan công bố và quản lý thực hiện QH được duyệt;
- ✓ Chỉ đạo, cập nhật các nội dung QH vùng đất, vùng nước cảng biển Sóc Trăng vào QH tỉnh; lập các QH chi tiết xây dựng phù hợp với QH này; tổ chức quản lý chặt chẽ quỹ đất XD cảng; bố trí quỹ đất theo QH để phát triển đồng bộ cảng và hạ tầng kết nối với cảng, khu dịch vụ hậu cảng, dịch vụ logistics, dịch vụ hàng hải đảm bảo điều kiện hoạt động thuận lợi cho các cảng biển.
- ✓ Trước khi cấp vùng đất, vùng nước đầu tư xây dựng bến cảng, cấp Giấy chứng nhận đầu tư cần lấy ý kiến thống nhất của BGTVT
- ✓ Chỉ đạo cơ quan chức năng của tỉnh phối hợp chặt chẽ với CHHVN trong quá trình lập, thẩm định, trình duyệt quy hoạch chi tiết XD bến cảng; báo cáo BGTVT việc cập nhật, bổ sung hoặc điều chỉnh QH chi tiết cảng biển, bến cảng theo quy định.

NỘI DUNG BÁO CÁO



4

KẾT LUẬN – KIẾN NGHỊ

- ❑ Kiến nghị Bộ GTVT, Cục HHVN chấp thuận kết quả nghiên cứu đề xuất của QH này, cập nhật vào QHCT nhóm cảng biển ĐBSCL (nhóm 5) đang triển khai, đồng thời thẩm định phê duyệt QH này làm cơ sở triển khai kêu gọi đầu tư và triển khai các dự án theo lộ trình QH.
- ❑ Kiến nghị UBND tỉnh cập nhật vào Quy hoạch tỉnh Sóc Trăng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 để đồng bộ giữa các QH.
- ❑ Kiến nghị Thủ tướng Chính phủ, BGTVT, CHHVN, các Bộ, ngành liên quan xem xét hỗ trợ triển khai thực hiện các nhóm giải pháp hỗ trợ hoạt động xây dựng, cơ chế chính sách để thu hút, kêu gọi đầu tư bến cảng cửa ngõ Vùng ĐBSCL tại Trần Đề:
 - Đẩy nhanh tiến trình ĐTXD hệ thống GT đường bộ kết nối Vùng ĐBSCL đến cảng Trần Đề bao gồm: QL 60 cầu Đại Ngãi nối Trà Vinh với Sóc Trăng, Cao tốc Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng; mở rộng đường Nam Sông Hậu...
 - Chấp thuận chủ trương phân cấp hoặc uỷ quyền cho Tỉnh thực hiện các thủ tục chuyển đổi mục đích sử dụng rừng và chuyển mục đích sử dụng đất rừng thuộc thẩm quyền quyết định của Thủ tướng Chính phủ.
 - Để tạo quỹ đất phát triển cảng cửa ngõ Trần Đề và phục vụ các dự án giao thông, công nghiệp trọng điểm của Tỉnh và Vùng ĐBSCL cần sớm tổ chức quy hoạch đồng bộ và cấp phép các khu vực khai thác cát nhiễm mặn khu vực ngoài khơi.

- QH tỉnh Sóc Trăng thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050 cần ưu tiên dành quỹ đất dọc tuyến đường Nam Sông Hậu để phát triển KCN hậu cần cảng. Ngoài ra cần xem xét hoạch định tích hợp không gian phát triển đô thị Trần Đề cận kề khu bến cảng cửa ngõ để đảm bảo vừa đáp ứng yêu cầu cung cấp các dịch vụ, tiện ích hỗ trợ cho kinh doanh khai thác cảng biển, đồng thời đảm bảo không gian phát triển cảng – đô thị ổn định, lâu dài.
- Bổ sung tỉnh Sóc Trăng (nơi có cảng biển nước sâu Trần Đề) vào vùng kinh tế trọng điểm, vùng động lực của khu vực Đồng bằng sông Cửu Long trong dự thảo định hướng Quy hoạch tổng thể Quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; Bổ sung Khu kinh tế biển Trần Đề vào định hướng phát triển không gian vùng Đồng bằng sông Cửu Long trong dự thảo định hướng Quy hoạch tổng thể Quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.
- Bến cảng ngoài khơi Trần Đề là bến cảng tiềm năng phát triển theo định hướng XHH phù hợp với nhu cầu phát triển KT-XH và năng lực của nhà đầu tư. Đây là cảng biển có quy mô rất lớn, quá trình chuẩn bị đầu tư xây dựng cần tiếp tục có các nghiên cứu chuyên sâu để có phương án đầu tư đảm bảo tính KTKT. Do vậy QH chi tiết vùng đất/vùng nước cảng biển Sóc Trăng kiến nghị các cấp thẩm quyền xem xét chấp thuận phê duyệt QH bến cảng Trần Đề theo hướng mở chỉ giới hạn phạm vi QH để thuận lợi cho quá trình triển khai chuẩn bị đầu tư của nhà đầu tư không làm thay đổi điều chỉnh QH.

