

# DỰ ÁN ĐẦU TƯ

## CẢNG TỔNG HỢP QUỐC TẾ GÒ CÔNG



CHỦ ĐẦU TƯ  
TẬP ĐOÀN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG SÀI GÒN

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc Lập – Tự Do – Hạnh Phúc

DỰ ÁN ĐẦU TƯ  
CẢNG TỔNG HỢP QUỐC TẾ  
GÒ CÔNG

CHỦ ĐẦU TƯ

CÔNG TY CỔ PHẦN TẬP ĐOÀN  
ĐẦU TƯ XÂY DỰNG SÀI GÒN  
Tổng Giám Đốc

Ông Nguyễn Thành Lâm

**MỤC LỤC**

CHƯƠNG I. GIỚI THIỆU CHUNG .....	11
I.1. THÔNG TIN CHUNG VỀ DỰ ÁN.....	11
I.2. MỤC TIÊU CỦA DỰ ÁN .....	11
I.3. NỘI DUNG NGHIÊN CỨU .....	12
I.4. CĂN CỨ LẬP BÁO CÁO ĐỀ XUẤT CHỦ TRƯƠNG VÀ KÊU GỌI ĐẦU TƯ ..	12
I.5. TIÊU CHUẨN ÁP DỤNG, TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	13
I.5.1. Tiêu chuẩn áp dụng .....	13
I.5.2. Các tài liệu tham khảo .....	20
CHƯƠNG II. SỰ CẦN THIẾT ĐẦU TƯ .....	21
II.1. VỊ TRÍ ĐỊA LÝ, ĐỊA HÌNH, THỔ NHƯỞNG TỈNH TIỀN GIANG.....	21
II.1.1. Vị trí địa lý .....	21
II.1.2. Địa hình, địa mạo tỉnh Tiền Giang.....	21
II.1.3. Thổ nhưỡng .....	21
II.1.4. Khoáng sản .....	22
II.1.5. Rừng.....	22
II.2. ĐẶC ĐIỂM KINH TẾ XÃ HỘI .....	22
II.2.1. Tăng trưởng kinh tế .....	22
II.2.2. Đầu tư và xây dựng .....	25
II.2.3. Tình hình phát triển của doanh nghiệp .....	26
II.2.4. Sản xuất công nghiệp .....	26
II.2.5. Thương mại, dịch vụ .....	28
II.2.6. Một số vấn đề xã hội.....	29
II.2.7. Một số giải pháp nhằm phục hồi tăng trưởng kinh tế, thực hiện chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội năm 2025 .....	31
II.3. ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN CỦA TỈNH TIỀN GIANG THEO QUYẾT ĐỊNH PHÊ DUYỆT QUY HOẠCH TỈNH TIỀN GIANG THỜI KỲ 2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050 .....	32
II.3.1. Định hướng phát triển chung.....	32
II.3.2. Phương án phát triển mạng lưới giao thông vận tải và logistics.....	34
II.4. KHU CẢNG TỔNG HỢP QUỐC TẾ GÒ CÔNG TRONG QUYẾT ĐỊNH PHÊ DUYỆT CHI TIẾT NHÓM CẢNG BIỂN, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.....	36

II.5. SỰ CẦN THIẾT PHẢI ĐẦU TƯ .....	42
<b>CHƯƠNG III. ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN KHU VỰC XÂY DỰNG .....</b>	<b>44</b>
III.1. VỊ TRÍ VÀ ĐẶC ĐIỂM ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN .....	44
III.1.1. Vị trí, giới hạn và quy mô khu đất:.....	44
III.1.2. Điều kiện tự nhiên.....	44
III.2. MỘT VÀI TÀI LIỆU THU THẬP VỀ CHẾ ĐỘ THỦY ĐỘNG LỰC.....	47
III.3. HIỆN TRẠNG KHU ĐẤT QUY HOẠCH.....	49
III.3.1. Hiện trạng dân cư và lao động .....	49
III.3.2. Hiện trạng công trình cảnh quan .....	49
III.3.3. Hiện trạng sử dụng đất .....	49
III.3.4. Hiện trạng hạ tầng kỹ thuật .....	49
<b>CHƯƠNG IV. CHỨC NĂNG QUY HOẠCH VÀ CÔNG NGHỆ VẬN HÀNH .....</b>	<b>50</b>
IV.1. CHỨC NĂNG QUY HOẠCH.....	50
IV.2. CÔNG NGHỆ VẬN HÀNH KHAI THÁC .....	50
IV.2.1. Hàng Container .....	50
IV.2.2. Hàng bách hóa tổng hợp .....	58
IV.3. THIẾT BỊ KHAI THÁC .....	60
IV.3.1. Bến Container.....	60
IV.3.2. Bến hàng bách hóa tổng hợp .....	65
IV.3.3. Thiết bị trên bến .....	66
IV.3.4. Tổng hợp thiết bị trong cảng .....	68
IV.4. PHƯƠNG THỨC VẬN TẢI.....	69
IV.4.1. Hàng xuất khẩu vận chuyển đến cảng: .....	69
IV.4.2. Hàng nhập về cảng và từ cảng vào vùng hấp dẫn: .....	69
<b>CHƯƠNG V. QUY MÔ CÁC HẠNG MỤC CÔNG TRÌNH THỦY CÔNG .....</b>	<b>70</b>
V.1. PHÂN CẤP CÔNG TRÌNH.....	70
V.2. tính toán quy mô công trình THỦY CÔNG .....	70
V.2.1. Khả năng thông qua hàng hóa của cảng .....	70
V.2.2. Dự báo đội tàu vào cảng .....	70
V.2.3. Công nghệ bốc xếp .....	71
V.2.4. Tính toán số lượng bến.....	71
V.2.5. Tính toán các thông số cơ bản của bến .....	75

V.3. TÍNH TOÁN QUY MÔ KHO BÃI, ĐƯỜNG TRONG CẢNG.....	79
V.3.1. Bãi Container .....	79
V.3.2. Kho CFS .....	81
V.3.3. Kho bãi hàng tổng hợp.....	82
V.3.4. Giao thông trong cảng.....	83
V.4. TÍNH TOÁN CÁC HẠNG MỤC KHÁC.....	83
V.4.1. Nhu cầu lao động .....	83
V.4.2. Các công trình phụ trợ .....	85
CHƯƠNG VI. CÁC CHỈ TIÊU KỸ THUẬT DỰ KIẾN.....	90
VI.1. CÁC CHỈ TIÊU QUY HOẠCH KIẾN TRÚC DỰ KIẾN .....	90
VI.1.1. Chỉ tiêu chung.....	90
VI.1.2. Chỉ tiêu chi tiết từng loại đất.....	90
VI.2. CÁC CHỈ TIÊU QUY HOẠCH HẠ TẦNG KỸ THUẬT DỰ KIẾN: .....	91
VI.2.1. Chuẩn bị kỹ thuật đất xây dựng .....	91
VI.2.2. Tiêu chuẩn cấp nước .....	91
VI.2.3. Tiêu chuẩn thoát nước .....	91
VI.2.4. Tiêu chuẩn cấp điện .....	91
VI.2.5. Tiêu chuẩn thông tin liên lạc .....	91
CHƯƠNG VII. QUY HOẠCH SỬ DỤNG ĐẤT.....	92
VII.1. NGUYÊN TẮC VÀ QUAN ĐIỂM QUY HOẠCH .....	92
VII.2. ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN KHÔNG GIAN .....	92
VII.3. CƠ CẤU QUỸ ĐẤT XÂY DỰNG .....	95
VII.4. QUY HOẠCH SỬ DỤNG ĐẤT CÁC KHU CHỨC NĂNG: .....	95
VII.5. TỔ CHỨC KHÔNG GIAN KIẾN TRÚC CẢNH QUAN: .....	99
VII.5.1. Phương hướng tổ chức .....	99
VII.5.2. Bố cục không gian quy hoạch.....	99
VII.5.3. Tổ chức tiện nghi công cộng.....	102
VII.5.4. Yêu cầu về chỉ giới đường đỏ, chỉ giới xây dựng công trình.....	103
VII.5.5. Yêu cầu về tổ chức công trình .....	103
VII.6. VỀ PHƯƠNG ÁN TÁI ĐỊNH CƯ .....	104
CHƯƠNG VIII. QUY HOẠCH HỆ THỐNG HẠ TẦNG KỸ THUẬT .....	105
VIII.1. QUY HOẠCH GIAO THÔNG .....	105

VIII.1.1. Nguyên tắc quy hoạch .....	105
VIII.1.2. Cơ sở quy hoạch.....	105
VIII.1.3. Phương án quy hoạch .....	105
VIII.2. QUY HOẠCH CHUẨN BỊ KỸ THUẬT ĐẤT XÂY DỰNG .....	106
VIII.2.1. Nguyên tắc quy hoạch .....	106
VIII.2.2. Cơ sở quy hoạch.....	106
VIII.2.3. Phương án quy hoạch .....	106
VIII.3. QUY HOẠCH CẤP NƯỚC .....	107
VIII.3.1. Nguyên tắc quy hoạch .....	107
VIII.3.2. Cơ sở quy hoạch.....	107
VIII.3.3. Phương án quy hoạch .....	108
VIII.4. V.4. QUY HOẠCH THOÁT NƯỚC THẢI VÀ XỬ LÝ CHẤT THẢI RẮN ....	109
VIII.4.1. Nguyên tắc quy hoạch .....	109
VIII.4.2. Cơ sở quy hoạch.....	109
VIII.4.3. Phương án quy hoạch thoát nước thải .....	109
VIII.4.4. Phương án quy hoạch chất thải rắn .....	110
VIII.5. QUY HOẠCH CẤP ĐIỆN VÀ CHIẾU SÁNG:.....	111
VIII.5.1. Nguyên tắc quy hoạch .....	111
VIII.5.2. Cơ sở quy hoạch.....	111
VIII.5.3. Phương án quy hoạch .....	112
VIII.6. QUY HOẠCH HỆ THỐNG THÔNG TIN LIÊN LẠC .....	113
VIII.6.1. Nguyên tắc quy hoạch .....	113
VIII.6.2. Cơ sở quy hoạch.....	113
VIII.6.3. Phương án quy hoạch .....	113
CHƯƠNG IX. ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG .....	114
IX.1. PHẠM VI VÀ NỘI DUNG ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG .	114
IX.1.1. Phạm vi nghiên cứu của ĐMC .....	114
IX.1.2. Nội dung nghiên cứu ĐMC .....	114
IX.1.3. Phương pháp đánh giá ĐMC.....	114
IX.1.4. Cơ sở pháp lý .....	114
IX.2. CÁC VĂN ĐỀ VÀ MỤC TIÊU MÔI TRƯỜNG CHÍNH LIÊN QUAN ĐẾN QUY HOẠCH .....	116
IX.2.1. Các yếu tố tự nhiên - kinh tế xã hội .....	116

IX.2.2. Các vấn đề môi trường chính liên quan đến quy hoạch.....	116
IX.2.3. Các mục tiêu môi trường chính .....	117
IX.3. PHÂN TÍCH, ĐÁNH GIÁ HIỆN TRẠNG MÔI TRƯỜNG: .....	118
IX.3.1. Đánh giá hiện trạng môi trường.....	118
CHƯƠNG X. KHÁI TOÁN KINH PHÍ, XÁC ĐỊNH CÁC DỰ ÁN ƯU TIÊN ĐẦU TƯ, NGUỒN LỰC THỰC HIỆN.....	128
X.1. KHÁI TOÁN TỔNG MỨC ĐẦU TƯ .....	128
X.1.1. Các căn cứ pháp lý .....	128
X.1.2. Khái toán tổng mức đầu tư .....	128
X.2. QUÁ TRÌNH ĐẦU TƯ DỰ ÁN .....	134
X.2.1. Sơ đồ phân kỳ đầu tư thực hiện dự án .....	134
X.2.2. Khái toán tổng mức đầu tư phân kỳ theo từng giai đoạn .....	134
X.3. NGUỒN VỐN .....	138
CHƯƠNG XI. KẾT LUẬN & KIẾN NGHỊ.....	139
XI.1. KẾT LUẬN .....	139
PHỤ LỤC VĂN BẢN PHÁP LÝ LIÊN QUAN.....	140

**DANH MỤC BẢNG BIỂU**

Bảng I.1. Các tiêu chuẩn, quy trình, quy phạm áp dụng.....	13
Bảng I.2. Các tiêu chuẩn nước ngoài tham khảo.....	17
Bảng II.1. Tốc độ tăng tổng sản phẩm hai năm liền kề.....	22
Bảng II.2. Bảng tổng hợp dự báo chi tiết hàng hóa các cảng biển thuộc Nhóm 5 .....	37
Bảng III.1. Nhiệt độ không khí tại trạm Mỹ Tho .....	45
Bảng III.2. Độ ẩm tương đối của không khí tháng và năm trạm Mỹ Tho .....	45
Bảng III.3. Đặc trưng số giờ nắng trong tháng và năm trạm Mỹ Tho .....	46
Bảng III.4. Lượng mây tổng quan trung bình tháng và năm (1/10 bầu trời) .....	46
Bảng III.5. Số ngày có đông trung bình tháng và năm (ngày) .....	47
Bảng IV.1. Thông kê thông số kích thước & trọng lượng Container .....	62
Bảng IV.2. Tổng hợp thiết bị trong cảng .....	68
Bảng V.1. Tổng hợp khả năng thông qua hàng hóa của cảng.....	70
Bảng V.2. Đội tàu dự kiến ra vào cảng.....	71
Bảng V.3. Thông số kỹ thuật các loại tàu ra vào Cảng.....	71
Bảng V.4. Xác định sơ bộ số Container qua cảng .....	73
Bảng V.5. Tính toán số lượng và khả năng thông qua cửa bến Container .....	73
Bảng V.6. Tính toán số lượng và khả năng thông qua cửa bến hàng tổng hợp.....	74
Bảng V.7. Kết quả tính toán cao độ đỉnh bến.....	77
Bảng V.8. Tính toán cao độ đáy bến .....	78
Bảng V.9. Tổng hợp các thông số cơ bản của bến .....	78
Bảng V.10. Tính toán diện tích bãi container có hàng .....	80
Bảng V.11. Tính toán diện tích bích bãi Container lạnh.....	80
Bảng V.12. Tính toán diện tích bãi Container rỗng .....	81
Bảng V.13. Tính toán diện tích kho hàng CFS.....	82
Bảng V.14. Tính toán diện tích kho hàng tổng hợp .....	83
Bảng V.15. Tính toán diện tích bãi hàng tổng hợp.....	83
Bảng V.16. Dự kiến công nhân vận hành.....	84
Bảng V.17. Dự kiến lãnh đạo, cán bộ kỹ thuật và nhân viên điều hành .....	84
Bảng V.18. Tổng số lao động trong cảng .....	85
Bảng V.19. Tính toán quy mô văn phòng tổng hợp .....	85
Bảng V.20. Sơ bộ dự kiến nhu cầu sử dụng phương tiện như sau: .....	86

Bảng V.21. Nhu cầu bãi đỗ xe/ nhà xe .....	87
Bảng V.22. Nhu cầu phát sinh rác thải trong cảng/ 1 ngày đêm .....	87
Bảng V.23. Tính toán quy mô nhà chứa rác sinh hoạt .....	88
Bảng V.24. Tính toán quy mô nhà chứa rác công nghiệp .....	88
Bảng VII.1. Bảng cơ cấu sử dụng đất .....	95
Bảng VII.2. Bảng thống kê chi tiết các lô đất .....	97
Bảng IX.1. Bảng các mục tiêu môi trường liên quan đến các vấn đề môi trường .....	117
Bảng IX.2. Xác định tiềm năng ảnh hưởng đến môi trường của các thành phần quy hoạch .....	120
Bảng X.1. Khái toán chi phí xây dựng, thiết bị .....	130
Bảng X.2. Bảng khái toán tổng mức đầu tư dự án .....	131
Bảng X.3. Bảng khái toán sơ bộ tổng mức đầu tư cho từng giai đoạn .....	135

## MỤC LỤC HÌNH ẢNH

Hình I.1. Vị trí cảng tổng hợp quốc tế Gò Công trong khu vực .....	11
Hình II.1. Bản đồ quy hoạch nhóm cảng biển số 5 .....	37
Hình III.1. Phạm vi nghiên cứu dự án .....	44
Hình III.2. Vị trí dự án (Nguồn: Portcoast) .....	47
Hình III.3. Mô hình dòng chảy (Nguồn: Portcoast) .....	48
Hình III.4. Mô hình sóng (Nguồn: Portcoast) .....	48
Hình III.5. Mô hình sa bồi (Nguồn: Portcoast) .....	48
Hình IV.1. Sơ đồ dòng chảy vận tải Container – Hàng nhập khẩu .....	51
Hình IV.2. Sơ đồ dòng chảy vận tải Container – Hàng xuất khẩu .....	52
Hình IV.3. Sơ đồ dòng chảy các tác nghiệp container.....	53
Hình IV.4. Các tác nghiệp chính trong vận tải Container .....	53
Hình IV.5. Sơ đồ dòng chảy thông tin trong vận tải Container .....	54
Hình IV.6. Một số thiết bị trên bến thường dùng .....	55
Hình IV.7. Phương tiện vận chuyển uContainer .....	57
Hình IV.8. Sơ họa bến Container.....	57
Hình IV.9. Sơ đồ công nghệ bốc xếp hàng hóa tổng hợp .....	58
Hình IV.10. Minh họa công nghệ bốc xếp hàng hóa hiện đại, ứng dụng trí tuệ nhân tạo AI .....	59
Hình IV.11. Phương tiện vận chuyển uTRUCK .....	60
Hình IV.12. Thiết bị bốc xếp STS trên bến chính .....	60
Hình IV.13. Tầm với của thiết bị.....	63
Hình IV.14. Cần trục vạn năng kiến nghị sử dụng .....	65
Hình IV.15. Thiết bị RTG .....	66
Hình IV.16. Thiết bị RSD (Reach Stacker) .....	66
Hình IV.17. Thiết bị Empty Handler .....	67
Hình IV.18. Thiết bị vận chuyển – Xe đầu kéo rơ mooc .....	67
Hình IV.19. Xe nâng hàng .....	68
Hình IV.20. Ô tô tải chở hàng.....	68
Hình V.1. Sơ họa sơ đồ tính toán chiều dài khu nước .....	76
Hình V.2. Sơ họa sơ đồ tính toán chiều rộng khu nước.....	76
Hình V.3. Tính toán quy mô nhà sinh hoạt công nhân.....	86

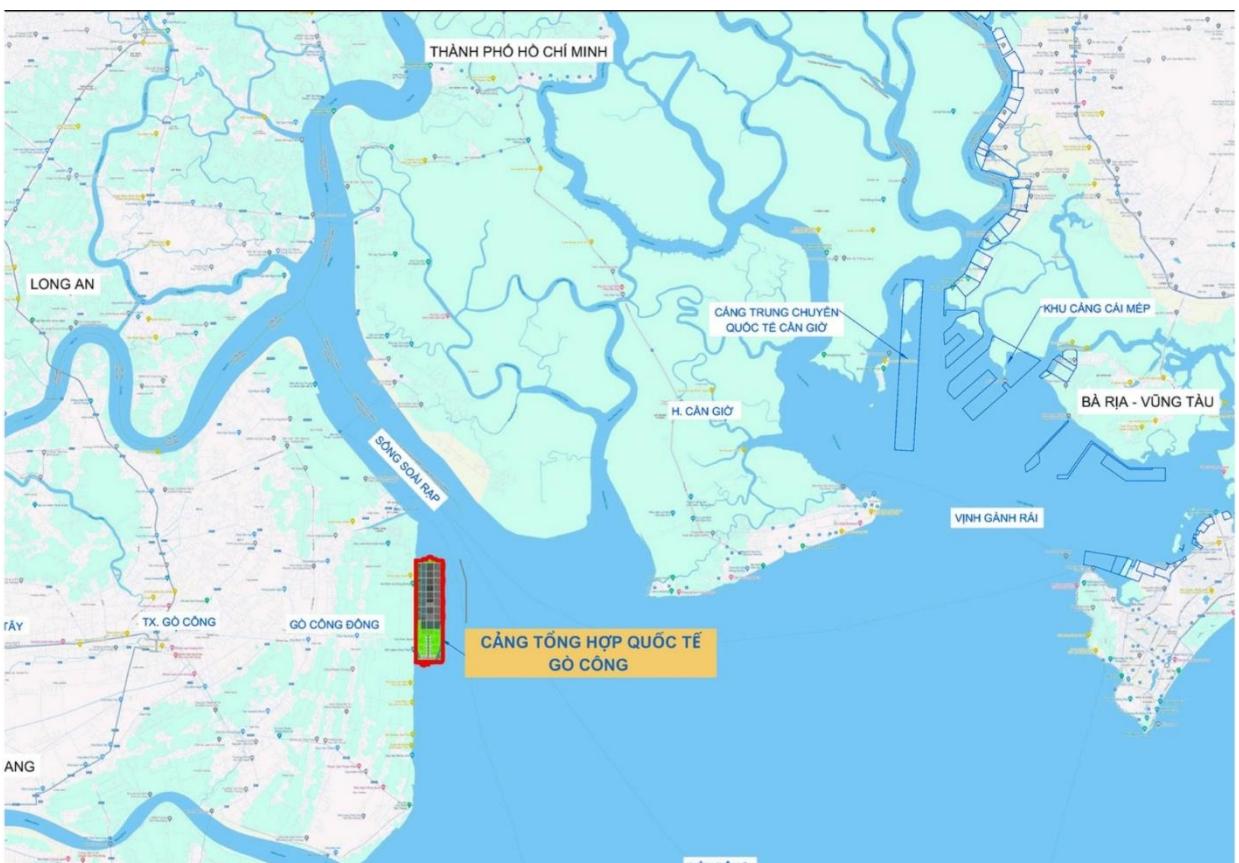
Hình VII.1. Quy hoạch tổng thể đường bộ .....	92
Hình VII.2. Quy hoạch tỉnh thời kỳ 2021 -2030, tầm nhìn 2050.....	93
Hình VII.3. Sơ đồ định hướng phát triển không gian .....	93
Hình VII.4. Các hành lang kinh tế, trục động lực phát triển của tỉnh .....	93
Hình VII.5. Quy hoạch giao thông đường bộ .....	94
Hình VII.6. Quy hoạch giao thông đường thủy.....	94
Hình VII.7. Phương án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải khu vực dự án .....	94
Hình VII.8. Phối cảnh toàn cảnh dự án.....	99
Hình VII.9. Hình ảnh minh họa.....	100
Hình X.1. Sơ họa phân kỳ đầu tư trên mặt bằng khu cảng .....	134

**CÁC TỪ NGỮ VIẾT TẮT**

- Bộ KH-CN : Bộ Khoa học – Công nghệ;
- ĐTXD : Đầu tư xây dựng;
- PCCC : Phòng cháy chữa cháy;
- QCVN : Quy chuẩn Việt Nam;
- QLDA : Quản lý dự án;
- QĐ : Quyết định;
- TCVN : Tiêu chuẩn Việt Nam;
- UBND : Ủy ban nhân dân;
- XDCT : Xây dựng công trình.

## I.1. THÔNG TIN CHUNG VỀ DỰ ÁN

- Tên dự án : ĐTXD cảng tổng hợp Gò Công – Tiền Giang
- Địa điểm : Xã Kiêng Phước và Xã Tân Điền, huyện Gò Công Đông, tỉnh Tiền Giang
- Nguồn vốn : Vốn tư nhân
- Hình thức QLDA : Chủ đầu tư trực tiếp quản lý
- Thời gian thực hiện : 2025 – 2050



Hình I.1. Vị trí cảng tổng hợp quốc tế Gò Công trong khu vực

## I.2. MỤC TIÊU CỦA DỰ ÁN

- Vận dụng điều kiện tự nhiên thuận lợi để hình thành và phát triển một cảng quốc tế có quy mô tiếp nhận các tàu có tải trọng từ 20.000 – 70.000 DWT; công suất cảng giai đoạn hoàn thiện đạt đến 18,0 triệu T/năm và có thể nâng cao được công suất hàng qua cảng khi có nhu cầu xuất nhập hàng hóa tăng.
- Khai thác lợi thế về vị trí địa lý, giao thông của tỉnh Tiền Giang trong các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long, là cửa ra - vào cho phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Tiền Giang và các tỉnh lân cận;
- Tạo động lực để thúc đẩy quá trình chuyển dịch cơ cấu kinh tế của tỉnh Tiền Giang theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa;

- Thúc đẩy giao lưu hàng hóa với các nước thuộc tiểu vùng sông Mê Kông. Tăng khối lượng hàng hóa xuất khẩu, mở rộng thị trường hàng hóa, dịch vụ sang các thị trường tiềm năng như: Lào, Campuchia, Thái Lan và các nước trong khu vực tạo đà khai thác các hoạt động vận tải, quá cảnh hàng hóa, dịch vụ cảng có liên quan.
- Nâng cao mức sống nhân dân, đặc biệt là nhân dân ở các khu vực khó khăn bằng cách chuyển dịch cơ cấu ngành nghề, tạo ra việc làm có mức thu nhập khá, đảm bảo ổn định đời sống;
- Xây dựng cảng tổng hợp Gò Công, Tiền Giang sẽ tạo nên một đầu mối giao thông liên hoàn góp phần tạo điều kiện phát triển kinh tế - xã hội, hội nhập kinh tế thế giới và khu vực.

### I.3. NỘI DUNG NGHIÊN CỨU

Dự án sẽ tập trung nghiên cứu các nội dung sau:

- Thu thập các số liệu có liên quan, đánh giá sự cần thiết đầu tư xây dựng công trình;
- Tổng hợp các kết quả khảo sát về điều kiện tự nhiên (địa hình, địa chất, thủy hải văn...) làm cơ sở xác định quy mô công trình;
- Xác định quy mô các hạng mục công trình cảng;
- Bố trí tổng mặt bằng dự án;
- Tính toán sơ bộ khối lượng và kinh phí đầu tư xây dựng các hạng mục công trình;
- Đánh giá tác động môi trường sơ bộ. (Báo cáo đánh giá tác động môi trường của toàn bộ dự án sẽ được làm riêng, trong dự án thành phần này chỉ tóm tắt những tác động đến môi trường trong các giai đoạn và một số biện pháp giảm thiểu);
- Xác định tổng mức đầu tư, phương án huy động các nguồn vốn, khả năng hoàn vốn và trả nợ; tính toán hiệu quả đầu tư về mặt tài chính kinh tế xã hội của dự án làm cơ sở kêu gọi đầu tư và để các cơ quan thẩm quyền có căn cứ quyết định đầu tư.

### I.4. CĂN CỨ LẬP BÁO CÁO ĐỀ XUẤT CHỦ TRƯỞNG VÀ KÊU GỌI ĐẦU TƯ

- Luật Đầu tư số 61/2020/QH14 ngày 17 tháng 6 năm 2020;
- Nghị định số 31/2021/NĐ-CP ngày 26 tháng 3 năm 2021 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đầu tư;
- Thông tư số 03/2021/TT-BKHĐT ngày 09 tháng 4 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư quy định mẫu văn bản, báo cáo liên quan đến hoạt động đầu tư tại Việt Nam, đầu tư từ Việt Nam ra nước ngoài và xúc tiến đầu tư và Thông tư số 25/2023/TT-BKHĐT ngày 31 tháng 12 năm 2023 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 03/2021/TT-BKHĐT;
- Luật Hàng hải Việt Nam số 95/2015/QH13 ngày 25 tháng 11 năm 2015;
- Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10 tháng 5 năm 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 (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 34/2025/NĐ-CP );

- Luật Đất đai số 31/2024/QH15 ngày 18 tháng 01 năm 2024;
- Nghị định số 42/2024/NĐ-CP ngày 16 tháng 4 năm 2024 của Chính phủ quy định về hoạt động lấn biển;
- Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 ngày 17 tháng 11 năm 2020;
- Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10 tháng 01 năm 2022 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Bảo vệ môi trường (sửa đổi, bổ sung một số điều tại Nghị định số 05/2025/NĐ-CP ngày 06 tháng 01 năm 2025);
- Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 ngày 18 tháng 6 năm 2014 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng số 62/2020/QH14 ngày 17 tháng 6 năm 2020;
- Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26 tháng 01 năm 2021 của Chính phủ quy định chi tiết một số nội dung về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng;
- Nghị định số 175/2024/NĐ-CP ngày 30 tháng 12 năm 2024 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành luật xây dựng về quản lý hoạt động xây dựng;
- Thông tư số 06/2021/TT-BXD ngày 30 tháng 6 năm 2021 của Bộ Xây dựng về việc Quy định về phân cấp công trình xây dựng và hướng dẫn trong quản lý hoạt động đầu tư xây dựng;
- Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 của Thủ tướng chính phủ về phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 988 /QĐ-UBND ngày 10/4/2020 của Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang về việc phê duyệt quy hoạch xây dựng vùng huyện Gò Công Đông, tỉnh Tiền Giang đến năm 2030 và định hướng đến năm 2045;
- Quyết định số 1762/QĐ-TTg ngày 31 tháng 12 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tỉnh Tiền Giang thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 140/QĐ/TTg ngày 16/02/2025 của Thủ tướng Chính phủ về việc Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao khu nước, vùng nước thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Các văn bản pháp lý và căn cứ khác liên quan.

## I.5. TIÊU CHUẨN ÁP DỤNG, TÀI LIỆU THAM KHẢO

### I.5.1. Tiêu chuẩn áp dụng

**Bảng I.1. Các tiêu chuẩn, quy trình, quy phạm áp dụng**

STT	Mã hiệu TCVN	Tên Tiêu chuẩn	Cơ quan ban hành/ Công bố	Năm ban hành/ Công bố
A		<b>Bộ tiêu chuẩn thiết kế công trình cảng biển</b>		

1	TCVN 11820-1:2017	Công trình cảng biển - Yêu cầu thiết kế - Phần 1: Nguyên tắc chung	Bộ KH&CN	2017
2	TCVN 11820-2:2017	Công trình cảng biển - Yêu cầu thiết kế - Phần 2: Tải trọng và tác động	Bộ KH&CN	2017
3	TCVN 11820-3:2019	Công trình cảng biển - Yêu cầu thiết kế - Phần 3: Yêu cầu về vật liệu	Bộ KH&CN	2019
4	TCVN 11820-4-1:2020	Công trình cảng biển - Yêu cầu thiết kế - Phần 4-1: Nền móng	Bộ KH&CN	2020
5	TCVN 11820-4-2:2020	Công trình cảng biển - Yêu cầu thiết kế - Phần 4-2: Cải tạo đất	Bộ KH&CN	2020
6	TCVN 11820-5:2021	Công trình cảng biển - Yêu cầu thiết kế - Phần 5: Công trình bến	Bộ KH&CN	2021
7	TCVN 11820-6:2023	Công trình cảng biển - Yêu cầu thiết kế - Phần 6: Đê chắn sóng	Bộ KH&CN	2023
8	TCVN 11820-9:2023	Công trình cảng biển - Yêu cầu thiết kế - Phần 9: Nạo vét và tôn tạo	Bộ KH&CN	2023
9	TCVN 11859:2017	Công trình cảng biển - Thi công và nghiệm thu	Bộ KH&CN	2017
<b>B</b>	<b>Khảo sát, Nền móng, Kết cấu, Vật liệu</b>			
10	TCVN 10304:2014	Móng cọc - Tiêu chuẩn thiết kế	Bộ KH&CN	2014
11	TCVN 5574:2018	Thiết kế kết cấu bê tông và bê tông cốt thép	Bộ KH&CN	2018
12	TCVN 5575:2024	Kết cấu thép - Tiêu chuẩn thiết kế	Bộ KH&CN	2024
13	TCVN 1651-1:2018	Thép cốt bê tông - Phần 1: Thép thanh tròn trơn	Bộ KH&CN	2018

14	TCVN 1651-2:2018	Thép cốt bê tông - Phần 2: Thép thanh vằn	Bộ KH&CN	2018
15	TCVN 1651-3:2008	Thép cốt bê tông - Phần 3: Lưới thép hàn	Bộ KH&CN	2008
16	TCVN 4253:2012	Nền các công trình thủy công - Yêu cầu thiết kế	Bộ KH&CN	2012
17	TCVN 4447:2012	Công tác đất - Thi công và nghiệm thu	Bộ KH&CN	2012
18	TCVN 9361:2012	Công tác nền móng - Thi công và nghiệm thu	Bộ KH&CN	2012
19	TCVN 9394:2012	Đóng và ép cọc – Thi công và nghiệm thu	Bộ KH&CN	2012
20	TCVN 9395:2012	Cọc khoan nhồi – Thi công và nghiệm thu	Bộ KH&CN	2012
21	TCVN 9393:2012	Cọc – Phương pháp thí nghiệm bằng tải trọng tĩnh ép dọc trực	Bộ KH&CN	2012
22	TCVN 2737:2023	Tải trọng và tác động	Bộ KH&CN	2023
23	TCVN 9386-1:2012	Thiết kế công trình chịu động đất - Phần 1: Quy định chung, tác động động đất và quy định đối với kết cấu nhà	Bộ KH&CN	2012
24	TCVN 9386-2:2012	Thiết kế công trình chịu động đất - Phần 2: Nền móng, tường chắn và các ván đê địa kỹ thuật	Bộ KH&CN	2012
25	TCVN 9346:2012	Kết cấu bê tông và bê tông cốt thép - Yêu cầu bảo vệ chống ăn mòn trong môi trường biển	Bộ KH&CN	2012
26	TCVN 12041:2017	Kết cấu bê tông và bê tông cốt thép - Yêu cầu chung về thiết kế độ bền lâu và tuổi thọ trong môi trường xâm thực	Bộ KH&CN	2017
27	TCVN 9901:2014	Công trình thủy lợi – Yêu cầu thiết kế đê biển	Bộ KH&CN	2014

28	TCVN 7570:2006	Cốt liệu cho bê tông và vữa - Yêu cầu kỹ thuật	Bộ KH&CN	2006
29	TCVN 3118:2022	Bê tông – Phương pháp xác định cường độ chịu nén	Bộ KH&CN	2022
30	TCVN 3119:2022	Bê tông – Phương pháp xác định cường độ chịu kéo khi uốn	Bộ KH&CN	2022
<b>C</b>	<b>Thi công, Nghiệm thu, Cấp thoát nước, PCCC</b>			
31	TCVN 4453:1995	Kết cấu bê tông và bê tông cốt thép toàn khói – Quy phạm thi công và nghiệm thu	Bộ KH&CN	1995
32	TCVN 5640:1991	Bàn giao công trình xây dựng. Nguyên tắc cơ bản	Bộ KH&CN	1991
33	TCVN 4085:2011	Kết cấu gạch đá - Tiêu chuẩn thi công và nghiệm thu	Bộ KH&CN	2011
34	TCVN 5573:2011	Kết cấu gạch đá và gạch đá cốt thép – Tiêu chuẩn thiết kế	Bộ KH&CN	2011
35	TCVN 9385:2012	Chống sét cho công trình xây dựng – Hướng dẫn thiết kế, kiểm tra và bảo trì hệ thống	Bộ KH&CN	2012
36	TCVN 4513:1988	Cấp nước bên trong – Tiêu chuẩn thiết kế	Bộ KH&CN	1988
37	TCVN 4474:1987	Thoát nước bên trong – Tiêu chuẩn thiết kế	Bộ KH&CN	1987
38	TCVN 13606:2023	Cấp nước – Mạng lưới đường ống và công trình – Yêu cầu thiết kế	Bộ KH&CN	2023
39	TCVN 7957:2023	Thoát nước – Mạng lưới và công trình bên ngoài – Yêu cầu thiết kế	Bộ KH&CN	2023
40	TCVN 2622:1995	Phòng cháy, chống cháy cho nhà và công trình - Yêu cầu thiết kế	Bộ Xây dựng	1995
41	TCVN 6379:1998	Thiết bị chữa cháy - Trụ nước chữa cháy - Yêu cầu	Bộ KH&CN	1998

		kỹ thuật		
--	--	----------	--	--

Bên cạnh các tiêu chuẩn, quy trình, quy phạm trong nước cần xem xét tham khảo một số quy trình quy phạm của nước ngoài để áp dụng trong quá trình thiết kế. Cụ thể như sau:

**Bảng I.2. Các tiêu chuẩn nước ngoài tham khảo**

STT	Mã hiệu	Tên Tiêu chuẩn	Cơ quan ban hành/ Công bố	Năm ban hành/ Công bố
A	<b>General Design Basis &amp; Actions</b>			
1	BS EN 1990:2023	Eurocode: Basis of structural and geotechnical design	BSI/CEN	2023
2	BS EN 1991-1-1:2002 (+NA)	Eurocode 1: Actions on structures - Part 1-1: General actions - Densities, self-weight, imposed loads for buildings	BSI/CEN	2002 (Amendments exist)
3	BS EN 1991-1-4:2005+A1:2010 (+NA)	Eurocode 1: Actions on structures - Part 1-4: Wind actions	BSI/CEN	2005 (A1:2010)
4	BS EN 1991-1-7:2006 (+NA)	Eurocode 1: Actions on structures - Part 1-7: Accidental actions	BSI/CEN	2006 (Amendments exist)
5	BS EN 1991-2:2023 (+NA)	Eurocode 1: Actions on structures - Part 2: Traffic loads on bridges and other civil engineering works	BSI/CEN	2023
B	<b>Maritime Structures (UK Standards)</b>			
6	BS 6349-1-1:2013	Maritime works - General. Code of practice for planning and design for operations	BSI	2013
7	BS 6349-1-	Maritime works -	BSI	2016

	2:2016+A1:2017	General. Code of practice for assessment of actions		(A1:2017)
8	BS 6349-1-3:2012	Maritime works - General. Code of practice for geotechnical design	BSI	2012
9	BS 6349-1-4:2021+A1:2025	Maritime works - General. Code of practice for materials	BSI	2021 (A1:2025)
10	BS 6349-2:2019	Maritime works. Code of practice for the design of quay walls, jetties and dolphins	BSI	2019
11	BS 6349-4:2014	Maritime works. Code of practice for design of fendering and mooring systems	BSI	2014
C	<b>Concrete Structures</b>			
12	BS EN 1992-1-1:2023 (+NA)	Eurocode 2: Design of concrete structures - Part 1-1: General rules and rules for buildings, bridges and civil engineering structures	BSI/CEN	2023
13	BS 8666:2020	Scheduling, dimensioning, cutting and bending of steel reinforcement for concrete - Specification	BSI	2020
D	<b>Steel Structures</b>			
14	BS EN 1993-1-1:2022 (+NA)	Eurocode 3: Design of steel structures - Part 1-1: General rules and rules for buildings	BSI/CEN	2022
15	BS EN 1993-1-5:2024 (+NA)	Eurocode 3: Design of steel structures - Part 1-	BSI/CEN	2024

		5: Plated structural elements		
16	BS EN 1993-1-8:2024 (+NA)	Eurocode 3: Design of steel structures - Part 1-8: Design of joints	BSI/CEN	2024
17	BS EN 1993-2:2006 (+NA)	Eurocode 3: Design of steel structures - Part 2: Steel bridges	BSI/CEN	2006 (Amendments exist)
E	<b>Geotechnical Design</b>			
18	BS EN 1997-1:2024 (+NA)	Eurocode 7: Geotechnical design – Part 1: General rules	BSI/CEN	2024
19	BS EN 1997-2:2024 (+NA)	Eurocode 7: Geotechnical design – Part 2: Ground properties	BSI/CEN	2024
20	BS EN 1997-3:2025 (+NA)	Eurocode 7: Geotechnical design – Part 3: Geotechnical structures	BSI/CEN	Expected Q1 2025 (March 2025)
21	BS 6031:2009+A1:2018	Code of practice for earthworks	BSI	2009 (A1:2018)
22	BS 8004:2015+A1:2020	Code of practice for foundations	BSI	2015 (A1:2020)
F	<b>Seismic Design</b>			
23	BS EN 1998-1-1:2024 (+NA)	Eurocode 8: Design of structures for earthquake resistance - Part 1-1: General rules and seismic action	BSI/CEN	2024
24	BS EN 1998-2:2025 (+NA)	Eurocode 8: Design of structures for earthquake resistance - Part 2: Bridges	BSI/CEN	Expected 2025
25	BS EN 1998-5:2024 (+NA)	Eurocode 8: Design of structures for	BSI/CEN	2024

		earthquake resistance - Part 5: Geotechnical aspects, foundations, retaining structures and underground structures		
<b>G</b>	<b>Japanese Standards</b>			
26	Technical Standards and Commentaries for Port and Harbour Facilities in Japan (English Edition, 2025)	Technical Standards and Commentaries for Port and Harbour Facilities in Japan	OCDI (Japan)	2025
<b>H</b>	Chinese Standards (from user's list)			
27	JTS 154-1-2011	Code of Design and Construction of Breakwaters	China Communications Press (China)	2011
<b>I</b>	<b>International Guidelines (PIANC)</b>			
28	PIANC WG211 (2023/2024 approx.)	Guidelines for the Design of Fender Systems	PIANC	Approx. 2023/2024

### I.5.2. Các tài liệu tham khảo

- Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 của Thủ tướng chính phủ về phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 988 /QĐ-UBND ngày 10/4/2020 của Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang về việc phê duyệt quy hoạch xây dựng vùng huyện Gò Công Đông, tỉnh Tiền Giang đến năm 2030 và định hướng đến năm 2045;
- Quyết định số 1762/QĐ-TTg ngày 31 tháng 12 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tỉnh Tiền Giang thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 140/QĐ/TTg ngày 16/02/2025 của Thủ tướng Chính phủ về việc 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;
- Cùng các tài liệu về địa kiện tự nhiên, địa tầng khu vực xây dựng công trình do Đơn vị thu thập được.

## CHƯƠNG II. SỰ CẦN THIẾT ĐẦU TƯ

### II.1. VỊ TRÍ ĐỊA LÝ, ĐỊA HÌNH, THỔ NHƯỠNG TỈNH TIỀN GIANG

#### II.1.1. Vị trí địa lý

Tiền Giang là một tỉnh ven biển thuộc vùng đồng bằng sông Cửu Long, miền Nam Việt Nam. Tỉnh nằm trong Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. Tỉnh lỵ của tỉnh là thành phố Mỹ Tho, cách Thành phố Hồ Chí Minh 70 km về hướng Tây Nam và cách thành phố Cần Thơ 90 km về hướng Đông Bắc theo đường Quốc lộ 1.

Tiền Giang có khu vực giáp Biển Đông thuộc huyện Gò Công Đông và huyện Tân Phú Đông với bờ biển dài 32 km nằm kẹp giữa các cửa sông lớn là Xoài Rạp và cửa Tiểu, cửa Đại thuộc hệ thống sông Tiền.

Ranh giới hành chính của huyện Gò Công Đông được xác định: - Phía Bắc: Giáp huyện Cần Đước, tỉnh Tiền Giang. - Phía Đông Bắc: Giáp huyện Cần Giờ, thành phố Hồ Chí Minh. – Phía Đông: Giáp biển Đông. - Phía Nam: Giáp huyện Tân Phú Đông. - Phía Tây: Giáp thị xã Gò Công. - Phía Tây Nam: Giáp huyện Gò Công Tây. - Huyện Gò Công Đông nằm trên địa bàn phía Đông tỉnh Tiền Giang, trung tâm huyện cách TP Mỹ Tho 42 km và thị xã Gò Công 7,5 km về hướng Tây; cách các thị trấn Vĩnh Bình 19,5 km, Chợ Gạo 31 km, Tân Hiệp 54 km, Mỹ Phước 67 km, Cai Lậy 71 km, Cái Bè 88 km. Ngoài ra, trung tâm huyện cách TP Hồ Chí Minh chỉ vào khoảng 68 km (theo QL.50). - Bên cạnh đó, về giao thông đường thủy nội địa, Gò Công Đông đóng vai trò chiến lược khi là cửa ngõ kết nối các tỉnh miền Tây với Hồ Chí Minh và Vũng Tàu qua sông Soài Rạp và cảng Thị Vải (Vũng Tàu). - Là huyện cửa ngõ phía Đông của tỉnh Tiền Giang, có vai trò giao lưu về kinh tế, xã hội với TP. Hồ Chí Minh, TP. Vũng Tàu, các tỉnh trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và các tỉnh thuộc vùng đồng bằng sông Cửu Long. – Là vùng phát triển phát triển kinh tế biển, phát triển công nghiệp cơ khí, dịch vụ cảng, hậu cần (logistic), đánh bắt và nuôi trồng thủy sản, du lịch sinh thái biển, bảo tồn rừng ngập mặn. Kết hợp phát triển kinh tế với bảo vệ an ninh, quốc phòng vùng biển và ven biển.

#### II.1.2. Địa hình, địa mạo tỉnh Tiền Giang

Tỉnh Tiền Giang có địa hình bằng phẳng, với độ dốc nhỏ hơn 1% và cao trình biển thiêng từ 0 mét đến 1,6 mét so với mặt nước biển, phô biển từ 0,8 mét đến 1,1 mét. Nhìn chung, toàn vùng không có hướng dốc rõ ràng, tuy nhiên có những khu vực có tiểu địa hình thấp trũng hay gó cao hơn so với địa hình chung. Trên địa bàn còn có rất nhiều giồng cát biển hình cánh cung có cao trình phô biển từ 0,9 - 1,1 mét nổi hẳn lên trên các đồng bằng xung quanh.

#### II.1.3. Thổ nhưỡng

Đất đai của tỉnh phần lớn là nhóm đất phù sa trung tính, ít chua dọc sông Tiền chiếm khoảng 53% diện tích toàn tỉnh, thuận lợi nguồn nước ngọt, từ lâu đã được đưa vào khai thác sử dụng, hình thành vùng lúa năng suất cao và vườn cây ăn trái chuyên canh của tỉnh; còn lại 19,4% là nhóm đất phèn và 14,6% là nhóm đất phù sa nhiễm mặn,...

## II.1.4. Khoáng sản

Tiền Giang là tỉnh có nhiều trữ lượng về khoáng sản, các khoáng sản chủ yếu là than bùn, sét, trữ lượng cát trên sông, và trữ lượng nước ngầm,...Trong đó, các mỏ than bùn bị phủ một lớp sét, mùn thực vật dày 0-0,7 mét, trung bình là 0,3 mét. Mỏ sét Tân Lập có nguồn gốc trầm tích hổn hợp sông biển, tuổi Holocen, có lớp phủ dày 0,2 - 3 mét, phân bố trên diện tích 2 – 3 km<sup>2</sup> với chiều dày 15 - 20m. Trữ lượng tương đương 6 triệu m<sup>3</sup>. Các mỏ cát được xác định, phân lớp tập trung tại địa bàn các huyện Cái Bè, Cai Lậy, Châu Thành với 9 thân cát có trữ lượng lớn với chiều dài 2 – 17 km, rộng 300 - 800m, dày 2,5-6,9 mét, có chất lượng đáp ứng nhu cầu vật liệu san lấp. Nước dưới đất trên phạm vi tỉnh có 3 tầng chứa nước có triển vọng, có độ giàu nước từ lớn đến trung bình, có chất lượng tốt, đủ điều kiện khai thác với quy mô lớn và vừa gồm các phân vị Pliocen trên, Pliocen dưới và Miocen.

## II.1.5. Rừng

Theo số liệu được công bố, tính đến ngày 31/12/2023, tổng diện tích tự nhiên của tỉnh là 255.635,72 ha; diện tích đất có rừng 2.435,89 ha; thuộc địa bàn các huyện: Gò Công Đông (414,22 ha), Tân Phú Đông (889,75 ha), Tân Phước (1.131,92 ha).

Diện tích rừng phòng hộ là 1.321,70 ha; Diện tích rừng sản xuất là 1.114,19 ha (Trong đó rừng ngoài quy hoạch phát triển rừng là 775,14 ha).

Diện tích rừng trồng đã thành rừng là 2.351,91 ha; diện tích đã trồng chưa đạt tiêu chí thành rừng 83,98 ha; tỷ lệ che phủ rừng tương ứng là 0,92%.

## II.2. ĐẶC ĐIỂM KINH TẾ XÃ HỘI

### II.2.1. Tăng trưởng kinh tế

Giá trị tổng sản phẩm trên địa bàn tỉnh (GRDP) năm 2024 ước đạt 70.946 tỷ đồng (giá so sánh năm 2010), tăng 7,02% so với năm 2023; tăng trưởng quý sau cao hơn quý trước: quý I tăng 4,75%, quý II tăng 6,50%, quý III tăng 7,41% và quý IV tăng 9,12%, xếp hạng thứ 9/13 tỉnh trong khu vực đồng bằng sông Cửu Long và hạng 43 cả nước. Phân theo khu vực kinh tế: khu vực nông lâm nghiệp và thủy sản tăng 4% (cùng kỳ tăng 4,44%), khu vực công nghiệp và xây dựng tăng 10,37% (cùng kỳ tăng 6,87%) và khu vực dịch vụ tăng 7,28% (bao gồm thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm). Nếu tách riêng thuế sản phẩm thì khu vực dịch vụ tăng 7,58% (cùng kỳ tăng 6,76%) và thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm tăng 5,67% (cùng kỳ tăng 2,28%). So với cùng kỳ năm 2023 tốc độ tăng trưởng năm 2024 tăng cao hơn 1,32%.

**Bảng II.1. Tốc độ tăng tổng sản phẩm hai năm liền kề**

Lĩnh vực	Tốc độ tăng so với cùng kỳ năm trước (%)	
	Năm 2023	Năm 2024
Khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản	4,44	4,00
Khu vực công nghiệp và xây dựng	6,87	10,37

Khu vực dịch vụ	6,76	7,58
Thuê sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm	2,28	5,67
<b>Tổng số</b>	<b>5,70</b>	<b>7,02</b>

GRDP tính theo giá hiện hành đạt 137.272 tỷ đồng, tăng 11,7% so cùng kỳ, tương đương tăng 14.326 tỷ đồng, chiếm tỷ trọng 9,7% và xếp thứ 3/13 trong các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long.

GRDP bình quân đầu người đạt 76,4 triệu đồng/người/năm, tăng 7,8 triệu đồng/người/năm so năm 2023, xếp thứ 8/13 trong tỉnh đồng bằng sông Cửu Long. Tính theo tỷ giá USD, GRDP bình quân đầu người năm 2024 đạt 3.041 USD/người/năm, tăng 6,3%, tương đương tăng 181 USD so năm 2023 (năm 2023 đạt 2.860 USD/người/năm).

Trong 7,02% tăng trưởng thì khu vực nông lâm nghiệp và thủy sản đóng góp 1,42%, khu vực công nghiệp và xây dựng đóng góp 3,01%, khu vực dịch vụ đóng góp 2,27% và thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm đóng góp 0,32%.

Cụ thể từng khu vực như sau:

#### **II.2.1.b. Nông, lâm nghiệp và thủy sản**

Khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản: (Kế hoạch đề ra năm 2024 tăng 3,5 – 3,8%);

Ước tính năm 2024 tăng 4% (quý I tăng 2,37%, quý II tăng 4,66%, quý III tăng 3,85%, quý IV tăng 5,18%); tăng thấp hơn 0,44% so với năm 2023; trong đó:

Ngành nông nghiệp tăng 4,31% (năm 2023 tăng 5,46%). Tình hình xâm nhập mặn năm 2024 đến sớm và xâm nhập sâu hơn cùng kỳ, Ủy ban nhân dân tỉnh đã rất quan tâm có chỉ đạo công tác phòng chống từ rất sớm; khuyến cáo nông dân tuân thủ theo lịch thời vụ, nên hầu hết diện tích gieo trồng đã được thu hoạch, tránh được tác động của hạn mặn. Với sự tiến bộ của khoa học kỹ thuật, nông dân đã ứng dụng vào trong sản xuất lúa, tiết kiệm được chi phí, năng suất lúa bình quân cả năm 2024 đạt 62,05 tạ/ha, cao hơn cùng kỳ 0,92 tạ/ha (năm 2023 tạ 61,13 tạ/ha). Nhưng diện lúa gieo sạ năm nay chỉ đạt 120.330 ha, bằng 93% so cùng kỳ (tương đương giảm 9.059 ha)[1], làm cho sản lượng lúa cả năm giảm 5,6% so với năm 2023 (sản lượng cả năm đạt 746.880 tấn).

Trong những năm qua nông dân tập trung đầu tư chuyển đổi cơ cấu cây trồng và vật nuôi theo hướng nâng cao giá trị sản phẩm. Xu hướng chuyển dịch diện tích trồng cây hàng năm sang trồng cây lâu năm, chủ yếu chuyển sang trồng cây ăn quả có giá trị kinh tế cao, nhiều loại trái cây của tỉnh đã được xây dựng thương hiệu, xuất khẩu đi các nước như: sầu riêng, thanh long, vú sữa, xoài cát Hòa Lộc... Tổng diện tích trồng cây lâu năm của tỉnh ước tính đến cuối năm 2024 đạt 113.235 ha, tăng 5,3% so với năm 2023, (tương ứng tăng 5.671 ha). Giá bán các sản phẩm trồng trọt trong năm tăng khá tốt, thu nhập người dân tăng đã kích thích nông dân tập trung đầu tư cho sản xuất, nên ngành nông nghiệp có tốc độ tăng khá so cùng kỳ.

Tình hình chăn nuôi gia súc-gia cầm trên địa bàn tỉnh Tiền Giang phát triển ổn định và có xu hướng tăng mạnh trong 6 tháng cuối năm; khu vực trang trại-doanh nghiệp phát triển tốt. Các hộ chăn nuôi đang tích cực tái đàn nhằm đảm bảo nguồn cung thực phẩm

phục vụ những tháng cuối năm và Tết Nguyên đán 2025. Mặc dù dịch bệnh được kiểm soát, chỉ phát sinh một số ổ dịch nhỏ lẻ, tuy nhiên, dịch bệnh vẫn là thách thức lớn nhất của ngành chăn nuôi, đặc biệt là Dịch tả lợn Châu Phi, bệnh cúm gia cầm... làm ảnh hưởng đến tổng đàn lợn không được kiểm soát tốt. Ước tính đến cuối năm 2024 đàn bò đạt 120 ngàn con, giảm 1,6% so cùng kỳ; đàn lợn 312 ngàn con, tăng 4,0%; đàn gia cầm 16,8 triệu con, tăng 6,2% so cùng kỳ.

Tốc độ tăng trưởng ngành thủy sản tăng 2,53% (năm 2023 giảm 0,43%), sản lượng thủy sản năm 2024 ước đạt 318.107 tấn, tăng 3,4% so cùng kỳ. Sản lượng nuôi trồng đạt 214.335 tấn, tăng 0,5% so cùng kỳ, sản lượng thủy sản khai thác đạt 103.772 tấn, tăng 10,2% so cùng kỳ. Nhu cầu tiêu thụ thủy sản của thị trường trong nước và phục vụ cho xuất khẩu tăng, giá cả ổn định, nên ngư dân đã tập trung đầu tư cho nuôi trồng và khai thác. Mặt khác, tại xã Kiềng Phước, Tân Điền và Tân Thành thuộc huyện Gò Công Đông diện tích mặt nước nuôi hàu khoảng 598 ha, của 73 hộ nuôi cho thu hoạch, đã góp phần làm cho ngành thủy sản tăng.

