

ĐỀ XUẤT ĐIỀU CHỈNH DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CẢNG VIMC ĐÌNH VŨ

ĐỊA ĐIỂM: PHƯỜNG ĐÔNG HẢI, THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG

HỒ SƠ: 366/2026/CMB-TKQH.rev1



ĐƠN VỊ THỰC HIỆN: **CÔNG TY CP TƯ VẤN XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH HÀNG HẢI**



Địa chỉ: Tầng 12 tháp Tây – Hancorp Plaza, 72 Trần Đăng Ninh, Dịch Vọng, Cầu Giấy, Hà Nội
Điện thoại: 024- 37566891 / Fax: 024- 37566892
E-mail: cmb@since1966@cmbvn.com.vn



ĐỀ XUẤT ĐIỀU CHỈNH DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CẢNG VIMC ĐÌNH VŨ

**CHỦ ĐẦU TƯ
CÔNG TY CỔ PHẦN
CẢNG VIMC ĐÌNH VŨ**


TỔNG GIÁM ĐỐC
Đào Hồng Chương

**ĐƠN VỊ TƯ VẤN
CÔNG TY CỔ PHẦN TƯ VẤN
XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH HÀNG HẢI**


PHÓ TỔNG GIÁM ĐỐC
Lê Văn Đạt

Hà Nội, năm 2026



ĐƠN VỊ THỰC HIỆN:

CÔNG TY CP TƯ VẤN XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH HÀNG HẢI

ĐỀ XUẤT ĐIỀU CHỈNH DỰ ÁN
ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CẢNG VIMC ĐÌNH VŨ

ĐỊA ĐIỂM: PHƯỜNG ĐÔNG HẢI, THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG

CÁN BỘ THAM GIA THỰC HIỆN:

CHỦ NHIỆM DỰ ÁN	LÊ QUANG THÀNH	
THỰC HIỆN	PHẠM ĐÌNH CƯỜNG	
	NGUYỄN VĂN TÙNG	
	ĐOÀN THỊ NHƯ Ý	
	PHẠM THÀNH TRUNG	
	NGUYỄN VĂN TRUNG	
	NINH ĐỨC BÌNH	
	NGUYỄN VĂN THUẬT	
KCS	LÊ BÍCH NHU	

Hà Nội, năm 2026



MỤC LỤC

I. CĂN CỨ PHÁP LÝ	5
II. NHÀ ĐẦU TƯ / HÌNH THỨC LỰA CHỌN NHÀ ĐẦU TƯ	7
1. NHÀ ĐẦU TƯ.....	7
2. HÌNH THỨC LỰA CHỌN NHÀ ĐẦU TƯ.....	8
III. ĐỀ XUẤT THỰC HIỆN DỰ ÁN ĐẦU TƯ	8
1. CÁC NỘI DUNG VỀ TÊN DỰ ÁN, ĐỊA ĐIỂM THỰC HIỆN DỰ ÁN, MỤC TIÊU, QUY MÔ, VỐN, PHƯƠNG ÁN HUY ĐỘNG VỐN, THỜI HẠN, TIỀN ĐỘ THỰC HIỆN DỰ ÁN	8
1.1. Tên Dự án.....	8
1.2. Địa điểm thực hiện Dự án	8
1.3. Mục tiêu Dự án.....	8
1.4. Quy mô Dự án.....	9
1.5. Vốn, phương án huy động vốn.....	10
1.6. Thời hạn, tiến độ thực hiện dự án	12
2. ĐỀ XUẤT NHU CẦU SỬ DỤNG ĐẤT, RỪNG, KHU VỰC BIỂN.....	12
2.1. Địa điểm khu đất	12
2.2. Hiện trạng khu vực nghiên cứu lập Dự án	13
2.3. Dự kiến nhu cầu sử dụng đất.....	27
2.4. Đề xuất phương án quy hoạch mặt bằng bến cảng	28
2.5. Dự kiến nhu cầu sử dụng đất, sử dụng rừng, sử dụng khu vực biển tại địa điểm thực hiện Dự án.....	34
2.6. Giải trình việc đáp ứng các điều kiện giao đất, cho thuê đất, chuyển mục đích sử dụng đất để thực hiện dự án đầu tư theo quy định của pháp luật về đất đai	35
2.7. Dự kiến kế hoạch, tiến độ giao đất, cho thuê đất, chuyển đổi mục đích sử dụng đất phù hợp với quy định của pháp luật về đất đai	35
2.8. Dự kiến sơ bộ phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư.....	35
3. CƠ SỞ PHÁP LÝ XÁC ĐỊNH QUYỀN SỬ DỤNG KHU ĐẤT	36
4. NHU CẦU VỀ LAO ĐỘNG VÀ HẠ TẦNG KỸ THUẬT	36
4.1. Nhu cầu về lao động.....	36
4.2. Cầu cảng + Kè sau cầu.....	37
4.3. Nạo vét khu nước trước bến.....	41
4.4. Kè san lấp tạo bãi các loại.....	41
4.5. San lấp.....	42
4.6. Đường bãi, cây xanh trong cảng	43
4.7. Hạ tầng kỹ thuật	43
5. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG, HIỆU QUẢ KINH TẾ - XÃ HỘI CỦA DỰ ÁN.....	44
5.1. Đánh giá hiệu quả kinh tế của Dự án	44