THANK YOU FOR YOUR ATTENTION!

Trụ sở chính

Tầng 12 Tháp Tây Hancorp PLaza - 72 Trần Đăng Ninh - P. Dịch Vọng - Q. Cầu Giấy - TP.

Hà Nội

T: (+84) 24.37545.293

F: (+84) 24.3756.6892

Email: cmbsince1966@cmbvn.com.vn

Chi nhánh T.p Hồ Chí Minh

123 Tôn Thất Thuyết - Phường 15 - Quận 4 - Tp. Hồ Chí Minh.

Chi nhánh Hải Phòng

112 Lê Thánh Tông - Quận Hải An - Tp. Hải Phòng.



QUY HOẠCH BẾN CẢNG TRẦN ĐỀ

Tham khảo một số mô hình bến cảng ngoài khơi trên thế giới:

1. Cảng Dương Sơn (Shanghai Yangshan -Trung Quốc)

Có diện tích 720ha

Công suất: 20 triệu TEU

Kết nối với đất liền thông qua cầu Donghai dài 32,5km



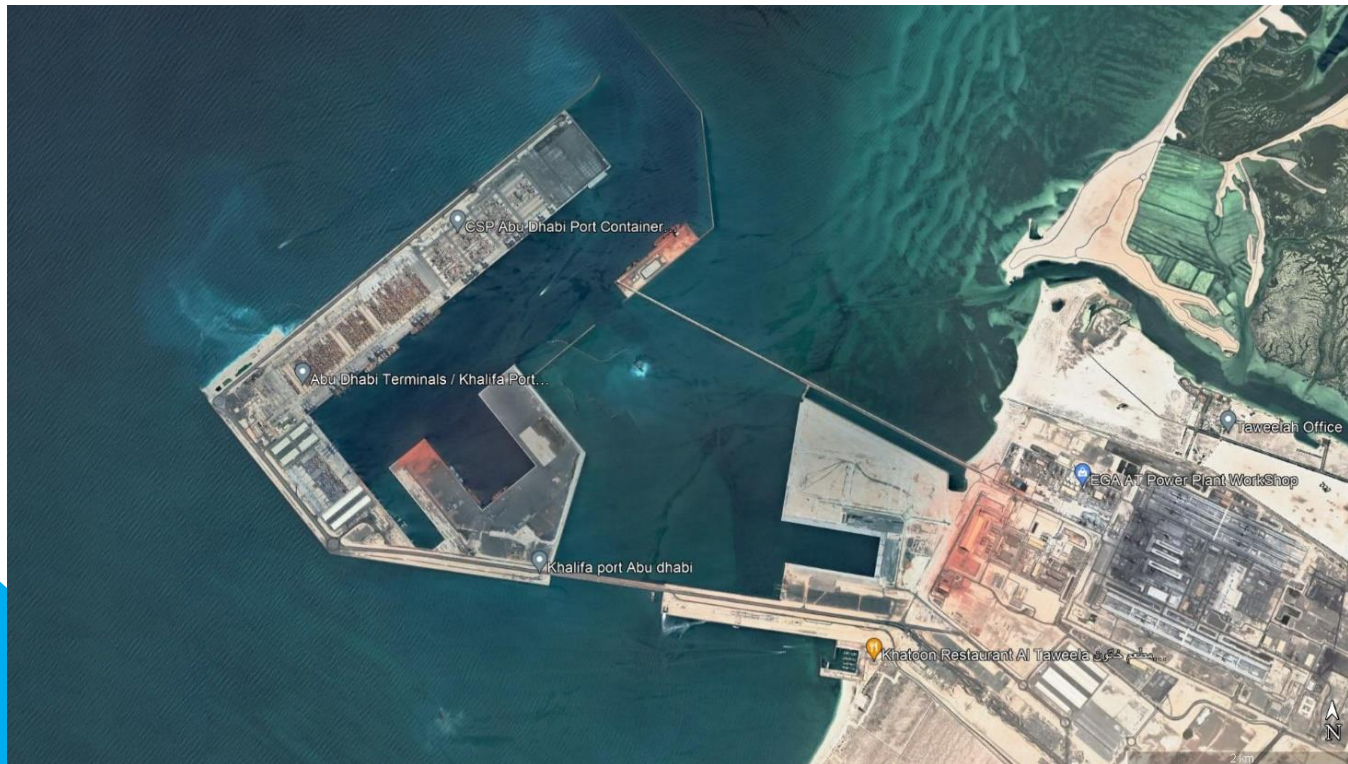
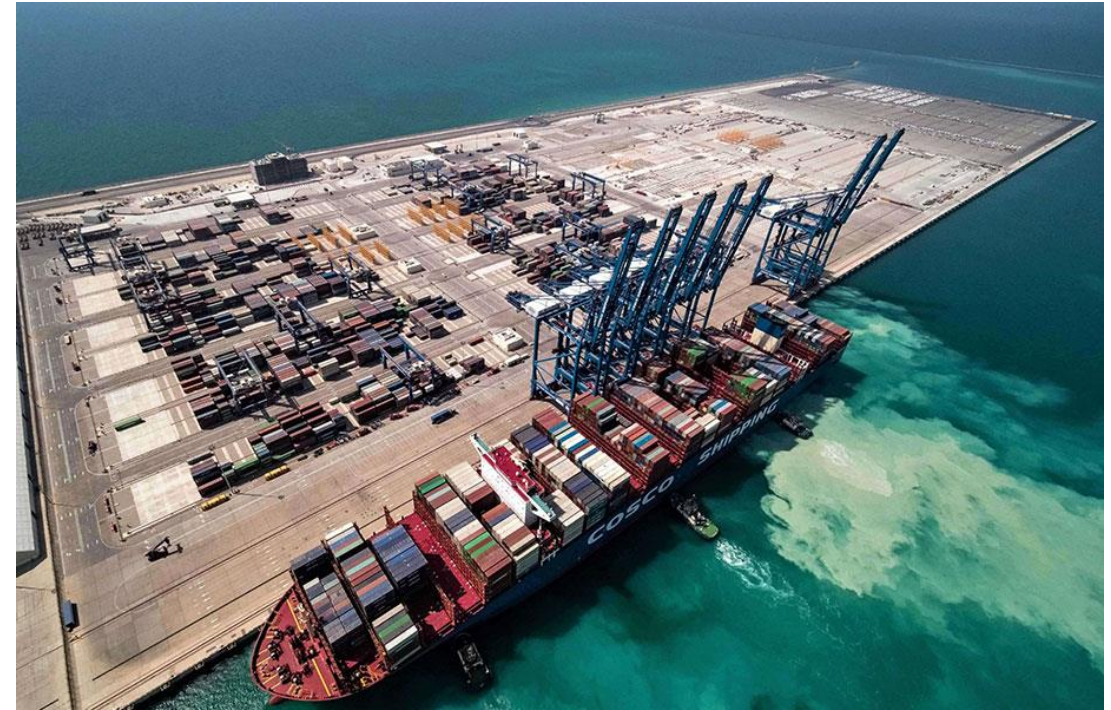
Tham khảo một số mô hình bến cảng ngoài khơi trên thế giới:

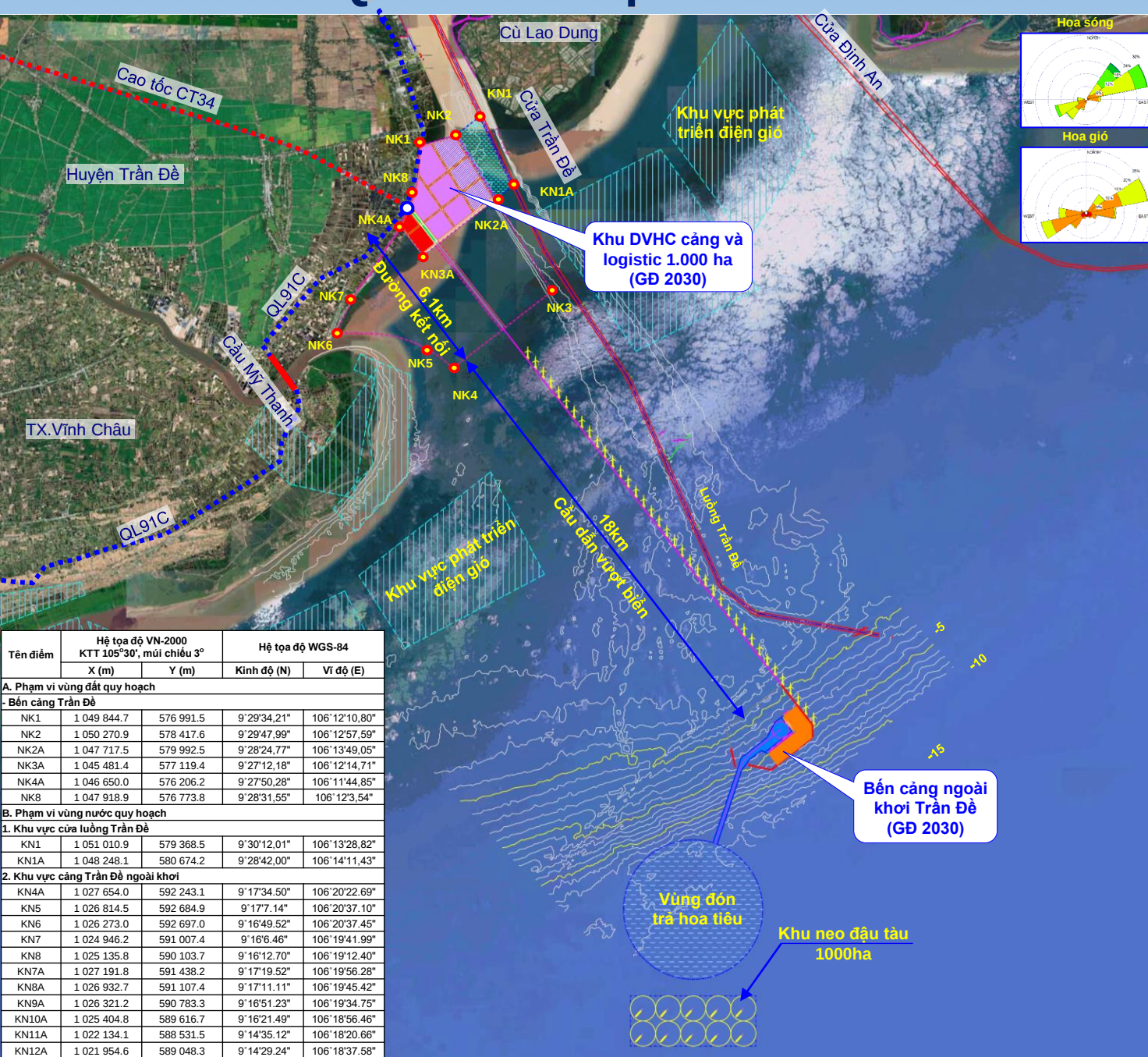
2. Cảng A bu da bi / Khalifa (UAE)