### **II.2.1.c. Khu vực công nghiệp - xây dựng**

(Kế hoạch tăng từ 11,0-11,7%) tăng 10,37% so với năm 2023 (quý I tăng 5,99%, quý II tăng 9,01%, quý III tăng 11,59%, quý IV tăng 14,23); tăng cao hơn năm 2023 là 3,5%. Tốc độ tăng trưởng các ngành trong khu vực này như sau:

Tốc độ tăng trưởng ngành công nghiệp tăng 10,01% (cùng kỳ tăng 5,51%); đạt được kết quả trên đó là sự quan tâm chỉ đạo của Ủy ban nhân dân tỉnh cùng các ngành các cấp thường xuyên tổ chức các Hội nghị tiếp xúc doanh nghiệp, nắm bắt tâm nguyện vọng, những khó khăn của doanh nghiệp, kịp thời đưa ra các giải pháp hiệu quả giúp công nghiệp của tỉnh nhà tăng cao. Sản xuất công nghiệp trên địa bàn tỉnh tăng trưởng tốt, tốc độ tăng trưởng quý sau luôn cao hơn quý trước (quý I tăng 4,99%, quý II tăng 8,57%, quý III tăng 11,73% và quý IV tăng 14,51%), đóng góp 2,36% trong 7,02% tăng trưởng của tỉnh. Một số ngành chiếm tỷ trọng lớn trong giá trị công nghiệp có tốc độ tăng trưởng khá như: sản xuất chế biến thực phẩm tăng 14,32% (chiếm tỷ trọng 24,8% trong tổng giá trị tăng của ngành công nghiệp); Sản xuất da và các sản phẩm có liên quan tăng 13,30% (chiếm 21%); Sản xuất sản phẩm từ cao su và plastic tăng 20,72% (chiếm 9,3%); Sản xuất và phân phối điện, khí đốt, nước nóng, hơi nước và điều hòa không khí tăng 12,89% (chiếm 4,8%)...Tuy nhiên cũng có một số ngành do khó khăn về thị trường tiêu thụ nên sản xuất trong năm giảm so với cùng kỳ như: sản xuất trang phục giảm 16,91% (chiếm 5,7%); ngành dệt giảm 6,54% (chiếm 1,7%); sản xuất đồ uống giảm 7,63% (chiếm 1%); sản xuất công nghiệp chế biến chế tạo khác giảm 17,21% (chiếm 1,4%)...

Ngành xây dựng tăng 11,97%, là một trong những ngành có tốc độ tăng trưởng tốt nhất trong năm 2024 (chiếm tỷ trọng 4,9% trong GRDP), là ngành trong 03 năm liên tiếp tăng trưởng trên 10% (năm 2022 tăng 10,25%, năm 2023 tăng 13,23%). Đạt được kết quả trên là do lãnh đạo tỉnh chú trọng giao vốn sớm cho các chủ đầu tư ngay từ tháng 12 năm 2023 và thường xuyên kiểm tra, đôn đốc tiến độ thực hiện của các dự án, nhất là các dự án thuộc chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội. Trên địa bàn tỉnh có nhiều công trình trọng điểm của địa phương và trung ương đang được triển khai thi công, cộng

với sự tập trung lãnh đạo, chỉ đạo quyết liệt trong việc giải quyết những khó khăn, vướng mắc, đẩy nhanh tiến độ đầu tư công đã góp phần làm cho hoạt động xây dựng trên địa bàn tỉnh tăng khá so cùng kỳ.

### **II.2.1.d. Dịch vụ**

(Kế hoạch tăng từ 7,0-7,5%) tăng 7,28% (bao gồm thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm); Nếu tách riêng thuế sản phẩm thì khu vực dịch vụ tăng 7,58%. Kinh tế của tỉnh dần hồi phục sau dịch Covid -19, công nhân có việc làm ổn định, cộng với việc nâng lương cơ sở từ ngày 01/7/2024, thu nhập của người lao động tăng làm cho hoạt động thương mại và dịch trên địa bàn tỉnh tiếp tục tăng trưởng mạnh. Tất cả các ngành trong khu vực này đều tăng so với cùng kỳ, giá cả hàng hóa trong năm được kiểm soát tốt, không xảy ra tình trạng nâng giá bất hợp lý, hàng hóa dồi dào, đáp nhu cầu tiêu dùng của nhân dân. Một số ngành tăng khá như: bán buôn và bán lẻ, sửa chữa ô tô, mô tô, xe máy tăng 9,03%; Vận tải kho bãi tăng 15,99%; Dịch vụ lưu trú và ăn uống tăng 15,17%; Hoạt động hành chính và dịch vụ hỗ trợ tăng 12,43%... thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm tăng 5,67% so cùng kỳ.

### **II.2.1.e. Cơ cấu kinh tế**

Khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản chiếm 37,1% (cùng kỳ 37,2%); khu vực công nghiệp, xây dựng chiếm 27,7% (cùng kỳ 27,5%); khu vực dịch vụ chiếm 29,8%, tương đương so cùng kỳ; thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm chiếm 5,4% (cùng kỳ chiếm 5,5%).

## **II.2.2. Đầu tư và xây dựng**

Trong năm tập trung điều kiện đẩy nhanh tiến độ thi công đổi mới các công trình chuyển tiếp, đồng thời hoàn chỉnh hồ sơ, đấu thầu đưa vào chuẩn bị khởi động xây dựng các công trình mới, thường xuyên kiểm tra, đôn đốc tiến độ thực hiện và giải ngân vốn đầu tư công kịp thời, đây là nguồn lực quan trọng để khôi phục kinh tế xã hội, nỗ lực phấn đấu cao nhất thực hiện các mục tiêu, nhiệm vụ phát triển kinh tế xã hội năm 2024.

Vốn đầu tư toàn xã hội năm 2024 ước thực hiện 51.100 tỷ đồng, đạt 101,4% kế hoạch, tăng 10,9% so cùng kỳ. Phân theo thành phần: vốn đầu tư của dân cư và tư nhân 31.141 tỷ đồng, tăng 19,4%, vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài 4.820 tỷ đồng, giảm 15,4%, vốn đầu tư thuộc ngân sách nhà nước 15.139 tỷ đồng, tăng 6% so cùng kỳ. Phân theo nguồn vốn: vốn nhà nước trên địa bàn 15.139 tỷ đồng, chiếm 39,6% và tăng 6% so cùng kỳ; vốn ngoài nhà nước đạt 35.961 tỷ đồng, chiếm 70,4% tổng vốn đầu tư phát triển toàn xã hội.

Vốn đầu tư từ nguồn vốn ngân sách nhà nước do địa phương quản lý năm 2024 là 6.546 tỷ đồng, đạt 96,3% kế hoạch, giảm 4,6% so cùng kỳ; gồm có: vốn ngân sách nhà nước cấp tỉnh 5.558 tỷ đồng, giảm 5,7%; vốn ngân sách nhà nước cấp huyện 832 tỷ đồng, tăng 51%; vốn ngân sách nhà nước cấp xã 156 tỷ đồng, bằng 37,5% so cùng kỳ.

Tình hình thu hút đầu tư: Chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh (PCI) của tỉnh Tiền Giang năm 2023 đạt được 66,8 điểm, xếp hạng 29 tăng 21 bậc so với năm 2022. Chỉ số đã cho thấy cộng đồng doanh nghiệp đánh giá cao những nỗ lực tích cực trong việc cải thiện môi trường kinh doanh so với trước đây.

Tình hình phát triển các khu, cụm công nghiệp: Năm 2024 tình hình hoạt động sản xuất, kinh doanh của các doanh nghiệp trong các khu - cụm công nghiệp đạt kế hoạch đề ra. Các doanh nghiệp trong khu - cụm công nghiệp duy trì hoạt động và ổn định sản xuất; một số doanh nghiệp bổ sung thêm nguồn vốn đầu tư, điều chỉnh mục tiêu hoạt động, tiến độ thực hiện dự án để phù hợp với tình hình phát triển sản xuất.

- Khu công nghiệp: Trong năm 2024, các KCN thu hút 03 dự án doanh nghiệp đầu tư nước ngoài (FDI), 01 dự án doanh nghiệp đầu tư trong nước tương đương so với cùng kỳ; tổng vốn đầu tư đăng ký là 24 triệu USD và 40 tỷ đồng, tăng 21,3% so với cùng kỳ và cấp Giấy chứng nhận đăng ký đầu tư cho 01 dự án. Đầu tư xây dựng và kinh doanh kết cấu hạ tầng KCN Tân Phước 1 với tổng vốn đầu tư 5.936,5 tỷ đồng. Ngoài ra điều chỉnh Giấy chứng nhận đăng ký đầu tư cho 39 lượt dự án, tăng 39,3% so với cùng kỳ; trong đó, có 08 lượt dự án điều chỉnh tăng vốn đầu tư với tổng vốn đầu tư tăng thêm là 280,58 triệu USD tăng 1,5 lần so với cùng kỳ. Đến nay các KCN thu hút được 111 dự án (trong đó có 83 dự án FDI) với tổng vốn đầu tư trên 2,8 tỷ USD và 4.527 tỷ đồng; diện tích cho thuê 551,93/1.116,03 ha, chiếm 49,5%.

- Về cụm công nghiệp: Trong năm không thu hút dự án đầu tư mới, tổng số dự án đầu tư tại các cụm công nghiệp hiện nay là 68 dự án (trong đó: có 6 dự án đầu tư nước ngoài) với tổng vốn đầu tư 0,2 tỷ USD và 998,2 tỷ đồng, diện tích thuê đất là 45,7/77,6 ha, tỷ lệ lấp đầy đạt 58,9%.

### II.2.3. Tình hình phát triển của doanh nghiệp

Theo báo cáo Sở kế hoạch - Đầu tư, đến hết tháng 11 toàn tỉnh có 849 doanh nghiệp mới thành lập mới, tăng 3,8%, với tổng vốn đăng ký 4.812 tỷ đồng, đạt 95,4% kế hoạch; giảm 2,6% so cùng kỳ; vốn đăng ký bình quân một doanh nghiệp là 5,7 tỷ đồng/doanh nghiệp. Có 803 đơn vị trực thuộc thành lập mới, tăng 2,9% so cùng kỳ và 166 doanh nghiệp hoạt động trở lại; ngoài ra còn có 247 doanh nghiệp tăng vốn điều lệ, vốn đầu tư với tổng vốn tăng thêm 8.000 tỷ đồng. Bên cạnh đó có 146 doanh nghiệp đăng ký tạm ngừng hoạt động có thời hạn, tăng 7,3% so cùng kỳ; 119 doanh nghiệp hoàn tất giải thể, tương đương cùng kỳ; 148 đơn vị trực thuộc chấm dứt hoạt động, giảm 40,6% so cùng kỳ. Lũy kế đến cuối tháng 11/2024, toàn tỉnh có 6.246 doanh nghiệp và 5.636 đơn vị trực thuộc doanh nghiệp đang hoạt động. Ước thực hiện năm 2024, có 913 doanh nghiệp mới thành lập mới, đạt 102,6% kế hoạch, tăng 4,3% so cùng kỳ; tổng vốn đăng ký 5.056,9 tỷ đồng; vốn đăng ký bình quân một doanh nghiệp là 5,5 tỷ đồng/doanh nghiệp. Chia theo ngành kinh tế: bán buôn và bán lẻ; sửa chữa ô tô, mô tô, xe máy và xe có động cơ khác là 470 doanh nghiệp, chiếm 51,5% tổng số doanh nghiệp đăng ký; kế đến công nghiệp chế biến chế tạo 119 doanh nghiệp, chiếm 13%.... Bên cạnh đó có 154 doanh nghiệp đăng ký tạm ngừng hoạt động có thời hạn và 125 doanh nghiệp giải thể. Ước tính đến cuối năm 2024, tổng số doanh nghiệp hoạt động trên địa bàn khoảng 6.400 doanh nghiệp.

### II.2.4. Sản xuất công nghiệp

Tình hình sản xuất công nghiệp của tỉnh tăng hơn so cùng kỳ, Các mặt hàng chủ lực của tỉnh chiếm tỷ trọng lớn trong giá trị sản xuất công nghiệp của tỉnh tăng cao, do đơn

đặt hàng tăng. Một số ngành công nghiệp có tỷ trọng nhỏ sản xuất ổn định và tăng góp phần vào tăng trưởng chung của toàn ngành.

Chỉ số sản xuất công nghiệp năm 2024 tăng 12,44% so cùng kỳ; trong đó: ngành công nghiệp chế biến, chế tạo tăng 12,55% (một số ngành có chỉ số tăng mạnh như: sản xuất sản phẩm từ kim loại đúc sẵn tăng 58,76%; sản xuất thiết bị điện tăng 37,14%; sản xuất thuốc, hóa dược và dược liệu tăng 36,66%;...); ngành sản xuất, phân phối điện, khí đốt, nước nóng, hơi nước và điều hòa không khí tăng 12,48%; ngành cung cấp nước, hoạt động quản lý và xử lý rác thải, nước thải tăng 8,33% so cùng kỳ.

Sản phẩm sản xuất công nghiệp năm 2024: có 38/54 sản phẩm tăng so cùng kỳ như: dịch vụ sản xuất thiết bị điện chiếu sáng tăng 80,4%; dây thép không gỉ tăng 70,1%; thanh, que bằng thép hợp kim rỗng tăng 57,7%; lốp hơi mới bằng cao su, loại dùng cho xe buýt, xe tải hoặc máy bay tăng 52,4%; phi lê đông lạnh tăng 47,9%; điện thương phẩm tăng 10,4%;... Tuy nhiên vẫn còn một số ngành gặp khó khăn như: sản xuất đồ uống, ngành dệt... do đơn hàng xuất khẩu giảm. Có 16/54 sản phẩm giảm so cùng kỳ: màn bằng vải khác giảm 70,5%; thuốc chứa pénixilin hoặc kháng sinh khác dạng viên giảm 36,7%; bia đóng chai giảm 19,1%; cầu kiện làm sẵn cho xây dựng hoặc kỹ thuật dân dụng, bằng xi măng, bê tông hoặc đá nhân tạo giảm 7,8%; giày, dép thể thao có mũ bằng da và có đế ngoài giảm 7,6%; Thức ăn cho thủy sản giảm 5,6%; các sản phẩm bằng vật liệu tết bện khác giảm 3,6%; cửa ra vào, cửa sổ bằng sắt, thép giảm 2,4%; phân vi sinh giảm 1,7%;...

– Ngành công nghiệp chế biến, chế tạo:

- Chỉ số tiêu thụ ngành công nghiệp chế biến, chế tạo cộng dồn từ đầu năm đến cuối tháng 12 năm 2024 tăng 14,76%. Một số ngành có chỉ số tiêu thụ tăng cao: sản xuất chế biến thực phẩm tăng 23,73%, trong đó sản xuất thức ăn gia súc, gia cầm và thuỷ sản tăng 3,29%; sản xuất giấy và sản phẩm từ giấy tăng 20,64%; sản xuất thuốc, hóa dược và dược liệu tăng 47,41%; sản xuất sản phẩm cao su và plastic tăng 21,59%; sản xuất kim loại tăng 6,92%; sản xuất sản phẩm từ kim loại đúc sẵn tăng 49,59%; sản xuất thiết bị điện tăng 43,92%, trong đó sản xuất dây cáp, dây điện và điện tử khác tăng 59,53%;.. Bên cạnh đó một số ngành có chỉ số tiêu thụ giảm so cùng kỳ là: sản xuất đồ uống giảm 4,88%, trong đó sản xuất bia giảm 4,88%; dệt giảm 6,49%; sản xuất trang phục giảm 10,32%; sản xuất da giảm 0,82%, trong đó sản xuất giày dép giảm 2,83%; chế biến gỗ và sản xuất sản phẩm từ gỗ giảm 3,93%;...
- Chỉ số tồn kho tháng 12/2024 so tháng trước tăng 23,61% và tăng 17,03% so với cùng kỳ. Một số ngành có chỉ số tồn kho tăng cao so với cùng kỳ: sản xuất trang phục tăng 47,66%; sản xuất da tăng 23,52%, trong đó sản xuất giày dép tăng 25,38%; sản xuất thuốc, hóa dược và dược liệu tăng 0,36%; sản xuất sản phẩm từ cao su và plastic tăng 7,71%; sản xuất kim loại tăng 62,48%; chế biến, chế tạo khác tăng 17,47%, trong đó sản xuất đồ chơi, trò chơi tăng 17,47%;.. Bên cạnh đó một số ngành có chỉ số tồn kho giảm so cùng kỳ là: sản xuất chế biến thực phẩm giảm 6,27%, trong đó chế biến, bảo quản thủy sản giảm 38,84%; dệt giảm 6,87%; sản xuất thiết bị điện giảm 68,68%, trong đó sản xuất mô tơ

điện giảm 71,67%;...

## II.2.5. Thương mại, dịch vụ

### II.2.5.a. Tổng doanh thu bán lẻ hàng hóa và dịch vụ tiêu dùng:

Hoạt động kinh doanh trên địa bàn tỉnh diễn ra ổn định và tăng hơn so cùng kỳ, lượng hàng hóa dồi dào, các đơn vị kinh doanh chủ động dự trữ hàng hóa để phục vụ nhu cầu mua sắm của người dân trong các dịp lễ, Tết. Giá cả hàng hóa ổn định đã đáp ứng tốt nhu cầu của người tiêu dùng.

Tổng doanh thu bán lẻ hàng hóa và dịch vụ tiêu dùng năm 2024 là 89.250 tỷ đồng, đạt 100,3% kế hoạch, tăng 8,8% so cùng kỳ. Phân theo ngành kinh tế: thương nghiệp 68.375 tỷ đồng, tăng 8%; lưu trú, ăn uống 8.936 tỷ đồng, tăng 22,7%; du lịch lữ hành 215 tỷ đồng, tăng 18,9%; dịch vụ tiêu dùng 11.723 tỷ đồng, tăng 4,4% so cùng kỳ.

### II.2.5.b. Xuất - Nhập khẩu

(Theo báo cáo Sở Công Thương) Nhờ thực hiện tích cực các biện pháp nhằm tháo gỡ khó khăn để hỗ trợ sản xuất trong nước, xúc tiến thương mại, mở rộng thị trường trong nước và xuất khẩu được triển khai mạnh mẽ, xuất khẩu năm 2024 đạt kết quả rất khả quan.

- Xuất khẩu:

Giá trị kim ngạch xuất khẩu hàng hóa năm 2024 ước đạt 6 tỷ USD, đạt 120% kế hoạch, tăng 10% so cùng kỳ. Thị trường xuất khẩu chủ yếu của tỉnh như: Hoa Kỳ là thị trường xuất khẩu lớn nhất của tỉnh, chiếm 21,7%; tiếp đến là thị trường Ấn Độ chiếm 11,8%; Nga chiếm 7,5%; Trung Quốc chiếm 5,9%; Hàn Quốc chiếm 4,7%; Đức chiếm 3,6%; Singapore chiếm 3,1%; Anh chiếm 3%; Nhật Bản chiếm 2,7%;,... tổng kim ngạch xuất khẩu hàng hóa.

- Nhập khẩu:

Kim ngạch nhập khẩu hàng hóa năm 2024 ước đạt hơn 3 tỷ USD, đạt 120% kế hoạch, tăng 11,7% so với cùng kỳ.

### II.2.5.c. Vận tải:

Tiếp tục duy trì hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước về vận tải trên địa bàn tỉnh. Tổ chức kiểm tra, giám sát các bến xe, các doanh nghiệp kinh doanh vận tải trong việc chấp hành các quy định của pháp luật về điều kiện kinh doanh vận tải và dịch vụ vận tải. Kết quả đạt được trong năm 2024 như sau:

Doanh thu vận tải, kho bãi và dịch vụ hỗ trợ vận tải thực hiện 3.005 tỷ đồng, tăng 20% so cùng kỳ; trong đó: doanh thu vận tải hành khách thực hiện 775 tỷ đồng, tăng 20% so cùng kỳ; vận tải hàng hóa thực hiện 1.951 tỷ đồng, tăng 21% so cùng kỳ. Vận tải đường bộ thực hiện 672 tỷ đồng, tăng 19,3%; vận tải đường thủy thực hiện 102 tỷ đồng, tăng 21,9%; kho bãi, dịch vụ hỗ trợ vận tải 278 tỷ đồng, tăng 14,4% so cùng kỳ.

Vận chuyển hành khách 20.751 ngàn hành khách, tăng 20,6% và luân chuyển 649.062 ngàn hành khách.km, tăng 22,1% so cùng kỳ; trong đó: vận chuyển đường bộ 8.651 ngàn hành khách, tăng 19,2% và luân chuyển 635.105 ngàn hành khách.km, tăng 22,1% so cùng kỳ; vận chuyển đường thủy 12.100 ngàn hành khách, tăng 21,6% và luân

chuyển 13.957 ngàn hành khách.km, tăng 21,1% so cùng kỳ.

Vận tải hàng hóa 19.196 ngàn tấn, tăng 21,2% và luân chuyển 3.743.716 ngàn tấn.km, tăng 20,2% so cùng kỳ; trong đó: vận tải đường bộ thực hiện 2.688 ngàn tấn, tăng 20,9% và luân chuyển được 636.188 ngàn tấn.km, tăng 16,4% so cùng kỳ; vận tải đường thủy thực hiện 16.508 ngàn tấn, tăng 21,3% và luân chuyển 3.107.528 ngàn tấn.km, tăng 20,9% so cùng kỳ.

#### **II.2.5.d. Du lịch:**

Nhằm phục hồi và phát triển du lịch trên địa bàn tỉnh ngành Văn hóa thể thao du lịch tỉnh Tiền Giang tăng cường quảng bá hình ảnh du lịch điểm đến an toàn. Ngoài ra tỉnh có nhiều chính sách mở cửa kịp thời thông thoáng, thực hiện nhiều giải pháp có hiệu quả, quá trình phục hồi ngành du lịch Tiền Giang có những chuyển biến tích cực và đạt nhiều kết quả khả quan.

Năm 2024, lượng khách du lịch đến tỉnh 1.640 ngàn lượt, đạt 99,4% kế hoạch, tăng 18,1% so cùng kỳ; trong đó khách quốc tế 504 ngàn lượt, đạt 91,6% kế hoạch, tăng 19,8% so cùng kỳ. Doanh thu hoạt động lưu trú, ăn uống và du lịch lữ hành 9.151 tỷ đồng, tăng 22,6% so cùng kỳ; trong đó: doanh thu dịch vụ lưu trú và ăn uống chiếm 97,6%, tương đương 8.936 tỷ đồng.

#### **II.2.6. Một số vấn đề xã hội**

##### **II.2.6.a. Lao động, giải quyết việc làm**

###### **II.2.6.a.1. Một số chỉ tiêu về dân số:**

Ước tính năm 2024, dân số trung bình tỉnh Tiền Giang là 1.796.065 người, tăng 0,3% so cùng kỳ năm trước; dân số nam là 884.385 người, tăng 0,3% và chiếm 49,2%; dân số nữ là 911.680 người, tăng 0,3% và chiếm 50,8%.

Dân số thành thị là 302.556 người, tăng 10,6% và chiếm 16,8%; dân số nông thôn là 1.493.509 người, giảm 1,5% và chiếm 83,2%.

###### **II.2.6.a.2. Tư vấn và giới thiệu việc làm:**

Trong năm, thực hiện tư vấn nghề, việc làm, pháp luật lao động và tư vấn khác cho 20.661 lượt lao động, giảm 28,2% so cùng kỳ, đạt 103,3% kế hoạch. Trong đó: tư vấn nghề cho 731 lượt lao động; tư vấn việc làm cho 2.899 lượt lao động; tư vấn việc làm cho 16.513 lượt lao động thất nghiệp; tư vấn pháp luật lao động và tư vấn khác cho 518 lượt lao động. Giới thiệu việc làm cho 3.253 lượt lao động, giảm 5,2% so cùng kỳ, đạt 108,4% kế hoạch, trong đó có 1.463 lao động có được việc làm ổn định, giảm 7,3% so cùng kỳ.

Trong năm, ghi nhận 18.426 lao động đăng ký hưởng trợ cấp thất nghiệp, giảm 21,3% so cùng kỳ; có 17.971 lao động được hưởng trợ cấp thất nghiệp, giảm 23,5% so cùng kỳ với tổng số tiền chi trả khoảng 391,2 tỷ đồng, giảm 26,6% so cùng kỳ.

Người lao động đi làm việc nước ngoài trong năm, tư vấn đi làm việc có thời hạn ở nước ngoài cho 908 lượt lao động; có 502 người xuất cảnh đi làm việc ở nước ngoài qua các thị trường như: Nhật Bản 388 lao động; Đài Loan 68 lao động; Canada 14 lao động; Hàn Quốc 09 lao động và Mỹ 09 lao động... giảm 1,2% so cùng kỳ, đạt 125,5% kế hoạch

năm.

Trong năm, số vụ ngừng việc, đình công tập thể ghi nhận 06 vụ, tại 05 doanh nghiệp, tăng 20% so cùng kỳ. Các sở, ngành, địa phương, doanh nghiệp đã phối hợp tổ chức cuộc đối thoại với người lao động nên các vụ ngừng việc đã được giải quyết ổn thỏa.

#### *II.2.6.a.3. Tình hình thiếu việc làm, thất nghiệp:*

Năm 2024, tỷ lệ lao động thiếu việc làm là 7,13%, tăng 0,32 điểm phần trăm so cùng kỳ năm trước (từ 6,81% năm 2023 lên 7,13% năm 2024). Tỷ lệ thiếu việc làm khu vực thành thị là 8,60%, giảm 0,77 điểm phần trăm (từ 9,37% năm 2023 xuống 8,60% năm 2024) và tỷ lệ thiếu việc làm khu vực nông thôn là 6,45%, tăng 0,75 điểm phần trăm (từ 5,70% năm 2023 lên 6,45% năm 2024).

Năm 2024, tỷ lệ thất nghiệp của tỉnh là 1,18%, giảm 0,09 điểm phần trăm so với cùng kỳ (từ 1,27% năm 2023 xuống 1,18% năm 2024). Tỷ lệ thất nghiệp khu vực thành thị là 1,85%, giảm 0,50 điểm phần trăm (từ 2,35% năm 2023 xuống 1,85% năm 2024) và tỷ lệ thất nghiệp khu vực nông thôn là 0,88%, tăng 0,09 điểm phần trăm (từ 0,79% năm 2023 lên 0,88% năm 2024). Tỷ trọng thất nghiệp khu vực thành thị năm 2024 chiếm 49,33% so với tổng số lao động thất nghiệp của toàn tỉnh/

#### *II.2.6.b. Đời sống dân cư và an sinh xã hội*

##### *II.2.6.b.1. Đời sống dân cư:*

Tình hình sản xuất nông nghiệp gặp không ít khó khăn các mặt hàng nông sản luôn biến động, một số sản phẩm chăn nuôi có giá bán không ổn định. Tình hình xâm nhập mặn mùa khô 2023-2024 trên địa bàn tỉnh xuất hiện sớm, duy trì cao và liên tục tác động không nhỏ đến sản xuất và đời sống người dân. Được sự quan tâm của lãnh đạo tỉnh cùng với đoàn thể các cấp đã kịp thời có những chính sách hỗ trợ như tổ chức dạy nghề, giới thiệu, giải quyết việc làm giúp người dân khôi phục sản xuất, ổn định cuộc sống. Tổng số lao động đang làm việc tại các doanh nghiệp trong KCN là 88.664 lao động (1.056 lao động nước ngoài), tăng 4,7% so với cùng kỳ. Dự kiến trong 6 tháng đầu năm 2025, các doanh nghiệp tuyển trên 14.275 lao động để đáp ứng các đơn hàng năm 2025.

##### *II.2.6.b.2. Việc làm*

và thu nhập của người làm công ăn lương, người nghỉ hưu ổn định, có tăng hơn so cùng kỳ. Chính phủ ban hành các Nghị định về tiền lương, tiền công được áp dụng từ ngày 01/7/2024 gồm: 73/2024/NĐ-CP tăng lương cơ sở từ 1,8 triệu đồng lên 2,34 triệu đồng, tương ứng tăng 30% đối với cán bộ, công chức, viên chức và lực lượng vũ trang; 74/2024/NĐ-CP tăng lương tối thiểu vùng khoảng 6% đối với người lao động; 75/2024/NĐ-CP điều chỉnh lương hưu, trợ cấp hàng tháng tăng thêm 15%.

##### *II.2.6.b.3. An sinh xã hội*

Công tác an sinh xã hội được quan tâm, chính sách trợ giúp người nghèo về y tế, giáo dục, nhà ở, vay vốn tín dụng ưu đãi, đào tạo nghề lao động nông thôn,... được thực hiện lòng ghê, triển khai đồng bộ, kịp thời. Trong năm, giải quyết việc làm cho 19.000 lao động, đạt 105% kế hoạch.

## II.2.7. Một số giải pháp nhằm phục hồi tăng trưởng kinh tế, thực hiện chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội năm 2025

Để thực hiện đạt kế hoạch năm 2025 cần thực hiện tốt các giải pháp sau:

- Tăng cường kỷ luật, kỷ cương sắp xếp tinh gọn bộ máy tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả nhằm tăng thu nhập cho cán bộ công chức, viên chức và người lao động trong kỷ nguyên vươn mình theo chỉ đạo của Bộ Chính trị. Thực hiện nghiêm quy chế làm việc, kỷ luật phát ngôn, công khai minh bạch tạo môi trường sản xuất kinh doanh bình đẳng. Tiếp tục tập trung tháo gỡ khó khăn, vướng mắc, cải cách thủ tục hành chính, chuyển đổi số.
- Tiếp tục triển khai có hiệu quả Kế hoạch số 188/KH-UBND ngày 29/5/2024 về phát triển doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Giang giai đoạn 2024-2025; Kế hoạch số 262/KH-UBND ngày 27/8/2021 triển khai thực hiện Nghị quyết số 07/NQ-TU ngày 26/7/2021 của Tỉnh ủy về tiếp tục lãnh đạo nâng cao hiệu quả công tác hỗ trợ và phát triển doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh đến năm 2025. Đồng thời triển khai các giải pháp tháo gỡ khó khăn cho các doanh nghiệp về tình hình hoạt động, thị trường tiêu thụ, nguyên liệu sản xuất, lao động,... Tập trung rà soát lại tình hình sản xuất ở từng ngành, đặc biệt là các ngành như: dệt may, da giày, chế biến thủy sản, sản xuất kim loại, cơ khí; các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực chế biến, chế tạo, công nghiệp hỗ trợ,...
- Theo dõi diễn biến tình hình khí tượng thủy văn, xâm nhập mặn; tình hình vận hành các công trình phục vụ sản xuất và mực nước nội đồng các vùng dự án. Duy trì thông thoáng lòng sông, kênh, rạch trên địa bàn; tập trung công tác nạo vét các công trình thủy lợi, chủ động thực hiện các biện pháp đảm bảo nguồn nước phục vụ sản xuất và sinh hoạt cho Nhân dân vào mùa khô. Thường xuyên theo dõi, thông tin kịp thời về tình hình khí tượng, thủy văn, chủ động các biện pháp phòng, tránh hạn chế thiệt hại khi thiên tai xảy ra.
- Tập trung phát triển các ngành, sản phẩm công nghiệp có lợi thế cạnh tranh, có thị trường tiêu thụ sản phẩm; đẩy mạnh phát triển công nghiệp hỗ trợ nguyên liệu phục vụ sản phẩm thức ăn chăn nuôi, cơ khí, điện tử... Thường xuyên rà soát kịp thời tháo gỡ các khó khăn, vướng mắc, đẩy mạnh hoạt động sản xuất, kinh doanh. Cần có giải pháp hỗ trợ hiệu quả các doanh nghiệp thiếu vốn, giá nguyên liệu đầu vào tăng cao, khó khăn trong tiêu thụ sản phẩm và một số ngành, lĩnh vực bị tác động bất lợi do nhu cầu của thị trường suy giảm như: da giày, dệt may, sản xuất và chế biến gỗ...
- Triển khai thực hiện đồng bộ, chủ động, linh hoạt chính sách về lãi suất, gói hỗ trợ lãi suất cho vay, nhằm hỗ trợ doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh; tập trung vốn vào các lĩnh vực sản xuất, lĩnh vực ưu tiên; tiếp tục triển khai chính sách tín dụng phục vụ phát triển nông nghiệp, nông thôn. Tăng cường công tác kết nối ngân hàng - doanh nghiệp, tạo điều kiện thuận lợi trong vay vốn tín dụng ngân hàng cho doanh nghiệp và người dân.
- Tăng cường huy động và sử dụng có hiệu quả các nguồn vốn trong và ngoài nước, các thành phần kinh tế cho đầu tư phát triển gắn với xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ bằng các hình thức phù hợp, đặc biệt là hình thức hợp tác công tư (PPP), xã hội hóa... ưu tiên mời gọi đầu tư các dự án quan trọng có vai trò thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của

tỉnh. Đẩy mạnh xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ như: giao thông vận tải, công nghệ thông tin và truyền thông, đô thị, công nghiệp nông nghiệp, nông thôn... Tiếp tục triển khai các dự án, công trình trọng điểm của tỉnh đã được phê duyệt đảm bảo tiến độ theo kế hoạch; Đầu tư nâng cấp các tuyến đường huyện, đường giao thông nông thôn đạt tiêu chí huyện nông thôn mới, xã nông thôn mới, nông thôn mới nâng cao trong giai đoạn 2021-2025.

- Các ngành chức năng đẩy mạnh xúc tiến thương mại, mở rộng thị trường xuất khẩu. Tiếp tục phát triển xuất khẩu các mặt hàng có lợi thế; chuyển dần sang xuất khẩu sản phẩm chế biến sâu, phát triển xuất khẩu sản phẩm có chất lượng cao, có sức cạnh tranh và có thương hiệu mạnh.
- Đẩy mạnh công tác thông tin tuyên truyền để nhân dân hiểu rõ về tình hình và chính sách của Đảng, Nhà nước; từ đó tạo sự đồng thuận, chung sức chung lòng thực hiện các mục tiêu kế hoạch đã đề ra.
- Tăng cường công tác an ninh trật tự, an toàn xã hội, an ninh quốc phòng.

### **II.3. ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN CỦA TỈNH TIỀN GIANG THEO QUYẾT ĐỊNH PHÊ DUYỆT QUY HOẠCH TỈNH TIỀN GIANG THỜI KỲ 2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050**

#### **II.3.1. Định hướng phát triển chung**

Ngày 31 tháng 12 năm 2023, Phó Thủ tướng Trần Hồng Hà đã ký Quyết định số 1762/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch tỉnh Tiền Giang thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Quy hoạch được xây dựng phù hợp với quan điểm, chủ trương, đường lối phát triển của Đảng và Nhà nước, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của cả nước, chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh và bền vững; phù hợp với quy hoạch, kế hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch, kế hoạch ngành quốc gia, quy hoạch, kế hoạch vùng đồng bằng sông Cửu Long (vùng DBSCL) và các quy hoạch, kế hoạch liên quan.

Quyết định nêu mục tiêu tổng quát đến năm 2030, Tiền Giang cơ bản trở thành tỉnh công nghiệp, có hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại, có các vùng động lực, trung tâm kinh tế về công nghiệp, du lịch, kinh tế biển và đô thị. Là tỉnh giữ vai trò kết nối quan trọng giữa vùng DBSCL với Thành phố Hồ Chí Minh và vùng Đông Nam Bộ. Quốc phòng, an ninh và trật tự an toàn xã hội được bảo đảm. Người dân có cuộc sống ấm no, văn minh, hạnh phúc.

Để đạt mục tiêu này, Quy hoạch đề ra nhiều chỉ tiêu cụ thể quan trọng cho giai đoạn 2021 - 2030 như sau:

Tốc độ tăng trưởng kinh tế (GRDP) đạt 7,0 - 8,0%/năm. Tỷ trọng trong GRDP của ngành công nghiệp - xây dựng chiếm 41,5 - 43,5%; ngành dịch vụ chiếm 29,5 - 30,0%; ngành nông, lâm, thủy sản chiếm 21,5 - 23,5%; thuế sản phẩm trừ trợ cấp chiếm 5,5%. Tổng thu ngân sách trên địa bàn tăng bình quân 9 - 10%/năm. Phấn đấu đến năm 2030, tự cân đối thu chi ngân sách. Tỷ lệ đô thị hóa đạt 45 - 47%.

Tầm nhìn đến năm 2050, Tiền Giang trở thành tỉnh công nghiệp hiện đại, có trình

độ phát triển khá của cả nước, có hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại. Trở thành nơi đáng sống, các giá trị văn hóa được bảo tồn và phát huy. Quốc phòng, an ninh, trật tự an toàn xã hội được bảo đảm. Người dân có cuộc sống phồn vinh, văn minh, hạnh phúc.

Để đạt được mục tiêu đề ra, Quy hoạch tập trung thực hiện 3 đột phá phát triển: Phát triển kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại tại 3 vùng, hành lang kinh tế trọng điểm; đẩy mạnh cải cách hành chính, cải thiện môi trường đầu tư kinh doanh và nâng cao năng lực cạnh tranh cấp tỉnh. Tập trung đẩy mạnh thực hiện chuyển đổi số với 3 trụ cột: chính quyền số, kinh tế số, xã hội số; và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao, thu hút, trọng dụng và đai ngộ nhân tài, nhất là trong các ngành, lĩnh vực chủ lực của tỉnh.

Tỉnh xác định phát triển công nghiệp hiện đại, tập trung, quy mô lớn, thân thiện với môi trường; trở thành ngành kinh tế chủ lực, thế mạnh của tỉnh Tiền Giang. Phát triển dịch vụ dựa trên các lĩnh vực chính: Du lịch, thương mại, logistics trong đó phát triển mạnh du lịch. Đẩy mạnh liên kết với thành phố Cần Thơ và các địa phương trong vùng ĐBSCL để hình thành các tuyến du lịch sinh thái, miệt vườn, nghỉ dưỡng trong tỉnh và liên tỉnh. Đầu tư hạ tầng thương mại văn minh, hiện đại có tính lan tỏa, thúc đẩy sản xuất lưu thông hàng hóa; đẩy mạnh thương mại điện tử, mở rộng thị trường trong và ngoài nước. Tăng cường phát triển logistics nhằm phát huy tối đa vai trò là trung tâm trung chuyển hàng hóa, kho vận giữa vùng ĐBSCL với Thành phố Hồ Chí Minh và vùng Đông Nam Bộ; trở thành lĩnh vực chủ lực của tỉnh.

Đẩy mạnh ứng dụng khoa học, công nghệ trong phát triển nông, lâm nghiệp và thủy sản gắn với chuyển đổi cơ cấu sản phẩm chủ lực, tạo ra những sản phẩm có giá trị gia tăng cao. Phát triển nông nghiệp đi đôi với xây dựng nông thôn mới và quá trình đô thị hóa.

Phát triển toàn diện, nâng cao chất lượng các ngành, lĩnh vực giáo dục và đào tạo, giáo dục nghề nghiệp, Y tế, chăm sóc sức khỏe nhân dân, Văn hóa, Thể thao, Khoa học-Công nghệ, Lao động, việc làm và an sinh xã hội, Thông tin-truyền thông và bảo đảm quốc phòng, an ninh.

Về tổ chức không gian, quy hoạch xác định ba vùng kinh tế - xã hội của tỉnh; cùng với đó là phát triển hạ tầng kinh tế - xã hội theo bốn hành lang kinh tế quan trọng của tỉnh theo các trục giao thông quốc gia qua địa bàn tỉnh, bảo đảm kết nối hiệu quả các hệ thống hạ tầng của tỉnh với vùng và quốc gia.

Phát triển hệ thống đô thị hài hòa, phù hợp với tiềm năng, lợi thế, vị trí địa lý, văn hóa của từng đô thị và sử dụng tiết kiệm, hiệu quả tài nguyên đất. Phấn đấu đến năm 2030, toàn tỉnh có 25 đô thị, gồm 01 đô thị loại I (thành phố Mỹ Tho), 02 đô thị loại III (thành phố Gò Công và thành phố Cai Lậy), 08 đô thị loại IV (Mỹ Phước, Cái Bè, An Hữu, Chợ Gạo, Tân Hiệp, Vĩnh Bình, Tân Hòa, Vàm Láng), 14 đô thị loại V trong đó có 02 đô thị xây dựng mới là Phú Thạnh và Tân Điền. Huyện Châu Thành đạt một số tiêu chí của thị xã.

Thực hiện đầy đủ các chương trình mục tiêu quốc gia. Đẩy mạnh đầu tư cải thiện cơ sở hạ tầng kỹ thuật và xã hội, đặc biệt hạ tầng giao thông, giáo dục, y tế, thông tin truyền thông, tạo cơ hội việc làm và nâng cao mức sống cho người dân.

Quy hoạch đề ra hệ thống các giải pháp: Huy động vốn đầu tư, phát triển nguồn

nhân lực, bảo vệ môi trường, khoa học-công nghệ, chuyển đổi số, cơ chế, chính sách liên kết phát triển, quản lý, kiểm soát phát triển đô thị và nông thôn, tổ chức thực hiện và giám sát thực hiện Quy hoạch.

### **II.3.2. Phương án phát triển mạng lưới giao thông vận tải và logistics**

#### **II.3.2.a. Đường bộ**

##### **II.3.2.a.1. Cấp quốc gia**

Các tuyến quốc lộ, cao tốc: Thực hiện theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030 tầm nhìn đến năm 2050 tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ.

- Hình thành các nút giao đấu nối hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông cấp quốc gia với hệ thống kết cấu hạ tầng cấp tỉnh, nhằm tăng cường tính kết nối giao thông liên vùng, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội; bố trí lối ra, vào theo từng dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

- Đường tỉnh kết nối vùng: Quy hoạch các tuyến giao thông của Tiền Giang kết nối với tuyến đường bộ ven biển (Long An - Tiền Giang - Bến Tre - Trà Vinh - Sóc Trăng) để tạo sự kết nối đồng bộ, thông suốt và phát huy hiệu quả đầu tư toàn tuyến.

##### **II.3.2.a.2. Cấp tỉnh**

- Nâng cấp, xây dựng mới các tuyến đường tỉnh tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV đồng bằng. Cụ thể, xây mới 15 tuyến đường tỉnh; cải tạo, nâng cấp 17 tuyến đường tỉnh hiện hữu; kéo dài, thay đổi hướng tuyến 15 đường tỉnh; 2 dự án cầu và đường tăng cường kết nối giao thông; xây mới, nâng cấp 3 tuyến đường vành đai.

- Các tuyến đường tỉnh kết nối từ cao tốc, quốc lộ, đường ven biển với vùng công nghiệp Tân Phước, vùng công nghiệp Gò Công và với hệ thống đô thị ven sông Tiền.

- Phát triển hệ thống đường đô thị phù hợp với quy hoạch phát triển không gian, kiến trúc đô thị, bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ, liên thông với mạng lưới giao thông vận tải của vùng, quốc gia. Phần đầu tỷ lệ quỹ đất hạ tầng giao thông đường bộ đô thị đạt bình quân từ 16 - 23% so với quỹ đất xây dựng đô thị.

- Hoàn thiện cơ bản mạng lưới kết cấu hạ tầng giao thông nông thôn, 100% đường huyện, đường xã đáp ứng cấp kỹ thuật hoặc đảm bảo nhu cầu vận tải khu vực nông thôn.

- Quy hoạch trung tâm đăng kiểm và cơ sở đào tạo sát hạch lái xe; nâng cấp và xây dựng mới hệ thống bến xe tại các huyện, thị xã, thành phố; bố trí các bãi đỗ xe tập trung kết hợp với các dịch vụ khác phù hợp với chức năng sử dụng đất, đảm bảo phục vụ nhu cầu đỗ xe, thuận lợi và an toàn. Hoàn thiện kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ khác phù hợp với yêu cầu phát triển của tỉnh và được xác định, cụ thể hóa trong quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị, quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành và trong giai đoạn lập dự án.

##### **II.3.2.a.3. Đường giao thông nông thôn**

Mở rộng và cứng hóa cơ bản các trục đường giao thông nông thôn trong đó tập trung các tuyến kết nối từ quốc lộ, đường tỉnh đến trung tâm hành chính các xã, phường,

thị trấn, đảm bảo tiêu chí giao thông trong xây dựng nông thôn mới.

### **II.3.2.b. Đường thủy:**

#### **II.3.2.b.1. Đường thủy nội địa do trung ương quản lý:**

- Đầu tư phát triển 05 tuyến đường thủy nội địa quốc gia được xác định tại Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.
- Cảng thủy nội địa trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia:
- Quy hoạch mới cụm cảng Tiền Giang (loại I - III) trên sông Tiền, sông Soài Rạp, sông Vàm Cỏ, Rạch Lá.

#### **II.3.2.b.2. Về hàng hải:**

- Duy tu, nâng cấp, bảo trì 02 luồng hàng hải Soài Rạp và cửa Tiểu đầm bảo phương tiện hoạt động lưu thông, an toàn trên tuyến.
- Quy hoạch cảng biển Tiền Giang đạt cảng biển loại III bao gồm: (1) Khu bến Gò Công trên sông Soài Rạp đến cửa biển và sông Vàm Cỏ; có bến tổng hợp, container, bến cảng hàng rời, hàng lỏng/khí và bến khách. Cỡ tàu: trọng tải đến 70.000 tấn hoặc lớn hơn phù hợp với điều kiện khai thác của tuyến luồng hàng hải; (2) Khu bến Mỹ Tho trên sông Tiền đến Vàm Kỳ Hôn: có bến tổng hợp, container, hàng rời, hàng lỏng/khí. Cỡ tàu: trọng tải đến 5.000 tấn và bến cảng hành khách cho phương tiện đến 300 khách; (3) Các bến phao, khu neo đậu chuyên tải, tránh, trú bão và các cơ sở đóng mới, sửa chữa tàu thủy thuộc vùng nước cảng biển Tiền Giang tại cửa sông Soài Rạp, huyện Gò Công Đông; cồn Tân Long, thành phố Mỹ Tho và khu vực khác có đủ điều kiện.

#### **II.3.2.b.3. Đường thủy nội địa địa phương:**

- Tuyến đường thủy nội địa địa phương: Nâng cấp các tuyến có lưu lượng phương tiện lớn như: Kênh 28, kênh Nguyễn Văn Tiệp, kênh Nguyễn Tân Thành. Mở mới 01 tuyến kết nối sông Tiền với sông Vàm Cỏ kết nối với sông Soài Rạp.
- Cảng, bến thủy nội địa:
  - Nhóm I: Quy hoạch mới 09 khu bến hàng hóa trên sông Tiền, sông Soài Rạp, sông Vàm Cỏ, kênh Nguyễn Văn Tiệp, kênh Nguyễn Tân Thành và 08 khu bến hành khách trên sông Tiền, sông Soài Rạp và các cơ sở đóng mới, sửa chữa phương tiện thủy. Duy trì 08 cảng chuyên dùng, di dời cảng cá Mỹ Tho về khu vực sông Tiền huyện Chợ Gạo.
  - Nhóm II: Quy hoạch 02 bến cảng đường thủy nội địa phục vụ phát triển công nghiệp, gồm: 01 bến cảng nội địa cặp kênh Nguyễn Văn Tiệp tại thị trấn Mỹ Phước phục vụ công nghiệp (khu vực quy hoạch 3 cụm công nghiệp); 01 bến cảng nội địa cặp kênh Nguyễn Tân Thành tại xã Phước Lập, kết nối đường phát triển vùng Đồng Tháp Mười (ĐT.867B).
  - Nhóm III: Duy trì, nâng cấp 02 cảng khách trên sông Tiền (cảng du thuyền Mỹ Tho và cảng khách Cái Bè) và 01 cảng khách trên sông Soài Rạp (cảng Tân Thành kết nối huyện Cần Giờ, thành phố Vũng Tàu).

Đối với các bến thủy nội địa đang hoạt động: Vận động các chủ bến cơ bản đủ điều

kiện hoạt động thực hiện việc cải tạo, nâng cấp các bến đảm bảo an toàn giao thông. Đồng thời, có kế hoạch thực hiện di dời, dừng khai thác các bến không đủ điều kiện.

#### **II.3.2.c. Đường sắt:**

Thực hiện theo Quyết định số 1769/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

#### **II.3.2.d. Về hàng không:**

Nghiên cứu phát triển sân bay chuyên dùng tại vị trí phù hợp đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội kết hợp quốc phòng, an ninh, phục vụ cứu hộ, cứu nạn, nhu cầu bay cá nhân, du lịch (tại Quy hoạch vùng đồng bằng sông Cửu Long).

#### **II.3.2.e. Trung tâm logistics**

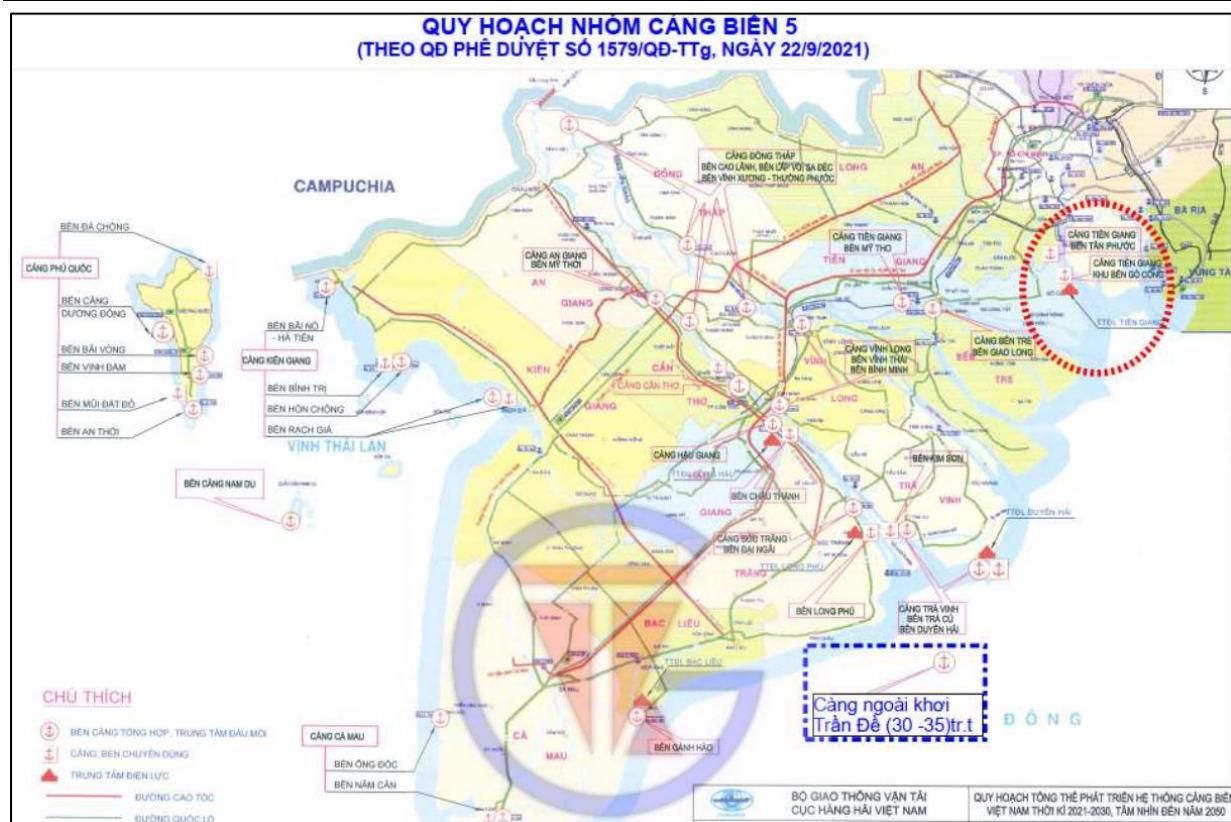
Xây mới 04 trung tâm logistics gồm: 01 tại huyện Gò Công Đông quy mô khoảng 15 ha; 01 tại huyện Tân Phước quy mô khoảng 20 ha; 01 tại huyện Cái Bè quy mô khoảng 30 ha và 01 tại thành phố Mỹ Tho quy mô từ 10 - 20 ha.

Nghiên cứu phát triển thêm một số trung tâm logistics dọc các tuyến đường bộ và đường thủy quan trọng.

### **II.4. KHU CẢNG TỔNG HỢP QUỐC TẾ GÒ CÔNG TRONG QUYẾT ĐỊNH PHÊ DUYỆT CHI TIẾT NHÓM CẢNG BIỂN, BẾN CẢNG, CẦU CẢNG, BẾN PHAO, KHU NƯỚC, VÙNG NƯỚC THỜI KỲ 2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050**

Theo Quyết định số 140/QĐ/TTg ngày 16/02/2025 của Thủ tướng Chính phủ về việc Phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao khu nước, vùng nước thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050 thì Dự án Cảng tổng hợp Gò Công thuộc nhóm cảng biển số 5.

Nhóm 5 gồm 12 cảng biển: Cần Thơ, Đồng Tháp, Tiền Giang, Vĩnh Long, Bến Tre, An Giang, Hậu Giang, Sóc Trăng, Trà Vinh, Cà Mau, Bạc Liêu và Kiên Giang.