5.2. Hiệu quả kinh tế - xã hội của Dự án	47
6. ĐÁNH GIÁ VỀ SỰ PHÙ HỢP CỦA DỰ ÁN VỚI QUY HOẠCH CÓ LIÊN QUAN	48
6.1. Theo quy hoạch tổng thể hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050	48
6.2. 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	49
6.3. Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Hải Phòng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.....	50
6.4. Quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500	52
7. ĐÁNH GIÁ SƠ BỘ TÁC ĐỘNG MÔI TRƯỜNG HOẶC NHẬN DẠNG, DỰ BÁO TÁC ĐỘNG ĐẾN MÔI TRƯỜNG VÀ BIỆN PHÁP GIẢM THIỂU TÁC ĐỘNG ĐẾN MÔI TRƯỜNG THEO QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT VỀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG	53
7.1. Đánh giá sự phù hợp dự án với chiến lược bảo vệ môi trường quốc gia và quy hoạch bảo vệ môi trường quốc gia, nội dung bảo vệ môi trường trong quy hoạch có liên quan	53
7.2. Nhận dạng, dự báo các tác động môi trường chính của dự án đầu tư đối với môi trường trên cơ sở quy mô, công nghệ sản xuất và địa điểm thực hiện dự án.....	54
7.3. Nhận diện yếu tố nhạy cảm về môi trường của khu vực thực hiện dự án	65
7.4. Phân tích, đánh giá, lựa chọn phương án về quy mô, công nghệ sản xuất, công nghệ xử lý chất thải, địa điểm thực hiện dự án đầu tư và biện pháp giảm thiểu tác động môi trường.....	66
7.5. Xác định các vấn đề môi trường chính và phạm vi tác động môi trường cần lưu ý trong quá trình thực hiện đánh giá tác động môi trường.....	68
7.6. Chương trình quản lý môi trường, an toàn lao động, phòng chống cháy nổ	69
IV. ĐỀ XUẤT ƯU ĐÃI, HỖ TRỢ ĐẦU TƯ	72
1. ƯU ĐÃI VỀ THUẾ THU NHẬP DOANH NGHIỆP	72
2. ƯU ĐÃI VỀ THUẾ NHẬP KHẨU: Không	72
3. ƯU ĐÃI VỀ MIỄN, GIẢM TIỀN THUẾ ĐẤT, TIỀN SỬ DỤNG ĐẤT, THUẾ SỬ DỤNG ĐẤT.....	72
4. ƯU ĐÃI KHẤU HAO NHANH, TĂNG MỨC CHI PHÍ ĐƯỢC KHẤU TRỪ KHI TÍNH THU NHẬP CHỊU THUẾ: Không.....	73
5. ƯU ĐÃI ĐẦU TƯ ĐẶC BIỆT: Không.	73
6. ĐỀ XUẤT HỖ TRỢ ĐẦU TƯ: Không.	73

DANH MỤC BẢNG

Bảng III.1. Hiện trạng thiết bị khai thác trên bến cảng	13
Bảng III.2. Nhiệt độ trung bình tháng và năm.....	18
Bảng III.3. Độ ẩm tương đối trung bình và thấp nhất (%).....	19
Bảng III.4. Số ngày có sương mù trung bình	19
Bảng III.5. Số ngày có giông trung bình tháng và năm.....	20
Bảng III.6. Mức nước ứng với các tần suất lý luận tại Hòn Dấu.....	21
Bảng III.7. Mức nước ứng với các tần suất lũy tích tại Hòn Dấu	21
Bảng III.8. Mức nước ứng với các tần suất tại công trình.....	21
Bảng III.9. Cơ cấu sử dụng đất của Dự án	27
Bảng III.10. Thông số tàu thông qua.....	28
Bảng III.11. Thống kê các hạng mục công trình	33
Bảng III.12. Tổng hợp sơ bộ tổng mức đầu tư	45
Bảng III.13. Sơ bộ các chỉ tiêu hiệu quả tài chính	46
Bảng III.14. Bảng chi tiêu quy hoạch khu bến Nam Đình Vũ (QĐ 140/QĐ-TTg).....	50
Bảng III.15. Bảng chi tiêu quy hoạch khu bến Nam Đình Vũ (QĐ 756/QĐ-BXD ngày 05/06/2025).....	51
Bảng III.16. Nhận dạng, dự báo các tác động môi trường chính trong giai đoạn xây dựng của dự án.....	55
Bảng III.17. Nhận dạng, dự đoán các tác động môi trường chính trong giai đoạn vận hành của dự án.....	57
Bảng III.18. Tóm tắt các giải pháp giảm thiểu tác động môi trường chính trong giai đoạn xây dựng của dự án.....	61
Bảng III.19. Tóm tắt các giải pháp giảm thiểu tác động môi trường chính trong giai đoạn vận hành của dự án	63
Bảng III.20. Tổng hợp các vấn đề môi trường chính của dự án.....	68

DANH MỤC HÌNH

Hình III.1. Vị trí dự án	13
Hình III.2. Hiện trạng bến cảng đã xây dựng	15
Hình III.3. Hiện trạng khu vực dự kiến xây dựng	15
Hình III.4. Mặt bằng vị trí hố khoan	17
Hình III.5. Mặt cắt địa chất điển hình khu vực Dự án	18
Hình III.6. Lượng mưa (mm) trung bình, lớn nhất và số ngày mưa trung bình	19
Hình III.7. Giao thông đường bộ kết nối đến khu vực Dự án	22
Hình III.8. Giao thông đường sắt kết nối đến khu vực Dự án	24
Hình III.9. Sơ đồ tuyến luồng hàng hải Hải Phòng	25
Hình III.10. Kết nối đường thủy nội địa khu vực phía Bắc	26
Hình III.11. Mặt bằng quy hoạch sử dụng đất	34
Hình III.12. Vị trí trong quy hoạch tổng thể cảng biển Hải Phòng	49
Hình III.13. Vị trí trong Quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển khu bến Nam Đình Vũ	50
Hình III.14. Vị trí trong Quy hoạch chi tiết vùng đất, vùng nước cảng biển Hải Phòng	51
Hình III.15. Quy hoạch chi tiết 1/500 khu đất xây dựng cảng Vinaline Đình Vũ	52