Có diện tích 270ha

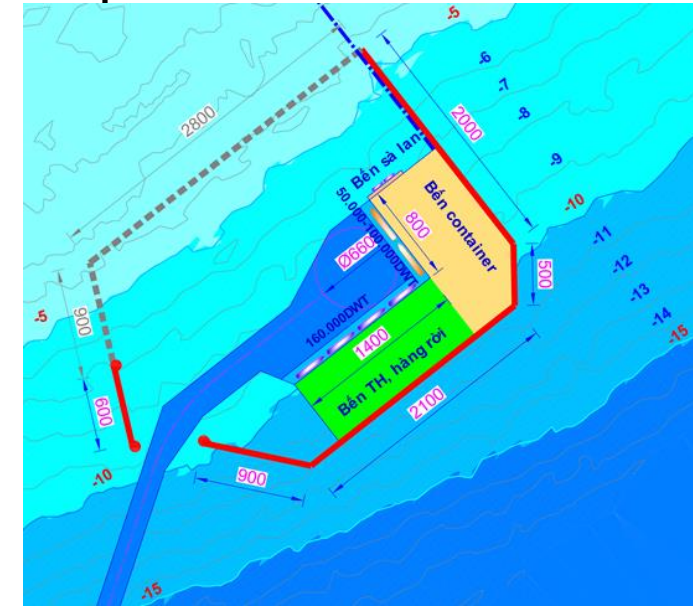
Công suất: 15 triệu TEUs

Cách đất liền 5km



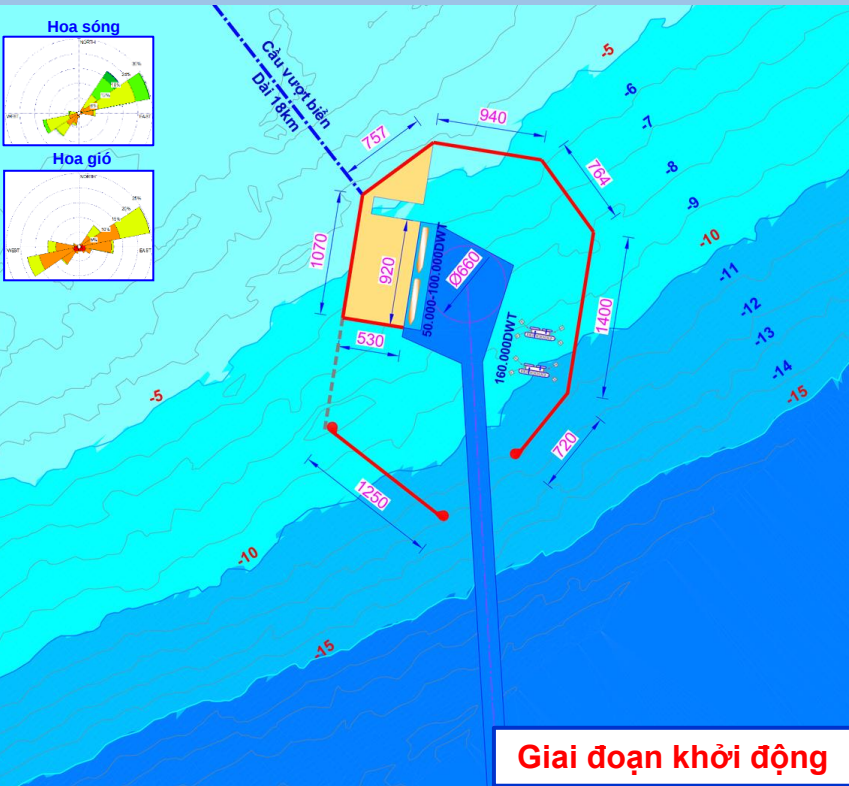


QUY HOẠCH BẾN CẢNG NGOÀI KHƠI TRẦN ĐỀ



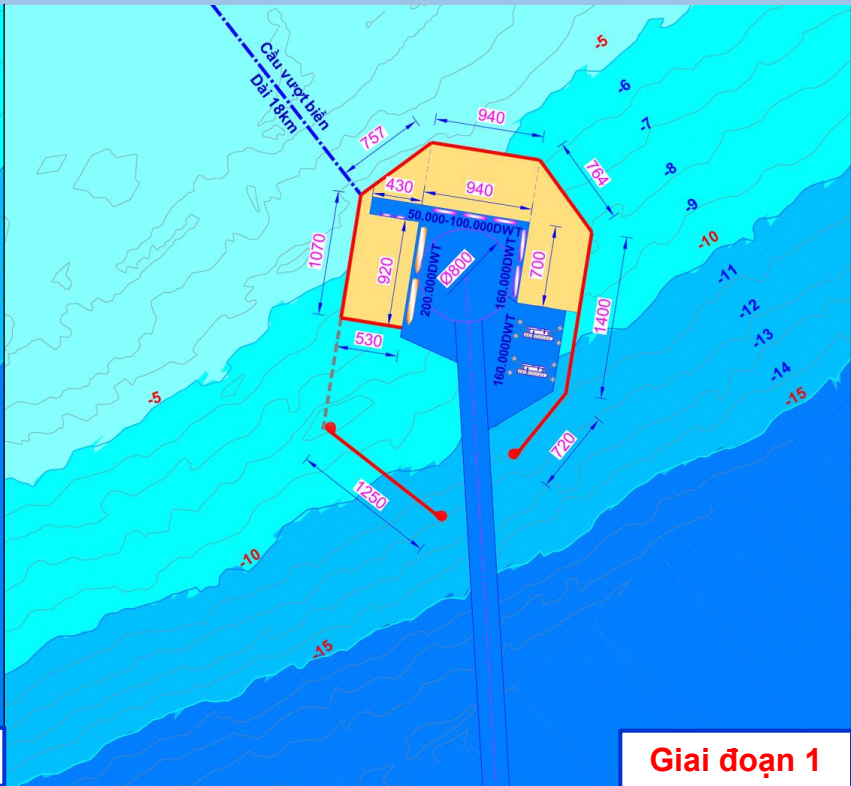
STT	Hạng mục	Đơn vị	QH đến năm 2030
1	Bến cảng ngoài khơi		
-	Bến cảng/tổng chiều dài	Bến/md	06/2.200
-	Bến sà lan	m	500
-	Cỡ tàu lớn nhất thiết kế	DWT	Tàu TH, Cont 100.000DWT; Tàu hàng rời đến 160.000DWT giảm tải
-	Bề rộng luồng tàu/CĐnạo vét	m/m	180/-14,0
-	Vùng đón trả hoa tiêu	Hải lý/ha	1,5/2.424
-	Đê chắn sóng	km	6,1
-	Cầu vượt biển	km	18
-	Đường giao thông kết nối	km	6,1
-	Diện tích vùng đất	ha	200
-	Diện tích vùng nước	ha	345
-	Diện tích khu neo đậu chờ tàu	ha	1.000
-	Công suất hàng hóa	Tr.T/năm	30-35
2	Khu DVHC cảng, logistics		
-	Tổng chiều dài bến cảng	m	7.300
-	Cỡ tàu lớn nhất thiết kế	DWT	Tàu 2.000DWT, PTTND+ Sà lan 5.000T
-	Diện tích vùng đất	ha	4.000
-	Diện tích vùng nước	ha	600
-	Công suất hàng hóa	Tr.T/năm	10-15