**Hình II.1. Bản đồ quy hoạch nhóm cảng biển số 5**

Theo Quyết định số 140/QĐ-TTg thì lượng hàng thông qua nhóm cảng này được dự báo như sau:

#### **Bảng II.2. Bảng tổng hợp dự báo chi tiết hàng hóa các cảng biển thuộc Nhóm 5**

### **Đơn vị: Triệu tấn**

TT	Cảng biển	Kịch bản thấp					Kịch bản cao				
		Tổng	Hàng container	Hàng tổng hợp	Hàng rời	Hàng lỏng/khí	Tổng	Hàng container	Hàng tổng hợp	Hàng rời	Hàng lỏng/khí
	Tổng nhóm 5	86,00	15,85	20,45	34,50	15,20	107,94	21,21	25,88	41,30	19,55
I	CẢNG BIỂN CẦN THƠ	9,60	1,75	5,10	-	2,75	10,50	2,10	5,40	-	3,00
1	Khu bến Cái Cui	2,90	0,80	1,60	-	0,50	3,20	0,95	1,70	-	0,55
2	Khu bến Hoàng Diệu, Bình Thủy	1,35	-	1,10	-	0,25	1,35	-	1,10	-	0,25
3	Khu bến Trà Nóc, Ô Môn	3,85	0,20	1,85	-	1,80	4,35	0,30	2,05	-	2,00

**CĂNG TỔNG HỢP QUỐC TẾ GÒ CÔNG**

**DỰ ÁN ĐẦU TƯ**

4	Bến cảng Thốt Nốt	1,15	0,75	0,40			<b>1,25</b>	0,85	0,40		
5	Khu neo, bến phao, bến vệ tinh khác	0,35		0,15		0,20	<b>0,35</b>		0,15		0,20
<b>II</b>	<b>CĂNG BIỂN TIỀN GIANG</b>	<b>5,08</b>	<b>0,03</b>	<b>1,00</b>	-	<b>4,05</b>	<b>6,59</b>	<b>0,04</b>	<b>1,50</b>	-	<b>5,05</b>
1	Khu bến Gò Công	4,50	-	0,50	-	4,00	<b>5,94</b>	-	0,94	-	5,00
2	Khu bến Mỹ Tho	0,58	0,03	0,50	-	0,05	<b>0,65</b>	0,04	0,56	-	0,05
3	Khu neo, bến phao	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>III</b>	<b>CĂNG BIỂN BỀN TRE</b>	<b>0,37</b>	<b>0,12</b>	<b>0,25</b>	-	-	<b>0,54</b>	<b>0,14</b>	<b>0,40</b>	-	-
1	Khu bến Giao Long	0,27	0,12	0,15	-	-	<b>0,34</b>	0,14	0,20	-	-
2	Khu bến Hàm Luông	0,10		0,10			<b>0,10</b>		0,10		
3	Khu bến Thạnh Phú										
4	Khu bến Bình Đại										
5	Các bến vệ tinh khác phục vụ cơ sở CN ven sông										
6	Khu neo, bến phao	-	-	-	-	-	<b>0,10</b>		0,10		
<b>IV</b>	<b>CĂNG BIỂN ĐỒNG THÁP</b>	<b>2,00</b>	<b>0,45</b>	<b>1,25</b>	-	<b>0,30</b>	<b>2,35</b>	<b>0,55</b>	<b>1,50</b>	-	<b>0,30</b>
1	Khu bến trên sông Tiền	1,60	0,45	0,95	-	0,20	<b>1,85</b>	0,55	1,10	-	0,20
2	Khu bến Lấp Vò	0,40		0,30		0,10	<b>0,40</b>		0,30		0,10



**CĂNG TỔNG HỢP QUỐC TẾ GÒ CÔNG**

**DỰ ÁN ĐẦU TƯ**

3	Khu neo, bến phao	-	-	-	-	-	<b>0,10</b>	-	0,10	-	-
V	<b>CĂNG BIỂN AN GIANG</b>	<b>3,00</b>	<b>0,60</b>	<b>2,40</b>	-	-	<b>3,20</b>	<b>0,70</b>	<b>2,50</b>	-	-
1	Khu bến Mỹ Thới	2,65	0,60	2,05			<b>2,80</b>	0,70	2,10		
2	Khu bến Bình Long	0,25		0,25			<b>0,30</b>		0,30		
3	Khu neo, bến phao	0,10		0,10			<b>0,10</b>		0,10		
VI	<b>CĂNG BIỂN HẬU GIANG</b>	<b>12,35</b>	<b>1,00</b>	<b>2,25</b>	<b>8,50</b>	<b>0,60</b>	<b>15,25</b>	<b>1,00</b>	<b>2,75</b>	<b>10,50</b>	<b>1,00</b>
1	Các bến cảng (Lee&Man, VIMC Hậu Giang, cảng chuyên dùng kho đầu mối xăng dầu Hậu Giang, cảng Nhà máy sản xuất vật liệu không nung, cảng chuyên dùng Tổng kho xăng dầu Nam sông Hậu Giang)	4,35	1,00	2,25	0,50	0,60	<b>5,75</b>	1,00	2,75	1,00	1,00
2	Khu bến nhà máy nhiệt điện sông Hậu	8,00	-	-	8,00	-	<b>9,50</b>	-	-	9,50	-
VII	<b>CĂNG BIỂN VĨNH LONG</b>	<b>1,60</b>	<b>0,30</b>	<b>1,00</b>	-	<b>0,30</b>	<b>1,70</b>	<b>0,35</b>	<b>1,00</b>	-	<b>0,35</b>
1	Khu bến	0,30		0,30			<b>0,30</b>		0,30		



CĂNG TỔNG HỢP QUỐC TẾ GÒ CÔNG

DỰ ÁN ĐẦU TƯ

	Vĩnh Thái										
2	Khu bến Bình Minh	1,00	0,30	0,70			<b>1,05</b>	0,35	0,70		
3	Bến cảng tiềm năng huyện Bình Tân	0,30				0,30	<b>0,35</b>				0,35
4	Khu neo, bến phao	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>VIII</b>	<b>CĂNG BIỂN TRÀ VINH</b>	<b>12,90</b>	-	<b>0,20</b>	<b>12,00</b>	<b>0,70</b>	<b>15,20</b>	-	<b>0,30</b>	<b>14,00</b>	<b>0,90</b>
1	Khu bến Duyên Hải - Định An	12,35	-	-	12,00	0,35	<b>14,45</b>	-	-	14,00	0,45
2	Khu bến Trà Cú - Kim Sơn	0,50	-	0,20	-	0,30	<b>0,70</b>	-	0,30	-	0,40
3	Khu neo, bến phao (Bến hydro xanh Trà Vinh)	0,05	-	-	-	0,05	<b>0,05</b>	-	-	-	0,05
<b>IX</b>	<b>CĂNG BIỂN SÓC TRĂNG</b>	<b>30,65</b>	<b>11,60</b>	<b>4,55</b>	<b>14,00</b>	<b>0,50</b>	<b>41,16</b>	<b>16,33</b>	<b>7,53</b>	<b>16,80</b>	<b>0,50</b>
1	Khu bến Đại Ngãi	3,20	-	-	3,00	0,20	<b>3,80</b>	-	-	3,60	0,20
2	Khu bến Kê Sách	1,88		1,58		0,30	<b>3,73</b>		3,43		0,30
3	Khu bến Trần Đề	25,57	11,60	2,97	11,00	-	<b>33,63</b>	16,33	4,10	13,20	-
4	Khu neo, bến phao	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>X</b>	<b>CĂNG BIỂN BẠC LIÊU</b>	<b>3,45</b>	-	<b>0,25</b>	-	<b>3,20</b>	<b>3,50</b>	-	<b>0,30</b>	-	<b>3,20</b>
1	Bến cảng Gành Hào	0,25		0,25			<b>0,30</b>		0,30		
2	Bến cảng Vĩnh Hậu A (Bến LNG Bạc Liêu)	3,20				3,20	<b>3,20</b>				3,20



CĂNG TỔNG HỢP QUỐC TẾ GÒ CÔNG

DỰ ÁN ĐẦU TƯ

3	Khu neo, bến phao	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XI	<b>CĂNG BIỂN CÀ MAU</b>	<b>1,40</b>	-	<b>0,20</b>	-	<b>1,20</b>	<b>3,45</b>	-	<b>0,20</b>	-	<b>3,25</b>	
1	Khu bến Năm Căn	0,20		0,20			<b>0,20</b>		0,20			
2	Khu bến Ông Đốc	-					-					
3	Bến cảng Hòn Khoai	-					-					
4	Bến cảng ngoài khơi cửa sông Đốc	0,20				0,20	<b>0,25</b>				0,25	
5	Bến cảng LNG và kho nỗi	1,00				1,00	<b>3,00</b>				3,00	
6	Khu neo, bến phao	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XII	<b>CĂNG BIỂN KIÊN GIANG</b>	<b>3,60</b>	-	<b>2,00</b>	-	<b>1,60</b>	<b>4,50</b>	-	<b>2,50</b>	-	<b>2,00</b>	
1	Khu bến Rạch Giá	0,20		0,20			<b>0,20</b>		0,20			
2	Khu bến Hòn Chông	0,30		0,30			<b>0,70</b>		0,70			
3	Bến Bình Trị - Kiên Lương	1,20		0,90		0,30	<b>1,30</b>		0,90		0,40	
4	Khu bến Bãi Nò - Hà Tiên	-		-			-		-			
5	Khu bến Phú Quốc	-		-			-		-			
6	Các bến cảng An Thới, Vịnh Đầm, Bãi Vòng, Mũi Đất Đỏ	1,60		0,60		1,00	<b>1,90</b>		0,70		1,20	
7	Bến cảng	0,3	-	-	-	0,3	<b>0,4</b>	-	-	-	0,4	



tại quần đảo Nam Du; Bến cảng Thổ Châu											
8	Khu neo, bến phao	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Cũng theo Quyết định số 140/QĐ-TTg này, cỡ tàu có thể cập cảng khu bến Gò Công trên sông Soài Rạp là 70.000 DWT hoặc lớn hơn phù hợp điều kiện khai thác.

## II.5. SỰ CẦN THIẾT PHẢI ĐẦU TƯ

Hiện nay, cả nước ta nói chung và tỉnh Tiền Giang nói riêng đang hòa mình trong không khí chuẩn bị bước vào một “Kỷ nguyên mới – Kỷ nguyên vươn mình của dân tộc Việt Nam” hiện thực hóa các mục tiêu trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2030, nước công nghiệp hiện đại theo định hướng xã hội chủ nghĩa vào năm 2045.

Tỉnh Tiền Giang cũng đã đề ra các phương án cũng như giải pháp để hiện thực hóa các chỉ tiêu theo như Đồ án Quy hoạch tỉnh Tiền Giang thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã đề ra. Tỉnh xác định phát triển công nghiệp hiện đại (đến năm 2050, Tiền Giang trở thành tỉnh công nghiệp hiện đại, có trình độ phát triển khá của cả nước, có hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại), tập trung, quy mô lớn, thân thiện với môi trường; trở thành ngành kinh tế chủ lực, thế mạnh của tỉnh Tiền Giang. Phát triển dịch vụ dựa trên các lĩnh vực chính: Du lịch, thương mại, logistics; các ngành chức năng đầy mạnh mẽ tiên thương mại, mở rộng thị trường xuất khẩu.... Việc xây dựng cảng biển sẽ tạo nên tạo nên một đầu mối giao thông liên hoàn góp phần tạo điều kiện phát triển kinh tế - xã hội, hội nhập kinh tế thế giới và khu vực. Và tính đến ở thời điểm hiện tại, tỉnh Tiền Giang chỉ có khu bến Gò Công là có đủ điều kiện để trở thành một cảng biển lớn, hiện đại trong tương lai nếu cơ sở hạ tầng và luồng hàng hải Soài Rạp được đầu tư đúng mức (việc nạo vét duy tu luồng Soài Rạp cũng được đề cập đến trong đồ án quy hoạch tỉnh Tiền Giang thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050).

Tỉnh cũng tăng cường huy động, kêu gọi đầu tư và sử dụng có hiệu quả các nguồn vốn trong và ngoài nước, các thành phần kinh tế cho đầu tư phát triển gắn với xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ bằng các hình thức phù hợp, ưu tiên mời gọi đầu tư các dự án quan trọng có vai trò thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh. Hơn nữa, Đảng và Nhà nước cũng đang tích cực trong công tác tạo điều kiện để kinh tế tư nhân phát triển (Ban chấp hành Trung ương đã ra Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 04 tháng 5 năm 2025 về phát triển kinh tế tư nhân). Đây là cũng điều kiện thuận lợi, một động thái tích cực để hiện thực hóa các mục tiêu trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2030, nước công nghiệp hiện đại theo định hướng xã hội chủ nghĩa vào năm 2045 của nước nhà nói chung cũng như tỉnh Tiền Giang nói riêng.

Trước các cơ hội thuận lợi về điều kiện tự nhiên, vị trí địa lý, về cơ chế, chính sách của Đảng và Nhà nước đã ban hành, cũng như đón đầu xu thế phát triển, chuyển mình



của địa phương. Việc đầu tư xây dựng một dự án cảng nước sâu cùng các khu dịch vụ, logistics tại khu bến Gò Công đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt là một điều hết sức đúng đắn và cần thiết.

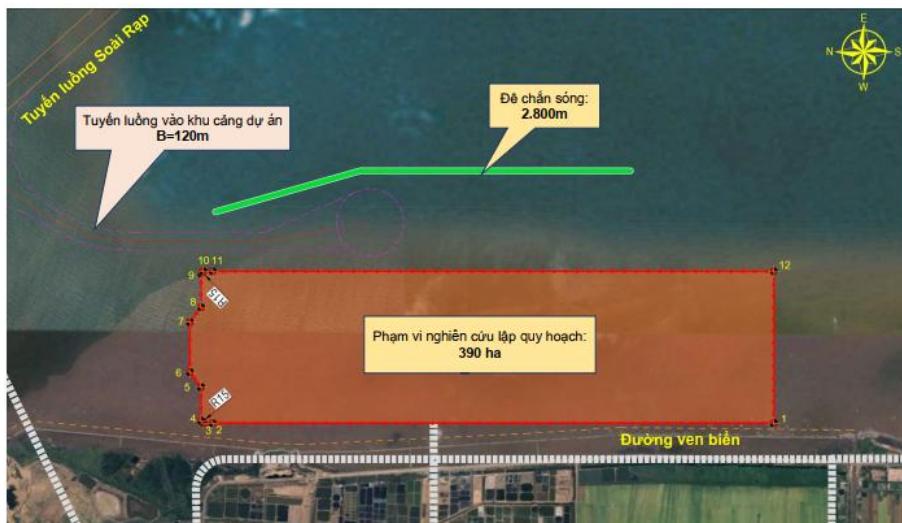
## CHƯƠNG III. ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN KHU VỰC XÂY DỰNG

### III.1. VỊ TRÍ VÀ ĐẶC ĐIỂM ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN

#### III.1.1. Vị trí, giới hạn và quy mô khu đất:

Khu cảng tổng hợp quốc tế Gò Công Đông có diện tích 390 ha, có tứ cản xác định như sau:

- Phía Đông : Giáp biển Đông;
- Phía Tây : Giáp huyện Gò Công Đông;
- Phía Nam : Giáp biển Đông;
- Phía Bắc : Giáp biển Đông.



Điểm	Tọa độ VN2000 Kinh tuyến trực $105^{\circ}45'$ , mui chiếu $3^{\circ}$	
	X (m)	Y (m)
1	1146257.273	612943.090
2	1150002.273	612943.090
3	1150064.123	612943.090
4	1150079.123	612958.090
5	1150079.123	613183.088
6	1150154.123	613283.088
7	1150154.123	613615.088
8	1150079.123	613715.088
9	1150079.123	613940.086
10	1150064.123	613955.086
11	1150002.273	613955.086
12	1146257.273	613955.086

Hình III.1. Phạm vi nghiên cứu dự án

#### III.1.2. Điều kiện tự nhiên

##### III.1.2.a. Địa hình

Tham khảo Dự án: Bến cảng - Tổng kho xăng dầu - Khí hóa lỏng và các sản phẩm sau dầu mỏ DKC Tiền Giang tại khu vực thương lưu của dự án. Cao độ của khu vực phần trên cạn phô biển từ +3.48m đến 4.08m và trung bình là +3.88m (hệ cao độ Hải đồ) tương ứng lần lượt +0,4 đến +1,0m và trung bình là +0,8m (hệ cao độ Quốc gia).

##### III.1.2.b. Địa chất

Về địa chất, địa bàn được hình thành chủ yếu qua quá trình bồi lắng trầm tích biển và phù sa của sông Soài Rạp, trên bề mặt ở độ sâu 50m, có 2 loại trầm tích: Holocene (phù sa mới) và Pleistocene (phù sa cổ).

Về địa mạo, huyện Gò Công Đông nằm trong khu vực hạ lưu tam giác châu nhiễm mặn lợ và tiếp nối là các bãi triều ven biển, địa hình bằng phẳng nghiêng từ Tây sang Đông, xen lẩn với nhiều giồng cát lớn hình cánh cung.

Khu đất quy hoạch có diện tích trên bờ khoảng 498.000m<sup>2</sup>; địa hình tương đối phẳng và thấp; hướng đỗ dốc không rõ rệt. Cao độ mặt đất trung bình khoảng +1.080 (cao độ Quốc gia) Hầu hết diện tích là đất rừng phòng hộ nằm hướng ngoài đê ngăn mặn nên

thường xuyên bị ngập do triều cao trên sông Soài Rạp.

Theo một số tài liệu địa chất khu vực lân cận, sơ bộ địa chất khu quy hoạch như sau:

- Từ mặt đất tự nhiên sâu đến khoảng 10m là lớp đất bùn sét, màu xám;
- Với chiều dày khoảng 2m tiếp theo là lớp á sét màu xám - nâu vàng - nâu đỏ, trạng thái dẻo mềm, dẻo cứng;
- Lớp cát lẫn sét màu xám vàng, xám trắng trạng thái chặt vừa, đôi chỗ xốp dày từ 4m đến 9m;
- Lớp cát lẩn bụi màu nâu vàng, xám trắng trạng thái chặt vừa nằm rải rác dày từ 0m đến 3m.
- Lớp sét dẻo thấp đến dẻo cao có lẩn cát, sạn vài chỗ, màu xám xanh, xám vàng, xám trắng trạng thái dẻo cứng đến nửa cứng nằm sâu từ 20 đến 21m tính từ mặt đất tự nhiên.

### **III.1.2.c. Khí hậu**

#### **III.1.2.c.1. Nhiệt độ không khí**

Theo Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia QCVN 02:2022, tại trạm Mỹ Tho, nhiệt độ không khí trung bình năm là 27,1°C, nhiệt độ cao nhất 31,6°C, nhiệt độ thấp nhất 24,1°C.

**Bảng III.1. Nhiệt độ không khí tại trạm Mỹ Tho**

<b>Đặc trưng</b>	<b>Tháng</b>												<b>Năm</b>
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
Nhiệt độ TB	25,5	26,1	27,3	28,6	28,4	27,7	27,3	27,1	27,0	26,8	26,7	25,8	27,1
Nhiệt độ cao nhất	30,2	30,9	32,3	33,6	33,3	32,2	31,7	31,5	31,3	30,9	30,8	30,2	31,6
Nhiệt độ thấp nhất	22,2	22,8	24,2	25,4	25,6	25,0	24,6	24,6	24,6	24,3	23,8	22,6	24,1

#### **III.1.2.c.2. Độ ẩm**

Theo Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia QCVN 02:2022/BXD, độ ẩm tương đối của không khí bình quân/năm là 82,2%.

**Bảng III.2. Độ ẩm tương đối của không khí tháng và năm trạm Mỹ Tho**

<b>Đặc trưng</b>	<b>Tháng</b>												<b>Năm</b>
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
Độ ẩm tương đối trung bình (%)	79,2	78,4	78,4	78,0	81,4	83,1	83,7	84,3	85,0	85,3	83,2	81,4	82,2
Độ ẩm tuyệt đối trung bình (mbar)	25,4	26,0	27,9	30,2	31,4	31,0	30,3	30,2	30,2	30,1	28,8	26,2	29,0

(Nguồn: Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về số liệu điều kiện tự nhiên dùng trong xây dựng, QCVN 02:2022/BXD).

### III.1.2.c.3. Lượng mưa

Theo Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia QCVN 02:2022/BXD, lượng mưa tại trạm Mỹ Tho bình quân/năm 1419,7mm. Trung bình năm có khoảng 137,5 ngày có mưa. Lượng mưa ngày lớn nhất là 272,9mm. Khoảng trên 90,04% lượng mưa hàng năm tập trung vào các tháng mùa mưa từ tháng V đến tháng XI; trong đó các tháng VII và IX có lượng mưa cao nhất. Các tháng I, II, III có lượng mưa không đáng kể.

### III.1.2.c.4. Nắng

Theo QCVN 02:2022/BXD tại khu vực Mỹ Tho có tổng giờ nắng toàn năm đạt 2531,1 giờ nắng. Thời kỳ ít nắng là những tháng mùa đông, thời kỳ nhiều nắng vào các tháng I-V. Tháng nhiều nắng nhất là tháng III.

**Bảng III.3. Đặc trưng số giờ nắng trong tháng và năm trạm Mỹ Tho**

Tháng	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Năm
Tổng giờ nắng trung bình	244,1	249,3	284,9	261,5	209,8	180,7	188,5	187,9	165,4	170,5	198,5	198,0	2531,1

### III.1.2.c.5. Mây

Theo Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia QCVN 02:2022/BXD, lượng mây trung bình năm vào khoảng 6,0/10. Thời kỳ nhiều mây từ tháng V đến tháng XI. Lượng mây tổng quan trong bảng dưới đây.

**Bảng III.4. Lượng mây tổng quan trung bình tháng và năm (1/10 bầu trời)**

Đặc trưng	Tháng												Năm
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
Lượng mây tổng quan	4,7	4,4	4,2	4,7	6,5	7,5	7,3	7,2	7,2	6,9	6,1	5,5	6,0

(Nguồn: Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về số liệu điều kiện tự nhiên dùng trong xây dựng, QCVN 02:2022/BXD).

### III.1.2.c.6. Gió

Có 2 mùa gió chính:

- Gió mùa Đông Bắc mang không khí khô, thổi vào mùa khô. Hướng gió thịnh hành là hướng Đông Bắc chiếm tần suất 50 – 60%, tốc độ 3,8m/s.
- Gió mùa Tây Nam mang theo nhiều hơi nước, thổi vào mùa mưa. Hướng gió thịnh hành là hướng Tây Nam chiếm tần suất 60 - 70%, tốc độ 2,4m/s.
- Ngoài ra gió Chướng xuất hiện vào tháng 2 và tháng 3 thường thổi rất mạnh.

### III.1.2.c.7. Đông

Theo QCVN 02:2022, mùa đông ở Mỹ Tho từ tháng 5 ÷ tháng 10. Khi có đông



thường kèm theo gió mạnh, nhiều khi có mưa với cường độ lớn, gây nguy hiểm cho tàu thuyền đang hoạt động.

**Bảng III.5. Số ngày có dông trung bình tháng và năm (ngày)**

Tháng	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Năm
Số ngày có dông trung bình	0,4	0,1	0,1	4,8	13,9	13,1	12,8	10,5	13,9	13,1	5,4	1,9	91,0

### III.1.2.d. Thủy văn

#### III.1.2.d.1. Chế độ triều

Chịu ảnh hưởng chế độ bán nhật triều, biên độ cao từ 0,5 đến 1m, cực đại đến 1,5m (hệ quốc gia). Triều cao vào các tháng 10,11,12 và triều thấp vào các tháng 3 đến tháng 7. Sông Soài rạp có luồng sâu và rộng các tàu có tải trọng lớn có thể ra vào được.

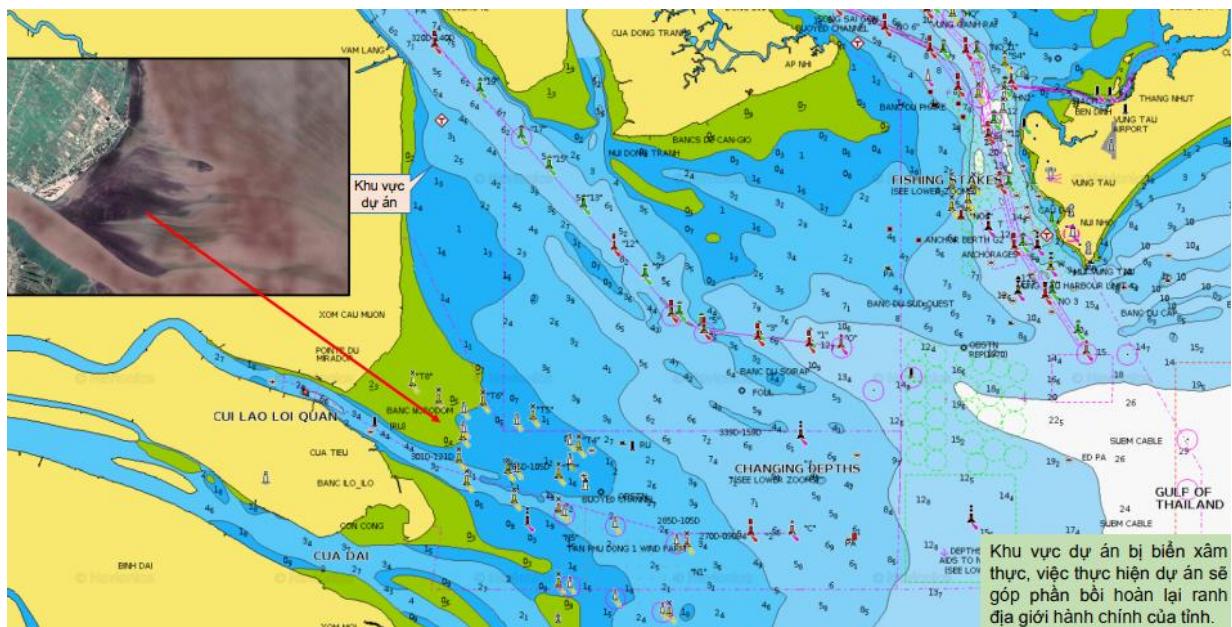
#### III.1.2.d.2. Mực nước

Theo số liệu quan trắc thủy văn cống Gia Thuận, mực nước cao nhất (Hmax) và mực nước thấp nhất (Hmin) tương ứng với các tần suất (P) khác nhau như sau:

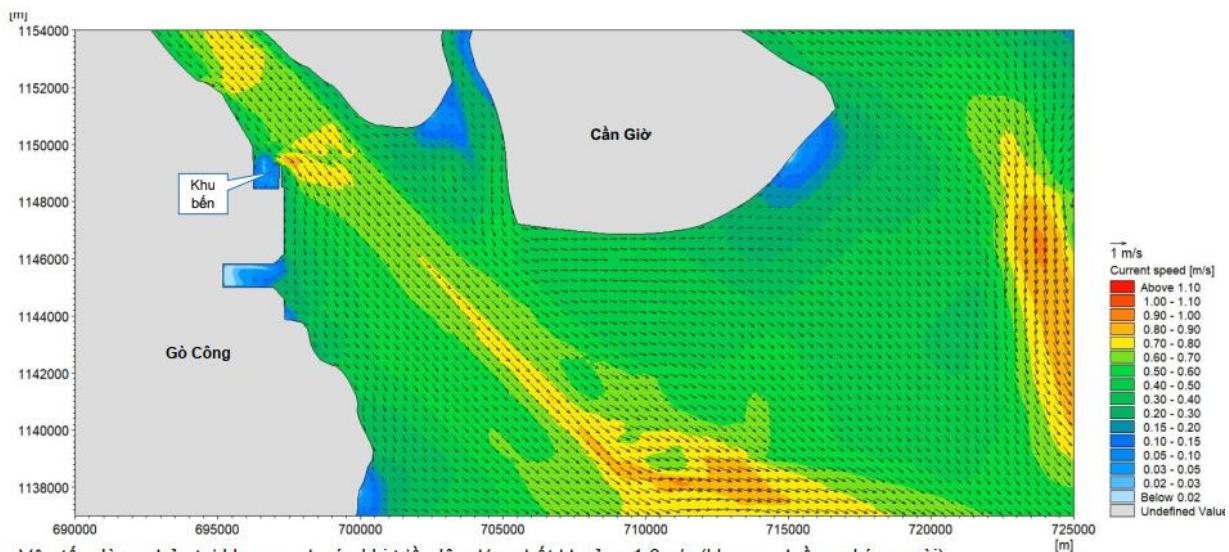
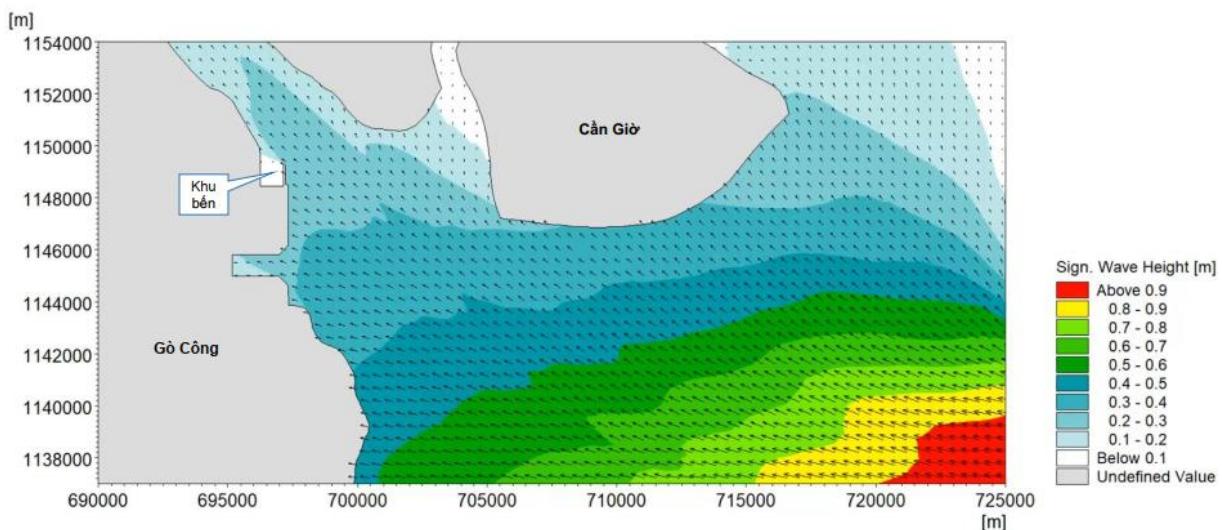
P%	1	10	25	50	75	99
Hmax	+1,883	+1,813	+1,753	+1,633	+1,503	+1,383
Hmin	-1,417	-1,447	-1,477	-1,547	-1,597	-1,667

(Hệ cao độ Quốc gia Hòn Dầu - Hải Phòng)

## III.2. MỘT VÀI TÀI LIỆU THU THẬP VỀ CHẾ ĐỘ THỦY ĐỘNG LỰC



**Hình III.2. Vị trí dự án (Nguồn: Portcoast)**

**Hình III.3. Mô hình dòng chảy (Nguồn: Portcoast)****Hình III.4. Mô hình sóng (Nguồn: Portcoast)****Hình III.5. Mô hình sa bồi (Nguồn: Portcoast)**

Theo thực tế, khu vực xây dựng dự án là khu vực bị biển xâm thực. Vì vậy, việc xây

dựng cảng sẽ góp phần tôn tạo lại khu đất trong ranh giới hành chính của địa phương.

Theo kết quả nghiên cứu sơ bộ mà đơn vị thu thập được, tại vị trí xây dựng công trình vận tốc dòng chảy và chiều cao sóng là khá bé, phù hợp để xây dựng cảng (vdc khoảng từ  $0,4 \div 0,5\text{m/s}$  và  $h_s$  từ  $0,3 \div 0,4\text{m}$ ). Chiều cao bồi lấp khoảng  $0,3 \div 0,4\text{m}$ .

### III.3. HIỆN TRẠNG KHU ĐẤT QUY HOẠCH

#### III.3.1. Hiện trạng dân cư và lao động

Trong khu đất lập quy hoạch hiện không có dân cư sinh sống. Tuy nhiên, dân cư sống tại khu vực này chủ yếu bám dọc đường tỉnh lộ, huyện lộ và gần sông, biển, phần còn lại thì phân tán rải rác trong đồng, thuận tiện chăm sóc quản lý vườn tược, nuôi trồng nông, thủy sản.

#### III.3.2. Hiện trạng công trình cảnh quan

Hiện trạng kiến trúc công trình khu vực quy hoạch chưa hình thành và được khảo sát cập nhật mới nhất. Hệ thống kiến trúc công trình khu vực tiếp giáp dự án chủ yếu là các công trình nhà ở cấp 4, nhà ở tạm của các hộ dân sinh sống bằng nghề nuôi trồng thủy sản

#### III.3.3. Hiện trạng sử dụng đất

Khu vực lập quy hoạch có hiện trạng sử dụng đất là đất mặt nước.

#### III.3.4. Hiện trạng hạ tầng kỹ thuật

Khu vực lập quy hoạch có hiện trạng sử dụng đất là đất mặt nước, nên trong khu vực quy hoạch không có hệ thống hạ tầng kỹ thuật. Tuy nhiên khu vực tiếp giáp dự án cơ bản đã có hệ thống hạ tầng kỹ thuật hiện hữu và ngày càng được đầu tư, nâng cấp theo chủ trương của Tỉnh đã đề ra trong đồ án Quy hoạch.

## CHƯƠNG IV. CHỨC NĂNG QUY HOẠCH VÀ CÔNG NGHỆ VẬN HÀNH

### IV.1. CHỨC NĂNG QUY HOẠCH

Khu vực quy hoạch Cảng tổng hợp Gò Công được xác định là cảng cửa ngõ, đầu mối của tỉnh Tiền Giang, phục vụ cho nhu cầu phát triển kinh tế xã hội của tỉnh và vùng phụ cận; Là cảng hàng hóa tổng hợp phục vụ các khu công nghiệp, khu sản xuất chế biến trên địa bàn tỉnh của nhà đầu tư về xây dựng khu chế biến công nghệ cao sản phẩm nông nghiệp có căn cứ đầu mối tại khu vực huyện Gò Công Đông cùng vùng nguyên liệu nông nghiệp công nghệ cao tại tỉnh Tiền Giang và các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long; Là cảng hàng hóa tập trung thu gom, phân phối, chuyển tải hàng hóa phục vụ xuất nhập khẩu cho khu vực.

Các chức năng chính của khu vực quy hoạch bao gồm:

- Cung cấp dịch vụ hỗ trợ tàu thuyền đến, rời cảng.
- Cung cấp phương tiện, thiết bị và nhân lực cần thiết cho tàu thuyền neo đậu, bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách.
- Cung cấp dịch vụ vận chuyển, bốc dỡ, lưu kho bãi và bảo quản hàng hóa trong cảng.
- Đầu mối kết nối hệ thống giao thông ngoài cảng biển.
- Là nơi để tàu thuyền trú ẩn, sửa chữa, bảo dưỡng hoặc thực hiện những dịch vụ cần thiết trong trường hợp khẩn cấp.
- Cung cấp các dịch vụ khác cho tàu thuyền, người và hàng hóa.

### IV.2. CÔNG NGHỆ VẬN HÀNH KHAI THÁC

#### IV.2.1. Hàng Container

Những yếu tố cơ bản cần được kiểm soát để tạo nên một hệ thống vận hành khai thác cảng Container hiệu quả là:

- Dòng chảy vận tải Container: Cho ta thấy sự di chuyển của thực thể cont. trong suốt quá trình vận tải;
- Dòng chảy tác nghiệp: Cho ta thấy những hoạt động tác nghiệp chủ yếu trong suốt quá trình vận tải cont. mà đặc biệt là những tác nghiệp tại cảng Container;
- Dòng chảy thông tin: Cho ta thấy sự vận hành của thông tin liên quan đến quá trình vận tải trong suốt quá trình;
- Hệ thống bốc xếp Container.
- Dưới đây ta sẽ lần lượt xem xét từng yếu tố này.

##### IV.2.1.a. Dòng chảy vận tải Container

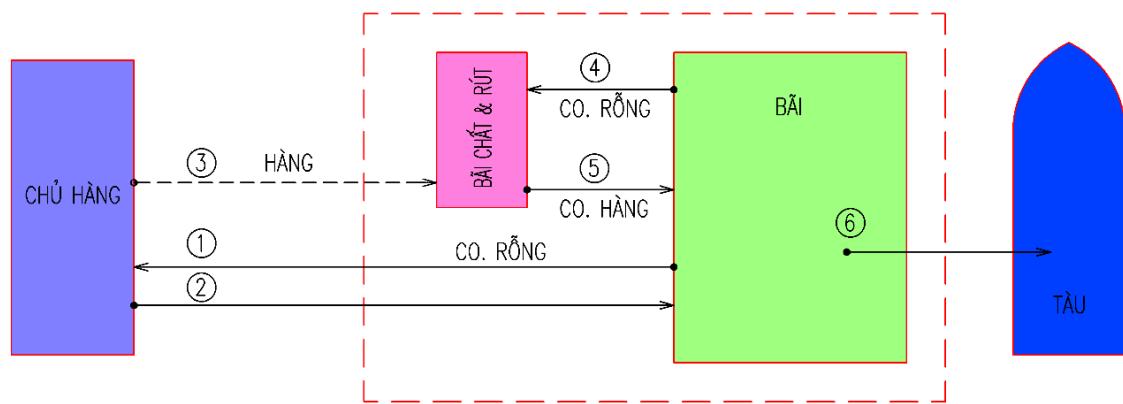
Hai hướng vận hành chủ yếu của cont. trong quá trình vận tải được thể hiện trong hình IV.1, IV.2 dưới đây:

## IV.2.1.a.1. Container nhập khẩu

Container đến cảng từ các tàu biển, trước khi dỡ Container xuống tàu, cảng phải được cơ quan hải quan xác nhận dỡ Container (cảng nhận thông tin từ hệ thống VASSCM). Tùy theo tính chất của Container: Container hàng (Full), Container vỏ (Empty), Container khô/ thường (Dry Container), Container lạnh (Refer container), Container hàng nguy hiểm (Damage Container) ... sẽ được cảng xếp vào bãi theo quy hoạch chung của cảng.

Sau khi hoàn thành thủ tục hải quan và hoàn thành thủ tục từ các hãng tàu/ đại lý, khách hàng đến cảng làm thủ tục để nhận Container hàng/ vỏ hoặc thực hiện các dịch vụ đặc biệt (đóng/ rút hàng, kiểm dịch, kiểm hóa, hung trùng...). Tùy theo yêu cầu của khách hàng (chủ hàng/ người nhận hàng/ người được ủy thác), cảng thực hiện xếp Container lên phương tiện vận chuyển của chủ hàng và thực hiện hoàn tất giao Container ra khỏi cảng tại cảng. Đối với các dịch vụ đặc biệt, cảng thực hiện vận chuyển Container ra khu vực để thực hiện đóng/ rút hàng hóa, kiểm dịch, kiểm hóa, phun trùng...

TT	CÔNG TÁC	CHỦ HÀNG	BÃI CHẤT & RÚT	BÃI CONTAINER	TÀU
1	VẬN CHUYỂN CONTAINER RỖNG	○ ←	EMPTY	○	
2	VẬN CHUYỂN CONTAINER CÓ HÀNG	○ →		○	
3	VẬN CHUYỂN HÀNG	○ ← ----- ○			
4	VẬN CHUYỂN CONTAINER RỖNG		EMPTY	○ ←	○
5	VẬN CHUYỂN CONTAINER CÓ HÀNG	○ →		○	
6	BỐC XẾP HÀNG TẠI BẾN			○ →	○

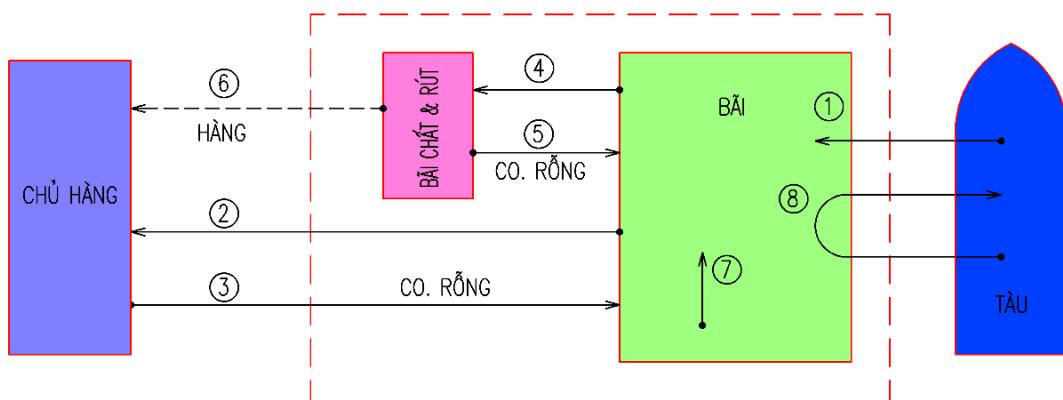
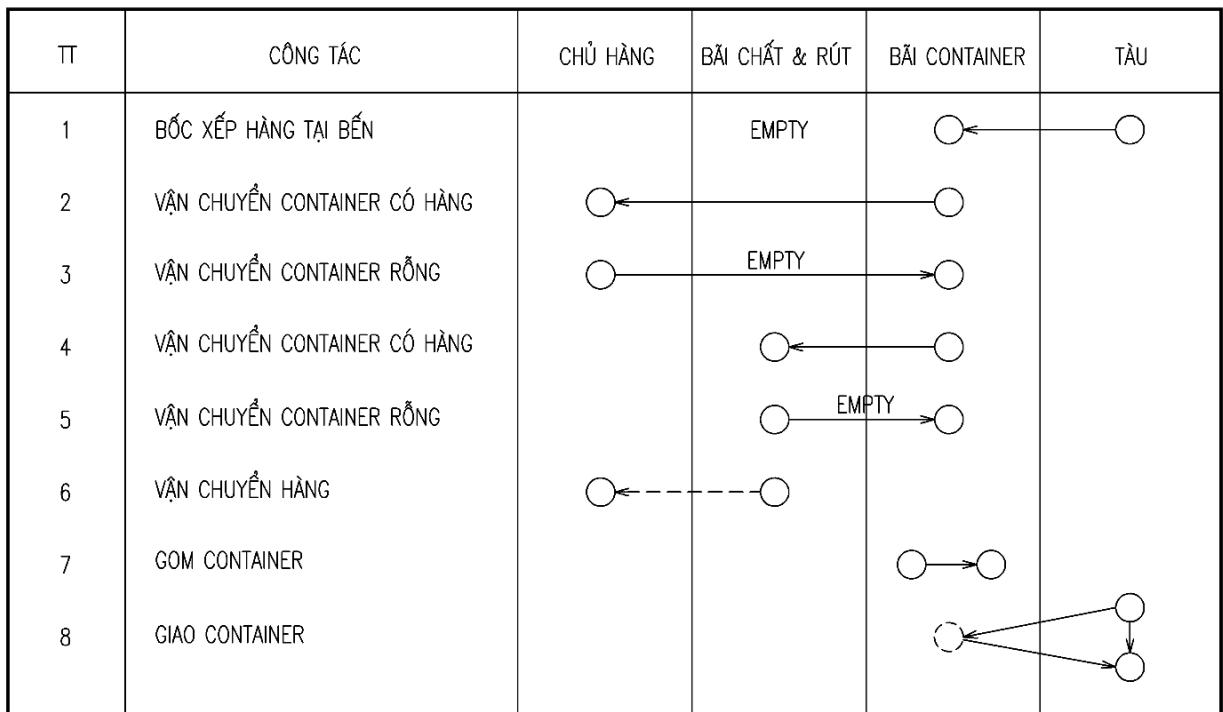


Hình IV.1. Sơ đồ dòng chảy vận tải Container – Hàng nhập khẩu

## IV.2.1.a.2. Container xuất khẩu:

Hàng hóa hoặc container đến cảng chủ yếu bằng đường bộ và đường thủy nội địa qua bến sà lan. Chu trình hoạt động được thực hiện theo chiều ngược lại. Trong đó, container được:

- Đóng tại nhà máy, cảng cạn/ các trung tâm Logistics đưa đến cảng
- Đóng tại khu vực bến chất & rút hàng tại cảng (cho hàng tổng hợp đến cảng bằng đường thủy, đường bộ).

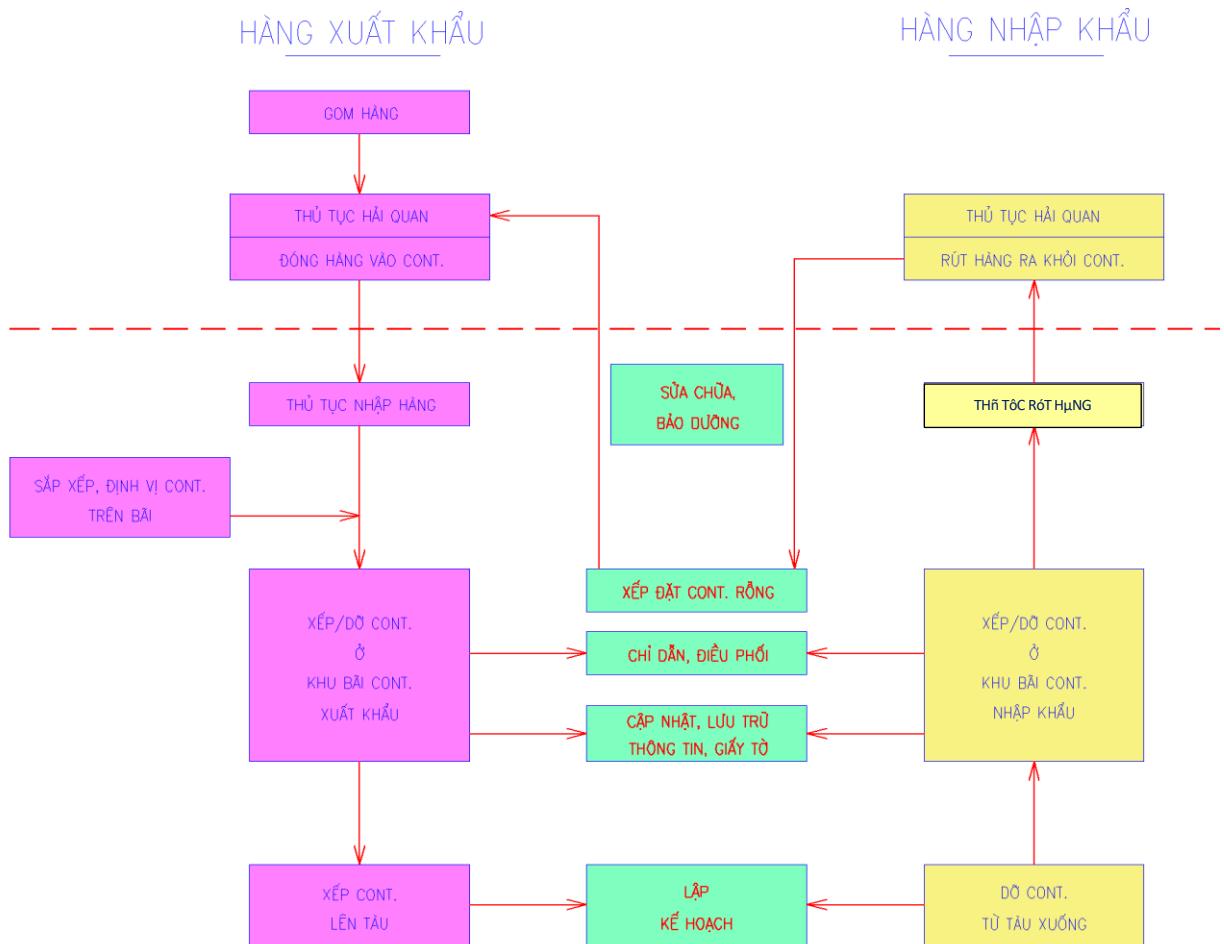
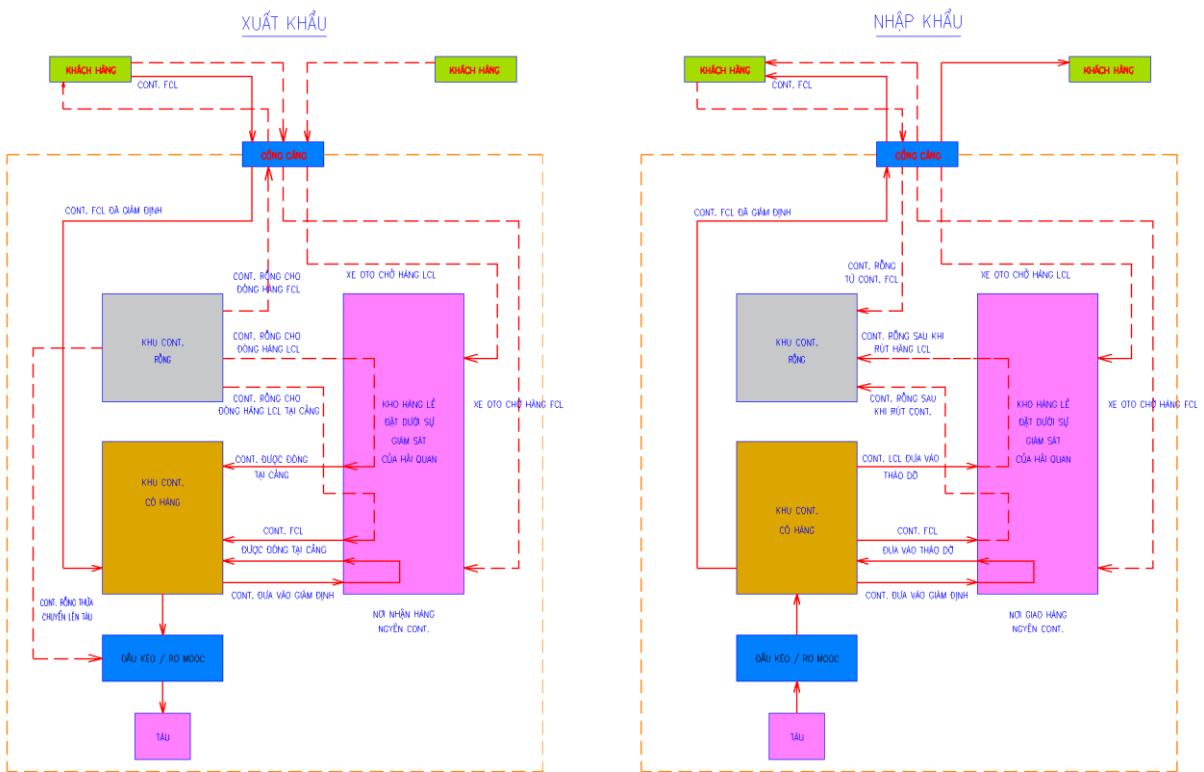


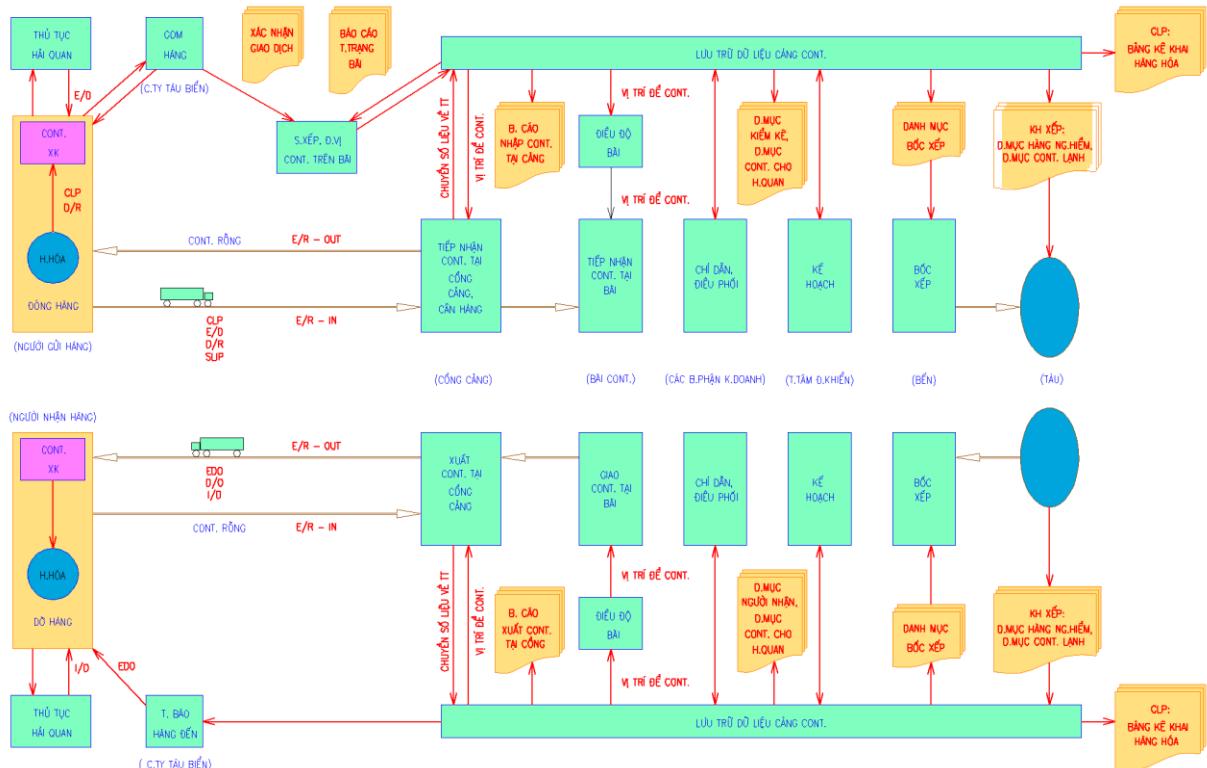
**Hình IV.2. Sơ đồ dòng chảy vận tải Container – Hàng xuất khẩu**

#### IV.2.1.b. Dòng chảy tác nghiệp và thông tin vận tải Container

Những tác nghiệp chính trong vận tải cont. được thể hiện trong hình IV.3, IV.4. Những tác nghiệp phải thực hiện từ khi gom hàng cho đến khi xếp hàng xuống tàu trong trường hợp xuất khẩu và từ khi dỡ hàng từ tàu đến khi giao trả hàng cho người nhận trong trường hợp nhập khẩu đều có mối liên hệ mật thiết với việc lên kế hoạch, chỉ dẫn - điều phối và lập và lưu giữ thông tin – dữ liệu.

Khi xuất nhập khẩu cont., những thông tin và tài liệu cần thiết cho quá trình vận hành cảng cont. được thể hiện trong hình IV.5.

**Hình IV.3. Sơ đồ dòng chảy các tác nghiệp container****Hình IV.4. Các tác nghiệp chính trong vận tải Container**

**Hình IV.5. Sơ đồ dòng chảy thông tin trong vận tải Container****IV.2.1.c. Công nghệ bốc xếp hàng hóa tại cảng**

Những hoạt động chính trong quá trình khai thác của cảng sẽ gồm:

- Bốc, xếp container
- Lưu giữ container và hàng hoá
- Đóng, rút hàng
- Kiểm hóa, kiểm dịch, hun trùng Container
- Cân Container
- Sửa chữa và bảo dưỡng container

Để cảng container hoạt động đạt hiệu quả cao, việc lựa chọn công nghệ khai thác phù hợp có ý nghĩa quyết định. Nhìn chung, lựa chọn công nghệ khai thác phù hợp cần dựa trên những phân tích, đánh giá một số vấn đề sau:

- Đặc điểm, chức năng và nhiệm vụ của cảng container
- Cỡ và chủng loại của tàu đến cảng
- Lượng hàng thông qua và đặc điểm của container qua cảng (Tỷ lệ hàng xuất, hàng nhập)
- Không gian dành cho quy hoạch cảng, sức chịu tải của đất nền
- Những công nghệ hiện đang được sử dụng ở Việt Nam và trên thế giới (chủng loại, đặc trưng, độ an toàn trong khai thác, độ nhạy đối với những hư hỏng, yêu cầu về trình độ công nhân vận hành...)