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc Lập – Tự Do – Hạnh Phúc

**ĐỀ XUẤT ĐIỀU CHỈNH DỰ ÁN
ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CẢNG VIMC ĐÌNH VŨ**

ĐỊA ĐIỂM: PHƯỜNG ĐÔNG HẢI, THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG

(Kèm theo văn bản đề nghị thực hiện dự án đầu tư số/2026 ngày .../.../2026)

I. CĂN CỨ PHÁP LÝ

- Luật Đầu tư số 143/2025/QH15 ngày 11/12/2025; Luật Lâm nghiệp số 16/2017/QH14 ngày 15/11/2017; Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 ngày 17/11/2020; Luật đất đai số 31/2024/QH15 ngày 18/01/2024; Luật Phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ số 55/2024/QH15 ngày 29/11/2024; Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn số 47/2024/QH15 ngày 26/11/2024; Luật Quy hoạch số 112/2025/QH15 ngày 10/12/2025;

- Các nghị định của Chính phủ: Số 96/2026/NĐ-CP ngày 31/3/2026 quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đầu tư; số 206/2026/NĐ-CP ngày 15/6/2026 của Chính Phủ về quy định chi tiết về quản lý chi phí đầu tư xây dựng; Số 175/2024/NĐ-CP ngày 30/12/2024 quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Xây dựng về quản lý hoạt động xây dựng; Số 102/2024/NĐ-CP ngày 30/7/2024 về quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đất đai; Số 103/2024/NĐ-CP ngày 30/7/2024 về quy định về tiền sử dụng đất, tiền thuê đất; Số 105/2025/NĐ-CP ngày 15/5/2025 quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Phòng cháy và chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ;

- Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định số 442/QĐ-TTg ngày 22/5/2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Quyết định số 140/QĐ-TTg ngày 16/01/2025 của Thủ tướng Chính phủ 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;

- Quyết định số 1061/QĐ-BXD ngày 29/6/2026 của Bộ Xây dựng phê duyệt điều chỉnh quy hoạch tổng thể kết cấu hạ tầng hàng hải thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm

2050;

- Quyết định số 756/QĐ-BXD ngày 05/6/2025 của Bộ Xây dựng phê duyệt quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Hải Phòng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Quyết định số 1454/QĐ-UBND ngày 25/7/2017 của UBND thành phố Hải Phòng về Phê duyệt Quy hoạch phân khu tỷ lệ 1/2000 quận Hải AN đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2050;

- Quyết định số 2482/QĐ-UBND ngày 25/9/2017 của UBND thành phố Hải Phòng Quyết định chấp chủ trương đầu tư “Dự án đầu tư xây dựng cảng Vinalines Đình Vũ”;

- Quyết định số 1391/QĐ-UBND ngày 04/7/2019 của UBND Quận Hải An về việc phê duyệt Quy hoạch chi tiết 1/500 khu đất xây dựng Cảng Vinalines Đình Vũ tại phường Đông Hải 2, quận Hải An, thành phố Hải Phòng;

- Văn bản số 5255/CHHVN-KHĐT ngày 26/12/2017 của Cục Hàng hải Việt Nam về việc Thỏa thuận vị trí, thông số kỹ thuật chi tiết bến cảng Vinalines – Đình Vũ;

- Văn bản số 2322/CHHĐTVN-KCHT ngày 17/6/2025 của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam về việc thỏa thuận thông số kỹ thuật bến cảng VIMC Đình Vũ;

- Quyết định số 2105/QĐ-CHHĐTVN ngày 10/10/2025 của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam Điều chỉnh Quyết định số 796/QĐ-CHHVN ngày 18/6/2021 của Cục Hàng hải Việt Nam về công bố mở bến cảng VIMC Đình Vũ thành phố Hải Phòng;

- Quyết định số 1072/QĐ-CNT-KHĐT ngày 19/4/2007 của Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam về phê duyệt Dự án cảng tổng hợp tại cụm công nghiệp Đình Vũ;

- Quyết định số 09/QĐ-HĐQT ngày 10/3/2025 của Công ty cổ phần cảng Vinalines Đình Vũ về việc phê duyệt Dự án đầu tư xây dựng cảng Vinalines Đình Vũ (điều chỉnh Dự án ĐTXD Cảng tổng hợp tại cụm công nghiệp Đình Vũ);

- Quyết định số 135/2020/QĐ-HĐQT của công ty cổ phần cảng Vinalines Đình Vũ phê duyệt điều chỉnh Dự án Đầu tư xây dựng cảng Vinalines Đình Vũ (bước 1 – giai đoạn I);

- Quyết định số 107/2022/QĐ-HĐQT ngày 11/5/2022 của Công ty cổ phần cảng VIMC Đình Vũ phê duyệt điều chỉnh Dự án đầu tư xây dựng Cảng Vinalines Đình Vũ (bước 1 – giai đoạn I);

- Và các văn bản khác liên quan.

II. NHÀ ĐẦU TƯ / HÌNH THỨC LỰA CHỌN NHÀ ĐẦU TƯ

1. NHÀ ĐẦU TƯ

Tên doanh nghiệp/tổ chức: CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG VIMC ĐÌNH VŨ.

Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp số: 0201190939 do sở Kế hoạch và Đầu tư (nay là sở Tài chính) thành phố Hải Phòng cấp lần đầu ngày 03/8/2011, đăng ký thay đổi lần thứ 10 ngày 07/5/2024.

Địa chỉ trụ sở: Khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải, phường Đông Hải 2, quận Hải An, thành phố Hải Phòng, Việt Nam.