THAM KHẢO - PHÂN KỲ ĐẦU TƯ CÁC GIAI ĐOẠN PHƯƠNG ÁN 2



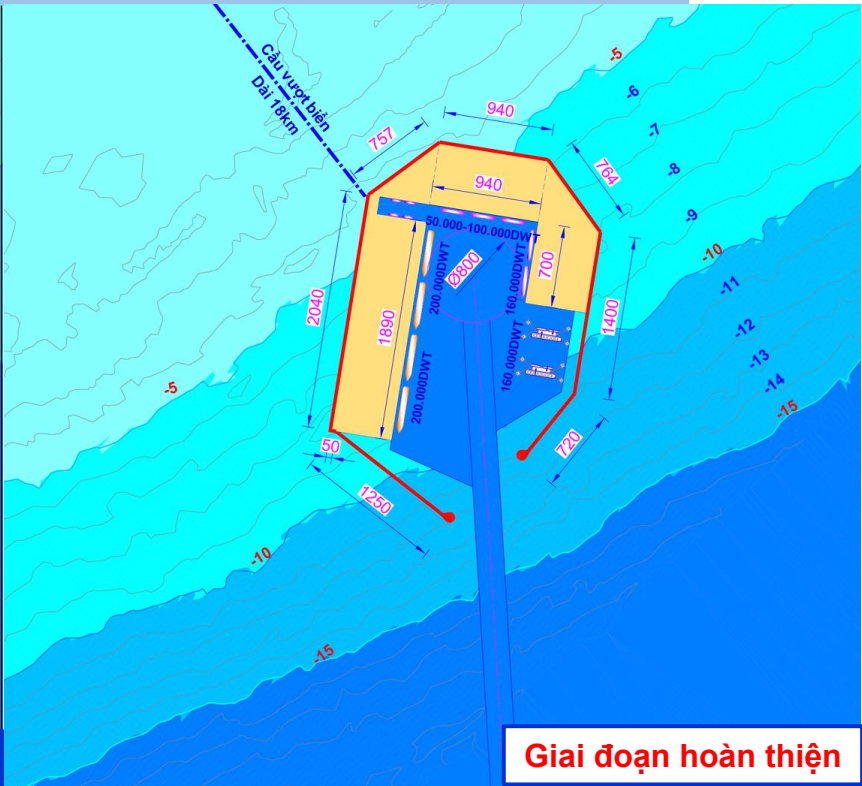
Giai đoạn khởi động

	Tiêu chí	Thông số
-	Diện tích quy hoạch	558ha
+	Diện tích vùng đất	74ha
+	Diện tích vùng nước	484ha
-	Hậu phương cảng	530-540m
-	Đê chắn sóng	7.431m
-	Cầu cảng	02 bến/920m
-	Bến hàng rời	02 bến phao
-	Cỡ tàu tiếp nhận	TH, Container 100.000 DWT Hàng rời 160.000DWT
-	Hướng luồng vào	Đông Nam
-	Bề rộng luồng	180m
-	Cao độ đáy luồng	-14mHĐ
-	Công suất hàng hóa	15-20 triệu tấn/năm



Giai đoạn 1

	Tiêu chí	Thông số
-	Diện tích quy hoạch	716ha
+	Diện tích vùng đất	192ha
+	Diện tích vùng nước	524ha
-	Hậu phương cảng	530-540m
-	Đê chắn sóng	7.431m
-	Cầu cảng	07 bến/2.560m
-	Bến hàng rời	02 bến phao
-	Cỡ tàu tiếp nhận	Container 200.000 DWT Hàng rời 160.000DWT
-	Hướng luồng vào	Đông Nam
-	Bề rộng luồng	230m
-	Cao độ đáy luồng	-17mHĐ
-	Công suất hàng hóa	30-35 triệu tấn/năm



Giai đoạn hoàn thiện

	Tiêu chí	Thông số
-	Diện tích quy hoạch	816ha
+	Diện tích vùng đất	246ha
+	Diện tích vùng nước	570ha
-	Hậu phương cảng	530-540m
-	Đê chắn sóng	7.921m
-	Cầu cảng	09 bến/7.921m
-	Bến hàng rời	02 bến phao
-	Cỡ tàu tiếp nhận	Container 200.000 DWT Hàng rời 160.000DWT
-	Hướng luồng vào	Đông Nam
-	Bề rộng luồng	230m
-	Cao độ đáy luồng	-17mHĐ
-	Công suất hàng hóa	80-100 triệu tấn/năm

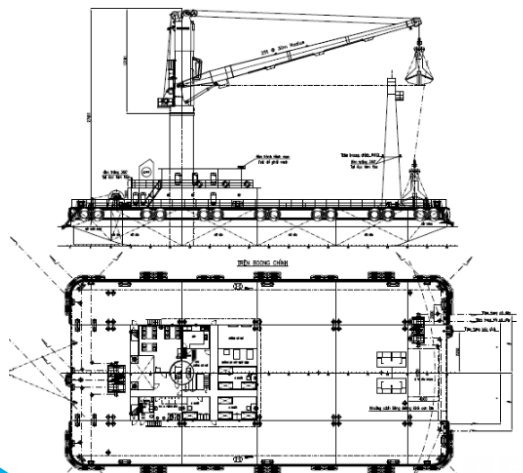
PHÂN KỲ ĐẦU TƯ CÁC GIAI ĐOẠN

Các phương án chuyển tải nổi

PA1 - Sử dụng cầu tàu



PA2 - Sử dụng cầu nổi (không có khoang chứa hàng)



PA3 - Sử dụng trạm chuyển tải nổi tự hành (cầu nổi có khoang chứa hàng)