- Công suất yêu cầu và nhu cầu phát triển trong tương lai của cảng
- Giá thành của thiết bị để đạt được một tổng mức đầu tư cũng như việc phân kỳ đầu tư cho phù hợp với thực tế chi phí khai thác và bảo dưỡng thiết bị.

#### **IV.2.1.d. Các phương án công nghệ bốc xếp trên bến**

Bến là nơi tiếp nhận các container nhập khẩu đến cảng và chuyển đi đổi với các container xuất khẩu. Một số thiết bị trên bến hiện nay thường được sử dụng gồm:



**Hình IV.6. Một số thiết bị trên bến thường dùng**

Xem xét các thông số kỹ và đặc tính của các thiết bị cũng yêu cầu khai thác và tham khảo các cảng trong khu vực lân cận:

Sử dụng cẩu giàn chuyên dùng Container (Ship to shore). Một số thông số kỹ thuật chủ yếu của loại này là:

- Sức cẩu lớn nhất: có thể cùng lúc bốc 2 Container 20'
- Tầm với tính từ đường ray mép nước là 46~70m. Tầm với về phía bãi là 0~25 m.
- Khẩu độ chân càn cẩu 15~35 m
- Độ cao nâng từ mặt đất lên 30~49m
- Có khả năng cẩu bình quân 30 đến 50 container/h
- Vị trí của người lái được bố trí trên m� hàng cẩu do vậy cho phép điều chỉnh khung nâng vào đúng vị trí container giúp thao tác cẩu được nhanh chóng
- M� hàng được cẩu bằng 4 tời do đó chống quay và lắc khi cẩu.
- Hệ thống lái nhạy cho phép thao tác chính xác.  
(tham khảo thông số cẩu STS Liebherr)

**IV.2.1.e. Các phương án công nghệ bốc xếp trên bãi****IV.2.1.e.1. Phương án phổ biến ở thời điểm hiện tại**

Phương án công nghệ bốc xếp container trên bãi đang được phổ biến sử dụng tại các cảng container hiện nay:

- **Phương án cầu giàn trên bãi:** Sơ đồ cơ giới hóa “Cần trục tuyến tiền phương - mooc - cầu giàn trên bãi”. Sử dụng cần trục giàn để vận chuyển và bốc xếp container trong phạm vi bãi chứa container. Loại cần trục này chạy trên bánh lốp hoặc bánh ray, có thể thao tác với nhiều hàng container và xếp cao đến 5 tầng. Vận chuyển container giữa cầu tàu và bãi được thực hiện bằng đầu kéo rơ mooc. Các dãy container trong bãi chứa được bố trí song song với cầu tàu. Đường đi của cầu giàn và đường đi của xe chở container ra vào bãi là riêng biệt và chạy song song với các dãy container.
- **Phương án đầu kéo – mooc:** Sơ đồ cơ giới hóa “Cần trục tuyến tiền phương - mooc - bãi”. Thiết bị yêu cầu của phương án này gồm các đầu kéo hạng nặng và một số lượng lớn mooc kéo được thiết kế chuyên dùng chở container 20' và 40'. Tại bãi chứa container, mỗi container được xếp lên một mooc kéo và lưu lại bãi trong suốt quá trình nằm tại cảng. Các container và mooc được đưa vào, ra khỏi bãi bằng đầu kéo và có thể được kéo đơn chiếc hoặc kéo thành đoàn hai hay nhiều chiếc.
- **Phương án dùng xe ôm (Straddle carrier):** Đây là phương tiện xếp dỡ container phổ biến nhất theo phương thức chòng khít container. Sơ đồ cơ giới hóa: Phương án trực tiếp: “Cần trục tiền phương -- xe ôm bãi”. Phương án gián tiếp: “Cần trục tuyến tiền phương -- mooc -- xe ôm bãi”.
- **Phương án xe nâng trước sau (Front – End loader):** Sơ đồ cơ giới hóa Phương án trực tiếp: “Cần trục tiền phương -- xe nâng bãi”. Phương án gián tiếp: “Cần trục tuyến tiền phương -- mooc -- xe nâng tại bãi”.

**Kết hợp các phương án công nghệ**

Rất nhiều cảng và nhà điều hành bến đã áp dụng một phương thức xếp dỡ container kết hợp các ưu điểm, hạn chế các nhược điểm của các thiết bị và qui trình nói trên.

Trong thực tế việc áp dụng phương án kết hợp là rất có ý nghĩa và là cách làm có hiệu quả về mặt chi phí nhưng đòi hỏi có trình độ công nhân và trình độ của người quản lý, các phương thức duy tu bảo dưỡng và quản lý phụ tùng thay thế tinh xảo hơn, và một phương thức thông tin điều hành hữu hiệu.

**IV.2.1.e.2. Phương án ứng dụng công nghệ hiện đại, trí tuệ nhân tạo AI**

Sự tăng trưởng nhanh chóng của thị trường hàng container và sự cạnh tranh khốc liệt dẫn đến thiếu hụt các cảng nước sâu nơi tàu chở hàng cỡ lớn có thể xếp dỡ. Nạo vét và tạo ra các khu cảng mới có quy mô lớn đòi hỏi nguồn lực tài chính, kỹ thuật và tự nhiên đáng kể. Ngoài các phương án phổ biến đã nêu ra ở trên, việc vận dụng công nghệ hiện đại, trí tuệ nhân tạo AI vào công tác bốc xếp hàng hóa (tiêu chí là tận dụng năng lượng sạch, năng lượng xanh hướng tới tiêu chí cảng xanh) ở thời điểm hiện tại cũng đang được phát triển và ứng dụng, cụ thể như:

– uCONTAINER: Phương tiện vận chuyển container đường biển có chiều dài danh nghĩa là 20 và 40 feet. Nó bao gồm hai mô-đun lực kéo, kết hợp với một thanh kéo kiểu ống lồng. Nó được dẫn động bằng một bộ truyền động điện kéo, được cấp nguồn từ mạng tiếp xúc hoặc bộ lưu trữ năng lượng trên tàu. Nó được sử dụng để vận hành tại các cơ sở công nghiệp, cảng và khu khai thác mỏ.



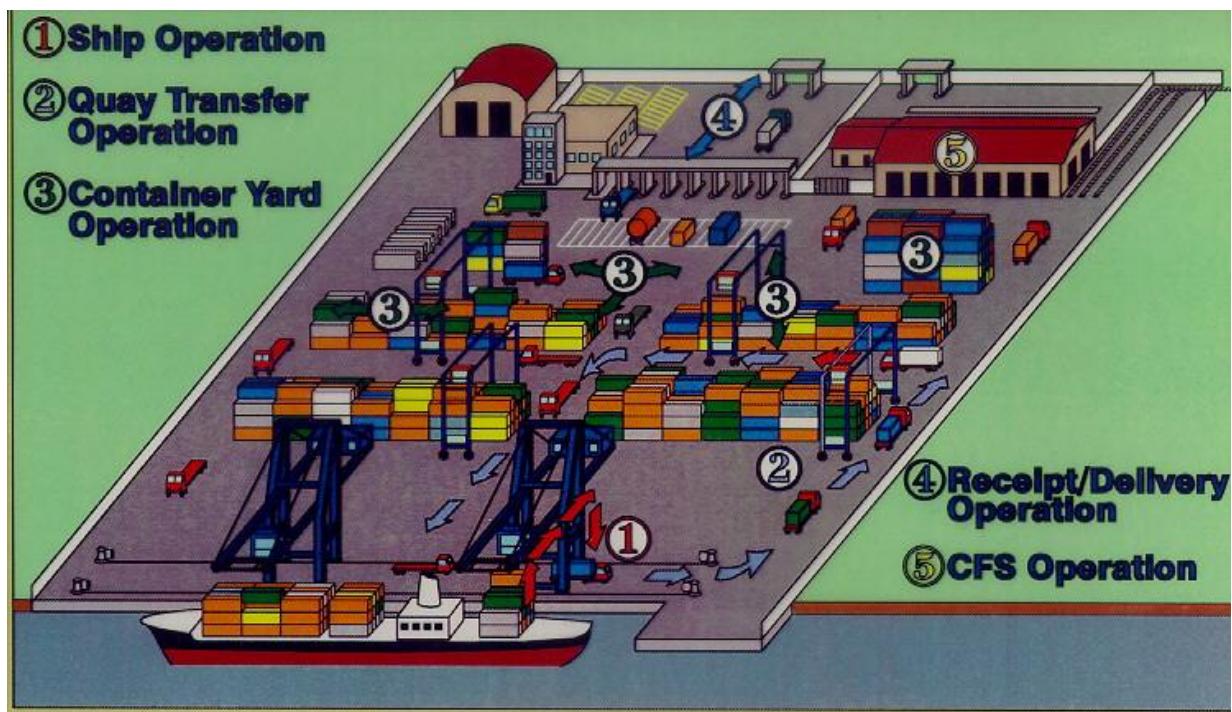
**Hình IV.7. Phương tiện vận chuyển uContainer**

#### IV.2.1.f. Lựa chọn công nghệ bốc xếp

Đây là một cùa cảng container mang tính chất cửa ngõ, quy mô mang tầm khu vực, và theo ý định của nhà đầu tư đây sẽ là một trong những khu bến Container hiện đại, tiên tiến, có công suất khai thác cao trong khu vực. Do đó, để công tác khai thác đạt hiệu quả cao cần thiết phải đầu tư trang thiết bị đồng bộ và hiện đại, đồng thời cũng phải xét đến tính khả thi, hiệu quả về tài chính, sự phổ biến công nghệ tại thời điểm hiện tại ở Việt Nam nói riêng và trên thế giới nói chung. Do vậy kiến nghị chọn phương án công nghệ:

#### Cần trực tiền phương ---mooc---- cẩu giàn tại bến

Trong đó cần trực tiền phương, cẩu giàn trên bến sẽ được lựa chọn cụ thể dưới đây với tiêu chí hiệu quả, hiện đại, công suất cao.



**Hình IV.8. Sơ họa bến Container**

#### IV.2.2. Hàng bách hóa tổng hợp

Căn cứ vào đội tàu đến Bến cảng với các loại hàng hóa khác nhau trong đó tàu lớn nhất đến Cảng là tàu đến 50.000 DWT.

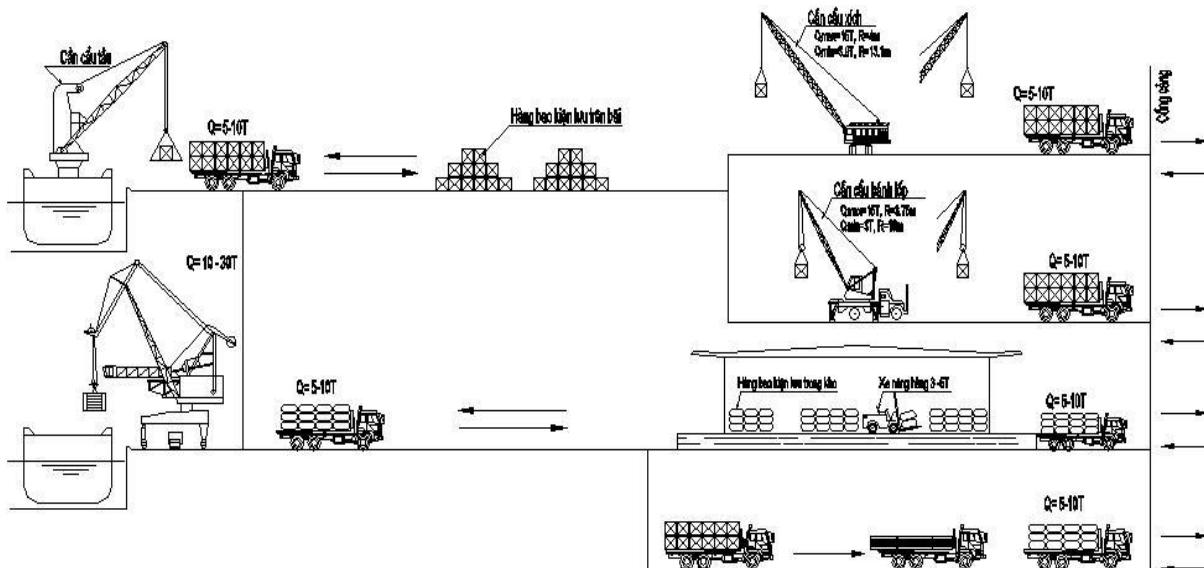
Căn cứ vào sơ đồ công nghệ khai thác cho các loại hàng hóa, quy trình thiết kế công nghệ, lượng hàng, đặc thù nguồn hàng và đội tàu đi đến cảng.

Tham khảo các Bến cảng đang khai thác trong nước và quốc tế.

##### IV.2.2.a. Phương án bốc xếp trên bến

Hàng bách hóa tổng hợp được đóng bằng những bao, kiện, thùng...đối với các loại hàng đặc biệt như máy móc, thiết bị, cấu kiện kim loại có thể được vận chuyển có bao bì hoặc không bao bì. Phương án phù hợp để bốc xếp loại hàng này là sử dụng cần trục vạn năng có tầm với đáp ứng được tàu tổng hợp trọng tải tối đa là 50.000 DWT và có nhiều móc cẩu hàng khác nhau để phù hợp với các loại hàng. Ngoài ra trong quá trình khai thác có thể tận dụng cẩu trên tàu hỗ trợ bốc xếp.

Tại cảng, việc cơ giới hóa bốc xếp hàng bách hóa tổng hợp được thực hiện thông qua các tấm pallet (tấm đệm chất hàng), các dây chão bện hoặc đối với các kiện hàng đặc biệt có những bánh xe gắn trực tiếp vào kiện hàng. Sau đó các xe nâng forklift vận chuyển hàng vào kho hay bãi. Sơ đồ công nghệ bốc xếp hàng như sau:



**Hình IV.9. Sơ đồ công nghệ bốc xếp hàng bách hóa tổng hợp**

##### IV.2.2.b. Phương án bốc xếp tại kho, bãi

###### IV.2.2.b.1. Phương án phổ biến ở thời điểm hiện tại

- Tại bãi: Lựa chọn dùng xe nâng hàng để vận chuyển hàng hóa.
- Trong kho: Dùng xe nâng để vận chuyển hàng trong kho.
- Giữa bến và bãi/kho: Dùng ô tô tải có tải trọng 20÷30T để vận chuyển hàng hóa từ kho/bãi ra bến và ngược lại.
- Giữa bãi và kho: Dùng xe nâng hàng để vận chuyển hàng hóa từ bãi vào kho và

ngược lại.

#### IV.2.2.b.2. Phương án ứng dụng công nghệ hiện đại, trí tuệ nhân tạo AI



**Hình IV.10. Minh họa công nghệ bốc xếp hàng hóa hiện đại, ứng dụng trí tuệ nhân tạo AI**

Như đã đặt vấn đề ở trên, sự phát triển của hàng hóa tổng hợp cũng không kém cạnh gì so với hàng container, cùng với sự cạnh tranh khốc liệt dẫn đến thiếu hụt các cảng nước sâu nơi tàu chở hàng cỡ lớn có thể xếp dỡ. Nạo vét và tạo ra các khu cảng mới có quy mô lớn đòi hỏi nguồn lực tài chính, kỹ thuật và tự nhiên đáng kể. Khái niệm cảng biển với vận tải hàng hóa trên không như một khu phức hợp duy nhất giúp loại bỏ các hạn chế phát sinh từ khoảng cách bờ và độ sâu nước tại khu vực neo đậu và đưa ra giải pháp thay thế cho vấn đề thiếu năng lực của cảng để xử lý hàng hóa, cụ thể như sau:

- uTRUCKS: Một phương tiện vận chuyển hàng rời (số lượng lớn). Nó được dẫn động bằng một bộ truyền động điện kéo, được cấp nguồn từ mạng tiếp xúc hoặc bộ lưu trữ năng lượng trên tàu. uTruck được tải và dỡ tải tự động. Nó được sử dụng để vận hành tại các cơ sở công nghiệp, cảng và khu khai thác mỏ.



**Hình IV.11. Phương tiện vận chuyển uTRUCK**

#### **IV.2.2.c. Lựa chọn phương án công nghệ bốc xếp**

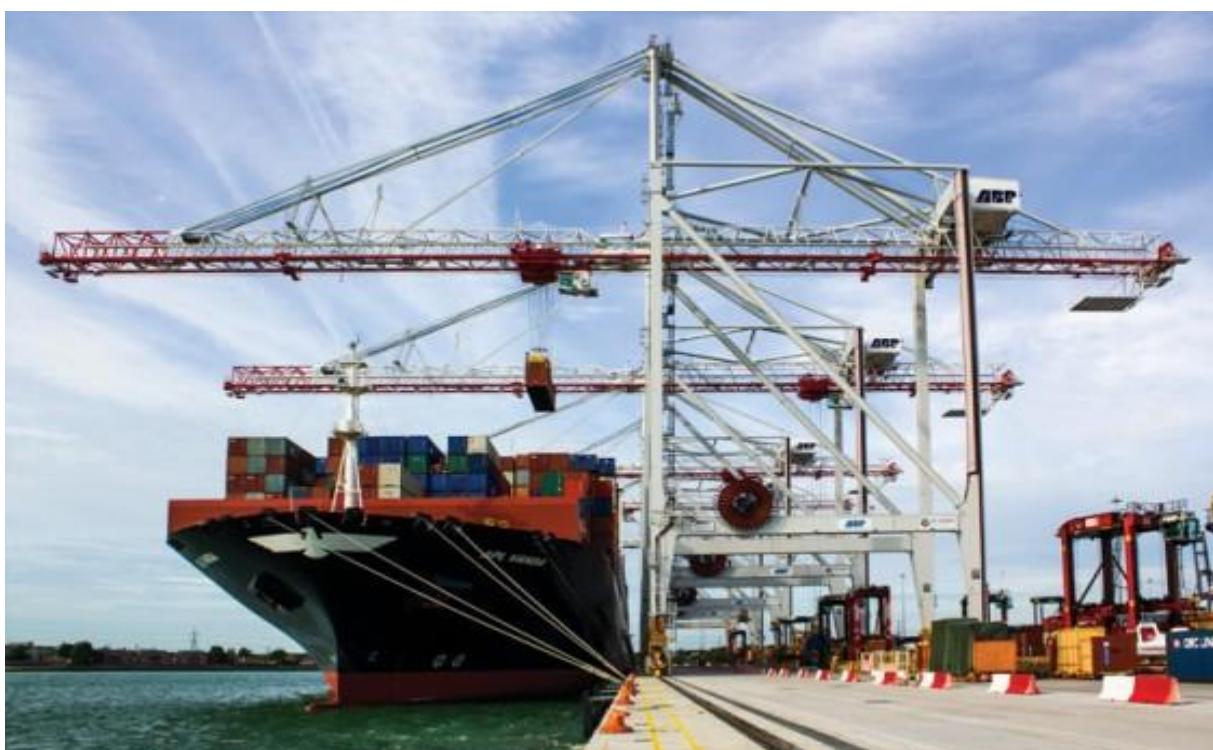
Mang tính chất là một cảng biển hiện tại, có vị trí đáng kể trong khu vực việc đầu tư thiết bị và công nghệ bốc xếp là điều hết sức cần thiết. Tuy nhiên, sau khi tham khảo một số cảng quốc tế có công năng tương tự (bốc xếp hàng bách hóa tổng hợp) đồng thời xét đến sự khả thi, hiệu quả về tài chính, kiến nghị lựa chọn phương án công nghệ bốc xếp:

**Cần trục vạn năng ---- Xe ô tô tải ---- Xe nâng hàng**

### **IV.3. THIẾT BỊ KHAI THÁC**

#### **IV.3.1. Bến Container**

Trên bến chính sử dụng cần trục chuyên dùng bốc xếp Container (Ship to shore). Thiết bị này đã được sử dụng rộng rãi tại các cảng trên thế giới và cả ở Việt Nam. Đây là loại thiết bị hiện đại, năng suất bốc xếp cao, tính tự động và chính xác cao.



**Hình IV.12. Thiết bị bốc xếp STS trên bến chính**

**IV.3.1.b. Sức nâng**

Sức nâng của cần trục phải đảm bảo có thể cẩu được tất cả các Container với các kích thước, tải trọng hàng tối đa; đồng thời trong một số trường hợp yêu cầu tăng tốc giải phóng tàu, một thiết bị STS cùng lúc phải nâng 2 Container hàng 20' cùng lúc.

Theo thống kê của hãng vận tải Evergreen trên trang <https://www.evergreen-marine.com>, thông số kích thước và trọng lượng các loại container như sau:

**Bảng IV.1. Thống kê thông số kích thước & trọng lượng Container**

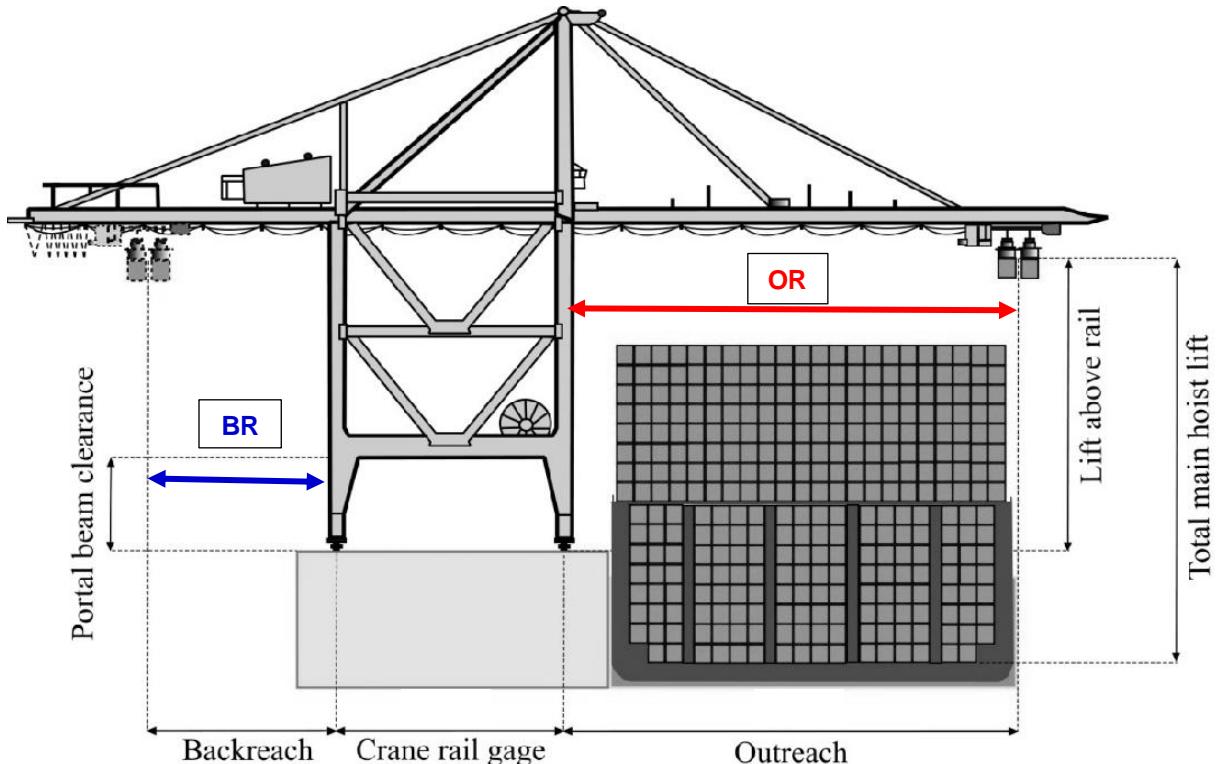
TT	Loại Container	Kích thước bao ngoài (m)			Kích thước trong (m)			Trọng lượng vỏ (kg)	Trọng lượng hàng (kg)	Tổng trọng lượng (kg)
		Length	Width	High	Length	Width	High			
1	20' steel Dry cargo Container	6.058	2.438	2.591	5.898	2.352	2.385	2,400	28,080	30,480
2	40' steel Dry cargo Container	12.192	2.438	2.591	12.032	2.352	2.385	4,000	26,480	30,480
3	40' Hi-cube steel Dry cargo Container	12.192	2.438	2.896	12.032	2.352	2.69	4,200	26,280	30,480
4	45' Hi-cube steel Dry cargo Container	13.716	2.438	2.896	13.556	2.352	2.7	4,700	27,800	32,500
5	20' M.G.S.S Refrigerated Container	6.058	2.438	2.591	5.5	2.298	2.276	2,980	27,500	30,480
6	<b>40' M.G.S.S Refrigerated Container</b>	<b>12.192</b>	<b>2.438</b>	<b>2.896</b>	<b>11.59</b>	<b>2.294</b>	<b>2.544</b>	<b>4,760</b>	<b>34,000</b>	<b>38,760</b>
7	20' Full height Open top Container	6.058	2.438	2.591	5.898	2.352	2.348	2,330	28,150	30,480
8	40' Full height Open top Container	12.192	2.438	2.591	12.032	2.352	2.348	4,060	26,420	30,480
9	40' Hi-cube Open top Container	12.192	2.438	2.896	12.032	2.352	2.653	4,260	26,220	30,480
10	<b>20' Flat rack container with Collapsible End</b>	<b>6.058</b>	<b>2.438</b>	<b>2.591</b>	<b>5.553</b>	<b>2.194</b>	<b>2.213</b>	<b>2,800</b>	<b>31,200</b>	<b>34,000</b>
11	40' Flat rack container with Collapsible End	12.192	2.438	2.591	11.686	2.374	1.955	4,900	40,100	45,000
12	<b>40' Flat rack Hi-cube Container</b>	<b>12.192</b>	<b>2.438</b>	<b>2.896</b>	<b>11.63</b>	<b>2.374</b>	<b>2.264</b>	<b>5,000</b>	<b>45,000</b>	<b>50,000</b>

Trường hợp cẩu cùng lúc 2 container 20': 20' Flat rack container + 20' steel Dry cargo Container, tổng trọng lượng = **34,000 + 30,480 = 64,480 (kg)**

Để đảm bảo yêu cầu thì cẩu STS phải có sức nâng ≥ **65 Tấn**

#### IV.3.1.c. *Tầm với*

Tàu tính toán thiết kế là loại tàu Container có trọng tải 70.000 DWT (tương đương với 5.600 TEU).



**Hình IV.13. Tầm với của thiết bị**

##### IV.3.1.c.1. *Tầm với phía biển*

Tầm với phía biển (tính từ tim ray phía biển) được tính toán đảm bảo:

$$OR \geq n.b + h + a + \Delta$$

Trong đó:

- n: số hàng Container xếp trên bong theo chiều rộng (với tàu 70.000DWT, n = 14)
- b: bề rộng trung bình container
- h: Chiều cao đệm tàu
- a: Khoảng cách tim ray ngoài đến mép bến
- Δ: Khoảng dự phòng

$$OR \geq 14 * 2,438 + 1,5 + 3 + 3 = 41,63 \text{ m}$$

**Lựa chọn thiết bị STS có tầm với phía biển ≥ 42m**

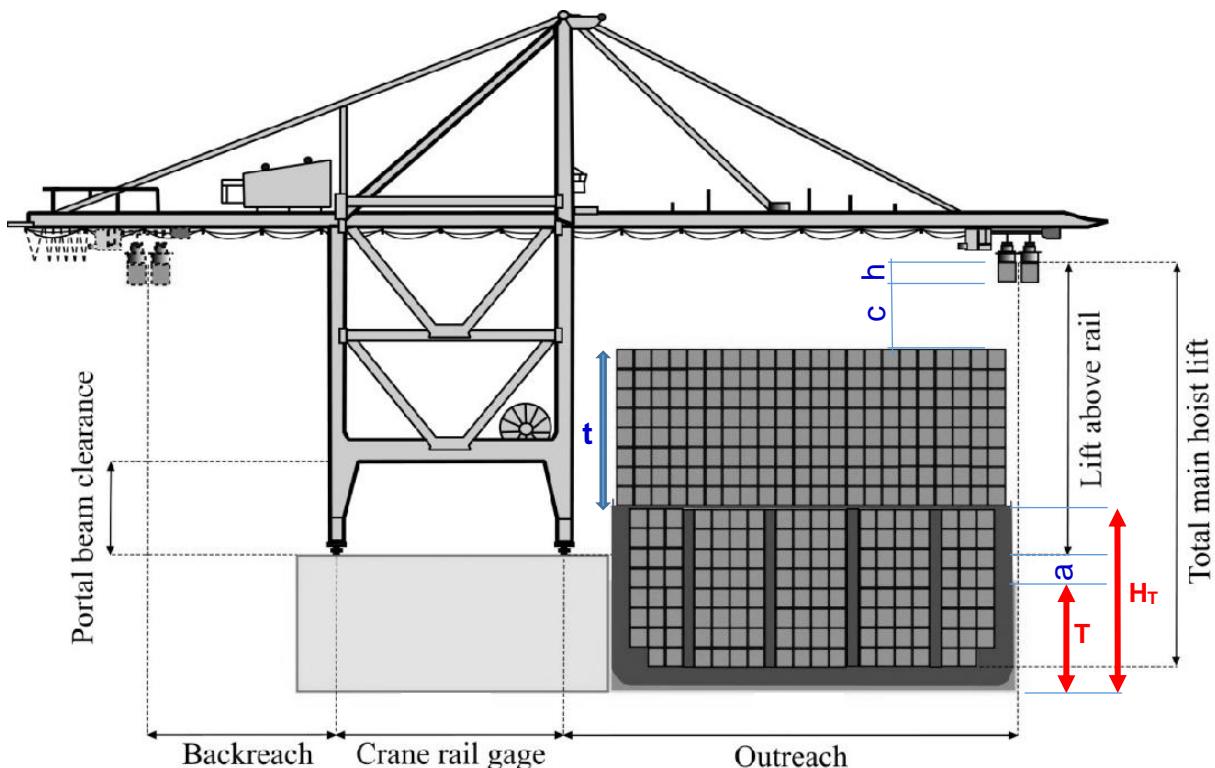
##### IV.3.1.c.2. *Tầm với phía bờ*

Tầm với phía bờ BR (tính từ tim ray phía bờ) được tính toán đảm bảo cho việc bốc xếp cùng lúc 2 container tương ứng 3 làn xe (1 làn tránh), chiều rộng hoạt động mỗi làn xe

là 4m; cộng với khoảng cách an toàn đến chân càn trực (khoảng 3-5m)

**Lựa chọn thiết bị STS có tầm với phía bờ ≥ 15m**

#### IV.3.1.d. Chiều cao nâng, hạ



##### IV.3.1.d.1. Chiều cao nâng

Chiều cao nâng  $H_{hang}$  dưới khung chụp được tính từ mặt bến đến mặt thấp nhất của khung chụp phải đảm bảo:

$$H_{hang} \geq (H_T - T - a) + t + h + h_o + c + s$$

Trong đó:

- $H_T$ : Chiều cao tàu tính toán
- $T$ : Mớn nước tàu tính toán (tàu 70.000 DWT)
- $a$ : Chênh cao giữa mực nước cao thiết kế với mặt bến
- $t$ : Chiều cao khối hàng Container xếp trên tàu từ mặt bong (10 tầng)
- $h$ : Chiều cao trung bình 1 container
- $h_o$ : Chiều cao giá kê Container trên mặt bong
- $c$ : Khoảng cách an toàn giữa Container được cẩu và mặt trên hàng Container cao nhất
- $s$ : Chiều cao dự trữ do sự dịch chuyển, nghiêng lệch gây bởi sóng trong khai thác
- $H_{hang} \geq (18,6 - 13,5 - 1,6) + 6*2,591 + 2,591 + 1 + 5 + 2 = 29,64m$

**Lựa chọn thiết bị STS có chiều cao nâng ≥ 30m**

##### IV.3.1.d.2. Chiều cao hạ

Chiều cao hạ được tính từ mặt bến đến mặt phẳng thấp nhất của khung chụp

Container, trong trường hợp bất lợi nhất khi bốc Container ở hàng tận cùng của hầm hàng.  
Chiều cao hạ đầm bảo:

$$H_{ha} \geq T + a' - h - \Delta$$

Trong đó:

- T: Món nước của tàu thiết kế (bất lợi nhất khi đầy tải)
- a': Chênh giữa mực nước thấp thiết kế với mặt bến
- h : Chiều cao trung bình 1 container
- $\Delta$  : Khoảng cách từ đáy tàu đến đáy hầm hàng

$$H_{ha} \geq 13,5 + 4,83 - 2,591 - 1,8 = 13,94 \text{ m}$$

**Lựa chọn thiết bị STS có chiều cao hạ ≥ 14m**

#### IV.3.2. Bến hàng bách hóa tổng hợp

Dùng càn trục vạn năng chạy trên ray sức cẩu 40T. Các thông số kỹ thuật chính như sau:

- Sức nâng lớn nhất: 40 tấn;
- Tầm với tối đa: 36m;
- Khẩu độ chân càn trục: 18,0 m.



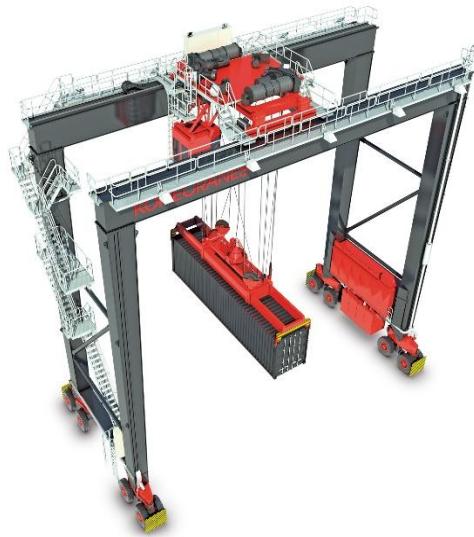
**Hình IV.14. Càn trục vạn năng kiến nghị sử dụng**

#### IV.3.3. Thiết bị trên bến

##### IV.3.3.a. Bến sau bến Container

Với phương án sử dụng cẩu giàn trên bến được lựa chọn, trên bến được bố trí các thiết bị như sau:

- Cẩu giàn RTG (Rubber Tyred Gantry crane) cho khu vực bến Container có hàng.
- Thiết bị nâng hạ Container RSD (Reach stacker) cho khu vực chất, rút hàng, khu vực bến hàng, container đặc biệt và hỗ trợ bốc xếp Container hàng trong một số trường hợp.
- Với khu vực bến container rỗng: sử dụng kết hợp thiết bị Reach Stacker và thiết bị chuyên container rỗng là Empty handler.
- Vận tải Container lưu thông trên bến, bến và chuyển hàng đi/ đến bằng thiết bị đầu kéo – rơ mooc chuyên dùng.



**Hình IV.15. Thiết bị RTG**



**Hình IV.16. Thiết bị RSD (Reach Stacker)**



**Hình IV.17. Thiết bị Empty Handler**



**Hình IV.18. Thiết bị vận chuyển – Xe đầu kéo rơ mooc**

#### IV.3.3.b. Bãi sau bến hàng bách hóa tổng hợp

Với phương án sử dụng cẩu vạn năng đã lựa chọn, phía sau kho, bãi của bố trí các thiết bị như sau:

- Xe nâng hàng Forklift được sử dụng tại khu bãi gồm 2 loại 3T và 5T. Trọng lượng xe nâng khi hoạt động gồm trọng lượng bản thân và hàng hóa là 4,30T và 7,30T.
- Dùng xe nâng hàng 3~5T để bốc xếp và vận chuyển hàng hóa trong kho.
- Dùng ôtô tải 20~30T để vận chuyển hàng hóa từ kho/bãi ra bến và ngược lại.
- Dùng xe nâng hàng 3~5T vận chuyển hàng hóa từ bãi vào kho và ngược lại.

**Hình IV.19. Xe nâng hàng****Hình IV.20. Ô tô tải chở hàng**

#### IV.3.4. Tổng hợp thiết bị trong cảng

Chủng loại, số lượng thiết bị dự kiến sử dụng trong cảng như sau:

**Bảng IV.2. Tổng hợp thiết bị trong cảng**

TT	Thiết bị	Đơn vị	Số lượng	Thông số kỹ thuật chính
I	Bến container			
1	Cẩu chuyên dụng trên bến chính (STS)	Chiếc	16	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Khổ ray: 30m</li> <li>- Sức nâng dưới khung chụp ≥64Tấn</li> <li>- Tầm với trước bến: ≥42m</li> <li>- Tầm với phía bờ: ≥15m</li> <li>- Chiều cao nâng: ≥30m</li> <li>- Chiều cao hạ: ≥14m</li> </ul>
2	Cẩu giàn trên bãi - RTG	Chiếc	32	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nhịp dầm RTG: 26,5m (7+1)</li> <li>- Sức nâng dưới khung chụp: ≥ 40 Tấn</li> <li>- Chiều cao nâng: ≥ 18m</li> <li>- Năng suất trung bình: 13~15 move/h</li> </ul>
3	Reach stacker	Chiếc	02	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sức nâng dưới khung chụp: max 40 Tấn</li> <li>- Chiều cao nâng: ≥ 13m (5 chồng)</li> </ul>
4	Empty Handler	Chiếc	04	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chiều cao nâng: ≥ 6 chồng</li> <li>- Sức nâng: ≥ 8 Tấn</li> </ul>
5	Xe nâng hàng 5T	Chiếc	02	- Sức nâng: 5 Tấn
6	Xe nâng hàng 10T	Chiếc	02	- Sức nâng: 10 Tấn
7	Cầu trục (xưởng sửa chữa)	Chiếc	01	- Chiều cao nâng: ≥ 6m

TT	Thiết bị	Đơn vị	Số lượng	Thông số kỹ thuật chính
				- Sức nâng: $\geq 5$ tấn
8	Cầu cân ô tô	Chiếc	08	Trọng tải cân 120 tấn
9	Đầu kéo + rơ mooc	Chiếc	100	
<b>II</b>	<b>Bên hàng BH tổng hợp</b>			
1	Cẩu vạn năng bốc xếp tại bến	Chiếc	04	- Khổ ray: 18m - Sức nâng lớn nhất: 40 tấn - Tâm với tối đa: 36m
2	Xe nâng hàng	cái	20	
3	Xe tô tô ben	cái	10	

*Thông số chi tiết của các thiết bị sẽ được cụ thể hóa ở các bước thiết kế chi tiết và theo catalogue của nhà sản xuất.*

#### IV.4. PHƯƠNG THỨC VẬN TẢI

##### IV.4.1. Hàng xuất khẩu vận chuyển đến cảng:

- Theo phương thức vận tải bộ: Hàng hoá từ nội địa đến cảng sẽ được tập kết tại kho/bãi hoặc chuyển thẳng ra tuyến mép bến để thực hiện dỡ hàng trực tiếp từ xe xuống tàu. Trong trường hợp hàng hoá chuyển thẳng ra tuyến mép bến cần trực tuyến bến được sử dụng để dỡ hàng từ ôtô xếp xuống tàu.

- Trong trường hợp tập kết hàng hoá tại kho/bãi. Hàng hoá được dỡ từ ôtô xuống kho/bãi bằng thiết bị bốc xếp tại kho/bãi để thực hiện. Khi tàu cập cảng để nhận hàng, hàng hoá tập kết tại kho/bãi được thiết bị bốc xếp tại kho/bãi thực hiện bốc xếp lên ôtô của cảng, chở ra tuyến bến và tại đây cần cầu tuyến bến thực hiện dỡ hàng từ ôtô xếp xuống tàu.

- Khi tàu đến, công tác bốc xếp sẽ thực hiện liên tục, năng suất bốc xếp lúc này chỉ còn phụ thuộc chủ yếu vào công suất của thiết bị và kỹ năng tổ chức, vận hành công tác bốc xếp của bến.

##### IV.4.2. Hàng nhập về cảng và từ cảng vào vùng hấp dẫn:

- Theo phương thức vận tải bộ: Phần lớn hàng hoá được dỡ từ tàu bằng cần trực tuyến bến và được vận chuyển thẳng vào nhà máy hoặc điểm giao hàng bằng ô tô. Từ đây hàng hoá được xếp lên ôtô bằng thiết bị bốc xếp của kho/bãi và chở đến các điểm giao trả hàng.

- Một phần nhỏ hàng hoá khi cần thiết sẽ được tập kết tại cảng để chờ đợi bốc xếp trực tiếp từ tàu lên ôtô hoặc vận chuyển từ cảng đến điểm giao trả hàng.

## CHƯƠNG V. QUY MÔ CÁC HẠNG MỤC CÔNG TRÌNH THỦY CÔNG

### V.1. PHÂN CẤP CÔNG TRÌNH

Theo Phụ lục 1 “Phân cấp công trình xây dựng theo quy mô, công suất hoặc tầm quan trọng” (Ban hành kèm theo Thông tư số: 06/2021/TT-BXD ngày 30/6/2021 của Bộ Xây dựng). Với quy mô công trình phục vụ neo đậu tàu có trọng tải đến 70.000DWT thì đây là công trình giao thông cấp I (điều a, mục 1.4.5.1).

Theo phụ lục 2 “Phân cấp công trình xây dựng theo quy mô kết cấu” (Ban hành kèm theo Thông tư số: 03/2016/TT-BXD ngày 10/3/2016 của Bộ Xây dựng). Với chiều cao bến được thiết kế là 21,0m thì đây là công trình bến cảng biển cấp đặc biệt (mục 2.11.1).

**Như vậy, công trình cảng là Công trình giao thông cấp đặc biệt.**

### V.2. TÍNH TOÁN QUY MÔ CÔNG TRÌNH THỦY CÔNG

#### V.2.1. Khả năng thông qua hàng hóa của cảng

Với chiều dài tuyến mép bến dự kiến khoảng 3.000m, tổng diện tích khu đất cảng khoảng 210,3 ha, khả năng thông qua của cảng đạt khoảng 17,7 triệu tấn/năm:

- Hàng hóa qua cảng là các loại hàng tổng hợp xuất khẩu và nhập khẩu bằng các tàu sông, tàu biển có trọng tải tới 50.000 DWT với khối lượng dự kiến khoảng 2,2 triệu tấn/năm, chiếm khoảng 12,43% tổng lượng hàng.
- Hàng hóa qua cảng là hàng container xuất khẩu và nhập khẩu bằng các tàu biển có trọng tải từ (30.000 – 70.000) DWT với khối lượng dự kiến khoảng 15,5 triệu tấn/năm, chiếm khoảng 87,57% tổng lượng hàng.

**Bảng V.1. Tổng hợp khả năng thông qua hàng hóa của cảng**

TT	Loại hàng hóa	Khối lượng hàng qua cảng	
		Khối lượng (tấn)	Tỷ lệ (%)
A	<b>Hàng bách hóa tổng hợp</b>	<b>2.200.0000</b>	<b>12,43</b>
1	Tàu ≤ 50.000 DWT	2.200.000	100,0
B	<b>Hàng container</b>	<b>15.500.000</b>	<b>87,57</b>
2	Tàu biển ≤ 70.000 DWT	2.000.000	100,0
<b>Tổng</b>		<b>17.700.000</b>	<b>100,0</b>

#### V.2.2. Dự báo đội tàu vào cảng

Tàu vào cảng dự kiến có trọng tải lớn nhất là 70.000 DWT, phù hợp với Quy hoạch cảng biển tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam.

Cỡ tàu xem xét: Xét trong gian đoạn hiện nay, tuyến luồng đang được duy trì ở mức độ bề rộng từ 120m đến 160m và độ sâu 9m, đảm bảo cho tàu biển có trọng tải đến 20.000 tấn hoạt động và tàu có tải trọng từ 30.000 tấn (chở đầy tải) đến 50.000 tấn (giảm tải) sẽ tận dụng thủy triều để chạy trên luồng an toàn. Nên đề xuất đội tàu có thông số như sau:

**Bảng V.2. Đội tàu dự kiến ra vào cảng**

TT	Loại tàu	Trọng tải tàu ra vào cảng
1	Tàu, sà lan sông, tàu pha lan sông biển	(1000 ≤ 5.000) DWT
2	Tàu hàng tổng hợp	(20.000 ≤ 50.000) DWT
3	Tàu hàng container	(30.000 ≤ 70.000) DWT (2.400 ≤ 5.600) TEU

Thông số kỹ thuật đội tàu như sau:

**Bảng V.3. Thông số kỹ thuật các loại tàu ra vào Cảng**

TT	Loại tàu	Chiều dài (m)	Chiều rộng (m)	Mớn nước (T)
1	Tàu container	70.000 DWT	280.0	35.7
2		50.000 DWT	255.0	32.3
3		30.000 DWT	203.0	30.6
4		20.000 DWT	177.0	22.0
5	Tàu tổng hợp	50.000 DWT	205.0	32.3
6		30.000 DWT	180.0	28.3
7		20.000 DWT	156.0	24.4
8	Tàu, xà lan	5.000 DWT	110.0	17.0
9		1.000 DWT	70.0	10.7

Thông số tàu Container 70.000 DWT và tàu hàng tổng hợp 50.000 DWT sẽ được lựa chọn để tính toán kết cấu cho các bước sau.

### V.2.3. Công nghệ bốc xếp

Công nghệ bốc xếp trên từng loại bến (hàng Container và hàng bách hóa tổng hợp) đã được đưa ra và lựa chọn ở mục IV.2.

### V.2.4. Tính toán số lượng bến

Số lượng bến tính toán theo công thức sau:

$$\text{⚓ } N_b = \frac{Q_{th}}{30 \cdot P_{ng} \cdot K_{tt} \cdot K_b}$$

Trong đó:

- $Q_{th}$ : Lượng hàng cảng nhất trong 1 tháng:  $Q_{th} = Q_n \cdot K_{kd} / n_t$ ;
- $Q_n$ : Lượng hàng hóa thông qua cảng trong 1 năm;
- $K_{kd}$ : Hệ số không đều của nguồn hàng;
- $n_t$ : Số tháng làm việc trong năm;



- K<sub>tt</sub>: Hệ số thời tiết; tra bảng 6.3 - K<sub>tt</sub> = 0,9;
- K<sub>b</sub>: Hệ số bền bỉ; tra bảng 6.4 - K<sub>b</sub> = 0,6 ;
- P<sub>ng</sub>: Khả năng thông qua trong 1 ngày đêm của bến:

$$P_{ng} = \frac{1}{\sum_{n=1}^{m} \frac{A_n(T_{bx}+T_d)}{24D_n}}$$

- m: Số loại tàu tính toán;
- A<sub>n</sub>: Tỷ lệ lượng hàng tính toán bốc xếp cho loại tàu n trong tổng lượng hàng qua bến;
- D<sub>n</sub>: Lượng hàng tính toán bốc xếp cho tàu loại n (Tấn - Thùng hàng);
- T<sub>d</sub>: Thời gian tàu đậu tại bến do các thao tác phụ (giờ);
- T<sub>bx</sub>: Thời gian bốc xếp hàng tại bến (giờ);

$$T_{bx} = \frac{24D_n}{N_c N_m \alpha P_k}$$

- N<sub>c</sub>: Số ca làm việc trong một ngày đêm (ca);
- N<sub>m</sub>: Số dây chuyền bốc xếp trên một bến;
- α : Hệ số sử dụng thời gian, tùy thuộc vào số ca trong ngày:

Khi N<sub>c</sub> = 1; α = 1,00;

N<sub>c</sub> = 2; α = 0,96;

N<sub>c</sub> = 3; α = 0,90;

- P<sub>k</sub>: Năng suất bốc xếp của thiết bị trong một ca (Tấn - Thùng hàng/ca)
- g<sub>n</sub>: Khối lượng bốc xếp của thiết bị trong 1 chu kỳ làm việc;
- n<sub>1</sub>: Số lượng thiết bị làm việc;
- k<sub>c</sub>: Hệ số hiệu suất khai thác;
- T<sub>ca</sub>: Số giờ làm việc trong 1 ca (giờ);
- t<sub>m</sub>: thời gian chu kỳ bốc xếp (s);

Khả năng thông qua của bến trong một năm:

$$P_n = \frac{30P_{ng}K_{tt}K_b}{K_{kd}} n_t$$

Trong đó:

- P<sub>n</sub>: Khả năng thông qua của bến trong 01 năm;
- P<sub>ng</sub>: Khả năng thông qua của bến trong 01 ngày đêm;
- K<sub>tt</sub>: Hệ số phụ thuộc thời tiết;
- K<sub>b</sub>: Hệ số bền bỉ làm hàng của tàu trong tháng;
- K<sub>kd</sub>: Hệ số không đều của lượng hàng thông qua bến trong năm;

- n: Số tháng làm việc trong năm;

#### V.2.4.a. Tính toán số lượng bốc xếp hàng Container

Bảng V.4. Xác định sơ bộ số Container qua cảng

TT	Hạng mục	Đơn vị	Số thùng qua cảng
1	Tổng lượng hàng	T	15.500.000
-	T/TEU	T	12,5
2	Tổng số container có hàng	TEU	1.240.000
-	Container - thường (85%)	TEU	1.054.000
-	Container - lạnh (15%)	TEU	186.000
3	Container rỗng	TEU	186.000
-	Tỷ lệ container rỗng		0,15
4	Tổng số container	TEU	1.426.000

#### V.2.4.b. Kết quả tính toán số lượng bến

Từ công thức tính toán và các thông số đã nêu ở trên, kết quả tính toán số lượng bến được thể hiện trong các bảng dưới đây:

Bảng V.5. Tính toán số lượng và khả năng thông qua của bến Container

TT	Hạng mục	Công thức	Đơn vị	Giá trị
I	<b>Tính toán lượng hàng</b>			
1	Lượng hàng thông qua trong năm	Ct	TEU	1.426.000
2	Tàu vận tải			70.000
3	Tỷ lệ vận tải	%		100%
4	Lượng hàng thông qua cảng / năm	$Q_n = SQ * \%$	T/năm	15.500.000
5	Lượng hàng qua bến trong tháng cảng nhất	$Q_{th}$	T	1.462.709
II	<b>Năng suất ca bốc xếp 1 ngày đêm của bến</b>	$P_{ngd} = (P_c * k_c * n * T_h)$	TEU/ngđ	1166,4
1	Năng suất bốc xếp thực tế của 1 cần cẩu trong 1 giờ	$P_c * k_c$	TEU/giờ	27
2	Năng suất của 1 cần trục	$P_c$	TEU/giờ	30
3	Hệ số sử dụng cần trục	$k_c$		0,9
4	Số cần trục bốc xếp cho 1 bến	$n$		2
5	Số giờ làm việc trong một ngày	$T_h$	Giờ	24
III	<b>Thời gian bến bận bốc xếp cho 1</b>	$T_{bx} = T_d / 24 + D_k / (P_{ngd} * g)$	Giờ	5,39

	<b>tàu</b>			
1	Hệ số chủng loại Cont. 20' và 40'	g		1,00
2	Thời gian bến bận làm thao tác phụ	T <sub>d</sub>	Giờ	6,0
3	Cỡ tàu tính toán	Dk	TEU	6.000
<b>IV</b>	<b>Khả năng thông qua bến trong 1 ngày đêm</b>	$P=D_k/T_{bx}$	TEU/ngày	1.112
<b>V</b>	<b>Năng lực thông qua trong năm</b>	$U_f=30*P*n_1*K_{tt}*K_b/K$	TEU/năm	180.199
1	Hệ số hàng không đều hàng tháng	K		1,2
2	Số tháng có hàng về	n <sub>1</sub>	tháng	12
3	Hệ số ảnh hưởng do thời tiết	K <sub>tt</sub>		0,9
4	Hệ số bận bén	K <sub>b</sub>		0,6
<b>VIII</b>	<b>Số lượng bến tính toán cần thiết</b>	$N_b=C_f/U_f$	Bến	7,91
<b>IX</b>	<b>Số lượng bến chọn</b>	$N_{bc}$	Bến	8,00

**Bảng V.6. Tính toán số lượng và khả năng thông qua của bến hàng tổng hợp**

TT	Hạng mục	Công thức	Đơn vị	Tổng hợp
<b>I</b>	<b>Tính toán lượng hàng</b>			
1	Lượng hàng thông qua trong năm	<b>SQ</b>	T	2.200.000
2	Tàu vận tải		DWT	50.000
3	Tỷ lệ vận tải	%		100%
4	Lượng hàng thông qua cảng / năm	$Q_n = SQ * %$	T/năm	2.200.000
5	Lượng hàng qua bến trong tháng cảng nhất	$Q_{th}$	T	207.610
<b>II</b>	<b>Năng suất ca 1 tuyến bốc xếp</b>	$P_k = (P_{tk} * k_c * T_{ca})$	T/ca	2240
1	Năng suất giờ 1 tuyến bốc xếp	P <sub>tk</sub>	T/giờ	350
2	Hệ số hiệu suất khai thác	k <sub>c</sub>		0,8
3	Số giờ làm việc trong một ca	T <sub>ca</sub>	Giờ	8
<b>III</b>	<b>Thời gian bến bận bốc xếp cho 1 tàu</b>	$T_{bx} = 24 * D_n / (N_c * N_m * \alpha * P_k)$	Giờ	167,4
1	Cỡ tàu tính toán	D	DWT	50.000
	Lượng hàng tính toán cho một tàu	D <sub>n</sub>	Tấn	45.000
2	Số ca làm việc trong một ngày - đêm	N <sub>c</sub>	Ca/ng.đêm	3
3	Số tuyến bốc xếp cho 1 bến	N <sub>m</sub>	Tuyến	1

4	Hệ số sử dụng thời gian	a		0,96
IV	Thời gian bến bận làm thao tác phụ	T <sub>d</sub>	Giờ	6,0
V	Khả năng thông qua bến trong 1 ngày đêm	P <sub>nd</sub> =24*D <sub>n</sub> /(T <sub>bx</sub> +T <sub>d</sub> )	T/ng.đêm	6.228,0
VI	Hệ số ảnh hưởng do thời tiết	K <sub>tt</sub>		0,9
VII	Hệ số bận bén	K <sub>b</sub>		0,65
VIII	Số lượng bến tính toán cần thiết	N <sub>b</sub> =Q <sub>th</sub> /(30*P <sub>nd</sub> *K <sub>tt</sub> *K <sub>b</sub> )	Bến	1,90
IX	Số lượng bến chọn	N <sub>bc</sub>	Bến	2,00

### V.2.5. Tính toán các thông số cơ bản của bến

#### V.2.5.a. Thông số đầu vào tính toán

- Đội tàu cập cảng đã được thể hiện ở bảng II.3.
- Mực nước tính toán được xác định dựa trên chỗi số liệu nhiều năm theo hệ Hải đồ như sau:
  - Mực nước cao thiết kế (MNCTK) : +3,99 mCD (Mực nước giờ 1%)
  - Mực nước thấp thiết kế (MNTTK) : +0,77 mCD (Mực nước giờ 99%)
  - Mực nước trung bình (MNTB) : +2,99 mCD (Mực nước giờ 50%)

#### V.2.5.b. Tính toán chiều dài bến

Theo tiêu chuẩn thiết kế công nghệ cảng biển TCCS 04-2010/CHHVNVN, chiều dài bến trên tuyến bến liên tục được xác định bởi công thức sau:

$$(10 bến liên tục): L_b = 10L_t + 9d + 2e$$

Trong đó:

- L<sub>t</sub>: Chiều dài lớn nhất của tàu, m;
- d: Khoảng cách an toàn giữa các tàu và tàu, m;
- e: Khoảng cách an toàn với đầu bến để neo buộc, m.