Điện thoại: 0225.3260835

Mã số thuế: 0201190939

Thông tin về người đại diện theo pháp luật/đại diện theo ủy quyền của doanh nghiệp/tổ chức đăng ký đầu tư:

1. Người đại diện thứ nhất:

Họ tên: ĐỖ THỊ NGỌC TRANG

Giới tính: Nữ

Chức danh: Chủ tịch hội đồng quản trị

Sinh ngày: 24/9/1978

Quốc tịch: Việt Nam

Thẻ căn cước công dân: 001178013001

Ngày cấp: 02/8/2022; Nơi cấp: Cục Cảnh sát Quản lý hành chính về trật tự xã hội.

Địa chỉ thường trú: 25 B9, Tt ĐHSP, tổ 4, phường Dịch Vọng Hậu, quận Cầu Giấy, thành phố Hà Nội.

Chỗ ở hiện tại: 25 B9, Tt ĐHSP, tổ 4, phường Dịch Vọng Hậu, quận Cầu Giấy, thành phố Hà Nội.

2. Người đại diện thứ hai:

Họ tên: ĐÀO HỒNG CHUƠNG

Giới tính: Nam

Chức danh: Tổng giám đốc

Sinh ngày: 08/11/1972

Quốc tịch: Việt Nam

Thẻ căn cước công dân: 031072008854

Ngày cấp: 14/6/2022; Nơi cấp: Cục Cảnh sát Quản lý hành chính về trật tự xã hội.

Địa chỉ thường trú: số 4 ngách 34A/36 Trần Phú, Phường Điện Biên, Quận Ba Đình, Thành phố Hà Nội, Việt Nam

Địa chỉ liên lạc: 18 Đường A2 Phương Lưu 6, Phường Đông Hải 1, Quận Hải An,

Thành phố Hải Phòng, Việt Nam

2. HÌNH THỨC LỰA CHỌN NHÀ ĐẦU TƯ

- Dự án đã được UBND thành phố Hải Phòng cấp Quyết định chủ trương đầu tư số 2482/QĐ-UBND ngày 25/9/2017 với mục tiêu và quy mô của Dự án: Xây dựng 03 cầu tàu tổng hợp cho tàu 20.000 – 40.000 DWT cập cầu cảng, hệ thống kho bãi ngoại quan.

- Đồng thời, dự án đã được cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng đất số CH 866650 ngày 31/5/2023 với diện tích 211.558,5m².

Trên cơ sở các hồ sơ pháp lý nêu trên, việc lập Báo cáo đề xuất đầu tư nhằm thực hiện thủ tục điều chỉnh dự án đầu tư, không phải thủ tục lựa chọn nhà đầu tư mới. Nhà đầu tư hiện hữu tiếp tục thực hiện dự án theo các nội dung được cơ quan nhà nước có thẩm quyền chấp thuận điều chỉnh.

III. ĐỀ XUẤT THỰC HIỆN DỰ ÁN ĐẦU TƯ

1. CÁC NỘI DUNG VỀ TÊN DỰ ÁN, ĐỊA ĐIỂM THỰC HIỆN DỰ ÁN, MỤC TIÊU, QUY MÔ, VỐN, PHƯƠNG ÁN HUY ĐỘNG VỐN, THỜI HẠN, TIẾN ĐỘ THỰC HIỆN DỰ ÁN

1.1. Tên Dự án

- Tên dự án đầu tư trước đây: DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CẢNG VINALINES ĐÌNH VŨ (Theo quyết định chủ trương đầu tư số 2482/QĐ-UBND ngày 25/9/2017 của UBND thành phố Hải Phòng về chấp thuận chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng cảng Vinalines Đình Vũ).

- Tên dự án đầu tư đề xuất điều chỉnh: DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CẢNG VIMC ĐÌNH VŨ.

1.2. Địa điểm thực hiện Dự án

- Vị trí trước đây: Phường Đông Hải 2, quận Hải An, thành phố Hải Phòng.

- Vị trí điều chỉnh: Khu kinh tế Đình Vũ Cát Hải, phường Đông Hải, thành phố Hải Phòng.

1.3. Mục tiêu Dự án

1.3.1. Mục tiêu trước đây

Xây dựng 03 cầu tàu tổng hợp cho tàu 20.000 – 40.000 DWT cập cầu cảng, hệ thống kho bãi ngoại quan.

1.3.2. Mục tiêu điều chỉnh

Xây dựng 03 cầu cảng container, tổng hợp, hàng rời tiếp nhận tàu đến 55.000 DWT giảm tải, cùng hệ thống kho, bãi hàng hóa, các công trình phụ trợ cùng hệ thống hạ tầng kỹ

thuật, phương tiện thiết bị phục vụ khai thác.

TT	Mục tiêu hoạt động	Mã ngành theo VSIC (Mã ngành cấp 4)
1	Bốc xếp hàng hóa	5224
2	Kho bãi và lưu giữ hàng hóa	5210
3	Hoạt động dịch vụ hỗ trợ khác liên quan đến vận tải	5229
4	Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường thủy	5222
5	Vận tải hàng hóa bằng đường bộ	4933
6	Vận tải hàng hóa đường thủy nội địa	5022

1.4. Quy mô Dự án

a) Diện tích

Diện tích Dự án khoảng: 21,15 ha.

b) Công suất thiết kế

Công suất thiết kế khoảng 8,8 triệu tấn/năm.

c) Quy mô đầu tư xây dựng của Dự án

Dự án đầu tư xây dựng Cảng VIMC Đình Vũ được thực hiện trên tổng diện tích khu đất khoảng 211.557 m², bao gồm các khu chức năng phục vụ hoạt động khai thác cảng như khu cầu cảng, bãi chứa hàng hóa, giao thông nội bộ, khu công trình quản lý - phụ trợ, hạ tầng kỹ thuật, cây xanh và các công trình phục vụ khai thác. Dự án được phân kỳ đầu tư thành 02 giai đoạn, trong đó giai đoạn 1 đã hoàn thành xây dựng và đưa vào khai thác, giai đoạn 2 tiếp tục được triển khai đầu tư nhằm hoàn thiện đồng bộ quy mô Dự án.

- Giai đoạn 1: Đã đầu tư xây dựng các hạng mục chính gồm 01 cầu cảng có chiều dài 240 m; bãi hàng hóa cùng hệ thống giao thông nội bộ có diện tích khoảng 82.020 m²; cây xanh và các công trình phục vụ quản lý, vận hành khai thác cảng như trạm bảo trì, nhà quản lý cảng, phòng thủ tục, nhà bảo vệ, nhà để xe, nhà vệ sinh, công kiểm soát và trạm cân. Hệ thống hạ tầng kỹ thuật đã được đầu tư gồm 02 trạm biến áp, trạm xử lý nước thải, nhà chứa rác, bể nước và các hệ thống cấp điện, cấp nước, thoát nước, phòng cháy chữa cháy, thông tin liên lạc và các công trình kỹ thuật phụ trợ khác. Các hạng mục giai đoạn 1 hiện đã được đưa vào khai thác, phục vụ hoạt động xếp dỡ, lưu bãi và vận chuyển hàng hóa tại Cảng VIMC Đình Vũ.

- Giai đoạn 2: Tiếp tục triển khai đầu tư các hạng mục gồm 02 cầu cảng có chiều dài 390 m (diện tích khoảng 9.360 m²), kết nối đồng bộ với cầu cảng giai đoạn 1; bãi container diện tích khoảng 98.697 m²; đường giao thông nội bộ diện tích khoảng 19.419 m²; hệ thống hạ tầng kỹ thuật đầu nối với hệ thống hiện hữu; tường rào; cây xanh diện tích khoảng 10.461 m² cùng hệ thống hạ tầng kỹ thuật phục vụ khai thác bến cảng.

Sau khi hoàn thành, bến cảng VIMC Đình Vũ có quy mô 03 cầu cảng, tổng chiều dài

tuyến bến khoảng 630 m, cùng hệ thống bãi hàng hóa, giao thông nội bộ cùng hệ thống hạ tầng kỹ thuật, đáp ứng yêu cầu tiếp nhận, xếp dỡ, lưu giữ hàng hóa và khai thác tàu container, tổng hợp, hàng rời đến 55.000 DWT giảm tải.

- Sự phù hợp của dự án với quy mô công suất thiết kế và dây chuyền sản xuất, máy móc, thiết bị của dự án: Có.

- Sự phù hợp của dự án với chỉ tiêu quy hoạch của lô đất theo quy hoạch phân khu được phê duyệt: Có.

- Dự án thuộc phạm vi bảo vệ của di tích được cấp có thẩm quyền công nhận là di tích quốc gia, di tích quốc gia đặc biệt: Không.

- Dự án thuộc khu vực hạn chế phát triển hoặc nội đô lịch sử (được xác định trong đồ án quy hoạch đô thị) của đô thị loại đặc biệt: Không.

1.5. Vốn, phương án huy động vốn

1.5.1. Tổng vốn đầu tư trước đây

- Giai đoạn 1 tổng mức đầu tư 809,0 tỷ đồng gồm nguồn vốn tự có 244,0 tỷ đồng (giai đoạn 1 đã thực hiện với khối lượng khoảng 21 tỷ đồng) và vốn vay 565,0 tỷ đồng.

- Giai đoạn 2 tổng mức đầu tư 681,0 tỷ đồng, sử dụng nguồn vốn tự có và vốn vay (sau khi hoàn thành giai đoạn 1 sẽ đầu tư tiếp giai đoạn 2).

1.5.2. Tổng vốn đầu tư điều chỉnh

Tổng vốn đầu tư: 3.114.529.608.000 (Ba nghìn, một trăm mười bốn tỷ, năm trăm hai mươi chín triệu, sáu trăm lẻ tám nghìn) đồng và tương đương 118.288.249 (Một trăm mười tám triệu, hai trăm tám mươi tám nghìn, hai trăm bốn mươi chín) đô la Mỹ (tỷ giá 26.330 đồng ngày 24/8/2026 của Ngân hàng TMCP Ngoại thương Việt Nam), trong đó:

a) Vốn góp của nhà đầu tư

Vốn góp của nhà đầu tư: 951.074.273.000 (Chín trăm năm mươi một tỷ, không trăm bảy mươi tư triệu, hai trăm bảy mươi ba nghìn) đồng và tương đương 36.121.317 (Ba mươi sáu triệu, một trăm hai mươi một nghìn, ba trăm mười bảy) đô la Mỹ.

STT	Tên nhà đầu tư	Số vốn góp		Tỷ lệ (%)	Phương thức góp vốn	Tiền độ góp vốn
		VND	Tương đương USD			
1	Công ty cổ phần cảng VIMC Đình Vũ	951.074.273.000	36.121.317	31	Bằng tiền	Theo tiến độ thực hiện dự án

b) Vốn huy động

Vốn huy động: 2.163.455.334.000 (Hai nghìn, một trăm sáu mươi ba tỷ, bốn trăm năm mươi lăm triệu, ba trăm ba mươi tư nghìn) đồng và tương đương 82.166.933 (Tám

mười hai triệu, một trăm sáu mươi sáu nghìn, chín trăm ba mươi ba) đô la Mỹ, trong đó:

- Vốn vay trong nước (vay từ các tổ chức tín dụng tại Việt Nam; vay từ các tổ chức khác): 2.163.455.334.000 (Hai nghìn, một trăm sáu mươi ba tỷ, bốn trăm năm mươi lăm triệu, ba trăm ba mươi tư nghìn) đồng và tương đương 82.166.933 (Tám mươi hai triệu, một trăm sáu mươi sáu nghìn, chín trăm ba mươi ba) đô la Mỹ.