Thay số vào công thức trên, ta được kết quả:

$$L_b = (8*280 + 2*205) + 9*25 + 2*25/2 = 2900 \text{ mD.}$$

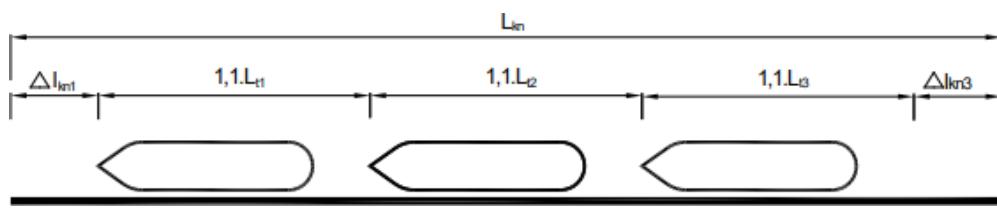
Chọn chiều dài bến bằng chiều dài khu đất cảng: L<sub>b</sub> = 3.000 mD.

#### V.2.5.c. Chiều rộng bến

Chiều rộng mặt bến phụ thuộc vào công nghệ bốc xếp hàng hóa trên bến. Đối với bến chuyên dụng container và hàng tổng hợp, chiều rộng mặt bến được xác định bằng kích thước nhịp cầu trực cộng với khoảng giao thông cần thiết phía sau. Ngoài ra còn phụ thuộc vào tính toán ổn định và kết cấu công trình. Dự kiến chiều rộng bến như sau:

- **Bến hàng container: B = 50m;**
- **Bến hàng tổng hợp: B = 50m.**

Kết áu bến sẽ được tính toán thiết kế để chiều rộng này đảm bảo.

**V.2.5.d. Chiều dài nước trước bến****Hình V.1. Sơ họa sơ đồ tính toán chiều dài khu nước**

Theo tiêu chuẩn thiết kế công nghệ cảng biển TCCS 04-2010/CHHVNVN, chiều dài khu nước xác định bởi công thức sau:

$$L_{kn} = \sum(1,1*L_t) + \Delta l_{kn1} + \Delta l_{kn3}$$

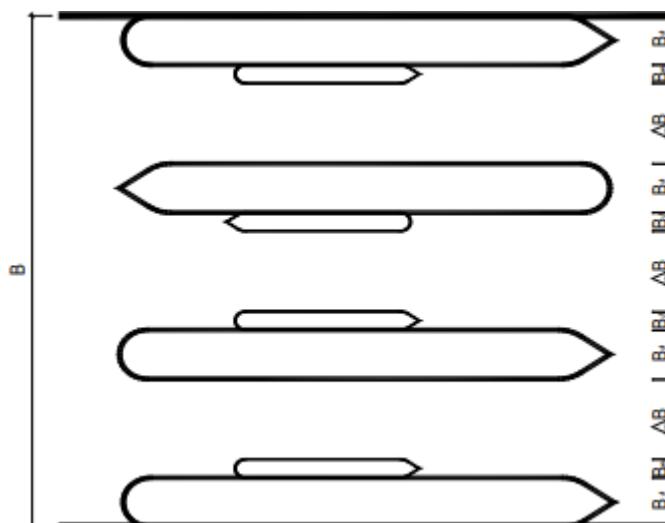
Trong đó:

- $L_t$ : Chiều dài tàu tính toán trung bình của 2 bến liền kề nhau tại bến i:  $l_{ti} = (l_i + l_{i+1})/2$ , m;
- $\Delta l_{kn1}, \Delta l_{kn3}$ : Độ dự trữ chiều dài khu nước tương ứng của bến thứ nhất và bến cuối (bến thứ n), xét đến có sự hoạt động của tàu lai dắt khi cập, rời và dịch chuyển tàu dọc bến, (m), có thể lấy bằng:
  - Khi có sự trợ giúp của tàu lai dắt, không nhỏ hơn  $0,125L_{t1}$  ( $L_{tn}$ );
  - Khi có tàu tự cập hoặc rời bến, không nhỏ hơn  $0,25L_{t1}$  ( $L_{tn}$ ).

Thay số vào công thức ta được kết quả như sau:

$$(8*1,1*280+2*1,1*205) + 0,125*280 + 0,125*205 = 2.976 \text{ m}$$

**Chọn chiều dài khu nước bằng chiều dài bến:  $L_{kn} = 3.000\text{m}$ .**

**V.2.5.e. Chiều rộng khu nước trước bến****Hình V.2. Sơ họa sơ đồ tính toán chiều rộng khu nước**

Theo tiêu chuẩn thiết kế công nghệ cảng biển TCCS 04-2010/CHHVNVN, chiều rộng khu nước xác định bởi công thức sau

$$B_{kn} = 3B_t + 2B_l + B_n + 2\Delta B$$

Trong đó:

- $B_t$ : chiều rộng của tàu tính toán, (m);
- $B_l$ : chiều rộng của tàu lai dắt, (m);
- $B_n$ : chiều rộng của tàu nạp nhiên liệu, (m);
- $\Delta B$  : Độ dự trữ an toàn giữa các tàu,  $\Delta B = 1,5 B_t$  (m) ;

Tham khảo theo các cảng quốc tế có cỡ tàu tương tự dọc sông Soài Rạp và một số khu vực lân cận, lựa chọn  $B_{kn} = 100m$ .

#### V.2.5.f. Vũng quay tàu

Sử dụng tàu lai dắt để quay vòng tàu, đường kính khu quay vòng tàu như sau:  $D_{qv} \geq 2*L_t$ . Chọn  $D_{qv} = 2*L_{tmax} = 2*280 = 560m$ .

#### V.2.5.g. Cao trình đinh bến

Theo tiêu chuẩn thiết kế TCVN11820-5:2019, cao độ đinh bến được xác định không thấp hơn giá trị lớn hơn trong hai biểu thức sau:

- Cao độ mặt bến =  $H_{1\%} + 1,5$  m
- Cao độ mặt bến =  $H_{50\%} + 2,0$  m

Trong đó:

- $H_{1\%}$  : Mực nước giờ với bảo đảm suất 1%;
- $H_{50\%}$  : Mực nước giờ với bảo đảm suất 50%;

**Bảng V.7. Kết quả tính toán cao độ đinh bến**

Tài liệu áp dụng	Mực nước tính toán		Độ vượt cao (m)	Cao độ đinh bến (m)
	Tần suất (năm)	Giá trị (m)		Tính toán
TCVN11820-5:2019	$P_{1\%}$	+3,99	1,5	+5,49
	$P_{50\%}$	+2,99	2,0	+4,99

Cao độ đinh bến còn xem xét đến mức độ dâng cao của mực nước bến: Theo nghiên cứu “Kịch bản biến đổi khí hậu, nước biển dâng cho Việt Nam” do Bộ Tài nguyên và Môi trường thực hiện năm 2012 dự báo đến cuối thế kỷ 21 mực nước biển dâng trong khoảng từ **53-79 cm** (Kịch bản trung bình) và từ **49-101 cm** (Kịch bản cao).

Do đó, kiến nghị lựa chọn cao độ mặt bến là **+6,00 mCD**.

#### V.2.5.h. Cao độ đáy bến

Theo tiêu chuẩn thiết kế TCVN11820-5:2019, cao độ đinh bến được xác định như sau:

$$CĐDB = MNTTK - ĐSTB (m)$$

Trong đó

- CĐDB: cao độ đáy bến, m.
- MNTTK: mực nước thấp thiết kế, m.

- ĐSTB: độ sâu trước bến xác định như sau: ĐSTB = (1,1×T) + DPĐC + DPSB (m)
- T: Mớn nước tàu thiết kế.
- DPĐC: dự phòng cho nền đất cứng (gia cố đá hộc chân khay), DPĐC = 0,5m.
- DPSB: dự phòng sa bồi giữ hai kỳ nạo vét, tối thiểu DPSB = 0,4m.

Tổng hợp kết quả tính toán cao độ đáy bến xem bảng sau:

**Bảng V.8. Tính toán cao độ đáy bến**

TT	Loại tàu	Độ sâu trước bến (m)					CĐDB TT
		T	1,1T	DPĐC	DPSB	DSTB	
1	Container	13,40	14,74	0,50	0,4	15,64	-14,87
2	Tổng hợp	12,80	14,08	0,50	0,4	14,98	-14,21

Lựa chọn cao độ đáy bến là -15,00 mCD (hệ cao độ Hải đồ).

#### V.2.5.i. Luồng kết nối với luồng hàng hải Soài Rạp

Tuyến luồng kết nối sẽ được đầu tư đồng bộ với hệ thống luồng hàng hải sông Soài Rạp hiện hữu.

Hiện nay, cao độ đáy luồng của sông Soài Rạp đang ở mức cao độ -9,50mCD (hệ cao độ Hải đồ sau khi nạo vét duy tu lần gần nhất vào năm 2021) và bề rộng luồng đảm bảo cho tàu hành hải hai chiều an toàn là 120m. Do đó, kiến nghị lựa chọn thông số luồng kết nối với luồng hàng hải Soài Rạp có chiều rộng B = 120,0m và cao độ đáy luồng là -9,50 mCD (hệ cao độ Hải đồ).

**Bảng V.9. Tổng hợp các thông số cơ bản của bến**

TT	Các thông số	Đơn vị	Giá trị	Ghi chú
I	<b>Khu bến Container</b>			
1	Chiều dài tuyến bến	m	2.540	(8 bến Container)
2	Chiều rộng bến	m	50	
3	Cao trình đỉnh bến	m	+6,00	Hệ hải đồ
4	Cao trình đáy bến	m	-15,0	Hệ hải đồ
5	Chiều dài khu nước trước bến	m	2.540	
6	Bề rộng khu nước trước bến	m	100	
7	Đường kính khu quay trở	m	560	
8	Khu nước kết nối luồng tàu (cao trình đáy)	m	-9,50	Theo tiến trình nạo vét luồng hàng hải Soài Rạp
II	<b>Khu bến hàng tổng hợp</b>			
1	Chiều dài tuyến bến	m	460	(2 bến hàng tổng hợp)

TT	Các thông số	Đơn vị	Giá trị	Ghi chú
2	Chiều rộng bến	m	50	
3	Cao trình đỉnh bến	m	+6,00	Hệ hải đồ
4	Cao trình đáy bến	m	-15,0	Hệ hải đồ
5	Chiều dài khu nước trước bến	m	460	
6	Bề rộng khu nước trước bến	m	100	
7	Đường kính khu quay trở	m	560	
8	Khu nước kết nối luồng tàu (cao trình đáy)	m	-9,50	Theo tiến trình nạo vét luồng hàng hải Soài Rạp

#### V.2.5.j. Kè bảo vệ bờ

Xây dựng tuyến kè bảo vệ bờ dọc sau mép bến và các phía khác của khu đất tiếp giáp với mặt sông để phục vụ công tác san lấp cũng như đảm bảo ổn định tổng thể của khu cảng trong quá trình khai thác sau này.

Tổng chiều dài tuyến kè khoảng 5.900 mD.

Kết cấu kè sẽ được tính toán thiết kế đảm bảo về công năng sử dụng.

Ngoài ra còn có tuyến kè tạm để phục vụ công tác san lấp với chiều dài khoảng 9.708mD.

#### V.2.5.k. Đê chắn sóng

Đê chắn sóng được xây dựng mới mục đích giảm tác động, ảnh hưởng của sóng tới quá trình cập tàu, tàu neo đậu ở bến làm hàng và rời đi. Việc có đê chắn sóng sẽ giúp cho khả năng khai thác bến được nâng cao.

Chiều dài đê chắn sóng dự kiến khoảng 3.570 mD.

Đê chắn sóng sẽ được nghiên cứu, thiết kế chi tiết hơn ở những bước sau để tối ưu về mặt quy mô cũng như tác dụng của hạng mục công trình.

#### V.2.5.l. Phao tiêu báo hiệu

Cần bố trí hệ thống phao tiêu báo hiệu tại các điểm đầu của tuyến luồng vào cảng. Ngoài ra còn bố trí các cột báo hiệu trên đỉnh đê chắn sóng.

### V.3. TÍNH TOÁN QUY MÔ KHO BÃI, ĐƯỜNG TRONG CĂNG

#### V.3.1. Bãi Container

Diện tích bãi chứa được xác định theo lượng hàng hóa tính toán, thời gian lưu bãi trung bình, mức đồng đều của hàng hóa và tải trọng khai thác... Bãi chứa container được thiết kế để chứa 95% khối lượng container thông qua cảng 5% còn lại sẽ được chuyển thẳng từ tàu về hậu phương hoặc ngược lại.

Sức chứa của bãi container được tính toán theo các biểu thức sau: Khối lượng container đồng thời lưu giữ trong bãi (Q<sub>b</sub>), TEU

$$Q_b = \frac{Q \cdot k_o \cdot k_b \cdot T_n}{D_y}$$

Trong đó:

- Q: khối lượng container qua cảng hàng năm, TEU;
- $k_b$ : hệ số vào bến;
- $k_o$ : hệ số không đều;
- $T_n$ : thời gian lưu bến, (ngày);
- $D_y$ : Thời gian khai bến khác trong năm, (ngày);

Trên cở sở số slot tính toán bố trí thành các bến container trên mặt bằng phù hợp với nghệ xếp dỡ đã lựa chọn. Chi tiết xem bản tính phía dưới:

**Bảng V.10. Tính toán diện tích bến container có hàng**

TT	Thông số	Ký	Đơn vị	Giá trị
1	Số container qua bến hàng năm	Q	TEU	1001300
2	Số ngày làm việc trong năm	Dy	ngày	360
3	Thời gian lưu bến	Tn	ngày	15
4	Một nửa số container của tàu đến cảng	Mi	TEU	1960
5	Hệ số không đều (cao điểm)	ko	-	1,3
6	Số lớp xếp container	L	Lớp	4
7	Diện tích một container chiếm chỗ	a	m <sup>2</sup>	15
8	Hệ số sử dụng diện tích phụ thuộc vào sơ đồ công nghệ	n	-	0,75
9	Diện tích bến container có hàng	A	m <sup>2</sup>	283.925

**Bảng V.11. Tính toán diện tích bến Container lạnh**

TT	Thông số	Ký	Đơn vị	Giá trị
1	Số container qua bến hàng năm	Q	TEU	176700
2	Số ngày làm việc trong năm	Dy	ngày	360
3	Thời gian lưu bến	Tn	ngày	15
4	Một nửa số container của tàu đến cảng	Mi	TEU	420
5	Hệ số không đều (cao điểm)	ko	-	1,3
6	Số lớp xếp container	L	Lớp	2
7	Diện tích một container chiếm chỗ	a	m <sup>2</sup>	15
8	Hệ số sử dụng diện tích phụ thuộc vào sơ đồ công nghệ	n	-	0,75

9	Diện tích bãi container có hàng	A	m <sup>2</sup>	101.173
---	---------------------------------	---	----------------	---------

**Bảng V.12. Tính toán diện tích bãi Container rỗng**

TT	Thông số	Ký	Đơn vị	Giá trị
1	Số container qua bãi hàng năm	My	TEU	176700
2	Số ngày làm việc trong năm	Dy	ngày	360
3	Thời gian lưu bãi	DW	ngày	15
4	Một nửa số container của tàu đến cảng	Mi	TEU	420
5	Hệ số không đều (cao điểm)	p	-	1,3
6	Số lớp xếp container	L	Lớp	4
7	Diện tích một container chiếm chỗ	a	m <sup>2</sup>	15
8	Hệ số sử dụng diện tích phụ thuộc vào sơ đồ công nghệ	n	-	0,75
9	Diện tích bãi container có hàng	A	m <sup>2</sup>	50.586

### V.3.2. Kho CFS

#### V.3.2.a. Các hoạt động trong kho CFS

Hoạt động chính trong CFS là đóng và rút hành từ container, trong dự án này còn kết hợp thực hiện các nghiệp vụ kiểm tra, thông quan tại khu vực CFS. Để phục vụ cho hoạt động nói trên, trong CFS cần có:

- Nơi tác nghiệp rút và xếp hàng hoá
- Nơi lưu giữ hàng hoá.

#### V.3.2.b. Khối lượng Container qua kho CFS

Căn cứ trên đặc điểm nguồn hàng, tỷ lệ thực tế tịa các khu vực thành phố HCM, Tiền Giang... Kiến nghị lượng hàng tính toán dự kiến thông qua CFS là 20% lượng hàng qua cảng.

#### V.3.2.c. Diện tích chứa hàng trong CFS

Diện tích chứa hàng cần thiết:

Khối lượng container tháng cảng nhất ( $Q_n$ )

$$Q_n = Q \times k_0 / 12$$

Khối lượng container lưu bãi ( $D_c$ )

$$D_c = Q_n \times t_0 / 30$$

Diện tích cần thiết để lưu container ( $F_c$ )

$$F_c = D_c \times q_0 / q_c$$

Diện tích thực tế của CFS ( $F_{cfs}$ )

$$F_{cfs} = F_c / k_d$$

Trong đó:

- Q : Khối lượng container qua CFS hàng năm, TEU;
- ko: Hệ số không đều qua CFS;
- to: Thời gian lưu kho, ngày;
- qo: Trọng lượng hàng trong 1 TEU, tấn;
- qc: Cường độ chất hàng trong kho, tấn/m<sup>2</sup>;
- kd: Hệ số lợi dụng diện tích kho;

Kết quả tính toán diện tích chứa hàng trong CFS được tập hợp trong bảng dưới đây:

**Bảng V.13. Tính toán diện tích kho hàng CFS**

TT	Hạng mục	Ký hiệu	Đơn vị	Giá trị
1	Lượng hàng thông qua CFS	N	Tấn/năm	1100000
2	Số lần luân chuyển trong năm	R	lần	36
3	Hệ số sử dụng diện tích sàn kho	α	-	0,5
4	Hệ số cảng	C	-	1,2
5	Tải trọng khai thác của kho	w	T/m <sup>2</sup>	4,0
6	Diện tích kho CFS		m <sup>2</sup>	18.333

### V.3.3. Kho bãi hàng tổng hợp

Xác định sức chứa kho, bãi theo thời gian tồn kho:

$$E_k = \frac{Q \cdot k \cdot \alpha \cdot T_n}{D_y}$$

Trong đó:

- Ek: Sức chứa của kho tính cho một tấn hàng (T);
- Q: Lượng hàng của bến trong năm (T);
- k: Hệ số qua kho;
- α: Hệ số lượng hàng qua kho;
- Tn: Thời gian tồn kho của hàng hóa (ngày);
- Dy: Thời gian khai thác trong năm của cảng (ngày); Xác định diện tích kho, bãi theo sức chứa: Fk = Ek/q.kf

Trong đó:

- Ek: Sức chứa của kho (T);
- q: Tải trọng khai thác của kho (T/m<sup>2</sup>);
- kf: Hệ số sử dụng diện tích hữu ích của kho;

Sức chứa kho và diện tích các kho của các khu bến được tính ở bảng sau:

**Bảng V.14. Tính toán diện tích kho hàng tổng hợp**

TT	Thông số	Ký hiệu	Đơn vị	Giá trị
1	Lượng hàng hoá qua cảng	Q	tấn	2.200.000
2	Lượng hàng xử lý qua kho	Qc	tấn	220.000
3	Thời gian lưu kho	T	ngày	13
4	Hệ số SD dung tích kho	a	-	1,65
5	Số ngày trong năm	Tn	ngày	360,00
6	Dung tích kho	E	T	13.108,33
7	Tải trọng khai thác	q	tấn/m <sup>2</sup>	4,00
8	Hệ số sử dụng diện tích có ích	Kn	-	0,60
9	Diện tích kho	S	m <sup>2</sup>	5.461,81
10	Diện tích kho yêu cầu (1,1.S)	Sx	m <sup>2</sup>	6.007,99

**Bảng V.15. Tính toán diện tích bãi hàng tổng hợp**

TT	Thông số	Ký hiệu	Đơn vị	Giá trị
1	Lượng hàng hoá qua cảng	Q	tấn	2.200.000
2	Lượng hàng xử lý qua bãi	Qc	tấn	1.870.000
3	Thời gian lưu bãi	T	ngày	13
4	Hệ số SD dung tích bãi	a	-	1,65
5	Số ngày trong năm	Tn	ngày	360,00
6	Dung tích bãi	E	T	111.420,83
7	Tải trọng khai thác	q	tấn/m <sup>2</sup>	4,00
8	Hệ số sử dụng diện tích có ích	Kn	-	0,65
9	Diện tích bãi	S	m <sup>2</sup>	42.854,17
10	Diện tích bãi yêu cầu (1,1.S)	Sx	m <sup>2</sup>	47.139,58

#### V.3.4. Giao thông trong cảng

Bố trí giao thông trong cảng theo mạng lưới trực giao khép kín gồm các trục ngang vuông góc với tuyến mến và các trục dọc song song với tuyến bến. Các trục đường nội bộ phân chia các khu bãi chứa hàng tổng hợp, bãi container, kết nối với các khu chức năng với công chính. Để đảm bảo phù hợp với thiết bị công nghệ khai thác trên bãi, chiều rộng các trục đường kiến nghị rộng 20÷40m (tuỳ theo trục kết nối).

### V.4. TÍNH TOÁN CÁC HẠNG MỤC KHÁC

#### V.4.1. Nhu cầu lao động

Dự kiến số lao động tại cảng như sau:



**Bảng V.16. Dự kiến công nhân vận hành**

TT	Nhân lực	Đơn vị	Số TB	Định mức	Tổng
1	Vận hành STS	Người	16	1	9
2	Vận hành cẩu vạn năng	Người	4	1	4
3	Vận hành RTG	Người	32	1	32
4	Reach stacker	Người	2	1	2
5	Empty handler	Người	4	1	4
6	Xe nâng hàng 5T	Người	2	1	2
7	Xe nâng hàng 10T	Người	2	1	2
8	Đầu kéo rơ mooc	Người	100	1	100
9	Xe nâng hàng	Người	20	1	20
10	Xe ô tô ben	Người	10	1	10
11	Thiết bị khác	Người	10	1	10
	Nhân viên giao nhận (2 người/ 1 máng)	Người			20
	Công nhân bốc xếp trực tiếp/ hỗ trợ máy	Người			20
	Nhân viên bảo dưỡng, sửa chữa	Người			20
<b>Tổng số công nhân, lái xe, lái máy, vận hành thiết bị / 1 ca</b>		<b>Người</b>			<b>255</b>
<b>Tổng số công nhân, lái xe, lái máy, vận hành thiết bị /3 ca</b>		<b>Người</b>			<b>765</b>

**Bảng V.17. Dự kiến lãnh đạo, cán bộ kỹ thuật và nhân viên điều hành**

TT	Nhân lực	Đơn vị	Tổng
I	<b>Lãnh đạo/ Cán bộ kỹ thuật/ nhân viên điều hành</b>	<b>Người</b>	<b>108</b>
1	- Ban lãnh đạo	Người	4
2	- Ban kiểm soát	Người	3
3	- Thư ký Chủ tịch, TGĐ	Người	2
4	- Phòng kỹ thuật	Người	10
5	- Phòng an toàn an ninh	Người	6
6	- Phòng CNTT	Người	10
7	- Tổ chức, hành chính	Người	11
8	- Tài chính kế toán	Người	6
9	- Phòng kinh doanh	Người	18

TT	Nhân lực	Đơn vị	Tổng
10	- Trung tâm điều hành sản xuất	Người	28
11	- Đội lái xe	Người	10

**Bảng V.18. Tổng số lao động trong cảng**

TT	Nhân lực	Đơn vị	Tổng
1	Lãnh đạo/ Cán bộ kỹ thuật/ nhân viên điều hành	Người	108
2	Công nhân, Thợ kỹ thuật, lái xe, lái máy, vận hành thiết bị,	Người	765
<b>Tổng số lao động</b>		<b>Người</b>	<b>873</b>

Một số nhân sự lao động tại cảng như Nhân viên vệ sinh công nghiệp, tạp vụ, bảo vệ, một số thợ sửa chữa Container dự kiến được sử dụng từ dịch vụ thuê bên ngoài.

#### V.4.2. Các công trình phụ trợ

##### V.4.2.a. Nhà văn phòng, điều hành cảng

Văn phòng tổng hợp của cảng bao gồm cả chức năng điều hành và trung tâm dịch vụ, trong đó bố trí diện tích phục vụ các phòng, ban chức năng phục vụ cán bộ công nhân viên trong cảng; đồng thời bố trí diện tích cho các dịch vụ: văn phòng hải quan, đại diện các hãng vận tải, ngân hàng, thuế....

Định mức diện tích tham khảo TCVN 4601:2012: Công sở cơ quan hành chính nhà nước – Yêu cầu thiết kế và quy mô văn phòng tại một số cảng ở Việt Nam.

**Bảng V.19. Tính toán quy mô văn phòng tổng hợp**

TT	Hạng mục	Đơn vị	Khối lượng	Định mức	Diện tích (m <sup>2</sup> )
A	<b>Diện tích sử dụng</b>				<b>3,004</b>
1	Ban lãnh đạo công ty	Người	4	60	240
2	Cán bộ kỹ thuật/ nhân viên điều hành	Người	104	6	624
3	Văn phòng giao nhận	Người	20	6	120
4	Hội trường & phòng phục vụ	Phòng	1	300	300
5	Phòng họp	Phòng	1	250	250
6	Phòng bếp, nhà ăn VIP	Phòng	1	90	90
7	Phòng Y tế	Phòng	1	30	30
8	Khu làm thủ tục của cảng	Phòng	1	400	400
9	Văn phòng Hải quan (phòng làm việc)	Phòng	1	700	700
10	Văn phòng cho thuê (cửa hàng)	Phòng	1	250	250

TT	Hạng mục	Đơn vị	Khối lượng	Định mức	Diện tích (m2)
	miễn thuế, đại diện hãng...)				
B	Diện tích hành lang, cầu thang, phụ ... (50% tổng diện tích sàn)				1,502
	Tổng cộng				4,506

#### V.4.2.b. Nhà sinh hoạt công nhân

Nhà sinh hoạt công nhân phục vụ các nhu cầu sau đây:

- Nhà ăn cán bộ công nhân viên
- Nơi thay đồ đồng phục, chứa đồ tư trang của toàn bộ công nhân cảng
- Phòng sinh hoạt giao ca, chỉ đạo sản xuất theo tổ nhóm
- Vệ sinh, tắm.

Quy mô tính toán cụ thể như sau:

**Hình V.3. Tính toán quy mô nhà sinh hoạt công nhân**

TT	Hạng mục	Đơn vị	Tổng
A	Diện tích sử dụng		750
1	Diện tích phòng bô trí tủ đồ	m2	128
2	Diện tích phòng họp tổ công nhân	m2	104
3	Nhà vệ sinh/ nhà tắm công nhân	m2	118
4	Nhà bếp, nhà ăn CBNV	m2	400
B	Diện tích hành lang, cầu thang, phụ ... (50% tổng diện tích sử dụng)		375
	Tổng cộng		1125

#### V.4.2.c. Nhà xe, bãi đỗ xe

Dự kiến CBCNV cảng sử dụng 4 loại hình phương tiện gồm: Xe ô tô cá nhân, xe máy, Xe bus, xe ô tô cơ quan.

**Bảng V.20. Sơ bộ dự kiến nhu cầu sử dụng phương tiện như sau:**

TT	Hạng mục	Tổng	Ôtô	Xe máy	Xe bus
1	Lãnh đạo/ Cán bộ kỹ thuật/ nhân viên điều hành	108	40	68	0
2	Công nhân, Thợ kỹ thuật, lái xe, lái máy, vận hành thiết bị/ 1ca (Riêng xe máy *2 của ca trước)	196	30	76	128
3	Khách đến làm việc tại cảng	30	20	10	0

TT	Hạng mục		Tổng	Ôtô	Xe máy	Xe bus
4	Xe ô tô của cơ quan			10		
	<b>Tổng số</b>			100	154	128

Theo quy chuẩn QCVN 01:2021/BXD, diện tích tối thiểu chỗ đỗ cho phương tiện giao thông (chưa kể diện tích đất dành cho đường ra, vào bến đỗ, cây xanh):

- Ô tô bus: 40m<sup>2</sup>
- Ô tô con: 25m<sup>2</sup>
- Xe máy: 3m<sup>2</sup>

**Bảng V.21. Nhu cầu bãi đỗ xe/ nhà xe**

TT	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Định mức	Diện tích (m2)	Ghi chú
1	Xe máy	xe	154	3	462	
2	Xe bus	xe	3	40	120	
3	Xe ô tô	xe	100			Theo bố trí slot trên mặt bằng

#### V.4.2.d. Trạm sửa chữa bảo dưỡng

Mục đích sử dụng trạm sửa chữa bảo dưỡng:

- Sửa chữa, bảo dưỡng thiết bị/ phương tiện khai thác cảng
- Sửa chữa, bảo dưỡng Container.
- Kho chứa thiết bị, vật tư sửa chữa
- Văn phòng xưởng

Bố trí sửa chữa, bảo dưỡng như sau:

- Phương tiện/ thiết bị lớn, container: bố trí thao tác trên bãi quanh nhà xưởng
- Đầu kéo, bộ phận máy, thiết bị: bố trí thao tác trong nhà xưởng.

Tham khảo quy mô xưởng sửa chữa/ bảo dưỡng một số cảng trong khu vực dự kiến trạm sửa chữa bảo dưỡng có quy mô như sau:

- Nhà xưởng: diện tích  $18 \times 66 = 1188\text{m}^2$ , chiều cao đến đỉnh mái 10,8m, Chiều cao cửa ra vào 5m.
- Bãi quanh xưởng

#### V.4.2.e. Nhà chứa rác thải

**Bảng V.22. Nhu cầu phát sinh rác thải trong cảng/ 1 ngày đêm**

TT	Hạng mục	Đơn vị	Khối lượng	Định mức		Khối lượng (kg)	Ghi chú
1	Rác thải sinh hoạt	Người	800	Kg/ng.n	1	800	(696)

				gđ			CBCNNV + khách)
2	Rác thải công nghiệp					1114.9	
-	Con. Rỗng	ha	4.90	tấn/ ha	0.2	979.9	
-	Đậu xe & bãi chất rác	ha	0.45	tấn/ ha	0.3	135	

Vận dụng QCVN 01:2021/BXD, tham khảo Quy hoạch chi tiết 1/2000 khu đảo Cát Hải thuộc KKT Đèn Vũ Cát Hải.

**Bảng V.23. Tính toán quy mô nhà chứa rác sinh hoạt**

Rác sinh hoạt			
Rác thải sinh hoạt * 3 ngày	kg	2400	
Một thùng rác tiêu chuẩn chứa trung bình	kg	70	- Kích thước 740 x 600 x 1015 mm
Số thùng rác cần thiết	Thùng	35	- Dung tích 240 lít
Diện tích đặt thùng rác cần thiết	m <sup>2</sup>	22.4	
Diện tích xe tải/ xe nâng ra vào nhà rác	m <sup>2</sup>	9.26	5,260 x 1,760 x 2,200
Tổng diện tích sử dụng tối thiểu	m <sup>2</sup>	31.66	
Diện tích khác (50%)	m <sup>2</sup>	31.66	
Tổng diện tích nhà rác sinh hoạt	m <sup>2</sup>	63.32	
<b>Diện tích bố trí</b>	<b>75m<sup>2</sup></b>	<b>7.5*10</b>	

**Bảng V.24. Tính toán quy mô nhà chứa rác công nghiệp**

Rác công nghiệp			
Rác thải công nghiệp * 3 ngày	kg	3344.7	
Đỗ đống trên sàn, tải trọng trung bình	Tấn/ m <sup>2</sup>	0.75	
Diện tích đặt thùng rác cần thiết	m <sup>2</sup>	4.46	
Diện tích xe tải/ xe nâng ra vào nhà rác	m <sup>2</sup>	9.26	5,260 x 1,760 x 2,200
Tổng diện tích sử dụng tối thiểu	m <sup>2</sup>	13.72	
Diện tích khác (50%)	m <sup>2</sup>	13.72	
Tổng diện tích nhà rác sinh hoạt	m <sup>2</sup>	27.43	
<b>Diện tích bố trí</b>	<b>37.5m<sup>2</sup></b>	<b>7.5*5</b>	

Ngoài ra trong cảng còn phát sinh lượng rác thải nguy hại, dầu thải từ phương tiện/ thiết bị và công tác sửa chữa, bảo trì. Trong khuôn viên trạm bố trí 2 khu vực nhà kho chứa rác thải gồm:



- Nhà kho chứa rác thải sinh hoạt (2 gian chung)
- Nhà kho chứa rác thải công nghiệp, chất thải nguy hại, dầu thải (3 gian độc lập)  
Quy mô nhà kho đảm bảo xe nâng hàng có thể đưa rác thải vào và xe tải có thể ra vào chở rác thải mang đến điểm tập kết, xử lý chung.

## CHƯƠNG VI. CÁC CHỈ TIÊU KỸ THUẬT DỰ KIẾN

### VI.1. CÁC CHỈ TIÊU QUY HOẠCH KIẾN TRÚC DỰ KIẾN

#### VI.1.1. Chỉ tiêu chung

- Mật độ xây dựng toàn khu : 30,38 %.
- Tầng cao: tối đa 10 tầng
- Hệ số sử dụng đất toàn khu: khoảng 1,71 lần;
- Khoảng lùi tối thiểu: lùi tối thiểu 8m so với chỉ giới đường đỏ

#### VI.1.2. Chỉ tiêu chi tiết từng loại đất

##### VI.1.2.a. Đất xây dựng nhà máy, kho hàng

- Mật độ xây dựng từng lô : tối đa 70%;
- Tầng cao : tối đa 5 tầng;
- Hệ số sử dụng đất : tối đa 3,5 lần;
- Khoảng lùi : lùi tối thiểu 8m so với chỉ giới đường đỏ

##### VI.1.2.b. Đất hành chính, dịch vụ

- Mật độ xây dựng : tối đa 40%;
- Tầng cao tối đa : tối đa 10 tầng
- Hệ số sử dụng đất : tối đa 4,0 lần
- Khoảng lùi : lùi vào tối thiểu 8m so với chỉ giới đường đỏ.

##### VI.1.2.c. Đất thiết chế văn hóa

- Mật độ xây dựng : tối đa 40%;
- Tầng cao tối đa : tối đa 10 tầng
- Hệ số sử dụng đất : tối đa 4,0 lần
- Khoảng lùi : lùi vào tối thiểu 8m so với chỉ giới đường đỏ.

##### VI.1.2.d. Đất cây xanh

- Mật độ xây dựng : tối đa 5%;
- Tầng cao : tối đa 1 tầng;
- Hệ số sử dụng đất : tối đa 0,05;
- Khoảng lùi : lùi vào tối thiểu 8m so với chỉ giới đường đỏ.

##### VI.1.2.e. Đất cây xanh chuyên để cảng

- Mật độ xây dựng : tối đa 20%;
- Tầng cao : tối đa 3 tầng;
- Hệ số sử dụng đất : tối đa 0,6;
- Khoảng lùi : lùi vào tối thiểu 8m so với chỉ giới đường đỏ.

## VI.2. CÁC CHỈ TIÊU QUY HOẠCH HẠ TẦNG KỸ THUẬT DỰ KIẾN:

### VI.2.1. Chuẩn bị kỹ thuật đất xây dựng

- Cao độ nền thiết kế :  $H \geq +2,60$  m (cao độ chuẩn lấy theo cao độ quốc gia Hòn Dầu);
- Độ dốc nền thiết kế :  $i \geq 0,4\%$ .

### VI.2.2. Tiêu chuẩn cấp nước

- Khu sản xuất :  $40 \text{ m}^3/\text{ha.ngày};$
- Công trình công cộng, trung tâm :  $20 \text{ m}^3/\text{ha.ngày};$
- Kho bãi :  $10 \text{ m}^3/\text{ha.ngày};$
- Công trình hạ tầng :  $10 \text{ m}^3/\text{ha.ngày};$
- Tưới cây, thảm cỏ :  $30 \text{ m}^3/\text{ha.ngày};$
- Tưới rửa đường giao thông :  $5 \text{ m}^3/\text{ha.ngày};$
- Nước chữa cháy :  $15 \text{ lít/s} \times 3 \text{ giờ} \times 2 \text{ đám cháy};$
- Nước dự phòng, thoát thoát :  $10\% Q \text{ chung};$
- Nước phòng cháy chữa cháy :  $15 \text{ lít/s} \times 3 \text{ giờ} \times 2 \text{ đám cháy}.$

### VI.2.3. Tiêu chuẩn thoát nước

- Chỉ tiêu thoát nước sản xuất :  $80\% \text{ chỉ tiêu cấp nước};$
- Chỉ tiêu rác thải công nghiệp :  $0,5 \text{ tấn/ha}.$

### VI.2.4. Tiêu chuẩn cấp điện

- Khu sản xuất :  $250\text{KW/ha};$
- Khu hành chính, dịch vụ :  $100\text{KW/ha};$
- Khu kho bãi :  $50\text{KW/ha};$
- Công viên, giao thông :  $10-20\text{KW/ha}.$

### VI.2.5. Tiêu chuẩn thông tin liên lạc

- Đất hành chính :  $20 \text{ máy/ha};$
- Đất sản xuất :  $10 \text{ máy/ha};$
- Công trình công cộng khác :  $5-30 \text{ máy/khu}.$

## CHƯƠNG VII. QUY HOẠCH SỬ DỤNG ĐẤT

### VII.1. NGUYÊN TẮC VÀ QUAN ĐIỂM QUY HOẠCH

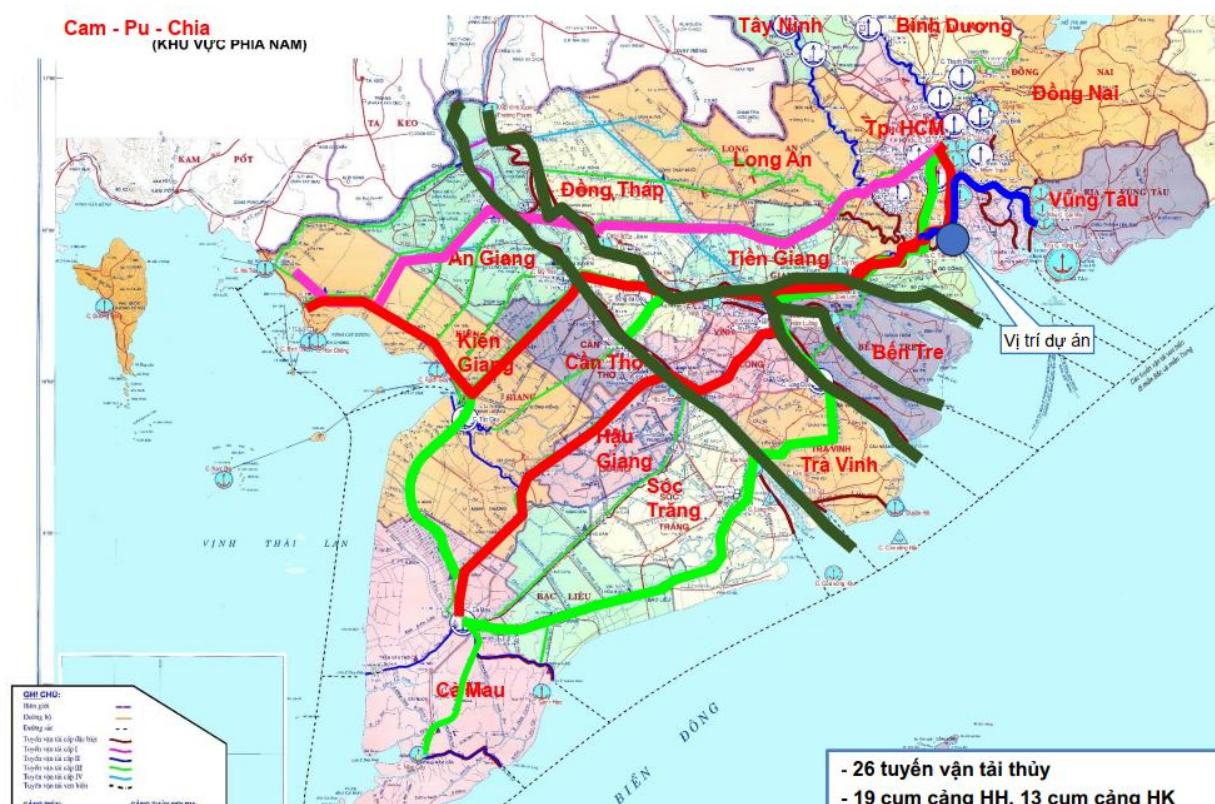
Đảm bảo phù hợp với định hướng quy hoạch của cấp lớn hơn gồm đồ án quy hoạch tỉnh Tiền Giang đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Cập nhật những dự án đã và đang thực hiện có liên quan đến khu đất lập quy hoạch. Nghiên cứu đề xuất giải pháp điều chỉnh (nếu có) theo hướng hạn chế tối đa sự ảnh hưởng đối với các dự án đang hoạt động.

Đảm bảo tuân thủ các quy chuẩn quy phạm hiện hành của Nhà nước về thiết kế quy hoạch khu cảng, đảm bảo vệ sinh môi trường, phù hợp cảnh quan khu vực.

### VII.2. ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN KHÔNG GIAN

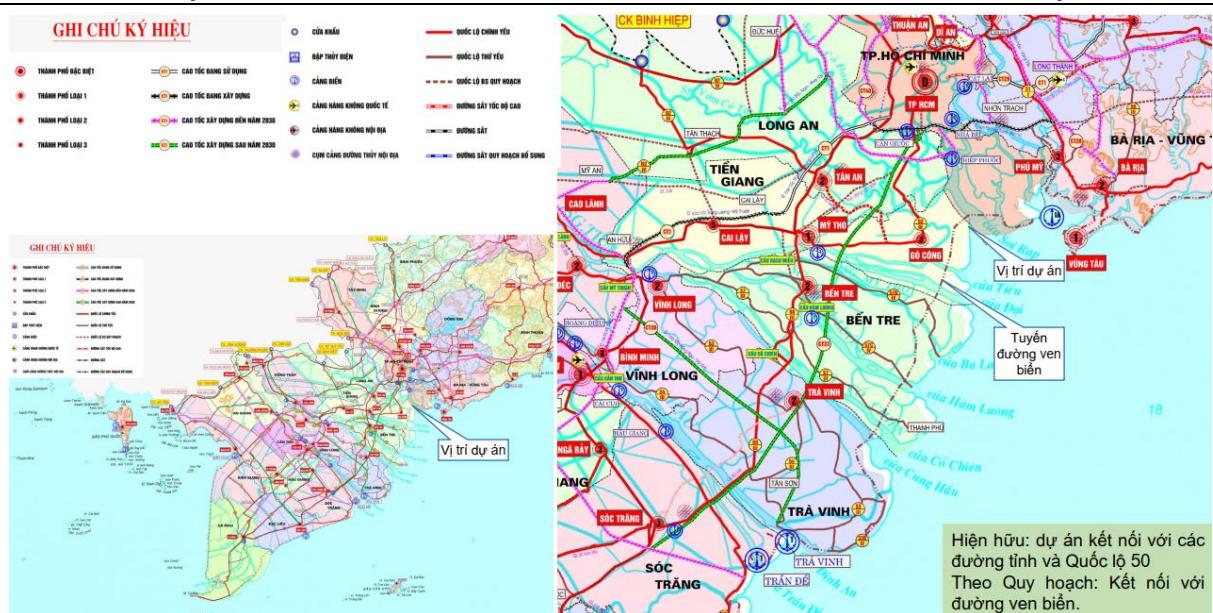
Quy hoạch tổng thể đường thủy nội địa



Hình VII.1. Quy hoạch tổng thể đường bộ

## CẢNG TỔNG HỢP QUỐC TẾ GÒ CÔNG

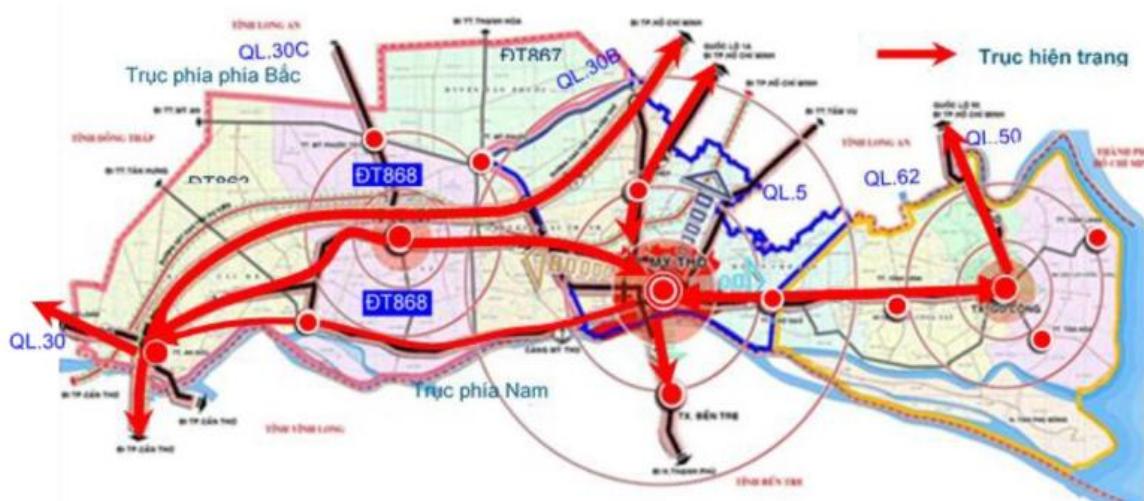
DỰ ÁN ĐẦU TƯ



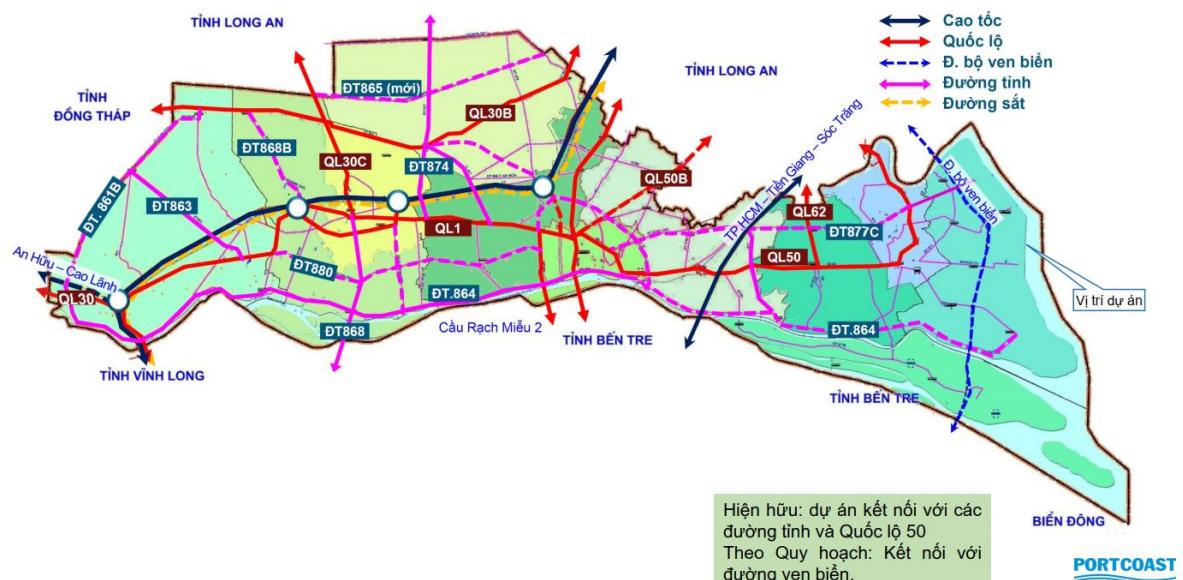
## **Hình VII.2. Quy hoạch tỉnh thời kỳ 2021 -2030, tầm nhìn 2050**



**Hình VII.3. Sơ đồ định hướng phát triển không gian**



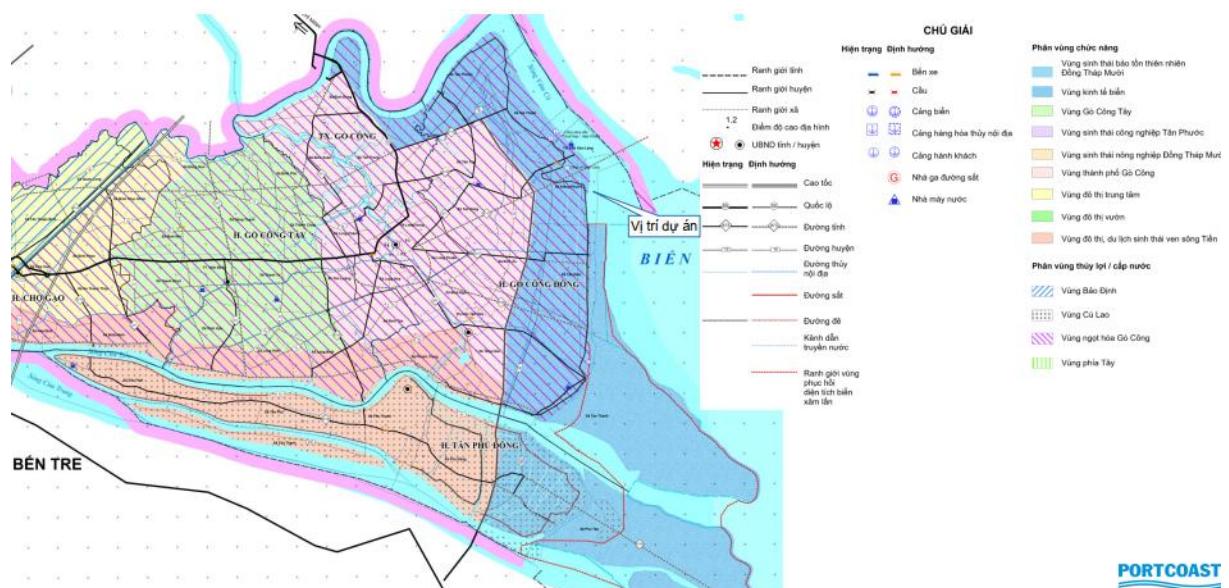
**Hình VII.4. Các hành lang kinh tế, trục động lực phát triển của tỉnh**



### **Hình VII.5. Quy hoạch giao thông đường bộ**



### **Hình VII.6. Quy hoạch giao thông đường thủy**



### **Hình VII.7. Phương án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải khu vực dự án**

### VII.3. CƠ CẤU QUỸ ĐẤT XÂY DỰNG

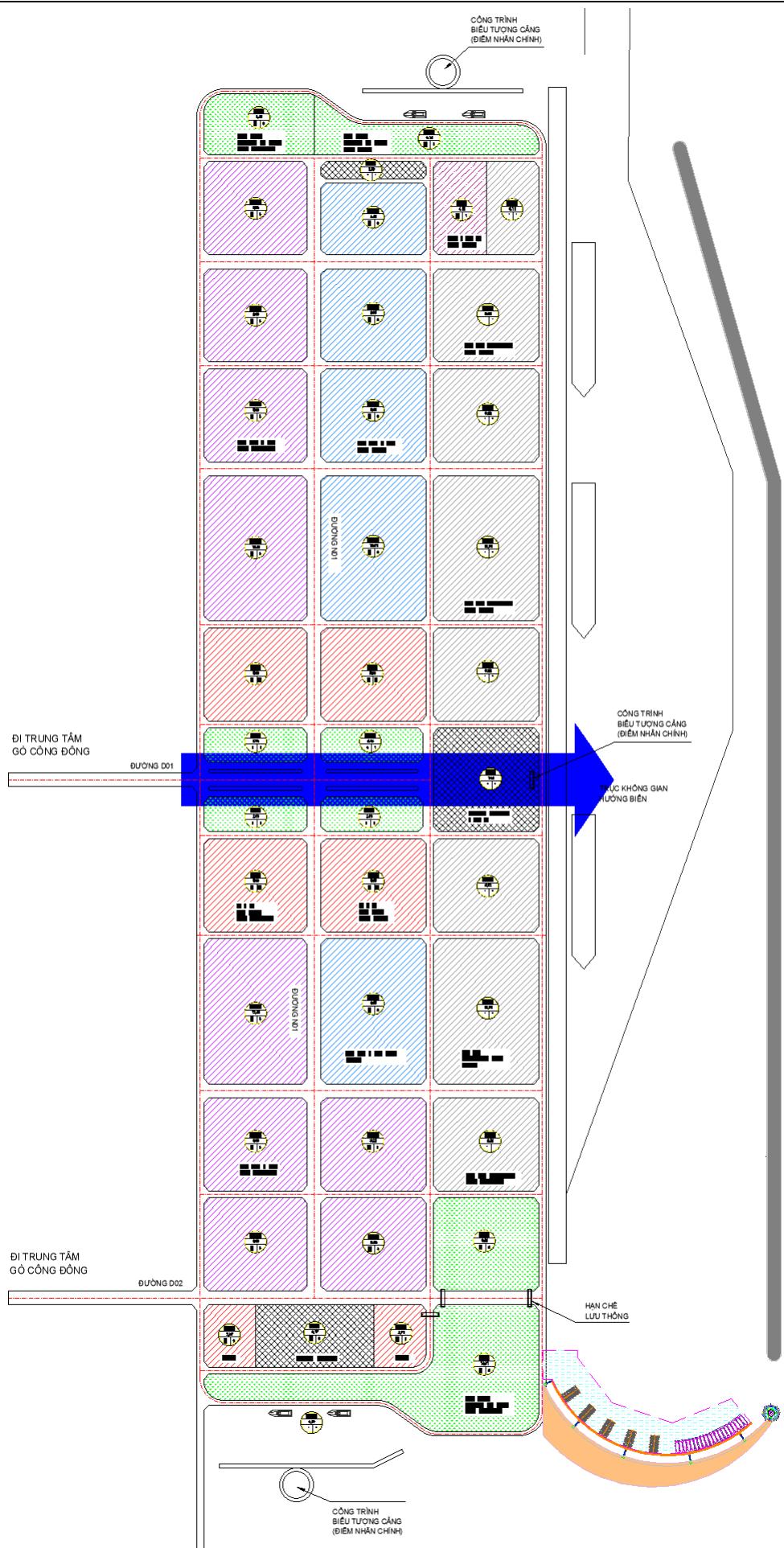
*Bảng VII.1. Bảng cơ cấu sử dụng đất*

STT	CHỨC NĂNG SỬ DỤNG ĐẤT	DIỆN TÍCH, HA	TỶ LỆ, %	GHI CHÚ
A	<b>KHU 1 (CẢNG BIỂN)</b>			
	<b>KHU ĐẤT</b>	<b>210</b>	100	
1	ĐẤT NHÀ MÁY, KHO TÀNG, BẾN CẢNG CONTAINER	122.66	58.41	(% KHU ĐẤT)
2	ĐẤT HÀNH CHÍNH, DỊCH VỤ	18.17	8.65	(% KHU ĐẤT)
3	ĐẤT CÁC KHU KỸ THUẬT	4.54	2.16	(% KHU ĐẤT)
4	ĐẤT CÂY XANH, MẶT NƯỚC	10.00	4.76	(% KHU ĐẤT)
5	ĐẤT GIAO THÔNG, BÃI ĐỖ XE	54.64	26.02	(% KHU ĐẤT)
B	<b>KHU 2 (LOGISTIC CẤP TỈNH)</b>	<b>180</b>	100,00	
1	ĐẤT NHÀ MÁY, KHO TÀNG	73.67	40.93	(% KHU LOGISTIC)
2	ĐẤT HÀNH CHÍNH, DỊCH VỤ	19.37	10.76	(% KHU LOGISTIC)
3	ĐẤT CÁC KHU KỸ THUẬT	1.80	1	(% KHU LOGISTIC)
4	ĐẤT CÂY XANH, MẶT NƯỚC	32.98	18.32	(% KHU LOGISTIC)
5	ĐẤT GIAO THÔNG, BÃI ĐỖ XE	52.20	29	(% KHU LOGISTIC)