- Vốn vay nước ngoài (vay từ công ty mẹ ở nước ngoài; vay nước ngoài khác): Không.

- Vốn huy động từ cổ đông, thành viên, từ các chủ thể khác: Không.

- Vốn huy động từ các nguồn khác: Không

c) Lợi nhuận để lại của Nhà đầu tư để tái đầu tư (nếu có): Không

1.5.3. Thời gian hoạt động của Dự án

50 năm (Năm mươi năm) kể từ ngày Nhà đầu tư được Nhà nước quyết định giao đất, cho thuê đất.

1.5.4. Tiến độ thực hiện dự án

a) Tiến độ góp vốn và huy động các nguồn vốn (đồng)

- Tiến độ góp vốn, huy động các nguồn vốn của dự án: Từ năm 2026 đến năm 2028.

- Lập bảng tiến độ giải ngân của dự án phù hợp với tiến độ thực hiện dự án:

Đơn vị: 1.000 đ.

TT	Hạng mục	Giai đoạn 1	Giai đoạn 2	
		Đến 2026	Năm 2027	Năm 2028
	TỔNG CỘNG	646.736.273	1.233.896.667	1.233.896.667
-	Vốn góp	196.736.273	377.169.000	377.169.000
-	Vốn vay	450.000.000	856.727.667	856.727.667

b) Tiến độ thực hiện các mục tiêu hoạt động của dự án đầu tư

- Giai đoạn 1: Đã hoàn thành đưa vào khai thác 01 cầu cảng cùng hệ thống hạ tầng kỹ thuật, thiết bị từ năm 2022. Hoàn thành cầu tuyến bến trong năm 2027.

- Giai đoạn 2: Công tác chuẩn bị đầu tư thực hiện từ năm 2026 đến Quý I/2027; thực hiện đầu tư xây dựng từ Quý II/2027 đến Quý IV/2028. Quý I/2029 đưa công trình vào khai thác.

c) Tiến độ xây dựng cơ bản và đưa công trình vào hoạt động hoặc khai thác vận hành

- Dự kiến khởi công: Quý II/2027.

- Hoàn thiện đưa dự án vào khai thác vận hành: Từ Quý I/2029.

d) Sơ bộ phương án phân kỳ đầu tư hoặc phân chia dự án thành phần

- Giai đoạn 1: Đã đầu tư xây dựng và đưa vào khai thác 01 cầu cảng dài 240 m cùng hệ thống bãi hàng, giao thông nội bộ, công trình quản lý, phụ trợ và hạ tầng kỹ thuật phục vụ khai thác.
- Giai đoạn 2: Tiếp tục đầu tư 02 cầu cảng có tổng chiều dài 390 m, bãi hàng hóa, giao thông nội bộ, cây xanh, tường rào, thiết bị khai thác và hệ thống hạ tầng kỹ thuật đấu nối, sử dụng chung với các công trình hiện hữu của Giai đoạn 1.

1.6. Thời hạn, tiến độ thực hiện dự án

1.6.1. Tiến độ thực hiện dự án trước đây

- Giai đoạn 1: Quý III/2017 thực hiện xây dựng các hạng mục công trình. Dự kiến đến Quý IV/2018 có thể bắt đầu đưa vào khai thác 01 bến của dự án và tiếp tục đầu tư xây dựng hoàn thiện giai đoạn 1 đến năm 2019 đưa vào khai thác.
- Giai đoạn 2: Thực hiện đầu tư xây dựng từ năm 2019 đến năm 2020.

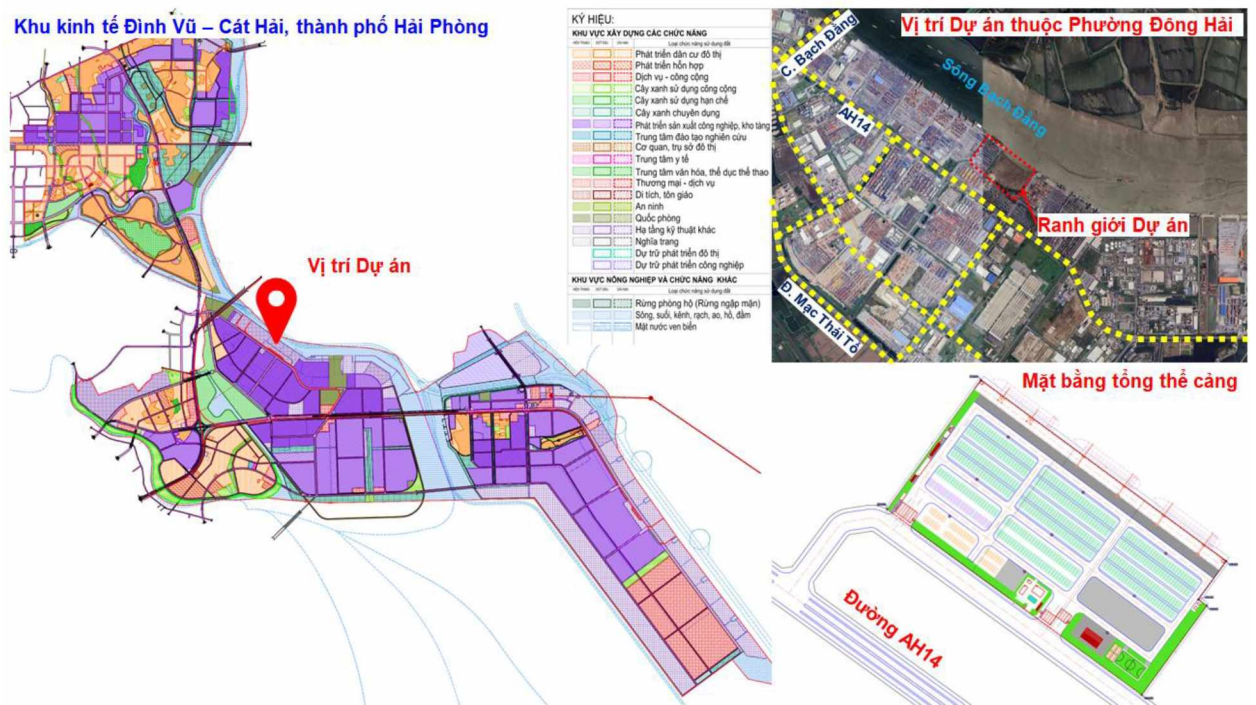
1.6.2. Tiến độ thực hiện dự án điều chỉnh

- Giai đoạn 1: Đã hoàn thành đưa vào khai thác 01 cầu cảng cùng hệ thống hạ tầng kỹ thuật, thiết bị từ năm 2022. Hoàn thành cầu tuyến bến trong năm 2027.
- Giai đoạn 2: Công tác chuẩn bị đầu tư thực hiện từ năm 2026 đến Quý I/2027; thực hiện đầu tư xây dựng từ Quý II/2027 đến Quý IV/2028. Quý I/2029 đưa công trình vào khai thác.

2. ĐỀ XUẤT NHU CẦU SỬ DỤNG ĐẤT, RỪNG, KHU VỰC BIỂN

2.1. Địa điểm khu đất

- **Vị trí trước đây:** Phường Đông Hải 2, quận Hải An, thành phố Hải Phòng.
- **Vị trí điều chỉnh:** Địa điểm thực hiện Dự án thuộc địa giới hành chính của phường Đông Hải, thành phố Hải Phòng, ranh giới tiếp giáp với các khu vực sau:
 - + Phía Tây Bắc giáp cảng tổng hợp Đình Vũ – cảng Hải Phòng;
 - + Phía Tây Nam giáp khu đất được quy hoạch là khu kỹ thuật đầu mối KCN Đình Vũ.
 - + Phía Đông Bắc giáp sông Bạch Đằng;
 - + Phía Đông Nam giáp cảng Nam Hải Đình Vũ.



Hình III.1. Vị trí dự án

2.2. Hiện trạng khu vực nghiên cứu lập Dự án

2.2.1. Hiện trạng, đặc điểm khu vực

a) Hiện trạng bến cảng đã xây dựng

Hiện trạng bến cảng Vinalines Đình Vũ có quy mô:

- Bến cảng hiện hữu có quy mô 01 cầu cảng với chiều dài 240m (đã được Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam công bố tại Quyết định số 796/QĐ-CHHVN ngày 18/6/2021 của Cục Hàng hải Việt Nam về công bố mở Bến cảng VIMC Đình Vũ thành phố Hải Phòng và điều chỉnh tại Quyết định số 2105/QĐ-CHHĐTVN ngày 10/10/2025), khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải đến 40.000 DWT giảm tải. Sản lượng hàng hóa thông qua năm 2025 đạt khoảng 192.668 TEU.

- Về hiện trạng mặt bằng và hạ tầng kỹ thuật: Bến cảng có tổng diện tích giai đoạn 1 khoảng 13,84 ha, được đầu tư đồng bộ nhằm phục vụ hoạt động khai thác và quản lý cảng. Các công trình hiện hữu gồm nhà bảo vệ, nhà để xe, phòng làm thủ tục hải quan, 02 trạm biến áp, nhà quản lý bến cảng, nhà bảo trì, nhà vệ sinh cùng hệ thống giao thông nội bộ, sân bãi và các thiết bị phục vụ khai thác bến cảng.

Thiết bị khai thác trên bến cảng:

Bảng III.1. Hiện trạng thiết bị khai thác trên bến cảng

TT	Tên thiết bị	Đơn vị	Khối lượng
1	Cần trục trên bến	Chiếc	02

TT	Tên thiết bị	Đơn vị	Khối lượng
2	Cần trục RSD	Chiếc	01
3	Xe nâng vó	Chiếc	0
4	Đầu kéo	Chiếc	05
5	Rơ moóc	Chiếc	05



Khu vực bãi container



Trạm xử lý nước thải



Khu vực cầu cảng



Cổng cảng



Khu vực nhà văn phòng



Phòng thủ tục hải quan

Hình III.2. Hiện trạng bến cảng đã xây dựng

b) Hiện trạng khu vực chưa xây dựng bến cảng

Khu vực nghiên cứu Dự án có tổng diện tích 21,15ha, hiện toàn bộ khu vực đã được giải phóng mặt bằng đã được bàn giao cho Công ty cổ phần cảng Vinalines Đình Vũ.

Khu vực xây dựng bãi hàng có cao độ thay đổi từ +2,2mHD÷+4,1mHD; Cao độ khu nước trước bến hiện hữu có cao độ thay đổi từ -5,1mHD÷-2,6mHD; Cao độ khu nước kết nối luồng tàu hiện hữu có cao độ thay đổi từ -7,9mHD÷-6,2mHD.