### VII.4. QUY HOẠCH SỬ DỤNG ĐẤT CÁC KHU CHỨC NĂNG:

Tổng mặt bằng sử dụng đất:





**Bảng VII.2. Bảng thống kê chi tiết các lô đất**

STT	Chức năng lô đất	Ký hiệu lô đất	Diện tích	MĐXD tối đa	Tầng cao		Hệ số sử dụng đất tối đa
			(Ha)	(%)	Tối thiểu	Tối đa	(Lần)
A	<b>KHU 1 (CẢNG BIỂN)</b>		<b>210,00</b>				
	<b>KHU ĐẤT</b>		<b>210,00</b>				
1	<b>ĐẤT KHU CẦU CẢNG</b>		<b>130,97</b>				
	Đất nhà máy, kho tàng						
	Đất nhà máy, nhà kho	K1-NM1	6,30	70,0	-	5	3,5
	Đất nhà máy, nhà kho	K1-NM2	8,22	70,0	-	5	3,5
	Đất nhà máy, nhà kho	K1-NM3	8,22	70,0	-	5	3,5
	Đất nhà máy, nhà kho	K1-NM4	12,81	70,0	-	5	3,5
	Đất nhà máy, nhà kho	K1-NM5	12,81	70,0	-	5	3,5
	Đất bến cảng						
	Đất bến container	K1-BC1	4,11	-	-	-	-
	Đất bến container	K1-BC2	8,22	-	-	-	-
	Đất bến container	K1-BC3	8,22	-	-	-	-
	Đất bến container	K1-BC4	12,81	-	-	-	-
	Đất bến container	K1-BC5	8,22	-	-	-	-
	Đất bến container	K1-BC6	8,22	-	-	-	-
	Đất bến container	K1-BC7	12,81	-	-	-	-
	Đất bến container	K1-BC8	20				
2	<b>ĐẤT HÀNH CHÍNH, DỊCH VỤ</b>		<b>16,44</b>				
	Đất hành chính, dịch vụ	K1-HD1	8,22	50,0	2	10	5,0
	Đất hành chính, dịch vụ	K1-HD2	8,22	50,0	2	10	5,0
3	<b>ĐẤT CÁC KHU KỸ THUẬT</b>		<b>4,11</b>				
	Đất hạ tầng kỹ thuật	K2-HT1	4,11	10,0	-	1	0,1
4	<b>ĐẤT CÂY XANH, MẶT NƯỚC</b>		<b>9,05</b>				
	Đất cây xanh	K1-CX1	6,13	20,0	0	5	1,00

## CĂNG TỔNG HỢP QUỐC TẾ GÒ CÔNG

DỰ ÁN ĐẦU TƯ

	Đất cây xanh	K1-CX2	2,92	5,0	0	1	0,05
	Đất cây xanh	K1-CX3	2,92	5,0	0	1	0,05
5	<b>ĐẤT GIAO THÔNG, BÃI ĐỖ XE</b>		<b>49,43</b>				
	Đất quãng trường	K1-QT1	1,50	-	-	-	-
	Đất quãng trường	K1-QT2	9,14	-	-	-	-
	Đất giao thông		38,79	-	-	-	-
B	<b>KHU 2 (LOGISTIC CẤP TỈNH)</b>		<b>180,00</b>				
1	<b>ĐẤT NHÀ MÁY, KHO TÀNG</b>		<b>61,86</b>				
	Đất nhà máy, nhà kho	K2-NM1	8,06	70,0	-	5	3,5
	Đất nhà máy, nhà kho	K2-NM2	8,06	70,0	-	5	3,5
	Đất nhà máy, nhà kho	K2-NM5	11.94	70,0	-	5	3,5
	Đất nhà máy, nhà kho	K2-NM6	8,06	70,0	-	5	3,5
	Đất nhà máy, nhà kho	K2-NM7	8,06	70,0	-	5	3,5
	Đất nhà máy, nhà kho	K2-NM8	8,22	70,0	-	5	3,5
	Đất nhà máy, nhà kho	K2-NM9	8,22	70,0	-	5	3,5
2	<b>ĐẤT HÀNH CHÍNH, DỊCH VỤ</b>		<b>21,51</b>				
	Đất hành chính, dịch vụ	K2-HD1	8,06	50,0	2	10	5,0
	Đất hành chính, dịch vụ	K2-HD2	8,06	50,0	2	10	5,0
	Đất hành chính, dịch vụ	K2-HD3	2,68	50,0	1	5	2,5
	Đất hành chính, dịch vụ	K2-HD4	2,71	50,0	1	5	2,5
3	<b>ĐẤT CÁC KHU KỸ THUẬT</b>		<b>2,00</b>				
	Đất hạ tầng kỹ thuật	K2-HT1	2,00	-	-	-	-
4	<b>ĐẤT CÂY XANH, MẶT NƯỚC</b>		<b>36,63</b>				
	Đất cây xanh	K2-CX1	5,58	20,0	0	5	1,00
	Đất cây xanh	K2-CX2	2,96	5,0	0	1	0,05
	Đất cây xanh	K2-CX3	2,96	5,0	0	1	0,05
	Đất cây xanh	K2-CX4	8,22	20,0	0	5	1,00
	Đất cây xanh	K2-CX5	16,91	20,0	0	5	1,00
5	<b>ĐẤT GIAO THÔNG, BÃI ĐỖ</b>		<b>58,00</b>				



XE						
Đất bến bãi	K2-BB1	8,22	-	-	-	-
Đất quặng trường	K2-QT1	6,17	-	-	-	-
Đất giao thông		43,61	-	-	-	-

## VII.5. TỔ CHỨC KHÔNG GIAN KIẾN TRÚC CẢNH QUAN:

### VII.5.1. Phương hướng tổ chức

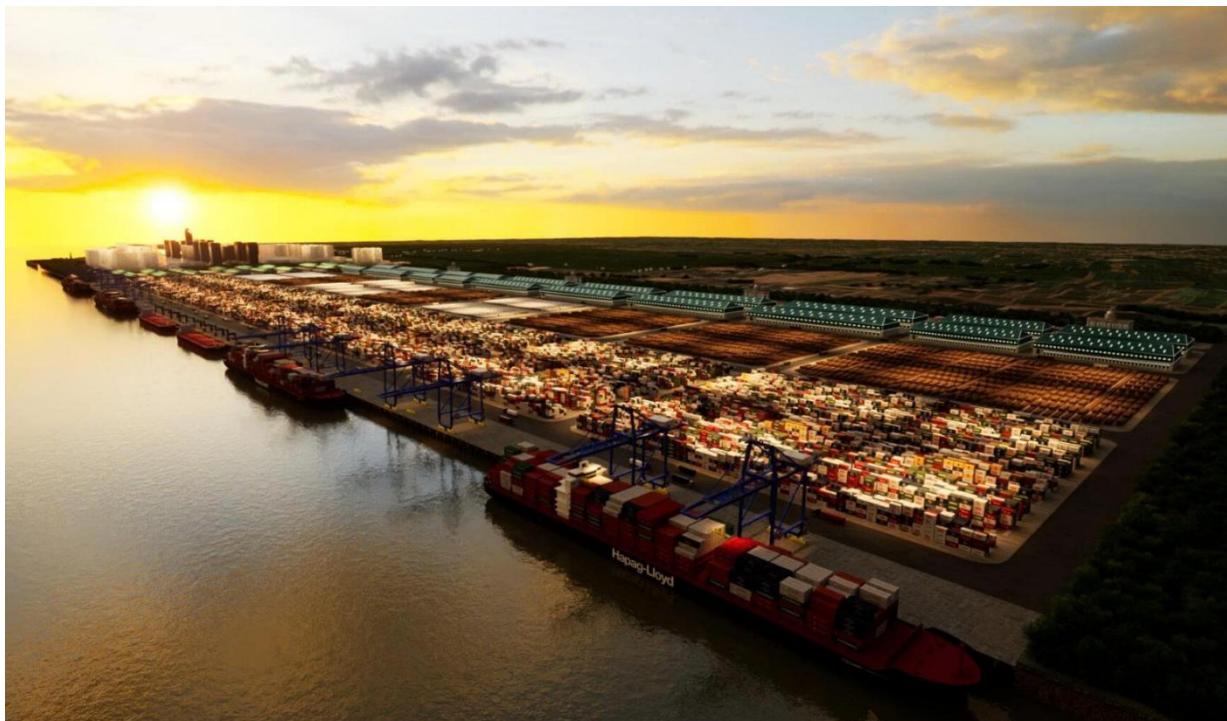
Việc tổ chức không gian quy hoạch dựa trên nguyên tắc tiết kiệm đất xây dựng và cơ cấu phân khu chức năng hợp lý, phù hợp.

Tạo thuận lợi trong tổ chức sản xuất: bố trí hợp lý giữa sản xuất, kho tàng, kỹ thuật hạ tầng, bảo vệ môi trường.

Tạo trực cảnh quan chính cho khu cảng, mang tính định hướng trong lưu thông. Các khu chức năng trong khu quy hoạch được kết nối với hệ thống giao thông nội bộ và giao thông đối ngoại đảm bảo tốt việc vận chuyển hàng hóa và nguyên vật liệu là gần nhất, đồng thời đảm bảo tốt mối quan hệ giữa các nơi.

### VII.5.2. Bộ cục không gian quy hoạch

Với phương hướng tổ chức không gian quy hoạch kiến trúc như trên, không gian khu cảng cơ bản phân chia thành các không gian chức năng chính: không gian bến cảng, không gian logistic, không gian trung tâm hành chính, dịch vụ kết hợp cảnh quan, không gian sản xuất, không gian phụ trợ và hạ tầng kỹ thuật.



Hình VII.8. Phối cảnh toàn cảnh dự án

#### VII.5.2.b. Không gian trung tâm hành chính – dịch vụ kết hợp cảnh quan

Là khu chức năng mang tính chất cửa ngõ, tạo không gian điểm nhấn cảnh quan

toàn khu với các hạng mục công trình quan trọng như: khu công trình hành chính quản lý, khu dịch vụ văn phòng cho thuê, khu triển lãm giới thiệu sản phẩm cảng. Căn cứ tính chất giao thông đối ngoại khu quy hoạch và nhu cầu sử dụng thực tế, đồ án định hướng tổ chức các chức năng hành chính – dịch vụ khu cảng tổng hợp quốc tế Gò Công Đông gồm hai cụm công trình như sau:

Khu trung tâm hành chính – dịch vụ:

Là khu vực tập trung các công trình hành chính, dịch vụ, với hình thức kiến trúc hiện đại và đồng bộ, kết hợp với cây xanh cảnh quan tạo nên bộ mặt cửa ngõ khu cảng, góp phần định hình không gian kiến trúc cảnh quan toàn khu. Phương hướng tổ chức không gian cửa ngõ như sau:

- Khu trung tâm với các dãy cây xanh cảnh quan điểm nhấn, gồm khu công trình quản lý và khu công trình dịch vụ.
- Không gian dịch vụ công cộng và triển lãm sản phẩm cảng được tổ chức thành cụm công trình xoay quanh khu cây xanh tập trung tạo điểm nhấn khu trung tâm công cộng và toàn khu quy hoạch.



**Hình VII.9. Hình ảnh minh họa**

Thiết chế văn hóa:

Là một chỉnh thể hội tụ đầy đủ các yếu tố: cơ sở vật chất, bộ máy tổ chức, cơ chế hoạt động, nguồn kinh phí đảm bảo cho hoạt động. Theo đó, hệ thống cơ sở vật chất sẽ bao gồm toàn bộ các thiết chế liên quan đến việc sinh hoạt, hưởng thụ văn hóa tinh thần, vui chơi giải trí của người dân bao gồm nhà văn hóa, sân vận động, tủ sách, thư viện, điểm

bưu điện văn hóa xã... Khu đất xây dựng công trình thiết chế văn hóa có diện tích 4000 m<sup>2</sup>.

### VII.5.2.c. Không gian sản xuất

Là không gian quan trọng, ảnh hưởng lớn đến hiệu quả sử dụng đất và thu hút đầu tư khu cảng. Nhằm đảm bảo tính hiệu quả và bền vững trong sử dụng đất đồ án chia không gian sản xuất thành các khu vực với các yêu cầu khác nhau như sau:

Phân chia theo nhu cầu tiếp cận giao thông hàng hóa:

- Khu sản xuất với các nhà máy có nhu cầu cao về tiếp cận giao thông thủy;
- Bố trí tại vị trí dọc bờ biển Đông dọc theo đường N03. Đây là vị trí thuận lợi tiếp cận giao thông đường thủy, ưu tiên cho các bến cảng có nhu cầu vận chuyển đường thủy cao, nhu cầu xây dựng bến cảng tổng hợp.
- Khu sản xuất với các nhà máy, nhà kho không có nhu cầu cao về giao thông thủy, hoạt động vận chuyển hàng hóa chủ yếu bằng đường bộ.
- Chủ yếu bố trí về phía Tây khu quy hoạch, dọc các trục giao thông chính như đường N01 và đường N02.
- Phân chia theo quy mô nhà máy:
- Các nhà máy có quy mô lớn: bố trí tại 2 khu vực chính, vị trí dọc đường N01 và đường N02 phía Tây khu quy hoạch với các lô quy mô lớn từ 5ha – 15ha đáp ứng nhu cầu các loại hình sản xuất quy mô lớn.
- Các nhà máy quy mô vừa và nhỏ: bố trí gần khu cây xanh tập trung và khu xử lý nước thải quy mô lô từ 2ha – 5ha đáp ứng nhu cầu các loại hình sản xuất không chiếm nhiều diện tích (các loại hình sản xuất công nghệ cao, cao tầng).
- Ngoài ra phương án còn định hướng bố trí các khu vực sản xuất theo mức độ ô nhiễm. Theo đó các nhà máy sản xuất không gây ô nhiễm sẽ ưu tiên bố trí gần khu hành chính và dịch vụ công cộng; các nhà máy có mức độ ô nhiễm cao hơn sẽ được bố trí dần về phía Đông Bắc khu quy hoạch (cuối hướng gió).

### VII.5.2.d. Không gian phụ trợ và hạ tầng kỹ thuật

Ngoài các hạng mục chính như không gian sản xuất, không gian trung tâm còn có các hạng mục phụ trợ và hạ tầng kỹ thuật như: cấp nước, xử lý chất thải, các bãi đậu xe. Đây là các hạng mục quan trọng, quyết định hoạt động toàn khu. Việc bố trí các khu chức năng này phải tuân thủ theo yêu cầu đặc thù của từng loại hình, phù hợp với hiện trạng và điều kiện sử dụng đất cụ thể như sau:

Không gian phụ trợ:

- Là không gian bố trí các chức năng hỗ trợ quá trình sản xuất, tối ưu vận hành và khai thác các thế mạnh tự nhiên khu quy hoạch.
- Không gian phụ trợ bao gồm khu kho tàng cho thuê, đáp ứng nhu cầu xuất nhập hàng hóa bằng đường thủy và đường bộ.
- Không gian hạ tầng kỹ thuật:
- Cấp nước: trạm cấp nước tại vị trí phía tây bắc khu cảng. Theo quy hoạch chung

của khu vực huyện Gò Công Đông, khu vực quy hoạch sẽ được cấp nguồn nước qua tuyến ống dọc theo tuyến đường tỉnh lộ, huyện lộ. Nhưng trong giai đoạn đầu khu cảng lấy nước từ trạm cấp nước được xây mới trong khu cảng. Xây mới các tuyến ống D100 – D300, hoàn chỉnh hệ thống cấp nước cho khu cảng.

- Xử lý chất thải: được bố trí cuối hướng gió so với khu quy hoạch, đơn vị tư vấn đề xuất bố trí khu xử lý thải tại vị trí cạnh khu công viên cây xanh với khoảng cách ly và công nghệ phù hợp không gây ảnh hưởng đến môi trường xung quanh.
- Nguồn điện lấy từ trạm điện 110/22KV Gò Công Đông, qua tuyến 22KV dọc theo tuyến đường tỉnh lộ, huyện lộ.
- Trạm viễn thông, hạ tầng kỹ thuật khác: trạm viễn thông khoảng 2.500 số bố trí tại khu hành chính, dịch vụ cung cấp các dịch vụ về thông tin liên lạc cho toàn khu cảng.

#### VII.5.3. Tổ chức tiện nghi công cộng

Bao gồm hệ thống tiện nghi công cộng tại khu công viên cây xanh tập trung, cụ thể như sau:

- Các bô rác: bố trí dọc theo các vỉa hè, khoảng cách từ 30-50m và tập trung ở khu công viên cây xanh.
- Các trụ đèn chiếu sáng vỉa hè - đường: bố trí xen vào giữa hai hàng cây và đúng khoảng cách quy định.
- Các ghế đá nghỉ chân: bố trí rải rác tại các tán cây chủ yếu gần khu dịch vụ công cộng và khu công viên tập trung, dọc theo các dãy cây xanh cảnh quan.
- Nền vỉa hè: lát bằng gạch chuyên dụng chịu được tác động của thời tiết, màu sắc trang nhã, không sử dụng các màu nóng gây cảm giác khó chịu cho người đi đường.
- Các bồn cây, bồn hoa: được xây dựng bằng gạch hoặc đá có màu sắc phù hợp, có thể trang trí lối sắt hoa văn.

Phương án quy hoạch đã đưa ra các giải pháp về bố cục phân khu chức năng, bố cục tổ chức không gian quy hoạch kiến trúc cho toàn bộ khu cảng, để phát huy các thế mạnh trong việc tổ chức không gian, cũng như không làm mất đi các tác dụng tích cực về vi khí hậu cho khu vực đã được đề ra nhằm đạt được các mục tiêu về một khu cảng có chất lượng môi trường cao, điều kiện làm việc tốt, quá trình tổ chức cảnh quan và bảo vệ cảnh quan sau khi công trình đi vào sử dụng cần đảm bảo một số yêu cầu cơ bản sau:

- Về tổ chức các yếu tố cảnh quan chính (công trình kiến trúc): đảm bảo theo đúng các hồ sơ chỉ giới đường đỏ, chỉ giới xây dựng, hồ sơ thiết kế đô thị, các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật về sử dụng đất, mật độ xây dựng mà đồ án đã đề ra để các yếu tố tham gia tạo cảnh quan chính từng khu là các công trình, cây xanh công viên và không gian trống vẫn giữ được ý đồ trong bố cục tổ chức không gian quy hoạch kiến trúc của đồ án.
- Các công trình kiến trúc nhỏ, các tiện nghi có ảnh hưởng đến không gian cảnh quan của khu cảng như trụ cứu hỏa, biển báo, ghế đá,... đảm bảo không làm che khuất chi tiết kiến trúc của công trình chính, không gây cản trở lưu thông, không gây nguy hiểm cho người sử dụng các tiện ích và người làm việc trong khu cảng.

- Đảm bảo kiến trúc công trình và màu sắc công trình kiến trúc hài hòa với nhau trong tổng thể khu quy hoạch.
- Yêu cầu cơ bản nhất để bảo vệ cảnh quan là phải đảm bảo hệ thống và mạng lưới hạ tầng kỹ thuật tốt, đảm bảo vệ sinh môi trường, thu gom rác và xử lý phải được tổ chức tốt.

#### VII.5.4. Yêu cầu về chỉ giới đường đỏ, chỉ giới xây dựng công trình

**Chỉ giới đường đỏ:** Theo hồ sơ lộ giới của quy hoạch giao thông, chỉ giới đường đỏ của hầu hết các tuyến đường đều trùng với lộ giới. Các tuyến lưu thông của khu quy hoạch có lộ giới từ 20m trở lên.

**Chỉ giới xây dựng:** Theo hồ sơ quy hoạch của đồ án, các lô đất trong khu vực đều được quy định chỉ giới xây dựng công trình lùi vào so với chỉ giới đường đỏ, khoảng lùi tối thiểu 8m so với chỉ giới đường đỏ

Các lô đất xây dựng công trình hành chánh, dịch vụ, nhà máy, kho tàng,... trong khu cảng, cần tạo các mảng cây xanh trước nhà máy khoảng 2m – 8m tạo tầm nhìn tốt và không gian xanh, sạch đẹp.

Ngoài ra, các công trình cần đảm bảo khoảng lùi xây dựng tùy theo theo quy chuẩn QCVN 01:2021/BXD.

#### VII.5.5. Yêu cầu về tổ chức công trình

Để quá trình triển khai xây dựng các hạng mục công trình của phương án đảm bảo được các mục tiêu ban đầu đồng thời đảm bảo các tiêu chí của một khu cảng hiện đại và vệ sinh, đảm bảo các tổ chức và bối cảnh không gian của khu dịch vụ, sản xuất, kho bãi theo đúng thiết kế đã được phê duyệt, thì quá trình quản lý quy hoạch xây dựng tại khu vực cần tuân thủ theo một số yêu cầu sau:

- Công trình hành chính, dịch vụ đảm bảo khoảng lùi 8m. Bãi đậu xe phải đáp ứng được nhu cầu, khuyến khích tổ chức bãi đậu xe cả bên trong công trình và ngoài trời. Mật độ trồng cây xanh trong các công trình tối thiểu là 30% diện tích khuôn viên. Hình khối kiến trúc phải phù hợp với không gian chung của khu cảng.
- Khu cây xanh tập trung, khuyến khích không thiết kế hàng rào mà trồng cây theo chiều với bó vỉa để tạo không gian mở xuyên suốt.
- Cao độ hoàn thiện tại các bó vỉa lè đường cao 20cm. Chiều cao hàng rào tối đa 2,6m tính từ nền vỉa hè hoàn thiện. Tường rào khuyến khích tối thiểu 50% thưa thoáng, nếu xây kín phải dùng chung tông màu với màu nhà máy hoặc màu trắng. Phần tường xây đặc cao tối đa 1,0m.
- Các công trình nhà máy khi xây dựng trên các lô đất ngoài việc đảm bảo các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật khu đất được quy định theo quy hoạch sử dụng đất (xem theo bản đồ quy hoạch sử dụng đất), ngoài ra còn phải đảm bảo khoảng lùi xây dựng đảm bảo theo quy định tại bản đồ quy hoạch chỉ giới xây dựng. Phần khoảng lùi này chỉ được xây dựng các công trình phụ trợ, không kiên cố chủ yếu là sân bãi, lối đi và cây xanh.
- Màu sắc công trình phải sử dụng các gam màu dịu như xám, xanh nhạt hoặc thẫm

không có độ chói hay phản quang.

– Các khu vực cây xanh tập trung, cây xanh hành lang an toàn sông rạch, cây xanh an toàn về môi trường đều phải hạn chế xây dựng (mật độ xanh dựng tối đa 5%). Chủ yếu là các công trình kiến trúc nhỏ, phục vụ nhu cầu dịch vụ và công cộng như nhà vệ sinh, chòi nghỉ chân, các kiot nhỏ, ...

## VII.6. VỀ PHƯƠNG ÁN TÁI ĐỊNH CƯ

Đề xuất tái định cư cho các hộ dân trong khu quy hoạch và các khu vực chịu tác động của dự án tại các khu tái định cư lân cận (nếu có).

## CHƯƠNG VIII. QUY HOẠCH HỆ THỐNG HẠ TẦNG KỸ THUẬT

### VIII.1. QUY HOẠCH GIAO THÔNG

#### VIII.1.1. Nguyên tắc quy hoạch

- Đảm bảo khả năng tiếp cận từ hệ thống giao thông chính vào hệ thống giao thông nội bộ của khu vực được thuận lợi, không gây ùn tắc, đảm bảo an toàn giao thông.
- Đáp ứng đầy đủ nhu cầu về bãi đỗ xe và các công trình phụ trợ khác trong hệ thống giao thông khu cảng.
- Thuận tiện cho giao thông đổi nội trong khu vực với nhiều công trình khác nhau, đồng thời phải kết hợp được với giao thông bên ngoài khu đất tạo ra một mạng lưới giao thông hợp lý và thuận lợi.

#### VIII.1.2. Cơ sở quy hoạch

- Quy chuẩn, tiêu chuẩn thiết kế:
- Quy chuẩn Việt Nam về quy hoạch xây dựng: QCVN 01: 2021/BXD.
- Đường đô thị – Yêu cầu thiết kế \_ TCXDVN 104-2007.
- Đường ô tô – Tiêu chuẩn thiết kế \_ TCVN 4054-2005.
- Sơ đồ phân tích và cơ cấu sử dụng đất, kiến trúc cảnh quan tỷ lệ 1/2.000, ...
- Bản đồ đánh giá hiện trạng mạng lưới giao thông khu quy hoạch.

#### VIII.1.3. Phương án quy hoạch

- Xây dựng, hoàn thiện mạng lưới giao thông mạng ô cờ với các trục giao thông như sau:

##### VIII.1.3.a. Giao thông đường bộ

Giao thông đối ngoại:

- Trục vận hành chính: Đường D01 (lộ giới 100m, mặt cắt 1-1) là tuyến đường vận chuyển chính của khu cảng, kết nối với tuyến đường chính của cả huyện Gò Công Đông.
- Đường N01 (lộ giới 40m, mặt cắt 2-2) là trục giao thông liên kết khu cảng và các khu vực lân cận phía tây khu quy hoạch.

Giao thông đối nội:

- Các trục giao thông nội khu: do đây là khu cảng, việc thiết kế giao thông cần đảm bảo việc vận chuyển hàng hóa và nguyên vật liệu ra vào khu cảng thuận lợi, luồng hàng và luồng người không bị ảnh hưởng lẫn nhau.
- Mạng lưới giao thông đối nội kết hợp với giao thông đối ngoại tạo thành mạng lưới ô cờ, rất thuận tiện cho việc lưu thông. Lộ giới các tuyến đường nội khu dự kiến 20m – 40m.

##### VIII.1.3.b. Giao thông thủy

Khu cảng tổng hợp quốc tế Gò Công có điều kiện lợi thế khi tiếp giáp biển Đông ở phía Bắc, Đông và Nam nên rất thuận lợi cho việc tiếp nhận tàu thuyền tải trọng lớn.

Các chỉ số kỹ thuật giao thông:

Diện tích giao thông, bến bãi trong khu cảng chiếm tỷ lệ lớn diện tích xây dựng. Tỷ lệ đất giao thông trong khu cảng tương đối phù hợp, đảm bảo phục vụ cả nhu cầu giao thông đối nội và đối ngoại, khôi lượng vận chuyển lớn về người và hàng hóa.

Kết cấu áo đường:

Đường trong khu cảng được thiết kế theo tiêu chuẩn đường với tải trọng xe tính toán H-30.

Mô đun yêu cầu của kết cấu áo đường: Eyc = 155 Mpa.

Kết cấu đường giao thông và bãi đậu xe dành cho xe tải nặng lưu thông.

## VIII.2. QUY HOẠCH CHUẨN BỊ KỸ THUẬT ĐẤT XÂY DỰNG

### VIII.2.1. Nguyên tắc quy hoạch

- Thống nhất cao độ xây dựng, hướng dốc và thoát nước mặt so với mặt nền. Xác định hướng dốc chính theo địa hình tự nhiên, tạo mặt nền thuận lợi cho xây dựng.
- Cao độ thiết kế bám sát địa hình hiện trạng.

### VIII.2.2. Cơ sở quy hoạch

- Hiện trạng: cao độ tự nhiên nằm khá thấp, cần đắp với khối lượng lớn, hiện trạng khu quy hoạch chủ yếu là mặt nước, với ba mặt giáp biển
- Quy chuẩn - tiêu chuẩn:
- Quy chuẩn Việt Nam về quy hoạch xây dựng: QCVN01: 2021/BXD;
- Tiêu chuẩn xây dựng TCXD 7957 - 2008: Thoát nước bên ngoài và công trình.

### VIII.2.3. Phương án quy hoạch

#### VIII.2.3.a. Phương án quy hoạch chiều cao

Khu đất quy hoạch có diện tích là mặt nước có nền đất thấp, chịu ảnh hưởng thủy triều trên biển Đông, cần được đắp nền cát với khối lượng lớn. Đây là giải pháp khả thi và phù hợp với tập quán xây dựng trong khu vực.

Cao độ san lấp chọn:

- ≥ mực nước cao tính toán + độ cao an toàn.
- ≥ 1,83m + 0,50m
- Lấy: ≥ 2,33m.
- Mực nước tính toán lớn nhất được Căn cứ mực nước cao nhất tại trạm biển Đông Hmax = 1,83m (do Đài khí tượng thủy văn khu vực Nam bộ cung cấp, theo cao độ quốc gia Hòn Dầu).
- Chọn cao độ san nền không chế ở mức +2,60m.
- Cao độ xây dựng không chế chọn ở mức Hxd = +2,75m nhằm đảm bảo khu cảng không bị ngập lụt khi có lũ trên biển Đông và khi có biến đổi khí hậu nước biển dâng xảy ra.

- Độ dốc nền thiết kế:
  - Đối với khu quy hoạch là khu cảng, độ dốc đường có thể giảm xuống để tránh việc các xe chở hàng bị nghiêng hoặc tự đổ dốc.
  - Khu công trình công cộng, khu cảng:  $\geq 0,4\%$ .
  - Khu công viên cây xanh:  $\geq 0,3\%$ .

### VIII.2.3.b. Giải pháp quy hoạch thoát nước mưa

- Trong khu quy hoạch, sử dụng cống ngầm bê tông cốt thép để tổ chức thoát nước mưa riêng với nước thải; cống thoát nước được bố trí dưới hè đi bộ; trong dãy cây xanh, thảm cỏ.
- Hướng thoát: các tuyến cống thoát nước sẽ được bố trí chủ yếu dọc theo các trục đường rồi thoát ra biển Đông.
- Tính toán lưu lượng nước mưa thoát theo phương pháp cường độ mưa giới hạn và hệ số dòng chảy được tính theo phương pháp trung bình.
- Công thức tính lưu lượng nước mưa tiêu thoát:  $Q = C \times I \times A$ . Trong đó:
  - Q: Lưu lượng nước mưa tiêu thoát ( $m^3/giờ$ )
  - C: Hệ số dòng chảy.
  - I: Cường độ mưa ( $mm/giờ$ ).
  - A: Diện tích lưu vực thoát nước vào tuyến cống (ha)
- Chu kỳ tràn cống chọn  $T = 3$  năm cho cống cấp 2 và  $T = 2$  năm cho cống cấp 3, cấp 4.

## VIII.3. QUY HOẠCH CẤP NƯỚC

### VIII.3.1. Nguyên tắc quy hoạch

- Xây dựng hệ thống cấp nước hoàn chỉnh đảm bảo đáp ứng đầy đủ và liên tục đối với nhu cầu sản xuất, tưới cây, tưới đường, ... của khu vực.
- Hệ thống cấp nước đảm bảo tính chủ động trong đầu tư xây dựng và thuận tiện trong vận hành, quản lý.
- Thiết kế cấp nước phải bảo đảm tiêu chuẩn về cung cấp nước và phải cung cấp nước sạch đã qua xử lý.

### VIII.3.2. Cơ sở quy hoạch

Hiện trạng:

- Chưa có mạng phân phối nước máy, khu vực giáp ranh có dân cư tập trung thừa thớt nên sử dụng giếng khoan là chủ yếu.
- Hiện nay khu vực gần khu quy hoạch đã có một số dự án đang triển khai xây dựng và đi vào hoạt động, nguồn nước cấp cho các dự án này chủ yếu là nguồn nước lấy từ giếng khoan và mua nước từ các công ty cấp nước khu vực.
- Quy chuẩn, tiêu chuẩn thiết kế:

- Quy chuẩn Việt Nam về quy hoạch xây dựng: QCVN 01: 2021/BXD;
- TCXDVN 33-2006: “Cấp nước mạng lưới đường ống và công trình - tiêu chuẩn thiết kế”;
- TCVN 2622: 1995: “phòng cháy, chống cháy cho nhà và công trình - yêu cầu thiết kế”.

Các chỉ tiêu kỹ thuật:

Chỉ tiêu cấp nước:

- Chỉ tiêu cấp nước công nghiệp: 40 m<sup>3</sup>/ ha.ngày
- Nước phục vụ công trình công cộng, trung tâm: 20 m<sup>3</sup>/ ha.ngày
- Nước phục vụ kho bãi: 10 m<sup>3</sup>/ ha.ngày
- Nước phục vụ khu hạ tầng: 10 m<sup>3</sup>/ha.ngày
- Nước tưới cây, thảm cỏ,...: 30 m<sup>3</sup>/ha.ngày
- Nước tưới rửa đường giao thông: 5m<sup>3</sup>/ ha.ngày
- Nước dự phòng, thoát thoát: 10% Q chung
- Nước phòng cháy chữa cháy tính toán: 15 lít/s x 3 giờ x 2 đám cháy.
- Thiết kế cấp nước phải bảo đảm tiêu chuẩn về cung cấp nước và phải cung cấp nước sạch đã qua xử lý.
- Hệ số dùng nước không điều hòa ngày của khu cảng: Kngày = 1,1.

Tổng nhu cầu dùng nước:

- Tổng nhu cầu nước cấp cho toàn khu: khoảng 10.000 m<sup>3</sup>/ngày.

### VIII.3.3. Phương án quy hoạch

#### VIII.3.3.a. Nguồn nước

Để định hướng phục vụ sự phát triển lâu dài của khu cảng tổng hợp quốc tế Gò Công, cần hoạch định nguồn nước dồi dào và ổn định. Khu cảng được quy hoạch cấp nước từ mạng lưới cấp nước của công ty và nguồn cấp nước chung của tỉnh Tiền Giang thông qua tuyến ống cấp nước chính đi dọc theo tuyến đường tỉnh. Trong khu vực quy hoạch, xây dựng trạm bơm công suất khoảng 10.000m<sup>3</sup>/ngđ, diện tích trạm cấp nước khoảng 1,68ha ở vị trí phía tây bắc khu cảng.

#### VIII.3.3.b. Quy hoạch hệ thống cấp nước

Dựa vào quy hoạch mạng lưới giao thông, phân khu chức năng và vị trí đầu vào của tuyến ống cấp nước chính, thiết kế mạng lưới cấp nước cho khu quy hoạch như sau:

- Xây dựng tuyến ống cấp nước chính D300 đi từ trạm cấp nước ra. Mỗi khu vực được thiết kế tuyến vòng khép kín.
- Các tuyến ống còn lại thiết kế theo mạng lưới cụt phối hợp với mạng vòng, đảm bảo các khu vực được cấp nước liên tục. Mỗi khu vực có ít nhất hai tuyến ống cấp nước chạy qua.
- Sử dụng ống uPVC cho các đường ống cấp nước.

- Mạng lưới đường ống cấp nước của khu quy hoạch được thiết kế hoàn chỉnh cho việc tiếp nhận nguồn nước máy của khu quy hoạch trong giai đoạn dài hạn. Hệ thống cấp nước được xây dựng trên lề đường cách mặt đất 0,7 - 1,0m và cách móng công trình 1,5m, vận tốc nước chảy trong ống từ 1 - 3m/s (khi có sự cố cháy), áp lực trên mạng H=70m. Trước khi đưa vào sử dụng phải thử áp lực của đường ống xem đường ống trong mạng lưới có bị rò rỉ hay không.

### **VIII.3.3.c. Hệ thống cấp nước chữa cháy**

- Lưu lượng cấp nước chữa cháy theo tiêu chuẩn TCVN 2262, 15(lít/s) cho một đám cháy, số đám cháy xảy ra đồng thời là 2 đám cháy. Dựa vào hệ thống cấp nước chính bố trí các trụ cứu hỏa trên vỉa hè, khoảng cách giữa 2 trụ cứu hỏa khoảng 100 - 150m.
- Trong trường hợp có cháy lớn xảy ra, có thể bổ sung thêm nguồn nước mặt từ biển Đông.

## **VIII.4. V.4. QUY HOẠCH THOÁT NƯỚC THẢI VÀ XỬ LÝ CHẤT THẢI RĂN**

### **VIII.4.1. Nguyên tắc quy hoạch**

- Xử lý nước thải sản xuất, sinh hoạt... trong khu cảng đảm bảo quy chuẩn Việt Nam.
- Mạng lưới đường cống thoát nước là ngắn nhất đảm bảo tự chảy theo địa hình, sử dụng trạm bơm chuyển bậc tại những vị trí có độ sâu chôn cống lớn...

### **VIII.4.2. Cơ sở quy hoạch**

- Hiện trạng: Trong khu vực dự kiến quy hoạch hiện nay chưa có hệ thống thoát nước và xử lý nước thải.
- Quy chuẩn, tiêu chuẩn thiết kế:
  - Quy chuẩn Việt Nam về quy hoạch xây dựng: QCVN 01: 2021/BXD.
  - QCXĐ 7957-2008: Thoát nước - Mạng lưới bên ngoài và công trình - Tiêu chuẩn thiết kế.
  - Quy chuẩn kỹ thuật Việt Nam về nước thải công nghiệp \_ QCVN 40: 2011/BTNMT.
  - Nghị định số 59/2007/NĐ-CP ngày 09/04/2007 của Chính phủ về quản lý CTR.

### **VIII.4.3. Phương án quy hoạch thoát nước thải**

- Tiêu chuẩn thoát nước bẩn: Chỉ tiêu thu gom nước thải sản xuất bằng 80% lưu lượng nước cấp.
- Lưu lượng nước thải: Tổng lưu lượng nước thải của khu cảng tổng hợp quốc tế Gò Công: khoảng 8.000 m<sup>3</sup>/ngđ
- Mạng lưới thu gom nước thải:
- Hệ thống thoát nước thải bao gồm: mạng lưới đường cống thu gom nước thải và các công trình xử lý nước thải.
- Hệ thống cống thoát nước bẩn của khu quy hoạch được thiết kế xây dựng riêng hoàn toàn, nghĩa là mạng lưới thoát nước thải không đi chung với mạng lưới thoát nước

mưa. Tuyến cống thu nước bắn có kích thước D300 - D400 được thiết kế tự chảy đi trên các trục đường đã được quy hoạch về khu vực đặt trạm xử lý nước thải.

- Đường cống thoát nước bắn là cống tròn, sử dụng cống BTCT, cống được xây dựng ngầm dưới lề đường, độ sâu chôn cống tính đến đỉnh cống tối thiểu là 0,7m và độ sâu tối đa không quá 6m. Độ dốc cống lớn hơn  $i = l/d$ . Tuy nhiên đối với cống là ống nhựa truyền tải có áp thì có thể giảm độ dốc xuống đến mức đảm bảo độ sâu chôn cống.
- Ga thu nước bắn trong khu xây dựng được xây nồi, có kích thước 1000x1000mm có nhiệm vụ kiểm tra và thu nước thải bắn.
- Công trình xử lý nước thải:
- Đối với khu quy hoạch công nghiệp có 2 loại nước thải, nước thải sinh hoạt và nước thải sản xuất. Trước khi nước thải được xả vào tuyến cống thu nước thải chung phải đảm bảo các yêu cầu sau:
  - Đối với nước thải sinh hoạt, thì nước thải phân tiểu phải được xử lý cục bộ qua bể tự hoại, trước khi thải ra hệ thống nước bắn riêng.
  - Đối với nước thải sản xuất, để giảm bớt việc đầu tư cho trạm xử lý nước thải tập trung của cụm công nghiệp, các xí nghiệp cần xây dựng công trình xử lý cục bộ để xử lý nước thải sản xuất phù hợp đối với phân xưởng có hàm lượng chất độc hại cao, đảm bảo nước thải từ các khu sản xuất phải được xử lý sơ bộ trước khi xả vào cống thu nước bắn chung của khu cảng.
  - Nước thải bắn của khu quy hoạch đã nêu được gom về khu xử lý nước thải tập trung của toàn cụm công nghiệp. Nước sau khi xử lý tại trạm phải đạt tiêu chuẩn giá trị C, ghi ở cột A, QCVN 40-2011 BTNMT trước khi xả ra môi trường tự nhiên.
  - Vị trí đặt trạm xử lý nước thải: Đặt tại khu đất xử lý chất thải phía Bắc khu cảng.
  - Với vị trí đặt trạm gần nguồn tiếp nhận là biển Đông. Thông số kỹ thuật của trạm xử lý nước thải tập trung: Công suất  $Q_{xl} = 8.000 \text{ m}^3/\text{ngày}$ , khoảng cách ly từ 30m.

#### **VIII.4.4. Phương án quy hoạch chất thải rắn**

##### **VIII.4.4.a. Tiêu chuẩn thu gom chất thải rắn**

- Tiêu chuẩn chất thải rắn công nghiệp: 0,5 tấn/ha.ngày
- Tiêu chuẩn chất thải rắn cho CTCC, TM-DV, ...: 0,1 tấn/ha.ngày
- Tiêu chuẩn chất thải rắn cho kho bãi: 0,1 tấn/ha.ngày
- Tiêu chuẩn chất thải rắn giao thông, bãi xe: 0,05 tấn/ha.ngày
- Hệ số không điều hòa ngày:  $k = 1,1$
- Tổng khối lượng chất thải rắn khoảng 86 tấn/ngày.

##### **VIII.4.4.b. Thu gom và xử lý chất thải rắn**

Khu cảng có hai loại chất thải rắn: chất thải rắn sản xuất và chất thải rắn sinh hoạt.

- Chất thải rắn sinh hoạt: không tồn trữ lâu trong văn phòng, nhà xưởng.
- Chất thải rắn sản xuất: được phân loại tại nguồn thành loại có thể tái chế, nguy hại

và không nguy hại:

- Chất thải rắn không nguy hại: thu gom chung với chất thải rắn sinh hoạt hoặc bán cho các cơ sở khác làm nguyên liệu tái chế.
- Chất thải rắn nguy hại: thu gom và đóng thùng kín, tránh rò rỉ hoặc có công ty xử lý riêng.

Chất thải rắn sinh hoạt trong khu cảng được thu gom định kì bằng xe chuyên dụng, sau đó đưa về điểm tập kết chất thải rắn của khu cảng. Công ty môi trường có nhiệm vụ thu gom và đưa rác đi xử lý theo hợp đồng.

Chất thải rắn sản xuất trong khu cảng được phân loại tại nguồn thành loại có khả năng tái chế, nguy hại và không nguy hại. Chất thải rắn sản xuất được đơn vị doanh nghiệp hợp đồng xử lý với đơn vị có chuyên môn.

Xây dựng 1 điểm tập kết chất thải rắn với quy mô như sau:

- Vị trí: giữa khu quy hoạch tại khu đất cây xanh, gần trạm xử lý nước thải tập trung.
- Công suất: 86 tấn/ngàyđêm.
- Quy mô: 1.000 m<sup>2</sup>.
- Khoảng cách ly an toàn ≥ 20 m.

## VIII.5. QUY HOẠCH CẤP ĐIỆN VÀ CHIẾU SÁNG:

### VIII.5.1. Nguyên tắc quy hoạch

Xây dựng trạm biến áp trung gian, phân phối cấp cho toàn bộ khu quy hoạch. Đảm bảo cung cấp điện cho các nhà máy xí nghiệp, công trình công cộng, công viên, giao thông, ... trong khu quy hoạch.

Thể hiện vị trí các trạm biến thế, tuyến điện chính, tuyến điện đến các công trình công cộng, hành lang bảo vệ lưới điện cao áp và điện chiếu sáng đường phố.

Hệ thống cấp điện là hệ thống nỗi lâu dài sẽ được ngầm đảm bảo mỹ quan đô thị trong khu quy hoạch.

### VIII.5.2. Cơ sở quy hoạch

- Hiện trạng: Khu vực quy hoạch hiện được cấp điện từ trạm biến áp trạm 110/22kV 2x63 MVA Gò Công. Tuyến trung thế chính cấp cho khu cảng nằm trên đường tỉnh.
- Quy chuẩn, tiêu chuẩn thiết kế:
  - Quy chuẩn Việt Nam về quy hoạch xây dựng: QCVN01: 2021/BXD.
  - Quy phạm trang bị điện phần:
 

I Qui định chung	11TCN - 18 – 2006
II Hệ thống đường dẫn điện	11TCN - 19 – 2006
III Bảo vệ và tự động	11TCN - 20 – 2006
IV Thiết bị phân phối và trạm BA	11TCN - 21 – 2006
  - Quyết định 1867NL/KHKT ngày 16/9/1994 Qui định các tiêu chuẩn kỹ thuật điện khí hóa áp trung thế 22 kV.

- Máy biến áp lực IEC-76.
- Nghị định 14/2014/NĐ-CP Quy định chi tiết thi hành Luật Điện lực về an toàn điện.
- Các văn bản, quy trình, quy phạm hiện hành của ngành điện và các quy định khác của Nhà nước liên quan đến công tác khảo sát, thiết kế và xây dựng công trình điện.

Chỉ tiêu cấp điện:

- Kho : 50kW/ha.
- Đất công nghiệp : 250kW/ha.
- Khu trung tâm, nhà điều hành : 100kW/ha.
- Công viên : 20kW/ha.
- Giao thông : 10kW/ha.

### VIII.5.3. Phương án quy hoạch

#### VIII.5.3.a. Tính toán thiết kế

Xác định phụ tải: Căn cứ chỉ tiêu cấp điện, khả năng phát triển phụ tải, dự phòng và hao hụt 10%. Nhu cầu công suất dự kiến như sau:

Vậy nhu cầu công suất khu quy hoạch Gò Công 390 ha khoảng 50MVA.

#### VIII.5.3.b. Nguồn cấp điện

Với nhu cầu công suất tải của khu quy hoạch khoảng 50MVA như trên, nguồn điện được lấy từ trạm biến áp trạm 110/22kV MVA Gò Công.

Xây dựng mới 40 trạm biến áp phân phối 22/0,4kV có tổng dung lượng khoảng 50MVA cấp điện hạ thế 0,4kV cho khu quy hoạch. Trạm được thiết kế dạng trạm phòng, trạm hợp bộ, trạm đơn thân...đảm bảo an toàn và mỹ quan đô thị. Các vị trí trạm biến áp phân phối 22/0,4KV xây dựng mới thuộc đồ án chỉ mang tính tham khảo, các trạm biến áp xây dựng mới sau này sẽ căn cứ vào nhu cầu thực tế của các công trình.

#### VIII.5.3.c. Lưới điện

Tuyến trung thế 22kV:

- Xây dựng mới các tuyến trung thế 22kV cấp điện trung thế cho 40 trạm biến áp phân phối 22/0,4kV trên theo dạng lưới kín vận hành hở sử dụng dây đồng lõi thép tiết diện  $\geq 240\text{mm}^2$  được đi ngầm nhằm đảm bảo mỹ quan đô thị.

Hệ thống chiếu sáng đô thị:

- Hệ thống chiếu sáng đường và chiếu sáng công cộng được xây mới với đèn cao áp thuỷ ngân có công suất từ  $100\text{W}\div400\text{W}$  220V sử dụng trụ bát giác STK hình côn, tùy theo từng loại đường từng khu vực mà bố trí cho phù hợp, ở các tiểu đảo sử dụng đèn 2 nhánh hoặc 3.

## VIII.6. QUY HOẠCH HỆ THỐNG THÔNG TIN LIÊN LẠC

### VIII.6.1. Nguyên tắc quy hoạch

Đầu tư xây dựng mới một hệ thống thông tin hoàn chỉnh, có khả năng kết nối đồng bộ với hệ thống bưu chính cơ sở và mạng viễn thông quốc gia

### VIII.6.2. Cơ sở quy hoạch

- Hiện trạng: khu vực quy hoạch hiện chưa có hệ thống thông tin liên lạc.
- Quy chuẩn, tiêu chuẩn thiết kế:
  - QCVN 33:2011/BTTT quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về lắp đặt mạng cáp ngoại vi viễn thông.
  - Các văn bản, quy trình, quy phạm hiện hành của ngành TT&T và các quy định khác của Nhà nước liên quan đến công tác khảo sát, thiết kế và xây dựng công trình.

Chỉ tiêu cấp thông tin liên lạc:

- Đất hành chính: 20 máy/ha.
- Đất sản xuất: 10 máy/ha.
- Công trình công cộng khác: 5-30 máy/khu.
- Dự phòng: 5%

### VIII.6.3. Phương án quy hoạch

#### VIII.6.3.a. Nguồn cung cấp

Hệ thống thông tin liên lạc cho khu quy hoạch là hệ thống ngầm và được ghép nối vào mạng viễn thông từ bưu cục trung tâm Tiền Giang đến dọc đường tỉnh.

#### VIII.6.3.b. Xác định lưu lượng

Vậy nhu cầu thuê bao cho khu quy hoạch khoảng 2.500 thuê bao.

#### VIII.6.3.c. Bố trí đường dây

Xây dựng 01 trạm điện thoại thuê bao tập trung 2.500 số cung cấp dịch vụ cho khu quy hoạch và được ghép nối vào mạng viễn thông từ bưu cục trung tâm Gò Công đến dọc đường tỉnh.

Kéo mới 03 tuyến cáp đồng TT&T chính 0,5mm<sup>2</sup> (loại cáp tham khảo) dọc đường các đường trong khu quy hoạch tổng dung lượng mỗi tuyến khoảng 750-1.000 đôi hoặc cáp quang từ trạm điện thoại thuê bao tập trung 2.500 số cung cấp dịch vụ cho khu quy hoạch.

Tuyến cáp: dự kiến lắp đặt ở một bên đường hoặc cả hai bên đường tùy theo cụ thể các nhu cầu. Vị trí các tuyến cáp được bố trí theo quy hoạch hạ tầng đường dây, đường ống.

## CHƯƠNG IX. ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG

### IX.1. PHẠM VI VÀ NỘI DUNG ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG

#### IX.1.1. Phạm vi nghiên cứu của ĐMC

Khu cảng tổng hợp quốc tế Gò Công Đông có diện tích 390 ha, có tứ cận xác định như sau:

- Phía Đông : Giáp biển Đông;
- Phía Tây : Giáp huyện Gò Công Đông;
- Phía Nam : Giáp biển Đông;
- Phía Bắc : Giáp biển Đông.

#### IX.1.2. Nội dung nghiên cứu ĐMC

Xác định các vấn đề môi trường chính: chất lượng không khí, giao thông và tiếng ồn, đất, nước, cây xanh, nước ngầm, thu gom và xử lý nước thải, chất thải rắn.

Đánh giá và dự báo tác động tới môi trường khu vực của các phương án quy hoạch.

Tổng hợp, sắp xếp thứ tự ưu tiên các biện pháp phòng ngừa, giảm thiểu, cải thiện các vấn đề môi trường trong đồ án quy hoạch; Đề xuất danh mục các dự án đầu tư xây dựng cần thực hiện đánh giá tác động môi trường.

#### IX.1.3. Phương pháp đánh giá ĐMC

- Phương pháp khảo sát thực địa: Tiến hành đo đạc và khảo sát thực địa trên diện tích quy hoạch.
- Phương pháp điều tra xã hội học: Được sử dụng trong quá trình điều tra xã hội học thông qua phiếu điều tra hoặc phỏng vấn trực tiếp lãnh đạo, người dân địa phương ở nơi lập quy hoạch thông qua các cuộc họp tham vấn. Cách tiếp cận có sự tham vấn các bên liên quan được áp dụng trong tất cả quá trình thu thập thông tin.
- Phương pháp so sánh: Tổng hợp các số liệu thu thập được, so với Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về môi trường do Bộ trưởng Bộ Tài nguyên và Môi trường ban hành. Từ đó rút ra những kết luận về ảnh hưởng hoạt động đầu tư xây dựng công trình và hoạt động của dự án đến môi trường, đồng thời đề xuất các biện pháp giảm thiểu tác động ô nhiễm môi trường.
- Phương pháp tổng hợp xây dựng báo cáo: Tổng hợp thông tin số liệu và viết báo cáo đánh giá môi trường chiến lược.

#### IX.1.4. Cơ sở pháp lý

- Luật Bảo vệ Môi trường số 52/2005/QH;
- Luật Bảo vệ Môi trường số 52/2005/QH được Quốc Hội nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 29 tháng 11 năm 2005 và có hiệu lực từ ngày 01/07/2006;
- Nghị định số 80/2006/NĐ-CP của Chính phủ về việc quy định chi tiết và hướng dẫn

thi hành một số điều của Luật Bảo vệ Môi trường;

- Nghị định số 21/2008/NĐ-CP của Chính Phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 80/2006/NĐ-CP, ngày 09/08/2006 của Chính Phủ về việc quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Bảo vệ môi trường;
- Nghị định 80/2014/NĐ-CP về thoát nước và xử lý nước thải;
- Thông tư số 01/2011/TT-BXD của Bộ Xây dựng về hướng dẫn đánh giá môi trường chiến lược trong đồ án quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị;
- Nghị định số 29/2011/NĐ-CP của Thủ tướng chính phủ Quy định về đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường, cam kết bảo vệ môi trường;
- Thông tư số 26/2011/TT-BTNMT Quy định chi tiết một số điều của Nghị định số 29/2011/NĐ-CP ngày 18 tháng 4 năm 2011 của Chính phủ quy định về đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường, cam kết bảo vệ môi trường;
- Quyết định 1216/QĐ-TTg năm 2012 phê duyệt Chiến lược Bảo vệ môi trường quốc gia đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 của Thủ tướng Chính phủ;
- Quyết định số 2149/QĐ-TTg ngày 17/12/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược quốc gia về quản lý tổng hợp chất thải rắn đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 153/2004/QĐ-TTG của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Định hướng chiến lược phát triển bền vững ở Việt Nam (Chương trình nghị sự 21 của Việt Nam);
- Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về nước mặt (QCVN 08:2008/BTNMT);
- Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về nước ngầm (QCVN 09:2008/BTNMT);
- Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về giới hạn cho phép của kim loại nặng trong đất (QCVN 03:2008/BTNMT);
- Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng không khí xung quanh (QCVN 05:2013/BTNMT);
- Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về một số chất độc hại trong không khí xung quanh (QCVN 06:2013/BTNMT);
- Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về ngưỡng chất thải nguy hại (QCVN 07: 2009/BTNMT);
- Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng nước thải sinh hoạt (QCVN 14: 2008/BTNMT);
- Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về nước thải công nghiệp (QCVN 40:2011/BTNMT);
- Quy chuẩn tiếng ồn (QCVN 26:2010/BTNMT);
- Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải công nghiệp đối với bụi và một số chất vô cơ (QCVN 19: 2009/BTNMT);
- Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải công nghiệp đối với một số chất hữu cơ

## IX.2. CÁC VẤN ĐỀ VÀ MỤC TIÊU MÔI TRƯỜNG CHÍNH LIÊN QUAN ĐẾN QUY HOẠCH

### IX.2.1. Các yếu tố tự nhiên - kinh tế xã hội

Xem đánh giá điều kiện tự nhiên, kinh tế xã hội ở phần thuyết minh kiến trúc.

### IX.2.2. Các vấn đề môi trường chính liên quan đến quy hoạch

Trên cơ sở nghiên cứu điều kiện tự nhiên, kinh tế- xã hội của khu vực cũng như phương án quy hoạch phát triển khu vực, chúng tôi nhận thấy các vấn đề môi trường cốt lõi khi thực hiện quy hoạch có thể xảy ra nếu không có biện pháp giảm thiểu là:

- Mất đất canh tác nông nghiệp;
- Thay đổi chất lượng môi trường nước, khí, chất thải rắn, chất thải nguy hại tại khu vực dự án;
- Ảnh hưởng đến chế độ thuỷ văn và đa dạng sinh học của khu vực;
- Rủi ro về các sự cố môi trường;
- Từ các vấn đề chính trên sẽ liên quan và ảnh hưởng đến các khía cạnh chính như sau:
  - Nông nghiệp và an ninh lương thực: Với xu hướng phát triển công nghiệp như hiện nay thì diện tích đất nông nghiệp sẽ giảm đi nhanh chóng. Vấn đề lương thực cũng rất đáng quan tâm.
  - Tác động đến chất lượng nước:
    - Ảnh hưởng của việc xây dựng khu cảng đối với chất lượng nước là quá trình sử dụng một lượng nước cấp khá lớn của mạng lưới nước cấp của tỉnh Tiền Giang gây ra hiện tượng thiếu hụt nước trong khu vực.
    - Lượng nước thải công nghiệp được xử lý và thải ra môi trường là kênh rạch xung quanh dự án. Lượng nước thải từ các hoạt động sản xuất thường có nhiệt độ cao sẽ làm thay đổi hàm lượng ôxi trong nước và nồng độ các chất ô nhiễm như BOD5, COD, TSS, N tổng, P tổng, các kim loại nặng, hóa chất, virus,... xả thải vào nguồn có thể gây ảnh hưởng đến đời sống động vật thuỷ sinh của nguồn tiếp nhận; gây tác động đến đa dạng sinh học và môi trường đất, nước ngầm.
  - Tác động đến chất lượng không khí:
    - Các loại khí đặc trưng trong khu cảng như SOx, NOx, CO, H2S, NH3... bụi và tiếng ồn tác động tới sức khỏe con người và môi trường xung quanh. Gây mưa axit do phát thải các khí axit như SO2. Sự axit hóa thổ nhưỡng và nước do SO2 và các loại khí khác. Việc lắng đọng axit đã vượt quá khả năng chịu tải của nguồn tiếp nhận tại nhiều khu vực quan trọng tại Việt Nam và dẫn đến hiện tượng axit hóa nhiều lưu vực nước và vùng đất ngập nước.
    - Mặc dù hệ thống đo lường hiện tại không đủ chính xác để đưa ra một bức tranh

hoàn chỉnh, những kết quả đo đạc và mô hình dự báo về xu thế trong tương lai cho thấy cả quy mô về không gian và mức độ nghiêm trọng của tác động do sự axit hóa sẽ tăng đáng kể trong tương lai.

– Vấn đề về chất thải rắn và chất thải nguy hại: Đối với các khu cảng, các nhà máy, công ty thành viên thường tự hợp đồng với đơn vị chức năng để thu gom và xử lý chất thải rắn. Tuy nhiên mức độ thu gom và xử lý của các đơn vị có chức năng còn rất khiêm tốn, chưa đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của xã hội.

– Rủi ro và sự cố môi trường:

- Có nhiều sự cố môi trường trong quá trình hoạt động của khu cảng; nguyên nhân có thể là do khách quan hoặc chủ quan, gây ra những hậu quả nghiêm trọng về người và tài sản. Có thể kể đến như cháy nổ, rò rỉ hoá chất, vỡ các đường ống cấp thoát nước, hư hỏng hệ thống xử lý nước thải....
- Các tác động trên có thể giảm đáng kể nếu các biện pháp giảm thiểu được thực hiện một cách đầy đủ, thỏa đáng. Các tác động môi trường tiêu cực có thể giảm thiểu ảnh hưởng nhờ các giải pháp giảm thiểu tương ứng, và các rủi ro liên quan tới các loại tác động có thể được giảm xuống thông qua việc đưa ra các phương án giảm thiểu cách phù hợp.

### IX.2.3. Các mục tiêu môi trường chính

**Bảng IX.1. Bảng các mục tiêu môi trường liên quan đến các vấn đề môi trường**

Số thứ tự	Các mục tiêu môi trường chính	Các chỉ tiêu môi trường
1	Giảm về cơ bản các nguồn gây ô nhiễm môi trường.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Có đầy đủ các thiết bị, dụng cụ thu gom, tập trung chất thải rắn thông thường, chất thải nguy hại và đáp ứng các yêu cầu tiếp nhận chất thải đã được phân loại tại nguồn từ các cơ sở trong khu sản xuất, kinh doanh, dịch vụ tập trung;</li> <li>- Có hệ thống thu gom và xử lý nước thải tập trung, hệ thống xử lý khí thải đạt tiêu chuẩn môi trường và được vận hành thường xuyên;</li> <li>- Đáp ứng các yêu cầu về cảnh quan môi trường, bảo vệ sức khoẻ cộng đồng và người lao động;</li> <li>- Nước thải từ hệ thống thoát nước khu cảng, từ các hộ thoát nước đơn lẻ xả ra nguồn tiếp nhận phải bảo đảm các quy chuẩn môi trường do cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định. Bộ Tài nguyên và Môi trường ban hành quy chuẩn nước thải xả ra nguồn tiếp nhận.</li> </ul>

Số thứ tự	Các mục tiêu môi trường chính	Các chỉ tiêu môi trường
2	Khắc phục, cải tạo môi trường các khu vực bị ô nhiễm, suy thoái; cải thiện điều kiện sống của nhân dân.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tỷ lệ diện tích đất cây xanh công cộng cao.</li> <li>- Hàm lượng các chất độc hại trong không khí đạt quy chuẩn cho phép.</li> </ul>
3	Giảm nhẹ mức độ suy thoái, cạn kiệt tài nguyên thiên nhiên; kiềm chế tốc độ suy giảm đa dạng sinh học.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diện tích mặt nước ao, hồ, kênh, mương, sông lớn.</li> <li>- Chỉ xem xét tiếp nhận các dự án đầu tư thuộc ngành nghề trong báo cáo đánh giá tác động môi trường của dự án đầu tư xây dựng và kinh doanh kết cấu hạ tầng kỹ thuật KKT, KCN và CCN đã được cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền phê duyệt.</li> <li>- Ưu tiên các dự án có công nghệ sản xuất hiện đại, công nghệ cao, không hoặc ít gây ô nhiễm môi trường, các dự án áp dụng công nghệ sản xuất sạch hơn, công nghệ thân thiện môi trường, tiết kiệm năng lượng.</li> <li>- Không tiếp nhận các dự án có công nghệ, thiết bị lạc hậu, hiệu quả sử dụng nguyên liệu thấp, phát sinh nhiều chất thải, có nguy cơ gây ra ô nhiễm môi trường nghiêm trọng.</li> </ul>
4	Tăng cường khả năng chủ động ứng phó với BĐKH, giảm nhẹ tốc độ gia tăng phát thải khí nhà kính.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tổ chức, cá nhân xả thải hoặc có hoạt động làm phát sinh chất thải rắn phải nộp phí cho việc thu gom, vận chuyển và xử lý chất thải rắn.</li> <li>- Chất thải phải được phân loại tại nguồn phát sinh, được tái chế, tái sử dụng, xử lý và thu hồi các thành phần có ích làm nguyên liệu và sản xuất năng lượng.</li> <li>- Ưu tiên sử dụng các công nghệ xử lý chất thải rắn khó phân huỷ, có khả năng giảm thiểu khối lượng chất thải được chôn lấp nhằm tiết kiệm tài nguyên đất đai.</li> </ul>

### IX.3. PHÂN TÍCH, ĐÁNH GIÁ HIỆN TRẠNG MÔI TRƯỜNG:

#### IX.3.1. Đánh giá hiện trạng môi trường

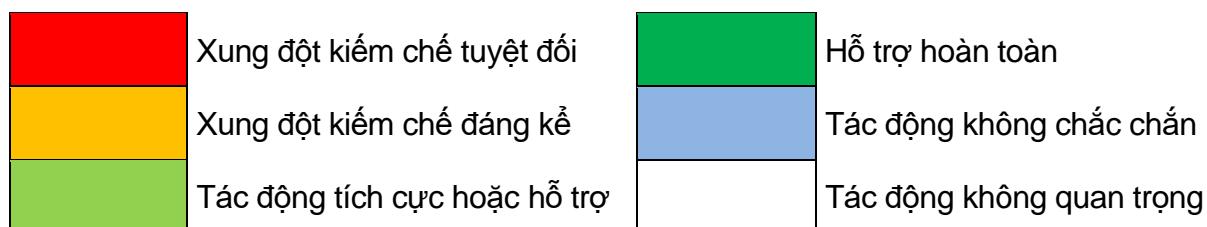
- Môi trường hiện tại chủ yếu là mặt nước, chưa xuất hiện các tác động mạnh đến môi trường sinh thái của khu vực. Chất thải rắn và nước thải chưa phát sinh nhiều.
- Hiện trạng tài nguyên sinh học.
- Phân tích diễn biến môi trường khi không thực hiện quy hoạch.

- Trong trường hợp như hiện nay nếu không thực hiện quy hoạch khu cảng, không quy hoạch lại hệ thống thoát nước và hệ thống thu gom xử lý chất thải rắn mà phát triển dân cư tự phát thì trong tương lai khu vực sẽ bị ô nhiễm môi trường nặng hơn và gây mất cảnh quan thẩm mỹ khu vực.
- Diện tích đất nuôi trồng thủy sản khu vực khá lớn trong tương lai nếu không quy hoạch lại cơ cấu sử dụng đất (chuyển từ đất nông nghiệp sang đất công nghiệp) thì tình trạng ô nhiễm nước thải và không khí do thuốc bảo vệ thực vật, thuốc trừ sâu sẽ gây ô nhiễm môi trường rất lớn, gây mất cân bằng sinh thái và ảnh hưởng đến phát triển bền vững khu vực, từ đó đi ngược lại xu hướng phát triển đô thị Việt Nam. Ngược lại, nếu quy hoạch Khu cảng và có các biện pháp bảo vệ môi trường phù hợp sẽ giảm thiểu và hạn chế ô nhiễm môi trường trong khu vực, hướng đến phát triển bền vững.
- Dự báo tác động và diễn biến môi trường khi thực hiện quy hoạch.

**IX.3.1.a. Đánh giá tính phù hợp của các quan điểm, mục tiêu bảo vệ môi trường của dự án với các quan điểm, mục tiêu bảo vệ môi trường**

Số thứ tự	Mục tiêu qui hoạch	Ô nhiễm			Môi trường tự nhiên			Mục tiêu về xã hội, văn hoa		
		BV Nguồn nước mặt	BV Nguồn nước ngầm	BVMT không khí	Bảo vệ cảnh quan	Bảo tồn nông nghiệp	Biến đổi khí hậu	Lao động việc làm	CL cuộc sống	Sức khỎe cộng đồng
1	Xây dựng khu đất sản xuất, nhà máy.	Đỏ	Đỏ	Đỏ	Vàng	Đỏ	Vàng	Xanh lá	Xanh lá	Xanh lá
2	Công trình dịch vụ, thương mại.	Xanh lá	Xanh lá	Xanh lá	Xanh dương	Vàng	Xanh dương	Xanh lá	Xanh lá	Xanh lá
3	Xây dựng mảng xanh trong khu cảng, công viên tập trung, cây xanh cảnh quan dọc kênh rạch.	Xanh dương	Xanh dương	Trắng	Xanh lá	Vàng	Xanh lá	Xanh dương	Xanh dương	Xanh lá
4	Nâng cấp hạ tầng kỹ thuật: giao	Xanh lá	Xanh lá	Xanh lá	Vàng	Vàng	Trắng	Xanh dương	Xanh lá	Xanh lá

	thông, cấp thoát nước, xây dựng trạm bơm nước thải.								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--



**IX.3.1.b. Dự báo xu hướng các vấn đề môi trường trong trường hợp thực hiện quy hoạch**

**Bảng IX.2. Xác định tiềm năng ảnh hưởng đến môi trường của các thành phần quy hoạch**

Số thứ tự	Hoạch định quy hoạch xây dựng	Tiềm năng ảnh hưởng đến môi trường (các khía cạnh chính)
1	Xây dựng mới khu nhà máy, sản xuất	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lượng chất thải sinh hoạt, công nghiệp tăng lên tương ứng, gia tăng nhu cầu khai thác sử dụng các tài nguyên thiên nhiên</li> <li>- Ô nhiễm môi trường không khí do phát thải công nghiệp</li> <li>- Tiếng ồn và bụi từ các hoạt động sản xuất</li> <li>- Rối loạn giao thông do việc vận chuyển vật liệu và chất thải</li> </ul>
2	San nền	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cản trở sự di chuyển của người và động vật.</li> <li>- Ô nhiễm môi trường không khí, tiếng ồn và bụi từ các hoạt động san nền.</li> </ul>
3	Phát triển giao thông	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Làm suy giảm chất lượng không khí do khí thải của các phương tiện đường bộ. Tăng nồng độ một số thành phần khí độc (bụi, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, CO...).</li> <li>- Giảm chất lượng nước do các chất độc hại: bụi kim loại và cao su, sản phẩm dầu mỏ (nhiên liệu và dầu mỡ bôi trơn) phát sinh trong quá trình vận chuyển.</li> <li>- Nhiễm bẩn dầu mỏ, nhiên liệu của các phương tiện giao thông trên đường và các chất thải từ các khu dịch vụ và sản xuất.</li> <li>- Tăng mức độ rung động do các phương tiện vận chuyển trên đường.</li> </ul>

4	Cấp nước cho KCN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trong giai đoạn đầu chưa có nguồn nước máy, nước ngầm được sử dụng phục vụ cho nhu cầu sinh hoạt và sản xuất, nguy cơ lún đất có thể xảy ra khi khai thác nước ngầm quá mức.</li> <li>- Ô nhiễm tiếng ồn và bụi trong quá trình xây dựng.</li> <li>- Lượng nước thải tăng lên do nhu cầu sử dụng nước cấp tăng.</li> </ul>
5	Thoát nước và xử lý nước thải	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Suy thoái chất lượng nước do xử lý nước thải không hợp lý hoặc phát sinh nước thải không xử lý.</li> <li>- Phát thải chất nguy hại trong cống rãnh, gây nguy hại đối với hệ thống cống rãnh và nguy hiểm đối với công nhân.</li> </ul>
6	Quản lý chất thải rắn	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gây khó chịu đối với các vùng lân cận do mùi hôi thối và côn trùng, loài gặm nhấm...Nguy cơ đối với sức khỏe cộng đồng từ mùi, khói đốt, và bệnh tật lan truyền bởi ruồi, côn trùng, chim, chuột...</li> <li>- Suy giảm chất lượng nước do ô nhiễm nguồn nước tiếp nhận bởi nước rác từ hệ thống đổ thải.</li> </ul>

#### **IX.3.1.c. Nhận diện diễn biến và các tác động môi trường chính có thể xảy ra khi thực hiện quy hoạch xây dựng**

Khi thực hiện quy hoạch các tác động môi trường thường xảy ra trong hai giai đoạn:

Giai đoạn xây dựng các dự án:

- Trong qua trình xây dựng các dự án quy hoạch các hoạt động chính gây tác động đến môi trường khu vực dự án cũng như khu vực xung quanh như: hoạt động giải phóng mặt bằng, hoạt động xây dựng hạ tầng kỹ thuật và xây dựng các công trình trong khu quy hoạch,... dẫn đến sự ảnh hưởng và diễn biến môi trường không có lợi.
- Việc xây dựng từng cơ sở sản xuất sẽ được xây dựng theo từng đợt tùy các nhà máy thuê đất và tổ chức xây dựng, quá trình xây dựng các cơ sở sản xuất vì vậy sẽ không tiến hành đồng bộ.
- Khu cảng ban đầu sẽ tổ chức các công tác: giải tỏa, đền bù, san lấp mặt bằng, xây dựng hệ thống hạ tầng hoàn chỉnh (giao thông nội bộ, cấp điện, cấp nước, thoát nước và vệ sinh môi trường,...) với các hoạt động và nguồn gây tác động sau:

STT	Các hoạt động	Nguồn gây tác động
<b>Nguồn gây tác động có liên quan đến chất thải</b>		
1	Giải phóng, san lấp mặt bằng.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Xe tải vận chuyển đất đá cát, xe ủi san lấp mặt bằng, máy xúc...</li> </ul>
2	Xây dựng hạ tầng kỹ thuật (giao thông, cấp điện, cấp	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Xe tải vận chuyển vật liệu xây dựng (cát, đá, xi măng...), các loại máy móc thiết bị thi công xây dựng</li> </ul>

	thoát nước, vệ sinh môi trường)... Xây dựng các cơ sở sản xuất, nhà máy, khu hành chánh-TMDV, nhà kho...	(máy cưa tay, máy khoan đá, máy đập bê tông, máy phát điện, búa khoan...). – Công tác thi công có gia nhiệt: cắt, hàn, đốt nóng chảy...
3	Vận chuyển thiết bị, nguyên vật liệu xây dựng.	– Xe tải vận chuyển vật liệu xây dựng (cát, đá, xi măng...).
4	Hoạt động lau chùi, làm vệ sinh các loại trang thiết bị máy móc.	– Các loại máy móc thiết bị thi công xây dựng (máy cưa tay, máy khoan đá, máy đập bê tông, máy phát điện, búa khoan...).
5	Dự trữ, bảo quản nhiên liệu phục vụ công tác xây dựng.	– Thùng chứa xăng dầu.
6	Sinh hoạt công nhân làm việc trong khu vực xây dựng.	– Khoảng 100 công nhân.
<b>B</b>	<b>Nguồn gây tác động không liên quan đến chất thải</b>	
1	Hoạt động xây dựng thi công công trình.	– Làm thay đổi tiểu khí hậu khu vực. – Thu hẹp diện tích thảm thực vật. – Ảnh hưởng hoạt động giao thông trong khu vực.
2	Công nhân xây dựng.	– Tập trung đông gây ảnh hưởng an ninh trật tự, phát sinh tệ nạn xã hội, dịch bệnh...

Giai đoạn các dự án đưa vào hoạt động:

- Khi dự án được đưa vào hoạt động, các hoạt động chính trong khu quy hoạch sẽ gây các tác động khác nhau lên môi trường tùy thuộc nguồn gây tác động, các nguồn gây tác động chính bao gồm: các khu nhà xưởng, kho bãi, các khu dịch vụ công cộng, giao thông trong khu vực, khu vực hành chính... dẫn đến sự ảnh hưởng và diễn biến môi trường không có lợi.
- Quá trình hoạt động của các nhà máy, xí nghiệp trong khu cảng sẽ sinh ra nhiều loại chất thải khác nhau, mỗi loại chất thải sẽ có nguồn phát sinh khác nhau. Do đó tính chất ô nhiễm cũng khác nhau, và vì thế mà tác động của chúng cũng khác nhau.

<b>Stt</b>	<b>Các hoạt động</b>	<b>Nguồn gây tác động</b>
<b>A</b>	<b>Nguồn gây tác động môi trường không khí, tiếng ồn</b>	
1	<b>Hoạt động giao thông vận tải trong khu cảng.</b>	– Các phương tiện giao thông của công nhân sản xuất và nhân viên làm việc trong khu cảng. – Các phương tiện giao thông vận chuyển hàng hóa ra vào trong khu cảng.

2	<b>Các cơ sở sản xuất.</b>	
	Tiếng ồn	<ul style="list-style-type: none"> <li>–Tiếng ồn phát sinh từ các cơ sở sản xuất (dệt may, cơ khí, hóa chất, chế biến thủy hải sản, khu xử lý nước thải tập trung).</li> </ul>
	Dệt may	<ul style="list-style-type: none"> <li>–Bụi, khí thải (<math>\text{SO}_2</math>, CO, Clo, <math>\text{H}_2\text{S}</math>).</li> </ul>
	Chế biến thực phẩm, đồ uống	<ul style="list-style-type: none"> <li>–Bụi, khí thải (<math>\text{SO}_2</math>, CO, <math>\text{H}_2\text{S}</math>, <math>\text{NO}_x</math>).</li> </ul>
	Cơ khí, tái chế kim loại	<ul style="list-style-type: none"> <li>–Bụi, <math>\text{SO}_2</math>, CO, <math>\text{NO}_x</math>, bụi đồng, bụi chì, kim loại nặng đặc thù trong khí thải.</li> </ul>
	Hóa chất (chất dẻo, chất tẩy rửa-phụ da, dược phẩm, hóa mỹ phẩm)	<ul style="list-style-type: none"> <li>–Bụi, hơi hữu cơ, <math>\text{SO}_2</math>, CO, <math>\text{NO}_x</math>.</li> </ul>
	Nhựa, bao bì, in, bóng đèn...	<ul style="list-style-type: none"> <li>–<math>\text{SO}_x</math>, hơi hữu cơ, dung môi cồn.</li> </ul>
	Chế biến sản phẩm nông nghiệp	<ul style="list-style-type: none"> <li>–Bụi, <math>\text{SO}_2</math>, CO, <math>\text{SO}_x</math>, mùi (<math>\text{H}_2\text{S}</math>, <math>\text{NH}_3</math>,...)</li> </ul>
	Hoạt động sản xuất	<ul style="list-style-type: none"> <li>–Mùi hôi phát sinh từ chất thải rắn sinh hoạt của công nhân trong các nhà máy sản xuất.</li> <li>–Hệ thống cống thoát nước, thùng rác (chứa rác thực phẩm) tập trung trong các cơ sở sản xuất, dọc đường giao thông nội bộ...</li> </ul>
3	<b>Khu hành chính - thương mại dịch vụ, nhà kho.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–Chất thải rắn sinh hoạt, rác văn phòng từ các văn phòng làm việc khu hành chính, nhà kho.</li> <li>–Thiết bị điều hòa nhiệt độ, máy lạnh từ khu hành chính-TMDV.</li> </ul>
4	<b>Công viên cây xanh</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–Thuốc trừ sâu bảo vệ khu công viên cây xanh, cây xanh cách ly trong khu cảng.</li> </ul>
5	<b>Xử lý nước thải tập trung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–Mùi từ xử lý nước thải.</li> </ul>
<b>B</b>	<b>Nguồn gây tác động môi trường nước</b>	
1	<b>Các cơ sở sản xuất</b>	
	Hoạt động sản xuất	<ul style="list-style-type: none"> <li>–Nước thải sinh hoạt của công nhân sản xuất, nhân viên quản lý trong các cơ sở sản xuất.</li> <li>–Ngoài ra trong quá trình sản xuất các nhà máy còn phát sinh nước thải vệ sinh thiết bị sản xuất, nhà xưởng... chứa dầu mỡ, hóa chất... và nước thải làm nguội thiết bị có nhiệt độ cao.</li> </ul>

	Dệt may	–Độ màu, COD, BOD5, kim loại nặng, chất rắn lơ lửng, chất hoạt động bề mặt.
	Chế biến thực phẩm, đồ uống	–BOD <sub>5</sub> , tổng N, tổng P, amoni, chất rắn lơ lửng, Coliform.
	Cơ khí, tái chế kim loại	–Kim loại nặng, dầu mỡ khoáng, chất rắn lơ lửng, xianua.
	Hóa chất (chất dẻo, chất tẩy rửa-phụ da, dược phẩm, hóa mỹ phẩm).	–Chất rắn lơ lửng, BOD <sub>5</sub> , COD, kim loại nặng, hóa chất đặc thù, tổng N, tổng P, coliform.
	Nhựa, bao bì, in, bóng đèn...	–COD, chất rắn lơ lửng.
	Chế biến sản phẩm nông nghiệp	–COD, BOD <sub>5</sub> , chất rắn lơ lửng, sunfua, coliform, nhiệt độ, tổng P, tổng N, Clo dư, mùi.
	Chế biến thủy hải sản:	–COD, BOD <sub>5</sub> , chất rắn lơ lửng, tổng N, tổng P, Coliform, dầu mỡ.
2	<b>Khu hành chánh-thương mại dịch vụ, nhà kho.</b>	–Nước thải sinh hoạt của nhân viên làm việc trong khu hành chánh, nhà kho.
3	<b>Giao thông, sân bãi</b>	–Nước mưa chảy tràn cuốn theo rác trên bề mặt.
4	<b>Xử lý nước thải tập trung</b>	–Nước thải.
<b>C</b>	<b>Nguồn gây tác động môi trường chất thải rắn</b>	
1	<b>Các cơ sở sản xuất</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–Chất thải rắn sinh hoạt của công nhân sản xuất, nhân viên quản lý trong các cơ sở sản xuất.</li> <li>–Chất thải rắn công nghiệp từ các cơ sở sản xuất khá phong phú và nhiều thành phần khác nhau: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Dệt may: phế phẩm vải vụn,...</li> <li>o Chế biến thực phẩm, đồ uống: vỏ trái cây, nguyên liệu hư thối, phế phẩm, vỏ chai thủy tinh, nhựa,...</li> <li>o Cơ khí, tái chế kim loại: phế liệu kim loại,...</li> <li>o Hóa chất (chất dẻo, chất tẩy rửa - phụ da, dược phẩm, hóa mỹ phẩm): các loại bao bì chai lọ đựng hóa chất, sản phẩm, ..., phế phẩm.</li> <li>o Nhựa, bao bì, in, bóng đèn...: phế phẩm, bao bì, nguyên liệu rơi vãi...</li> <li>o Chế biến sản phẩm nông nghiệp: phế phẩm, bao bì, nguyên liệu rơi vãi,...</li> </ul> </li> </ul>

		o Chế biến thủy hải sản: phế phẩm, nguyên liệu, sản phẩm rời vãi, bao bì các loại...
	<b>Hoạt động sản xuất</b>	– Chất thải rắn sinh hoạt của công nhân sản xuất, nhân viên quản lý trong các cơ sở sản xuất.
	Dệt may	– Phế phẩm vải vụn,...
	Chế biến thực phẩm, đồ uống	– Vỏ trái cây, nguyên liệu hư thối, phế phẩm, vỏ chai thủy tinh, nhựa,...
	Cơ khí, tái chế kim loại	– Phế liệu kim loại,...
	Hóa chất (chất dẻo, chất tẩy rửa-phụ da, dược phẩm, hóa mỹ phẩm)	– Các loại bao bì chai lọ đựng hóa chất, sản phẩm,..., phế phẩm.
	Nhựa, bao bì, in, bóng đèn...	– Phế phẩm, bao bì, nguyên liệu rời vãi...
	Chế biến sản phẩm nông nghiệp	– Phế phẩm, bao bì, nguyên liệu rời vãi,...
	Chế biến thủy hải sản	– Phế phẩm, nguyên liệu, sản phẩm rời vãi, bao bì các loại...
2	<b>Khu hành chánh-thương mại dịch vụ, nhà kho</b>	– Chất thải rắn sinh hoạt của nhân viên làm việc trong khu hành chánh, nhà kho.
3	<b>Công viên cây xanh</b>	– Chất thải rắn thành phần thực vật tự nhiên: lá cây rụng, cành cây khô...

#### *IX.3.1.d. Phân tích, dự báo, lượng hóa các tác động và diễn biến môi trường trong quá trình thực hiện quy hoạch xây dựng*

Quá trình thực hiện quy hoạch bao gồm hai giai đoạn, do đó việc phân tích, dự báo và lượng hóa các tác động môi trường sẽ được xem xét trong hai giai đoạn:

#### *IX.3.1.e. Giai đoạn xây dựng*

- Nguồn gây tác động và các yếu tố gây ô nhiễm phát sinh
- Một số tải lượng phát thải ra môi trường:
  - Tổng lượng nước thải : 4 m<sup>3</sup>/ngày.
  - Tổng lượng chất thải rắn : 10 kg/ngày.
- Việc xây dựng cơ sở hạ tầng các khu sản xuất và khu chứa năng sẽ được xây dựng theo từng đợt tùy các nhà đầu tư và tổ chức xây dựng, quá trình xây dựng vì vậy sẽ không tiến hành đồng bộ.
  - Khu vực quy hoạch ban đầu sẽ tổ chức các công tác: giải tỏa, đền bù, san lấp mặt bằng, xây dựng hệ thống hạ tầng hoàn chỉnh (giao thông nội bộ, cấp điện, cấp nước, thoát nước và vệ sinh môi trường,...) với các hoạt động và nguồn gây tác động sau:
    - Đánh giá tác động môi trường

- Môi trường đất:

- Vật liệu san nền chứa các thành phần không thích hợp gây ô nhiễm hữu cơ, kim loại nặng cũng ảnh hưởng đến chất lượng môi trường đất.
- Các loại máy thi công công trình như máy đóng cọc, máy đập hay công tác nổ mìn sẽ gây chấn động môi trường đất... nhưng tác động này chỉ mang tính chất tạm thời, xem như không đáng kể.

Môi trường không khí:

Trong giai đoạn xây dựng ô nhiễm không khí phát sinh do các nguồn như: bụi (tổng các hạt bụi lơ lửng), khí độc (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, hợp chất bay hơi và chì) từ thiết bị xây dựng và đào xới đất.

– Giai đoạn san nền: Để san lấp toàn bộ mặt bằng của dự án cần tổng thể tích đất đào, đắp và vận chuyển là khoảng 3.911.197m<sup>3</sup>. Tải trọng của đất trung bình là 1,4 tấn/m<sup>3</sup>, cho nên tổng khối lượng đất đào, đắp khoảng 5.475.676 tấn. Với hệ số ô nhiễm bụi trung bình là 0,075kg/tấn đất đào đắp, thì tổng tải lượng bụi phát sinh trung bình trong toàn bộ thời gian thi công dự án là khoảng 410.676 kg.

- Khí thải của các phương tiện vận tải

- Khí thải của các phương tiện vận tải và thi công chứa bụi (có kích thước hạt nhỏ hơn 10 micron), SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, CO, tổng hydrocacbon (THC) và chì (Pb) có khả năng gây ô nhiễm không khí. Các chất ô nhiễm này có độc tính cao hơn so với bụi từ mặt đất, tác động của chúng tới môi trường phụ thuộc nhiều vào điều kiện địa hình, khí tượng và mật độ phương tiện xây dựng trong khu vực.
- Các nghiên cứu đã xác định được rằng các thiết bị phục vụ công tác xây dựng công trình, nhà máy như: xe tải, máy đóng cọc, máy đầm nén, máy khoan, máy phát điện, xe vận chuyển nguyên vật liệu và trộn bê tông nhựa đường... sẽ phát sinh các chất gây ô nhiễm không khí. Do hầu hết máy móc thiết bị đều sử dụng xăng hoặc dầu làm nhiên liệu nên chúng thải ra bụi, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, hydrocarbon... vào không khí.

- Ô nhiễm bụi đường bị bốc lên do các phương tiện vận chuyển nguyên vật liệu:

- Giai đoạn này, nguồn phát sinh chủ yếu là bụi thứ cấp. Ô nhiễm bụi đường bị bốc lên do các phương tiện vận chuyển: Nồng độ bụi sẽ tăng cao trong những ngày khô, nắng, gió. Một thực tế khách quan là ô nhiễm bụi trên đường vận chuyển và tập kết vật liệu rất phổ biến.
- Thông thường hàm lượng bụi lơ lửng đo được tại khu vực bốc dỡ thường dao động trong khoảng 0,85 – 2,5mg/m<sup>3</sup> (số liệu tổng hợp của Trung tâm công nghệ môi trường từ các số liệu quan trắc từ các dự án xây dựng) tức cao hơn tiêu chuẩn không khí xung quanh 3 – 9 lần (QCVN 05:2013/BTNMT quy định hàm lượng bụi lơ lửng trung bình 1 giờ: 0,3 mg/m<sup>3</sup>). Tuy nhiên, do khu vực này có bề mặt thoáng rộng và có gió phát tán bụi đi xa, lên cao.
- Đối với các hoạt động xây dựng khác như: xây dựng cơ sở hạ tầng kỹ thuật

(giao thông, điện, nước,...) và trồng cây xanh, thảm cỏ thì mức độ ô nhiễm do bụi trong thi công xây dựng là rất khó dự báo cụ thể do thiếu các số liệu tính toán tin cậy, mà nguyên nhân là do lượng bụi phát sinh trong các giai đoạn này có tính chất cục bộ, di động, gián đoạn theo thời gian thi công. Do nguồn gây ô nhiễm bụi này phát tán trên diện tích khu vực rộng, thoáng cho nên có thể đánh giá tác động ô nhiễm bụi này là không đáng kể.

- Đường hô hấp là cơ quan bị ảnh hưởng nhiều nhất của con người khi tiếp xúc. Đây chính là nguyên nhân gây nên các loại bệnh về đường hô hấp như viêm khí quản, viêm phổi thậm chí có thể ung thư phổi nếu tiếp xúc lâu. Mắt và da cũng là những cơ quan có thể bị tổn thương do bụi. Các bệnh hen, suyễn, ... cũng có thể phát sinh với con người khi tiếp xúc với bụi lơ lửng. Thông thường là các loại bụi có kích thước  $<10\mu\text{m}$ , chúng có thể đi sâu vào phổi, bị giữ lại trên đường khí quản, trong các phế nang của phổi, đây là nguyên nhân gây ra các bệnh nêu trên. Công nhân xây dựng trên công trường và với dân cư sống gần khu vực thi công cũng sẽ bị ảnh hưởng của bụi từ các quá trình này. Ngoài các tác động trên bụi còn có thể gây mất cảnh quan môi trường, bám trên các bề mặt làm giảm tuổi thọ của các thiết bị, máy móc, công trình, làm tăng độ đục của nước.
- Với thực vật: bụi có thể che lấp bề mặt lá làm giảm quá trình hô hấp và quang hợp của thực vật; cây có thể còi cọc, héo lá, kém phát triển và giảm năng suất của cây trồng.
- Tính tải lượng các loại khí thải: Theo thống kê của Tổ chức Y tế Thế giới năm 1993 (WHO), 1 tấn nhiên liệu sử dụng cho xe trọng tải lớn (3,5 – 16 tấn) dùng diesel chứa 4,3 kg TSP (bụi); 64 kg SO<sub>2</sub>; 55 kg NO<sub>x</sub>; 28 kg CO; 12 kg VOC; và 1 tấn xăng sử dụng cho máy có trọng tải > 3,5 tấn chứa 3,5 TSP; 64 kg SO<sub>2</sub>; 300 kg CO; 30 kg VOC. Trong một ngày (8 giờ làm việc), 6 máy thi công dùng dầu diesel cùng hoạt động sẽ thải ra các chất ô nhiễm với khối lượng như trên.

## CHƯƠNG X. KHÁI TOÁN KINH PHÍ, XÁC ĐỊNH CÁC DỰ ÁN ƯU TIỀN ĐẦU TƯ, NGUỒN LỰC THỰC HIỆN

### X.1. KHÁI TOÁN TỔNG MỨC ĐẦU TƯ

#### X.1.1. Các căn cứ pháp lý

- Nghị định số 175/2024/NĐ-CP ngày 30 tháng 12 năm 2024 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành luật xây dựng về quản lý hoạt động xây dựng;
- Thông tư số 06/2021/TT-BXD ngày 30 tháng 6 năm 2021 của Bộ Xây dựng về quy định về phân cấp công trình xây dựng và hướng dẫn áp dụng trong quản lý hoạt động đầu tư xây dựng;
- Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09/02/2021 của Chính phủ về Quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình;
- Nghị định số 209/2013/NĐ-CP ngày 18/12/2013 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật thuế giá trị gia tăng;
- Thông tư số 11/2021/TT-BXD ngày 31 tháng 08 năm 2021 của Bộ Xây dựng về hướng dẫn xác định và quản lý chi phí đầu tư xây dựng;
- Thông tư số 13/2021/TT-BXD ngày 31 tháng 08 năm 2021 của Bộ Xây dựng về hướng dẫn phương pháp xác định các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật và đo bóc khối lượng công trình;
- Định mức dự toán XDCT - phần xây dựng công bố kèm theo thông tư số: 12/2021/TT-BXD ngày 31 tháng 08 năm 2021 của Bộ Xây dựng và thông tư số 09/2024/TT-BXD ngày 30 tháng 08 năm 2024 của Bộ Xây dựng về việc Sửa đổi, bổ sung một số định mức xây dựng ban hành tại Thông tư số 12/2021/TT-BXD ngày 31 tháng 8 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng;
- Định mức chi phí tư vấn đầu tư xây dựng công bố kèm theo thông tư số: 12/2021/TT-BXD ngày 31 tháng 08 năm 2021 của Bộ Xây dựng;
- Quyết định số 409/QĐ-BXD ngày 11/04/2025 của Bộ Xây dựng về việc Công bố Suất vốn đầu tư xây dựng và giá xây dựng tổng hợp bộ phận kết cấu công trình năm 2024;
- Nghị định số 99/2021/NĐ-CP ngày 11/11/2021 của Chính phủ: Quy định về quản lý, thanh toán, quyết toán sử dụng vốn đầu tư công;
- Các Quyết định 4862/QĐ-SXD và 4863/QĐ-SXD ngày 27/12/2024 của SXD tỉnh Tiền Giang Về việc công bố đơn giá nhân công xây dựng; Giá ca máy và thiết bị thi công xây dựng năm 2024 trên địa bàn tỉnh Tiền Giang;
- Cùng một số văn bản có liên quan và tham khảo các hồ sơ dự án có quy mô tương tự đã được phê duyệt.

#### X.1.2. Khái toán tổng mức đầu tư

Từ các căn cứ pháp lý ở trên cùng các quy mô công trình hạng mục đã được bối trí. Khái toán chi phí xây dựng, thiết bị và tổng mức đầu tư dự án được thể hiện ở các bảng

dưới đây:



CÔNG TY CỔ PHẦN TẬP ĐOÀN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG SÀI GÒN  
SAIGON CONSTRUCTION INVESTMENT GROUP CORPORATION

Bảng X.1. Khái toán chi phí xây dựng, thiết bị

STT	HẠNG MỤC CÔNG TRÌNH	ĐƠN VỊ	KHÓI LƯỢNG	ĐƠN GIÁ (SAU VAT)	THÀNH TIỀN (SAU VAT)	GHI CHÚ
<b>A</b>	<b>CHI PHÍ XÂY DỰNG</b>				<b>13.437.289.524.096</b>	
<b>I</b>	<b>CÁC CÔNG TRÌNH THỦY CÔNG</b>				<b>11.329.548.943.250</b>	
1	Bến cập tàu	m <sup>2</sup>	175.000,00	28.000.000	4.900.000.000.000	SĐT bình quân theo các DA đã thực hiện
2	Kè bảo vệ bờ	mD			1.332.160.000.000	
2.1	Kè sau chính (kết cấu vĩnh cửu)	mD	5.899,00	160.000.000	943.840.000.000	Tham khảo Kè sau bến 2 Vân Phong
2.2	Kè tạm phục vụ san lấp	mD	9.708,00	40.000.000	388.320.000.000	Tính 25% chi phí kè chính
3	Đê chắn sóng	mD	3.570,00	420.000.000	1.499.400.000.000	Tham khảo ĐCS Dung Quất, Q.Ngãi
4	Nạo vét		0,00		3.597.988.943.250	
4.1	Nạo vét khu nước trước bến	m <sup>3</sup>	6.520.500,00	130.000	847.665.000.000	Tính đơn giá ở thời điểm hiện tại
4.2	Nạo vét khu quay trở tàu, luồng kết nối	m <sup>3</sup>	21.156.338,03	130.000	2.750.323.943.250	Tính đơn giá ở thời điểm hiện tại
<b>II</b>	<b>CÁC CÔNG TRÌNH HẠ TẦNG KỸ THUẬT</b>				<b>1.843.478.068.346</b>	
1	San lấp mặt bằng	m <sup>3</sup>	684.472,09	210.000	143.739.139.091	Tính đơn giá ở thời điểm hiện tại
2	Các công trình HTKT trên khu đất	ha	368,97	4.606.705.600	1.699.738.929.255	Mục 13300.03 QĐ số 409/QĐ-BXD
<b>III</b>	<b>CÁC CÔNG TRÌNH KIẾN TRÚC</b>				<b>264.262.512.500</b>	
1	Nhà điều hành, nhà VP cảng, khu Logistic	m <sup>2</sup>	4.500,00	7.378.710	33.204.195.000	Mục 11260.01 QĐ số 409/QĐ-BXD
2	Nhà ăn ca, nhà nghỉ CBCNV	m <sup>2</sup>	1.200,00	7.132.485	8.558.982.000	Mục 11270.01 QĐ số 409/QĐ-BXD
3	Hệ thống kho, nhà xưởng	m <sup>2</sup>	24.500,00	8.257.279	202.303.335.500	Mục 12610.20 QĐ số 409/QĐ-BXD
4	Hàng rào cảng	mD	6.220,00	1.800.000	11.196.000.000	SĐT bình quân theo các DA đã thực hiện
5	Cổng cảng kết hợp trạm cân	CT	2,00	4.500.000.000	9.000.000.000	Tham khảo cảng Xuân Trường Hai



## CẢNG TỔNG HỢP QUỐC TẾ GÒ CÔNG

## DỰ ÁN ĐẦU TƯ

B	CHI PHÍ THIẾT BỊ				5.118.000.794.045	
I	CHI PHÍ THIẾT BỊ CÁC CÔNG TRÌNH HTKT	ha	368,97	443.808.000	163.752.104.045	Mục 13300.03 QĐ số 409/QĐ-BXD
II	CHI TIẾT THIẾT BỊ CÔNG TRÌNH KIẾN TRÚC				6.168.690.000	
1	Nhà văn phòng, điều hành	m <sup>2</sup>	4.500,00	1.238.160	5.571.720.000	Mục 11260.01 QĐ số 409/QĐ-BXD
2	Nhà ăn ca	m <sup>2</sup>	1.200,00	497.475	596.970.000	Mục 11270.01 QĐ số 409/QĐ-BXD
II	CHI PHÍ THIẾT BỊ KHU CẢNG				4.948.080.000.000	
1	Cần trục bốc xếp trước bến STS	cái	16,00	194.775.000.000	3.116.400.000.000	Tham khảo giá bình quân các dự án
2	Cần trục vạn năng	cái	4,00	103.880.000.000	415.520.000.000	Tham khảo giá cảng Xuân Trường Hai
3	Cần trục RTG bốc xếp container tại bãi	cái	32,00	38.955.000.000	1.246.560.000.000	Tham khảo giá bình quân các dự án
4	Xe Reach stacker	cái	2,00	8.000.000.000	16.000.000.000	Tạm tính theo giá thị trường
5	Xe nâng Empty Handler	cái	4,00	3.000.000.000	12.000.000.000	Tạm tính theo giá thị trường
6	Xe nâng hàng các loại	cái	24,00	400.000.000	9.600.000.000	Tạm tính theo giá thị trường
7	Xe ô tô vận chuyển trong cảng	cái	110,00	1.200.000.000	132.000.000.000	Tạm tính theo giá thị trường
C	<b>TỔNG CHI PHÍ XÂY DỰNG VÀ THIẾT BỊ</b>				<b>18.555.290.318.141</b>	

Bảng X.2. Bảng khái toán tổng mức đầu tư dự án

STT	NỘI DUNG CHI PHÍ	Nt (%)	HỆ SỐ	CÁCH TÍNH	GIÁ TRỊ TRƯỚC THUẾ	THUẾ GTGT	GIÁ TRỊ SAU THUẾ
A	Chi phí giải phóng mặt bằng, thuê đất			tạm tính	25.970.000.000		25.970.000.000
1	Chi phí xây dựng				12.215.717.749.178	1.221.571.774.918	13.437.289.524.096
1.1	Chi phí xây dựng công trình			bảng tính	12.215.717.749.178	1.221.571.774.918	13.437.289.524.096
2	Chi phí thiết bị			bảng tính	4.652.727.994.586	465.272.799.459	5.118.000.794.045
3	Chi phí quản lý dự án	0,370%		Nt*(CPXD_TMDT+CPTB_TMDT)	62.478.456.438	6.247.845.644	68.726.302.082



**CẢNG TỔNG HỢP QUỐC TẾ GÒ CÔNG**

**DỰ ÁN ĐẦU TƯ**

<b>4</b>	<b>Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng</b>				<b>134.630.308.287</b>	<b>13.463.030.829</b>	<b>148.093.339.116</b>
4.1	Chi phí khảo sát xây dựng			tạm tính toàn bộ chi phí để phục vụ TK	9.090.909.091	909.090.909	10.000.000.000
4.2	Chi phí lập nhiệm vụ khảo sát xây dựng	3,000%		Nt*CPKS	272.727.273	27.272.277	300.000.000
4.3	Chi phí giám sát công tác khảo sát	3,163%		Nt*GKS	287.545.455	28.754.545	316.300.000
4.4	Chi phí lập báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư	0,027%		Nt*(CPXD_TMDT+CPTB_TMDT)	4.554.480.351	455.448.035	5.009.928.386
4.5	Chi thực hiện QH và nghiên cứu MHT			tạm tính	4.545.454.545	454.545.455	5.000.000.000
4.6	Chi phí lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đầu tư xây dựng	0,022%		Nt*(TMDT_CPXD+TMDT_CPTB)	3.733.249.222	373.324.922	4.106.574.144
4.7	Chi phí thẩm tra báo cáo nghiên cứu tiền khả thi	0,004%		Nt*(TMDT_CPXD+TMDT_CPTB)	727.562.283	72.756.228	800.318.511
4.8	Chi phí lập báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng	0,082%		Nt*(TMDT_CPXD+TMDT_CPTB)	13.813.472.275	1.381.347.228	15.194.819.503
4.9	Chi phí thẩm tra báo cáo nghiên cứu khả thi	0,011%		Nt*(TMDT_CPXD+TMDT_CPTB)	1.898.142.387	189.814.239	2.087.956.625
4.10	Chi phí thiết kế bản vẽ thi công	0,248%		55%*Chi phí TKKT	30.233.901.429	3.023.390.143	33.257.291.572
4.11	Chi phí thẩm tra thiết kế xây dựng	0,017%		Nt*CPXD_TMDT	2.076.672.017	207.667.202	2.284.339.219
4.12	Chi phí thẩm tra dự toán xây dựng	0,016%		Nt*CPXD_TMDT	1.954.514.840	195.451.484	2.149.966.324
4.13	Chi phí giám sát thi công xây dựng	0,438%		Nt*GXDtt	53.504.843.741	5.350.484.374	58.855.328.116
4.14	Chi phí giám sát lắp đặt thiết bị	0,112%		Nt*GTBtt	5.209.560.651	520.956.065	5.730.516.716
4.15	Chi phí lập báo cáo đánh giá tác động môi trường (ĐTM) theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường			tạm tính	2.727.272.273	272.727.273	3.000.000.000
<b>5</b>	<b>Chi phí khác</b>				<b>155.567.289.151</b>	<b>14.972.670.315</b>	<b>170.539.959.466</b>
5.1	Phí thẩm định dự án đầu tư xây dựng			Tối thiểu không nhỏ hơn 500.000 đồng và tối đa không lớn hơn 150.000.000 đồng	150.000.000		150.000.000



CẢNG TỔNG HỢP QUỐC TẾ GÒ CÔNG

DỰ ÁN ĐẦU TƯ

5.2	Phí thẩm định thiết kế kỹ thuật			Tối thiểu không nhỏ hơn 500.000 đồng và tối đa không lớn hơn 150.000.000 đồng	150.000.000	15.000.000	165.000.000
5.3	Phí thẩm định dự toán xây dựng			Tối thiểu không nhỏ hơn 500.000 đồng và tối đa không lớn hơn 150.000.000 đồng	150.000.000	15.000.000	165.000.000
5.4	Chi phí kiểm toán độc lập	0,069%		ĐMTL*GQTDA	16.360.434.750	1.636.043.475	17.996.478.225
5.5	Chi phí thẩm tra phê duyệt quyết toán	0,048%	0,5	ĐMTL*GQTDA*Hệ số	5.690.586.000		5.690.586.000
5.6	Chi phí bảo hiểm công trình	1,000%		Nt*GXDt	122.157.177.492	12.215.717.749	134.372.895.241
5.7	Chi phí di chuyển máy, thiết bị thi công đặc chủng đến và ra khỏi công trường			tạm tính	1.818.181.818	181.818.182	2.000.000.000
5.8	Chi phí bảo đảm an toàn giao thông phục vụ thi công			tạm tính	9.090.909.091	909.090.909	10.000.000.000
5.9	Vốn lưu động ban đầu (đối với các dự án đầu tư xây dựng nhằm mục đích kinh doanh)						
5.10	Lãi vay trong thời gian xây dựng						
<b>6</b>	<b>Chi phí dự phòng (G<sub>DP1</sub> + G<sub>DP2</sub>)</b>			G <sub>DP1</sub> + G <sub>DP2</sub>	<b>4.311.049.981.547</b>	<b>431.104.998.155</b>	<b>4.742.154.979.701</b>
6.1	Chi phí dự phòng cho yếu tố khối lượng, công việc phát sinh	10,000%		G <sub>XDCT</sub> x k <sub>ps</sub>	1.724.419.992.619	172.441.999.262	1.896.861.991.880
6.2	Chi phí dự phòng cho yếu tố trượt giá	15,000%		$\sum_{t=1}^{T_{t-1}} G_{XDCTt} \times [(I_{XDCTt} \pm \Delta I_{XDCT})^{t-1}]$	2.586.629.988.928	258.662.998.893	2.845.292.987.821
	<b>Tổng cộng:</b>			(1)+(2)+(3)+(4)+(5)+(6)	<b>21.558.141.779.187</b>	<b>2.152.633.119.319</b>	<b>23.710.774.898.506</b>
	<b>LÀM TRÒN (G<sub>XDCT</sub>):</b>				<b>21.558.142.000.000</b>	<b>2.152.633.000.000</b>	<b>23.710.775.000.000</b>

Sơ bộ tổng mức đầu tư của dự án là khoảng: 23.710.775.000.000 VND (chưa kể lãi vay trong thời gian xây dựng) tương đương khoảng 913.000.000 USD.



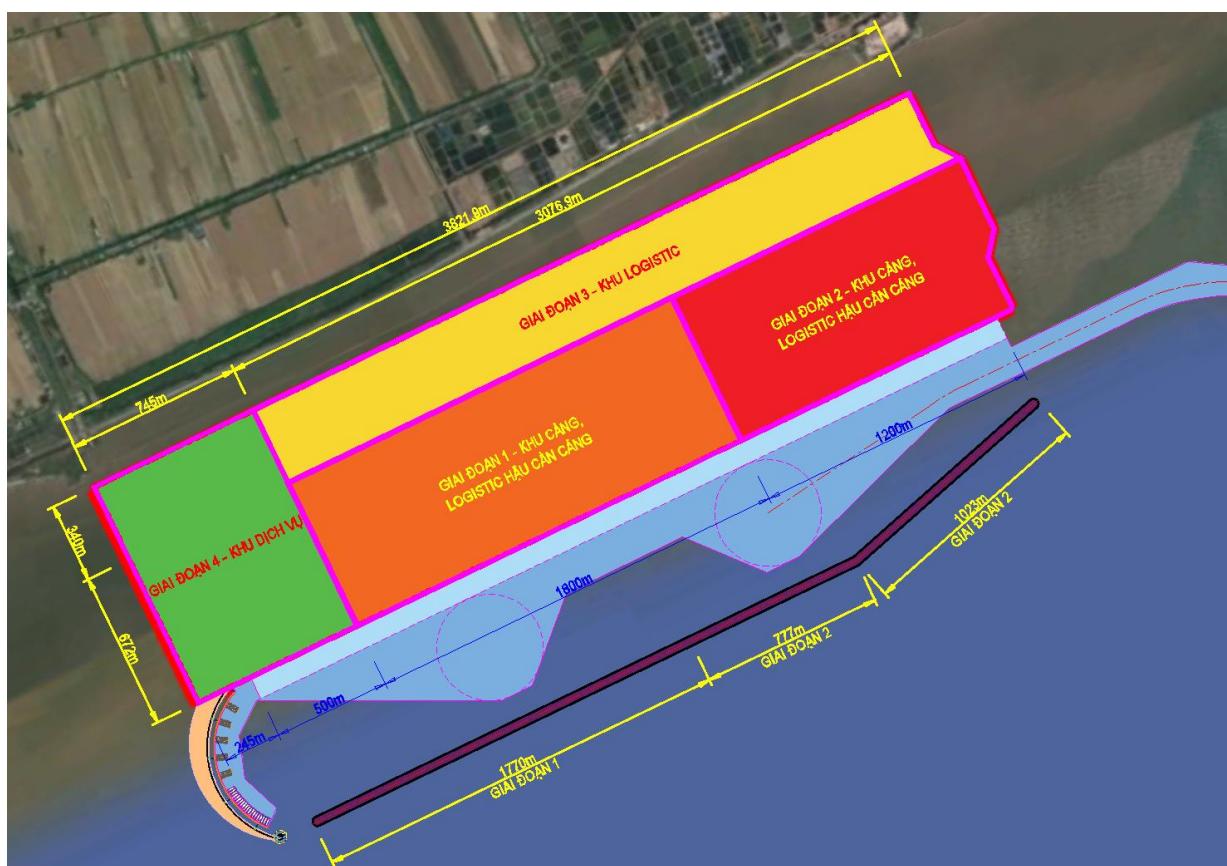
## X.2. QUÁ TRÌNH ĐẦU TƯ DỰ ÁN

### X.2.1. Sơ đồ phân kỳ đầu tư thực hiện dự án

Dự án Cảng tổng hợp Gò Công dự kiến sẽ chia thành 04 giai đoạn đầu tư, bao gồm:

- Giai đoạn 1: Xây dựng tiếp 1.800mD bến cập tàu (nối tiếp giai đoạn 1 về phía thượng lưu) cùng khu dịch vụ hậu cần cảng, logistics phía sau cầu tàu có quy mô khoảng 121ha;
- Giai đoạn 2: Xây dựng 1.200mD bến cập tàu (phía hạ lưu) cùng khu dịch vụ hậu cần cảng, logistic phía sau cầu tàu có quy mô khoảng 89ha;
- Giai đoạn 3: Xây dựng khu logistics với diện tích khoảng 105ha;
- Cuối cùng là giai đoạn 4: Đầu tư xây dựng khu dịch vụ ở phía hạ lưu (giáp biển) với diện tích khoảng 75ha trong đó có khoảng 500m bến tàu khách quốc tế.

Sơ họa giai đoạn đầu tư được thể hiện ở trong hình dưới đây:



**Hình X.1. Sơ họa phân kỳ đầu tư trên mặt bằng khu cảng**

### X.2.2. Khái toán tổng mức đầu tư phân kỳ theo từng giai đoạn

Với quy mô theo từng giai đoạn đầu tư, dự kiến, tổng mức đầu tư cho từng giai đoạn sẽ được thể hiện ở trong bảng dưới đây:

**Bảng X.3. Bảng khái toán sơ bộ tổng mức đầu tư cho từng giai đoạn**

STT	NỘI DUNG CHI PHÍ	GIAI ĐOẠN 1	GIAI ĐOẠN 2	GIAI ĐOẠN 3	GIAI ĐOẠN 4	GIAI ĐOẠN HOÀN THIỆN
A	Chi phí giải phóng mặt bằng, thuê đất	25.970.000.000				25.970.000.000
1	Chi phí xây dựng	5.595.015.081.304	5.283.205.967.599	489.035.746.862	2.070.032.728.331	13.437.289.524.096
1.1	Chi phí xây dựng công trình	5.595.015.081.304	5.283.205.967.599	489.035.746.862	2.070.032.728.331	13.437.289.524.096
2	Chi phí thiết bị	3.438.534.276.602	1.600.518.444.320	46.594.469.923	32.353.603.200	5.118.000.794.045
3	Chi phí quản lý dự án	33.459.052.992	25.496.390.262	1.983.902.351	7.786.956.477	68.726.302.082
4	Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng	83.670.246.482	43.925.964.845	3.952.261.535	16.544.866.254	148.093.339.116
4.1	Chi phí khảo sát xây dựng	4.163.797.372	3.931.749.746	363.939.280	1.540.513.602	10.000.000.000
4.2	Chi phí lập nhiệm vụ khảo sát xây dựng	124.913.921	117.952.492	10.918.178	46.215.409	300.000.000
4.3	Chi phí giám sát công tác khảo sát	131.700.911	124.361.244	11.511.399	48.726.446	316.300.000
4.4	Chi phí lập báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư	5.009.928.386				5.009.928.386
4.5	Chi thực hiện QH và nghiên cứu MHT	5.000.000.000				5.000.000.000
4.6	Chi phí lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đầu tư xây dựng	4.106.574.144				4.106.574.144
4.7	Chi phí thẩm tra báo cáo nghiên cứu tiền khả thi	800.318.511				800.318.511
4.8	Chi phí lập báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng	15.194.819.503				15.194.819.503
4.9	Chi phí thẩm tra báo cáo nghiên cứu khả thi	2.087.956.625				2.087.956.625
4.10	Chi phí thiết kế bản vẽ thi công	13.847.662.326	13.075.934.770	1.210.363.473	5.123.331.003	33.257.291.572
4.11	Chi phí thẩm tra thiết kế xây dựng	951.152.564	898.145.014	83.136.077	351.905.564	2.284.339.219
4.12	Chi phí thẩm tra dự toán xây dựng	895.202.413	845.312.955	78.245.719	331.205.237	2.149.966.324

## CẢNG TỔNG HỢP QUỐC TẾ GÒ CÔNG

## DỰ ÁN ĐẦU TƯ

4.13	Chi phí giám sát thi công xây dựng	24.506.166.056	23.140.442.138	2.141.976.571	9.066.743.351	58.855.328.116
4.14	Chi phí giám sát lắp đặt thiết bị	3.850.053.750	1.792.066.486	52.170.838	36.225.642	5.730.516.716
4.15	Chi phí lập báo cáo đánh giá tác động môi trường (ĐTM) theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường	3.000.000.000				3.000.000.000
<b>5</b>	<b>Chi phí khác</b>	<b>72.271.798.277</b>	<b>66.389.254.008</b>	<b>5.764.432.774</b>	<b>26.114.474.407</b>	<b>170.539.959.466</b>
5.1	Phí thẩm định dự án đầu tư xây dựng	150.000.000				150.000.000
5.2	Phí thẩm định thiết kế kỹ thuật	68.702.657	64.873.871	6.004.998	25.418.474	165.000.000
5.3	Phí thẩm định dự toán xây dựng	68.702.657	64.873.871	6.004.998	25.418.474	165.000.000
5.4	Chi phí kiểm toán độc lập	7.493.368.875	7.075.764.869	654.962.532	2.772.381.949	17.996.478.225
5.5	Chi phí thẩm tra phê duyệt quyết toán	2.369.444.703	2.237.396.006	207.102.777	876.642.514	5.690.586.000
5.6	Chi phí bảo hiểm công trình	55.950.150.813	52.832.059.676	4.890.357.469	20.700.327.283	134.372.895.241
5.7	Chi phí di chuyển máy, thiết bị thi công đặc chủng đến và ra khỏi công trường	1.028.571.429	685.714.286		285.714.285	2.000.000.000
5.8	Chi phí bảo đảm an toàn giao thông phục vụ thi công	5.142.857.143	3.428.571.429		1.428.571.428	10.000.000.000
5.9	Vốn lưu động ban đầu (đối với các dự án đầu tư xây dựng nhằm mục đích kinh doanh)					
5.10	Lãi vay trong thời gian xây dựng					
<b>6</b>	<b>Chi phí dự phòng (GDP1 + GDP2)</b>	<b>2.312.230.113.914</b>	<b>1.754.884.005.259</b>	<b>136.832.703.361</b>	<b>538.208.157.167</b>	<b>4.742.154.979.701</b>
6.1	Chi phí dự phòng cho yếu tố khói lượng, công việc phát sinh	924.892.045.566	701.953.602.103	54.733.081.345	215.283.262.867	1.896.861.991.880
6.2	Chi phí dự phòng cho yếu tố trượt giá	1.387.338.068.349	1.052.930.403.155	82.099.622.017	322.924.894.300	2.845.292.987.821



**CẢNG TỔNG HỢP QUỐC TẾ GÒ CÔNG****DỰ ÁN ĐẦU TƯ**

	Tổng cộng:	11.561.150.569.571	8.774.420.026.293	684.163.516.807	2.691.040.785.835	23.710.774.898.506
	LÀM TRÒN (GXDCT):	11.561.150.000.000	8.774.420.000.000	684.164.000.000	2.691.041.000.000	23.710.775.000.000



### X.3. NGUỒN VỐN

Vốn đầu tư dự án là 100% vốn tư nhân sẽ do Chủ đầu tư huy động từ các liên danh, đối tác và từ các tổ chức tín dụng.

## CHƯƠNG XI. KẾT LUẬN

### KẾT LUẬN

Cảng tổng hợp Gò Công nằm tại xã Kiềng Phước và xã Tân Điền, huyện Gò Công Đông, tỉnh Tiền Giang do vị trí này thuận lợi cho giao thông đường thuỷ, phù hợp với nhu cầu phát triển của nhà đầu tư, cũng như đáp ứng được kỳ vọng của tỉnh Tiền Giang là phát triển cảng tổng hợp Gò Công thành cảng trung tâm, cảng cửa ngõ để giao thương, thúc đẩy phát triển kinh tế Tiền Giang nói riêng và kinh tế vùng nói chung.

Trước các cơ hội thuận lợi về điều kiện tự nhiên, vị trí địa lý, về cơ chế, chính sách của Đảng và Nhà nước đã ban hành, cũng như đón đầu xu thế phát triển, chuyển mình của địa phương. Việc đầu tư xây dựng một dự án cảng nước sâu cùng các khu dịch vụ, logistics tại khu bến Gò Công đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt là một điều hết sức đúng đắn và cần thiết

Với tổng mức đầu tư khoảng **913.000.000USD** (chưa bao gồm lãi vay) cảng tổng hợp Gò Công được chia làm 04 giai đoạn đầu tư với tổng chiều dài khoảng 3.000mD cầu cảng và khu đất khoảng **390ha** sẽ cung cấp đa dạng dịch vụ vận tải hàng hóa, logistic.... Hứa hẹn sẽ là một khu cảng hiện đại, có tính đồng bộ cao và có vị thế trong khu vực Nhóm cảng số 5 và các khu vực lân cận.

**PHỤ LỤC VĂN BẢN PHÁP LÝ LIÊN QUAN**

Văn bản số 2787/SKH&ĐT-KTĐN ngày 06/10/2023 của Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Tiền Giang về việc chấp thuận chủ trương nghiên cứu dự án Cảng tổng hợp Gò Công tại xã Kiềng Phước và xã Tân Điền, huyện Gò Công Đông, tỉnh Tiền Giang

Văn bản số 6918/UBND-TH ngày 19/10/2023 của Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang về chủ trương nghiên cứu dự án Cảng tổng hợp Gò Công

Văn bản số 1556/UBND-TH ngày 20/3/2024 của Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang về việc gia hạn thời hạn khảo sát, nghiên cứu dự án Cảng tổng hợp Gò Công

Văn bản số 41/2024/SGG ngày 29/7/2024 của Công ty CP Tập đoàn Đầu tư Xây dựng Sài Gòn về việc báo cáo tiến độ nghiên cứu và thông tin Dự án Cảng tổng hợp Gò Công và khu ngoài vi

Số: 2787/SKH&ĐT-KTĐN  
V/v chấp thuận chủ trương  
nghiên cứu dự án Cảng tổng  
hợp Gò Công tại xã Kiềng  
Phước, huyện Gò Công Đông,  
tỉnh Tiền Giang

Tiền Giang, ngày 06 tháng 10 năm 2023

Kính gửi: Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang.

Thực hiện chỉ đạo của Ủy ban nhân dân tỉnh tại văn bản số 2472/UBND-TH ngày 23/5/2023 về việc giao Sở Kế hoạch và Đầu tư tham mưu đề nghị của Công ty Cổ phần tập đoàn Đầu tư Xây dựng Sài Gòn xin chấp thuận chủ trương nghiên cứu dự án Cảng tổng hợp Gò Công. Để có cơ sở tổng hợp, báo cáo Ủy ban nhân dân tỉnh xem xét, Sở Kế hoạch và Đầu tư đã tổ chức lấy ý kiến của các sở, ngành và Ủy ban nhân dân huyện Gò Công bằng văn bản, tổ chức họp tại Sở Kế hoạch và Đầu tư vào ngày 25/8/2023 (kèm biên bản), đề xuất họp Tổ thẩm định dự án đầu tư ngoài ngân sách (Tổ thẩm định) vào ngày 04/10/2023. Căn cứ ý kiến kết luận của Tổ trưởng Tổ thẩm định, qua rà soát các nội dung có liên quan, Sở Kế hoạch và Đầu tư báo cáo và đề xuất Ủy ban nhân dân tỉnh các nội dung sau:

**1. Nội dung đề xuất của liên doanh Công ty cổ phần tập đoàn đầu tư xây dựng Sài Gòn – Công ty TNHH Nihon TOYO – Công ty cổ phần cảng quốc tế Gò Công do Công ty cổ phần tập đoàn đầu tư xây dựng Sài Gòn làm đại diện (gọi tắt là nhà đầu tư)**

1.1. Tên dự án đầu tư: Cảng tổng hợp Gò Công.

1.2. Địa điểm và phạm vi, ranh giới khu đất thực hiện dự án:

- Địa điểm: xã Kiềng Phước, huyện Gò Công Đông, tỉnh Tiền Giang.

- Phạm vi, ranh giới khu đất:

+ Phía Đông: giáp cửa sông Soài Rạp, biển Đông.

+ Phía Tây: giáp đất nuôi trồng thủy sản.

+ Phía Nam: giáp đất nuôi trồng thủy sản.

+ Phía Bắc: giáp thị trấn Vàm Láng.

1.3. Mục tiêu đầu tư:

Xây dựng Cảng tổng hợp Gò Công (Cảng thông minh kết hợp dịch vụ logistics) phục vụ cho nhu cầu phát triển kinh tế xã hội của tỉnh Tiền Giang và vùng lân cận có quy mô theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ban hành ngày 22/9/2021 có bến cảng Container, bến cảng hàng rời, hàng

lỏng/khí, nhà xưởng, nhà máy đóng và sửa chữa tàu, kho chứa hàng hóa đông lạnh nông thủy hải sản tạo ra chuỗi cung ứng và sản xuất liên vùng.

#### 1.4. Quy mô đầu tư:

- Phạm vi nghiên cứu: diện tích khoảng 186 ha. Trong đó:
  - + Diện tích nghiên cứu trên đất liền khoảng: 96,6 ha.
  - + Diện tích mặt nước khoảng: 89,4 ha.
  - + Chiều dài hai bên bờ sông tính từ bờ Kiêng Phước - Gò Công Đông qua bờ Lý Nhơn, Cần Giờ là 5.200m.
  - Công suất thiết kế: 7 triệu tấn hàng hóa/năm.
  - Sản phẩm dịch vụ cung cấp: Dịch vụ cảng, bốc xếp hàng hóa và dịch vụ logistics.
  - Quy mô xây dựng: Vùng đất và vùng nước bên trái luồng Soài Rạp đoạn từ cửa sông Vàm Cỏ (giáp tỉnh Long An) đến cửa sông Soài Rạp. Theo quyết định của Thủ tướng thuộc nhóm cảng biển số 5 dành cho cỡ tàu có trọng tải tối 70.000 DWT. Tàu container trọng tải đến 70.000 DWT, đón tàu khách du lịch tải trọng từ 1 - 5.000 DWT.
  - Quy mô kiến trúc xây dựng: được đầu tư với khu chức năng như sau:

TT	Hạng mục	Đơn vị	Quy mô
I	Phần dưới nước		
1	Bến cầu tàu	md/bến	1.680/10
2	Cầu dẫn	m	0
3	Kè bảo vệ bờ	m	1.680
II	Phần trên bờ	m <sup>2</sup>	490.174
1	Bãi container có hàng	m <sup>2</sup>	124.645
2	Bãi container lạnh, bãi container rỗng	m <sup>2</sup>	47.826
3	Kho CFS - Bãi đóng rút	m <sup>2</sup>	20.384
4	Bãi hàng tổng hợp	m <sup>2</sup>	129.855
5	Kho hàng tổng hợp và bãi phụ trợ	m <sup>2</sup>	38.117
6	Khu vực xưởng sửa chữa, bãi sửa chữa & vệ sinh Const.	m <sup>2</sup>	12.209
7	Khu vực kho ngoại quan, bãi chứa hàng vi phạm	m <sup>2</sup>	11.030
8	Khu nhà điều hành tổng hợp và các nhà dịch vụ	m <sup>2</sup>	12.209
III	Các công trình hạ tầng kỹ thuật		
1	Hệ thống cấp thoát nước	Công trình	1

TT	Hạng mục	Đơn vị	Quy mô
2	Hệ thống cấp điện	Công trình	1

### 1.5. Vốn đầu tư và phương án huy động vốn

Tổng vốn đầu tư: 1.971 tỷ đồng (tương đương 81.933.600 USD, tỷ giá 01 USD = 24.059 đồng ngày 03/10/2023). Trong đó:

- Vốn góp của liên danh: 296 tỷ đồng, tương đương 15% tổng mức đầu tư.

- Vay ngân hàng và vốn huy động: 1.971 tỷ đồng, tương đương 85% tổng mức đầu tư.

1.6. Thời gian hoạt động của dự án: 50 năm (từ ngày được Quyết định chủ trương đầu tư đồng thời với chấp thuận nhà đầu tư).

1.7. Tiến độ thực hiện dự án: dự kiến trong giai đoạn 2023-2026.

1.8. Nhu cầu về lao động.

- Nhu cầu lao động trong giai đoạn xây dựng dự án: dự kiến khoảng 800 - 1000 lao động

- Nhu cầu lao động trong giai đoạn quản lý, vận hành khai thác dự án: dự kiến khoảng 500 lao động.

1.9. Đánh giá sơ bộ tác động, hiệu quả kinh tế xã hội của dự án.

Dự án Cảng tổng hợp Gò Công góp phần làm hoàn chỉnh hạ tầng dịch vụ phục vụ hoạt động khu, cụm công nghiệp và các dự án công nghiệp, dịch vụ thương mại khu vực Soài Rạp. Phát huy thế mạnh về vị trí địa lý vào phát triển kinh tế- xã hội; góp phần gia tăng giá trị hiệu quả sản xuất - kinh doanh nhất là sản phẩm công nghiệp địa phương và phát triển logistics cùng thúc đẩy giao dịch hàng hóa và kinh tế biển thông qua hệ thống kho cảng ngoại quan và phát triển kinh tế của tỉnh Tiền Giang, tạo việc làm cho người lao động trong tỉnh.

## 2. Năng lực kinh nghiệm, tài chính của Công ty cổ phần tập đoàn đầu tư xây dựng Sài Gòn (đại diện liên doanh).

### 2.1. Về năng lực kinh nghiệm:

Theo văn bản số 85/TT/2023/SGG ngày 22/9/2023 của Công ty cổ phần tập đoàn đầu tư xây dựng Sài Gòn, hiện Công ty là chủ đầu tư của một số dự án tiêu biểu sau:

- Dự án khu dân cư sinh thái Giang Điền. Địa điểm: 104/4 ấp Hòa Bình, xã Giang Điền, huyện Trảng Bom, tỉnh Đồng Nai. Quy mô: 40,2 ha. Thời gian đầu tư năm 2006 đến 2015. Giá trị đầu tư 1.568.000.000.000 đồng.

- Dự án Seastar Phú Quốc. Địa điểm: Bãi Trường, xã Dương Tơ, huyện Phú Quốc, tỉnh Kiên Giang. Quy mô: 6,3 ha gồm 2 khối khách sạn 5 sao 500 phòng, 118 căn biệt thự và Shophouse, trung tâm thương mại, nhà hàng và công

trình phụ trợ. Tổng mức đầu tư 2750 tỷ đồng. Thời gian đầu tư năm 2015 đến 2020.

- Dự án Khu biệt thự nghỉ dưỡng 5 sao Green Bay Phú Quốc; tổng diện tích 11,63 ha; quy mô 118 Bungalow, 40 biệt thự, khách sạn 200 phòng và các công trình phụ trợ khác bao gồm Nhà hàng biển 1 và 2, khu vui chơi giải trí bờ biển dài 870 m; tổng mức đầu tư trên 1.200 tỷ đồng; thời gian thực hiện 2015-2017.

- Dự án thủy điện Đăk RKéh. Quy mô 5MW 187 tỷ đồng. Dự kiến cuối năm 2023 đưa vào khai thác.

- Dự án công nghệ cao tại xã Đăk ha, tỉnh Đăk Nông; quy mô 129 ha; tổng mức đầu tư: 80 tỷ đồng.

- Dự án nông nghiệp công nghệ cao tại Lào; địa điểm: huyện Paksong, tỉnh Chămpasac, Lào; quy mô 200 ha; tổng mức đầu tư 230 tỷ đồng.

2.2. Về năng lực tài chính: theo báo cáo tài chính của Công ty cổ phần tập đoàn đầu tư xây dựng Sài Gòn, vốn chủ sở hữu tại thời điểm ngày 31/12/2023 là 153,868 tỷ đồng.

### **3. Đề xuất tài trợ kinh phí lập quy hoạch dự án.**

Công ty Cổ phần tập đoàn Đầu tư Xây dựng Sài Gòn (đại diện liên doanh nhà đầu tư) có văn bản số 89/SGG/2023 ngày 04/10/2023 gửi Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang và Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh với đề xuất như sau:

*“1. Đồng ý tài trợ kinh phí lập quy hoạch xây dựng chi tiết tỷ lệ 1/500 dự án Cảng tổng hợp Gò Công tại xã Kiếng Phước, huyện Gò Công Đông, tỉnh Tiền Giang để tỉnh Tiền Giang xem xét, xác định về: địa điểm, mục tiêu, quy mô, tổng mức đầu tư dự kiến, tiến độ thực hiện, hình thức lựa chọn nhà đầu tư..., làm cơ sở để tỉnh Tiền Giang xây dựng các luận cứ bổ sung dự án Cảng tổng hợp Gò Công vào Quy hoạch tỉnh Tiền Giang và điều chỉnh các quy hoạch chuyên ngành tại địa phương.*

*2. Cam kết chịu mọi chi phí, rủi ro nếu quy hoạch nêu trên không được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận.*

*3. Hướng dẫn Liên doanh về trình tự, thủ tục tài trợ kinh phí lập quy hoạch theo quy định.*

*4. Tham gia việc lựa chọn nhà đầu tư thực hiện dự án theo đúng quy định của pháp luật”*

### **4. Một số nội dung có liên quan đến đề xuất dự án.**

#### **4.1. Về quy hoạch phát triển cảng biển.**

- Ngày 10/4/2020, Ủy ban nhân dân ban hành Quyết định số 988/QĐ-UBND về việc phê duyệt quy hoạch xây dựng vùng huyện Gò Công Đông, tỉnh Tiền Giang đến năm 2030 và định hướng đến năm 2045; theo đó có quy hoạch cảng tổng hợp tại xã Gia Thuận, huyện Gò Công Đông, tỉnh Tiền Giang.

- Ngày 22/9/2021, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 1579/QĐ-TTg về việc phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Theo quyết định này, cảng biển Tiền Giang thuộc nhóm cảng biển số 5, trong đó có “Khu bến Gò Công trên sông Soài Rạp”, cụ thể:

+ Phạm vi quy định: vùng đất và vùng nước bên trái luồng Soài Rạp, đoạn từ cửa Sông Vàm Cỏ (giáp tỉnh Long An) đến cửa sông Soài Rạp.

+ Chức năng: phục vụ phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Tiền Giang và vùng phụ cận; có bến tổng hợp, container, bến cảng hàng rời, hàng lỏng/khí và bến khách.

+ Cỡ tàu: trọng tải đến 70.000 tấn hoặc lớn hơn phù hợp với điều kiện khai thác của tuyến luồng hàng hải.

#### 4.2. Về quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất của huyện Gò Công Đông.

- Về quy hoạch sử dụng đất: căn cứ quy hoạch sử dụng đất đến năm 2030 và kế hoạch sử dụng đất năm đầu của quy hoạch sử dụng đất huyện Gò Công Đông đã được Ủy ban nhân dân tỉnh phê duyệt tại Quyết định số 3744/QĐ-UBND ngày 26/12/2022 thì tại vị trí nhà đầu tư xin chủ trương nghiên cứu dự án (xã Kiêng Phuróc, huyện Gò Công Đông) được quy hoạch là đất rừng phòng hộ trong phạm vi 200m tính từ đê biển trở ra và phần diện tích còn lại là đất mặt nước;

- Về kế hoạch sử dụng đất năm 2023: căn cứ kế hoạch sử dụng đất năm 2023 của huyện Gò Công Đông đã được Ủy ban nhân dân tỉnh phê duyệt tại Quyết định số 3842/QĐ-UBND ngày 30/12/2022 thì tại vị trí nhà đầu tư xin chủ trương nghiên cứu dự án là đất bãi rác thải, đất rừng phòng hộ và đất mặt nước.

#### 4.3. Về quy hoạch tỉnh.

Sở Kế hoạch và Đầu tư đã phối hợp với các sở, ngành, Ủy ban nhân dân huyện Gò Công Đông và đơn vị tư vấn lập Quy hoạch tỉnh Tiền Giang thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, đã thông Hội đồng thẩm định Quy hoạch tỉnh (Bộ Kế hoạch và Đầu tư là cơ quan Thường trực) ngày 12/7/2023. Hiện Sở Kế hoạch và Đầu tư đang báo cáo, xin ý kiến của Ủy ban nhân dân tỉnh trước khi trình Hội đồng thẩm định về hồ sơ Quy hoạch tỉnh Tiền Giang (văn bản số 2780/BC-SKHĐT ngày 06/10/2023); theo đó có đề xuất Cụm cảng Tiền Giang (thuộc Quy hoạch quốc gia), loại cảng: I – III; địa điểm: sông Tiền, sông Soài Rạp, sông Vàm Cỏ, Rạch Lá vào dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tỉnh Tiền Giang thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (Phụ lục V).

#### 4.4. Về ảnh hưởng đến yếu tố quốc phòng, an ninh.

- Bộ Chỉ huy quân sự tỉnh (văn bản số 817/BCH-VP ngày 22/6/2023) có ý kiến như sau: qua nghiên cứu hồ sơ dự án của Công ty Cổ phần tập đoàn Đầu tư Xây dựng Sài Gòn, Bộ Chỉ huy Quân sự tỉnh đồng ý với chủ trương dự án Cảng tổng hợp Gò Công, nếu dự án triển khai thực hiện được sẽ phục vụ cho nhu cầu

phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh nhà và các vùng phụ cận. Tuy nhiên, vị trí xây dựng Cảng tổng hợp Gò Công có ảnh hưởng lớn đến công trình quốc phòng của tỉnh. Đề nghị Sở Kế hoạch và Đầu tư có văn bản tham mưu cho Ủy ban nhân dân dân tỉnh xin ý kiến Bộ Tư lệnh Quân khu 9, khi có ý kiến thống nhất bằng văn bản của Bộ Tư lệnh Quân khu 9 thì dự án mới triển khai thực hiện được.

- Bộ Chỉ huy Bộ đội Biên phòng (văn bản số 1402/BCH-TM ngày 26/6/2023) có ý kiến như sau: qua nghiên cứu chủ trương dự án Cảng tổng hợp Gò Công, Bộ Chỉ huy Bộ đội Biên phòng tỉnh Tiền Giang thống nhất với chủ trương dự án Cảng tổng hợp Gò Công.

- Công an tỉnh (văn bản số 3438/CAT-ANKT ngày 03/7/2023) có ý kiến như sau: thống nhất chủ trương nghiên cứu dự án Cảng tổng hợp Gò Công; tuy nhiên, quá trình nghiên cứu đề nghị chủ đầu tư tuân thủ quy định của pháp luật, tránh chồng lấn dự án (hành lang bảo vệ bờ biển), vấn đề đất rừng phòng hộ.

#### 4.5. Về thiết lập hành lang bảo vệ bờ biển tỉnh Tiền Giang.

Theo ý kiến của Sở Tài nguyên và Môi trường tại văn bản số 2708/STNMT-QLĐD ngày 30/6/2023 thì:

- Vị trí đề xuất nghiên cứu dự án thuộc đoạn số 1 và một phần thuộc đoạn số 2, là khu vực phải thiết lập hành lang bảo vệ bờ biển tỉnh Tiền Giang theo Quyết định số 4222/QĐ-UBND ngày 29/12/2021 của Ủy ban nhân dân tỉnh về việc phê duyệt Danh mục các khu vực phải thiết lập Hành lang bảo vệ bờ biển tỉnh Tiền Giang.

- Theo quy định Điều 79 của Luật Tài nguyên, môi trường biển và hải đảo số 82/2015/QH13 ngày 25/6/2015 của Quốc hội: “*Kể từ thời điểm Luật này được công bố, giữ nguyên hiện trạng, không được phép đầu tư, xây dựng mới công trình trong phạm vi 100m tính từ đường mực nước triều cao trung bình trong nhiều năm về phía đất liền hoặc về phía trong đảo do Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương có biển xác định theo hướng dẫn của Bộ Tài nguyên và Môi trường cho đến khi hành lang bảo vệ bờ biển được thiết lập theo quy định của Luật này, trừ các trường hợp sau đây:*

+ Xây dựng mới công trình phục vụ mục đích quốc phòng, an ninh, phòng, chống thiên tai, sạt lở bờ biển, ứng phó với biến đổi khí hậu, nước biển dâng, bảo tồn và phát huy các giá trị di sản văn hóa.

+ Xây dựng mới công trình theo dự án đầu tư phục vụ lợi ích quốc gia, công cộng được Quốc hội, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, người đứng đầu bộ, cơ quan trung ương, Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân, thành phố trực thuộc trung ương có biển quyết định chủ trương đầu tư.

+ Xây dựng công trình theo dự án đầu tư đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền quyết định đầu tư hoặc xây dựng công trình đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp giấy phép xây dựng trước thời điểm Luật này được công bố.”

Như vậy, kể từ thời điểm Luật Tài nguyên, môi trường biển và hải đảo được công bố ngày 08/7/2015, ngoài 03 trường hợp nêu trên thì không được xây dựng mới công trình trong phạm vi 100m tính từ đường mực nước triều cao trung bình trong nhiều năm về phía đất liền đến khi hành lang bảo vệ bờ biển được thiết lập.

Hiện tại, Sở Tài nguyên và Môi trường đã giao Phòng chuyên môn đang triển khai thực hiện dự án thiết lập hành lang bảo vệ bờ biển tỉnh Tiền Giang - giai đoạn 2: Xác định chiều rộng, ranh giới và cắm mốc hành lang bảo vệ bờ biển tỉnh Tiền Giang, trong đó có xã Kiềng Phước, huyện Gò Công Đông nơi đặt dự án. Do đó, đề nghị nhà đầu tư trong quá trình nghiên cứu lập dự án và triển khai dự án cần quan tâm nội dung trên, không được tiến hành xây dựng mới công trình trong phạm vi 100m tính từ đường mực nước triều cao trung bình trong nhiều năm về phía đất liền đến khi hành lang bảo vệ bờ biển tỉnh Tiền Giang được thiết lập; tuân thủ Điều 24 Luật Tài nguyên, môi trường biển và hải đảo năm 2015 quy định các hoạt động bị nghiêm cấm trong hành lang bảo vệ bờ biển; đồng thời tuân thủ các văn bản quy phạm pháp luật về tài nguyên, môi trường biển và hải đảo có liên quan.

## **5. Kiến nghị, đề xuất.**

Xét đề xuất của các nhà đầu tư liên doanh gồm: Công ty cổ phần Tập đoàn đầu tư xây dựng Sài Gòn – Công ty TNHH Nihon TOYO – Công ty cổ phần cảng quốc tế Gò Công do Công ty cổ phần Tập đoàn đầu tư xây dựng Sài Gòn làm đại diện về chủ trương nghiên cứu dự án Cảng tổng hợp Gò Công tại xã Kiềng Phước, huyện Gò Công Đông, tỉnh Tiền Giang là cần thiết để làm cơ sở tinh thực hiện công tác quy hoạch và mời gọi đầu tư; căn cứ ý kiến kết luận của Tổ trưởng Tổ thẩm định (Phó Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh) tại cuộc họp ngày 04/10/2023, Sở Kế hoạch và Đầu tư kính đề nghị Ủy ban nhân dân tỉnh các nội dung sau:

- Đề nghị Ủy ban nhân dân tỉnh xem xét, chấp thuận chủ trương nghiên cứu dự án Cảng tổng hợp Gò Công tại xã Kiềng Phước, huyện Gò Công Đông, tỉnh Tiền Giang theo đề xuất của liên doanh Công ty cổ phần Tập đoàn đầu tư xây dựng Sài Gòn – Công ty TNHH Nihon TOYO – Công ty cổ phần cảng quốc tế Gò Công do Công ty cổ phần Tập đoàn đầu tư xây dựng Sài Gòn làm đại diện để xây dựng các luận cứ bổ sung dự án cảng vào quy hoạch của tỉnh; đồng thời có cơ sở xem xét, điều chỉnh các quy hoạch chuyên ngành đã được phê duyệt, đảm bảo sự phát triển bền vững tại địa phương.

- Giao Sở Giao thông vận tải tiếp thu các đề xuất ý tưởng dự án của nhà đầu tư, tiếp nhận kinh phí lập quy hoạch do nhà đầu tư tài trợ, tổ chức lựa chọn đơn vị tư vấn lập quy hoạch xây dựng chi tiết tỷ lệ 1/500 dự án để có cơ sở tổ chức mời gọi đầu tư theo quy định của pháp luật hiện hành. Trong quá trình lập quy hoạch chi tiết dự án, Sở Giao thông vận tải phối hợp với các sở, ngành, Ủy ban nhân dân huyện Gò Công Đông tham mưu cho Ủy ban nhân dân tỉnh lấy ý kiến Bộ Tư lệnh Quân khu 9, Bộ Tài nguyên và Môi trường, Bộ Giao thông vận

tải và Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh để đảm bảo nội dung quy hoạch phù hợp các quy định của pháp luật hiện hành.

- Giao Sở Tài chính chủ trì, phối hợp Sở Xây dựng hướng dẫn Sở Giao thông vận tải về việc tiếp nhận và sử dụng kinh phí tài trợ lập quy hoạch, tổ chức lựa chọn đơn vị tư vấn lập, trình thẩm định và phê duyệt quy hoạch theo đúng quy định.

- Giao Ủy ban nhân dân huyện Gò Công Đông chủ trì, phối hợp với các sở, ngành tổ chức rà soát các quy hoạch như: quy hoạch vùng công nghiệp Gò Công, quy hoạch vùng huyện Gò Công Đông, quy hoạch sử dụng đất huyện Gò Công Đông đến năm 2030, để đề xuất Ủy ban nhân dân tỉnh xem xét, điều chỉnh cho phù hợp.

- Sau khi có chủ trương của Ủy ban nhân dân tỉnh, trong quá trình khảo sát, nghiên cứu dự án, đề nghị liên doanh nhà đầu tư chủ động, phối hợp với Sở Giao thông vận tải, Sở Kế hoạch và Đầu tư, các sở, ngành có liên quan và Ủy ban nhân dân huyện Gò Công Đông để hoàn chỉnh kết quả nghiên cứu dự án, báo cáo Ủy ban nhân dân tỉnh để xem xét.

Sở Kế hoạch và Đầu tư kính đề nghị Ủy ban nhân dân tỉnh xem xét, quyết định./.Ww

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Lưu: VT, KTĐN (Sơn).

KI. GIÁM ĐỐC

PHÓ GIÁM ĐỐC



*Nguyễn Hiếu Lê*

**ỦY BAN NHÂN DÂN  
TỈNH TIỀN GIANG**

Số: **6918** /UBND-TH  
V/v chủ trương nghiên cứu dự  
án Cảng tổng hợp Gò Công

Kính gửi:

- Sở Tài chính;
- Sở Giao thông vận tải;
- Ủy ban nhân dân huyện Gò Công Đông;
- Liên danh Công ty Cổ phần Tập đoàn đầu tư xây dựng Sài Gòn - Công ty TNHH Nihon TOYO - Công ty Cổ phần cảng quốc tế Gò Công.

Ủy ban nhân dân tỉnh có nhận Công văn số 2787/SKH&ĐT-KTĐN ngày 06/10/2022 của Sở Kế hoạch và Đầu tư về việc chấp thuận chủ trương nghiên cứu dự án Cảng tổng hợp Gò Công tại xã Kiềng Phước, huyện Gò Công Đông, tỉnh Tiền Giang; căn cứ kết luận của Thường trực Ủy ban nhân dân tỉnh tại buổi hội ý sáng ngày 09/10/2023 (Thông báo số 196/TB-UBND ngày 09/10/2023); Ủy ban nhân dân tỉnh có ý kiến như sau:

1. Ủy ban nhân dân tỉnh chấp thuận về chủ trương cho Liên danh Công ty Cổ phần Tập đoàn đầu tư xây dựng Sài Gòn - Công ty TNHH Nihon TOYO - Công ty Cổ phần cảng quốc tế Gò Công (Liên danh) nghiên cứu dự án Cảng tổng hợp Gò Công tại xã Kiềng Phước, huyện Gò Công Đông, tỉnh Tiền Giang để xây dựng các luận cứ bổ sung dự án cảng vào quy hoạch của tỉnh; kinh phí khảo sát, nghiên cứu dự án do Liên danh tự cân đối thực hiện. Thời hạn để Liên danh Công ty Cổ phần Tập đoàn đầu tư xây dựng Sài Gòn - Công ty TNHH Nihon TOYO - Công ty Cổ phần cảng quốc tế Gò Công nghiên cứu dự án nêu trên tối đa là 04 tháng kể từ ngày ký văn bản này; quá thời hạn nêu trên chủ trương được chấp thuận tại văn bản này không còn hiệu lực.

Lưu ý: văn bản này không phải là chủ trương đồng ý cho Liên danh Công ty Cổ phần Tập đoàn đầu tư xây dựng Sài Gòn - Công ty TNHH Nihon TOYO - Công ty Cổ phần cảng quốc tế Gò Công đầu tư dự án; không phải là một thủ tục bắt buộc khi thực hiện quy trình đầu tư.

2. Giao Sở Giao thông vận tải nghiên cứu, tiếp thu các đề xuất ý tưởng dự án của Liên danh Công ty Cổ phần Tập đoàn đầu tư xây dựng Sài Gòn - Công ty TNHH Nihon TOYO - Công ty Cổ phần cảng quốc tế Gò Công, tiếp nhận kinh phí lập quy hoạch do Liên danh tài trợ, tổ chức lựa chọn đơn vị tư vấn lập quy hoạch xây dựng chi tiết tỷ lệ 1/500 dự án. Trong quá trình lập quy hoạch chi tiết dự án, Sở Giao thông vận tải phối hợp với các Sở, ngành liên quan và Ủy ban nhân dân huyện Gò Công Đông tham mưu cho Ủy ban nhân dân tỉnh lấy ý kiến Bộ Tư lệnh Quân khu 9, Bộ Tài nguyên và Môi trường, Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh để đảm bảo nội dung quy hoạch phù hợp các quy định của pháp luật hiện hành.

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Tiền Giang, ngày **19** tháng 10 năm 2023

2. Giao Sở Tài chính chủ trì, phối hợp Sở Xây dựng hướng dẫn Sở Giao thông vận tải về việc tiếp nhận và sử dụng kinh phí tài trợ lập quy hoạch, tổ chức lựa chọn đơn vị tư vấn lập, trình thẩm định và phê duyệt quy hoạch theo đúng quy định.

3. Giao Ủy ban nhân dân huyện Gò Công Đông chủ trì, phối hợp với các đơn vị liên quan tổ chức rà soát các quy hoạch như: quy hoạch vùng công nghiệp Gò Công, quy hoạch vùng huyện Gò Công Đông, quy hoạch sử dụng đất huyện Gò Công Đông đến năm 2030, để đề xuất Ủy ban nhân dân tỉnh xem xét, điều chỉnh cho phù hợp.

4. Trong quá trình khảo sát, nghiên cứu dự án, đề nghị Liên danh Công ty Cổ phần Tập đoàn đầu tư xây dựng Sài Gòn - Công ty TNHH Nihon TOYO - Công ty Cổ phần cảng quốc tế Gò Công chủ động, phối hợp với Sở Giao thông vận tải, Sở Kế hoạch và Đầu tư, các Sở, ngành có liên quan và Ủy ban nhân dân huyện Gò Công Đông để hoàn chỉnh kết quả nghiên cứu dự án, báo cáo Ủy ban nhân dân tỉnh để xem xét./mgsu

*Nơi nhận:*

- Như trên;
- CT và các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: KHĐT, XD, TNMT;
- VP: CVP, PVP H.T.Nam;
- Lưu: VT, TH (Giàu). *hàng*

3

**KT. CHỦ TỊCH**  
**PHÓ CHỦ TỊCH**



*Trần Văn Dũng*

**ỦY BAN NHÂN DÂN  
TỈNH TIỀN GIANG**

Số: 1556 /UBND-TH  
V/v gia hạn thời hạn khảo sát,  
nghiên cứu dự án Cảng tổng  
hợp Gò Công

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  
**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Tiền Giang, ngày 20 tháng 3 năm 2024

Kính gửi:

- Sở Tài chính;
- Sở Giao thông vận tải;
- Ủy ban nhân dân huyện Gò Công Đông;
- Liên danh Công ty Cổ phần Tập đoàn đầu tư xây dựng Sài Gòn - Công ty TNHH Nihon TOYO - Công ty Cổ phần cảng quốc tế Gò Công.

Ủy ban nhân dân tỉnh có nhận Công văn số 662/SKH&ĐT-KTĐN ngày 15/3/2024 của Sở Kế hoạch và Đầu tư về việc chấp thuận chủ trương gia hạn khảo sát, nghiên cứu dự án Cảng tổng hợp Gò Công; căn cứ kết luận của Thường trực Ủy ban nhân dân tỉnh tại cuộc họp ngày 21/02/2024 (Thông báo số 41/TB-UBND ngày 21/02/2024); Ủy ban nhân dân tỉnh có ý kiến như sau:

1. Ủy ban nhân dân tỉnh chấp thuận về chủ trương cho Liên danh Công ty Cổ phần Tập đoàn đầu tư xây dựng Sài Gòn - Công ty TNHH Nihon TOYO - Công ty Cổ phần cảng quốc tế Gò Công (Liên danh) được gia hạn thời gian khảo sát, nghiên cứu dự án Cảng tổng hợp Gò Công tại xã Kiêng Phước, huyện Gò Công Đông, tỉnh Tiền Giang; kinh phí khảo sát, nghiên cứu dự án do Liên danh tự cân đối thực hiện. Thời hạn để Liên danh Công ty Cổ phần Tập đoàn đầu tư xây dựng Sài Gòn - Công ty TNHH Nihon TOYO - Công ty Cổ phần cảng quốc tế Gò Công nghiên cứu dự án nêu trên là đến ngày 30/6/2024 kể từ ngày ký văn bản này; quá thời hạn nêu trên chủ trương được chấp thuận tại văn bản này không còn hiệu lực.

Lưu ý: văn bản này không phải là chủ trương đồng ý cho Liên danh Công ty Cổ phần Tập đoàn đầu tư xây dựng Sài Gòn - Công ty TNHH Nihon TOYO - Công ty Cổ phần cảng quốc tế Gò Công đầu tư dự án; không phải là một thủ tục bắt buộc khi thực hiện quy trình đầu tư.

2. Giao Sở Giao thông vận tải nghiên cứu, tiếp thu các đề xuất ý tưởng dự án của Liên danh Công ty Cổ phần Tập đoàn đầu tư xây dựng Sài Gòn - Công ty TNHH Nihon TOYO - Công ty Cổ phần cảng quốc tế Gò Công, tiếp nhận kinh phí lập quy hoạch do Liên danh tài trợ, tổ chức lựa chọn đơn vị tư vấn lập quy hoạch xây dựng chi tiết dự án. Trong quá trình lập quy hoạch chi tiết dự án, Sở Giao thông vận tải phối hợp với các Sở, ngành liên quan và Ủy ban nhân dân huyện Gò Công Đông tham mưu cho Ủy ban nhân dân tỉnh lấy ý kiến Bộ Tư lệnh Quân khu 9, Bộ Tài nguyên và Môi trường, Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh để đảm bảo nội dung quy hoạch phù hợp các quy định của pháp luật hiện hành.



3. Giao Sở Tài chính chủ trì, phối hợp Sở Xây dựng hướng dẫn Sở Giao thông vận tải tiếp nhận và sử dụng kinh phí tài trợ lập quy hoạch, tổ chức lựa chọn đơn vị tư vấn lập, trình thẩm định và phê duyệt quy hoạch theo đúng quy định.

4. Giao Ủy ban nhân dân huyện Gò Công Đông chủ trì, phối hợp với các đơn vị liên quan tổ chức rà soát các quy hoạch để đề xuất Ủy ban nhân dân tỉnh xem xét, điều chỉnh cho phù hợp; hướng dẫn Liên danh Công ty Cổ phần Tập đoàn đầu tư xây dựng Sài Gòn - Công ty TNHH Nihon TOYO - Công ty Cổ phần cảng quốc tế Gò Công xác định phạm vi và ranh giới khu vực quy hoạch; cung cấp các thông tin về hiện trạng sử dụng đất và công trình, nhà cửa, vật kiến trúc trên đất, định hướng quy hoạch của tỉnh và của huyện Tân Phước có liên quan đến khu vực dự án.

5. Trong quá trình khảo sát, nghiên cứu dự án, đề nghị Liên danh Công ty Cổ phần Tập đoàn đầu tư xây dựng Sài Gòn - Công ty TNHH Nihon TOYO - Công ty Cổ phần cảng quốc tế Gò Công chủ động, phối hợp với Sở Giao thông vận tải, Sở Kế hoạch và Đầu tư, các Sở, ngành có liên quan và Ủy ban nhân dân huyện Gò Công Đông để hoàn chỉnh kết quả nghiên cứu dự án, báo cáo Ủy ban nhân dân tỉnh để xem xét.

*Đính kèm Công văn số 662/SKH&ĐT-KTĐN ngày 15/3/2024 của Sở Kế hoạch và Đầu tư./.*

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- CT và các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: KH&ĐT, XD, TNMT;
- VP: CVP, PVP H.T.Nam;
- Lưu: VT, TH (Giàu).

**KT. CHỦ TỊCH  
PHÓ CHỦ TỊCH**



*Trần Văn Dũng*





Số: 41/2024/SGG

Tp. Hồ Chí Minh, ngày 29 tháng 7 năm 2024

(V/v Báo cáo tiến độ nghiên cứu và thông tin Dự án Cảng tổng hợp Gò Công và khu ngoại vi)

**Kính gửi:**

- UBND tỉnh Tiền Giang
- Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Tiền Giang

- Căn cứ công văn số 6918/UBND-TH do Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang ký ngày 19 tháng 10 năm 2023 về việc “Chủ trương nghiên cứu dự án Cảng tổng hợp Gò Công”;
- Căn cứ 1762/QĐ-TTg về việc phê duyệt Quy hoạch tỉnh Tiền Giang thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Căn cứ Biên bản họp số 273/BB-SKH&ĐT về việc Công ty Cổ phần Tập đoàn Xây dựng Sài Gòn báo cáo tiến độ thực hiện nghiên cứu dự án Cảng Tổng hợp Gò Công.
- Căn cứ công văn số 1556/UBND- TH về việc gia hạn thời gian khảo sát nghiên cứu dự án Cảng tổng hợp Gò Công.
- Căn cứ vào công văn số 1970/SKH&ĐT-KTDN về việc báo cáo tình hình nghiên cứu dự án.

Liên danh SAIGON GROUP.

Đại diện liên danh: Công ty Cổ phần tập đoàn đầu tư xây dựng Sài Gòn

Địa chỉ : 229 Phạm Văn Đồng, Phường 1, Quận Gò Vấp, TP.HCM

Mã số thuế : 0302669340

Website : [www.saigongroup.vn](http://www.saigongroup.vn) Email: [info@saigongroup.vn](mailto:info@saigongroup.vn)

Điện thoại : (028) 3 636 4699 - 0901 1800 99

Đại diện liên danh xin bổ sung thông tin báo cáo tiến độ thực hiện công tác nghiên cứu và tài trợ quy hoạch dự án như sau:

1. Thực hiện tư vấn, liên danh hợp tác và làm việc với tư vấn là công ty Portcoast, Tediport, Tediwecco.
2. Các công việc với nội dung nghiên cứu như sau;
  - 2.1. Thuyết minh tóm tắt số hồ sơ 250724-TMTT-SGG (tài liệu qua QR code và bản cứng).
  - 2.2. Báo cáo nghiên cứu Cảng tổng hợp Gò Công và khu vực ngoại vi cảng mã hồ sơ 250724-NCQH-SGG, theo vị trí quy mô, quy hoạch nhóm cảng biển số 5 (tài liệu QR code và bản cứng).
  - 2.3. Cơ sở pháp lý;
    - Văn bản của Sở GTVT tỉnh Tiền Giang gửi bộ Giao Thông Vận tải.
    - Văn bản Sở GTV tỉnh Tiền Giang gửi Cục Hàng Hải Việt Nam.
    - Văn bản UBND tỉnh Tiền Giang gửi đến các sở và doanh nghiệp.
  - 2.4. Thực hiện nghiên cứu về tầm nhìn quy hoạch tổng thể quốc gia và quốc tế.
    - Quy hoạch tổng thể đường thủy nội địa.

- Mạng lưới kết nối tuyến hàng hải quốc tế.
- Quy hoạch tổng thể đường bộ.
- 2.5. Thực hiện nghiên cứu đồng bộ quy hoạch tỉnh Tiền Giang.
- Quy hoạch 2021-2030 tầm nhìn 2050.
- Vị trí dự án, quy hoạch đường bộ, đường thủy.
- Phương án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông tại khu vực dự án.
- 2.6. Nghiên cứu quy hoạch vùng đất vùng nước cảng biển.
- Cập nhật dự án vào vùng đất vùng nước cảng biển Tiền Giang.
- 2.7. Nghiên cứu điều kiện môi trường kiến tạo lục địa tự nhiên và địa chất thủy văn hiện hữu.
- Điều kiện xâm thực hiện hữu, khi thực hiện dự án là góp phần bồi hoàn ranh địa giới hành chính.
- 2.8. Lập thông tin tổng thể về khu vực nghiên cứu quy hoạch.
- Vị trí dự án với các mặt giáp sông, tuyến đường ven biển, giáp cửa biển.
- Phạm vi nghiên cứu trên diện tích 390ha,
- Trên mặt nước có phương án đê chắn sóng, hoạch định tuyến luồng ra vào cảng.
- Trên phần tổng thể 390ha đó, phần nghiên cứu phân định;
- Phân khu mặt bằng dự án bến tổng hợp với chiều dài bến cảng là 1800m, chiều rộng là 672m, với quy hoạch thực hiện đến năm 2030 với 2 cầu cảng cập tàu vận chuyển container tương ứng 70.000 (Bảy mươi nghìn) tấn, 2 bến cảng tổng hợp, bến tàu du lịch, bến chứa container, các chức năng phục vụ vận hành cảng quốc tế, nhà xưởng, nhà máy đóng tàu và sửa chữa tàu và tiếp tục từ 2030 là phần diện tích cảng với chiều dài là 1200 mét rộng 672 mét.
- Khu hậu cần về logistic, khu chế biến đóng gói hàng hóa, kho chứa hàng hóa đông lạnh, chứa hàng thô sơ, hàng rời.
- Khu sản xuất công nghiệp công nghệ cao để thiết kế và sản xuất.
- Khu trung tâm về thương mại, dịch vụ kết hợp du lịch, phục vụ cho các đối tượng đến làm việc và sinh hoạt phục vụ toàn khu vực và ngoài tỉnh.
- Lập phân kỳ đầu tư phù hợp với các nhu cầu hàng hóa.
- Vẽ phôi cảnh dự án.
- 2.9. Lập thông tin để đề trình quy hoạch nhóm cảng biển số 5.
- 2.10. Nghiên cứu và mô phỏng qua hình ảnh, số liệu, về mô hình dòng chảy, sóng, sa bồi tại khu vực nghiên cứu.
- Mô hình (hình vẽ minh họa) dòng chảy, sóng, sa bồi.
- 2.11. Nghiên cứu điều kiện tự nhiên, điều kiện hiện hữu và quy hoạch sử dụng đất khu vực quy hoạch.
- Hình ảnh về điều kiện tự nhiên, điều kiện hiện hữu.
- Phương án quy hoạch sử dụng đất.
- 2.12. Báo cáo tóm tắt tổng thể khu vực nghiên cứu quy hoạch, giới thiệu các chức năng cảng và khu vực ngoại vi cảng.

- Thiết kế hình ảnh về quy hoạch tổng thể theo giai đoạn.
  - Phân khu chức năng của dự án khu kinh tế cảng tổng hợp Gò Công.
1. Khu bến cảng.
  2. Khu dịch vụ logistics (áp dụng công nghệ Logistics Xanh)
  3. Khu công nghiệp công nghệ cao.
  4. Khu thương mại dịch vụ.

Khi thực hiện công việc nghiên cứu, đại diện liên danh và đơn vị tư vấn đã hình thành tài liệu, thông tin rất rõ ràng và chi tiết.

Ứng dụng trình bày theo tinh thần số hóa quốc gia, lưu trữ tài liệu trên không gian số, các đơn vị quét mã QR khi tiếp cận tài liệu thông tin được nhanh chóng tiết kiệm thời gian. Song song đó, chúng tôi in đóng tập hồ sơ để gửi đến các Sở Ban ngành.

Căn cứ vào tiến độ được giao, nhà đầu tư cùng với đơn vị tư vấn Portcoast đã tiến hành thực hiện nghiên cứu cho dự án “Cảng tổng hợp Gò Công và Khu Ngoại Vi”.

Với các thông tin được tóm tắt như trên (có đính kèm tài liệu), qua văn bản này đại diện Liên Danh kính trình và đề xuất cuộc họp báo cáo trực tiếp với thời gian đề xuất:

- **Nội dung:** Báo cáo nội dung nghiên cứu dự án “Cảng tổng hợp Gò Công và Khu Vực Ngoại Vi”
- **Thời gian đề xuất:** Tháng 8/2024.
- **Thành phần trình bày:** Liên danh SAIGON GROUP, Đơn vị tư vấn, lập dự án

Trong quá trình nghiên cứu, bổ sung luận cứ cho dự án, liên danh đã và đang thường xuyên tương tác và cập nhật với Sở Giao thông Vận tải, Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Tài chính, huyện Gò Công Đông và các Sở Ban ngành tỉnh.

Kính mong các Sở Ban ngành hỗ trợ để liên danh có thể thực hiện sớm nhất theo mục tiêu đã đề ra.

Xin trân trọng kính chào!

**ĐẠI DIỆN LIÊN DANH**



**Nguyễn Thành Lâm**

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Sở KH&ĐT (để báo cáo);
- Sở GTVT (để báo cáo);
- Liên danh (báo cáo);
- Lưu VT