Hình III.3. Hiện trạng khu vực dự kiến xây dựng

2.2.2. Đặc điểm địa chất

Báo cáo kết quả địa chất công trình Dự án đầu tư xây dựng cảng tổng hợp cụm công nghiệp Đình Vũ do công ty cổ phần tư vấn xây dựng công trình Hàng hải thực hiện năm 2007. Trên cơ sở kết quả khoan khảo sát, thí nghiệm kết quả thí nghiệm SPT, địa tầng tại khu vực cầu tàu từ trên xuống được chia thành các lớp đất đá, được thể hiện như sau:

- Lớp 1: Đất san lấp thành phần chủ yếu là cát pha trạng thái dẻo . Đây là lớp đất được thành tạo do quá trình san lấp mặt bằng. Lớp có diện phân bố hạn hẹp chỉ gặp tại các lỗ khoan LK1, LK2, LK3 với chiều nhỏ, thay đổi từ 1.5m (LK1, LK3) đến 3.5m (LK2). Cao độ đáy lớp thay đổi từ - 7.7m(LK3) đến -10.7m(LK2).

- Lớp 2: Bùn sét pha màu xám nâu, xám xanh. Lớp có diện phân bố rộng khắp, gặp ở tất cả các lỗ khoan có trong phạm vi khảo sát với chiều dày thay đổi lớn từ 3.0m (LK2, LK4, LK5) đến 9.5m (LK7). Đây là lớp đất yếu, khả năng chịu tải thấp, tính biến dạng lớn. Cao độ đáy lớp thay đổi từ - 6.34m (LK8) đến -16.1m (LK1). Giá trị thí nghiệm xuyên tiêu chuẩn (SPT) $N_{30} = 0 \div 1$

- Lớp 3 : Sét màu xám vàng, xám xi măng trạng thái dẻo chảy. Lớp có diện phân bố hạn hẹp, chỉ gặp tại các lỗ khoan LK4, LK5, LK7, LK8, LK9 với chiều dày thay đổi lớn từ 4.0m (LK5) đến 18.0m (LK9). Đây là lớp đất yếu, khả năng chịu tải thấp, tính biến dạng lớn. Cao độ đáy lớp thay đổi từ -10.74m (LK8) đến -25.45m (LK9). Giá trị thí nghiệm xuyên tiêu chuẩn (SPT) $N_{30} = 2 \div 6$

- Lớp 4 : Sét màu xám vàng, xám nâu, đốm đỏ loang lổ trạng thái dẻo cứng. Lớp có diện phân bố rộng khắp, gặp ở hầu hết các lỗ khoan có trong phạm vi khảo sát (không gặp tại LK1, LK2, LK9) với chiều dày thay đổi lớn từ 4.5m (LK6, LK7) đến 12.0m (LK5). Đây là lớp đất tốt, khả năng chịu tải cao, tính biến dạng nhỏ. Cao độ đáy lớp thay đổi từ -16.0m (LK6) đến - 23.88m (LK4). Giá trị thí nghiệm xuyên tiêu chuẩn (SPT) $N_{30} = 12 \div 20$

- Lớp 5 : Sét màu xám vàng, xám xanh, xám ghi trạng thái dẻo mềm. Lớp có diện phân bố rộng khắp khu vực khảo sát với chiều dày thay đổi từ 2.5m (LK5) đến 11.3m (LK2). Đây là lớp đất có khả năng chịu tải trung bình, tính biến dạng trung bình. Cao độ đáy lớp thay đổi từ - 21.1m (LK1) đến - 33.15m (LK9). Giá trị thí nghiệm xuyên tiêu chuẩn (SPT) $N_{30} = 6 \div 12$

- Lớp 6: Sét màu xám ghi trạng thái dẻo chảy. Lớp có diện phân bố hạn hẹp, chỉ gặp tại lỗ khoan LK1 với chiều dày lớn tới 9.5m. Đây là lớp đất yếu, khả năng chịu tải thấp, tính biến dạng lớn. Cao độ đáy lớp - 30.6m. Giá trị thí nghiệm xuyên tiêu chuẩn $N_{30} = 6 \div 7$

- Lớp 7: Sét màu xám xanh, xám trắng trạng thái dẻo cứng. Lớp có diện phân bố hạn hẹp, chỉ gặp tại lỗ khoan LK6 với chiều dày 6.5m. Đây là lớp đất tương đối tốt, khả năng chịu tải tương đối cao, tính biến dạng nhỏ . Cao độ đáy lớp - 32.5m. Giá trị thí nghiệm xuyên tiêu chuẩn $N_{30} = 12$

- Lớp 8: Sét pha màu xám vàng, xám ghi trạng thái dẻo mềm. Lớp có diện phân bố hạn hẹp, chỉ gặp tại lỗ khoan LK3, LK6, LK8, LK9 với chiều dày thay đổi từ 2.9m (LK8) đến 5.5m (LK6). Đây là lớp đất có khả năng chịu tải trung bình, tính biến dạng trung bình. Cao độ đáy lớp thay đổi từ - 29.74m (LK8) đến - 38.0m (LK6). Giá trị thí nghiệm xuyên tiêu chuẩn $N_{30} = 6 + 10$

- Lớp 9a: Cát hạt trung màu xám vàng kết cấu chặt vừa. Lớp có diện phân bố khá rộng trong khu vực gặp ở hầu hết các lỗ khoan có trong phạm vi khảo sát (không gặp tại LK6, LK8, LK9) với chiều dày thay đổi từ 2.0m (LK4) đến 7.9m (LK2). Đây là lớp đất tốt, khả năng chịu tải cao, tính biến dạng nhỏ. Cao độ đáy lớp thay đổi từ - 30.18m (LK4) đến - 34.7m (LK1). Giá trị thí nghiệm xuyên tiêu chuẩn $N_{30} = 11 \div 20$

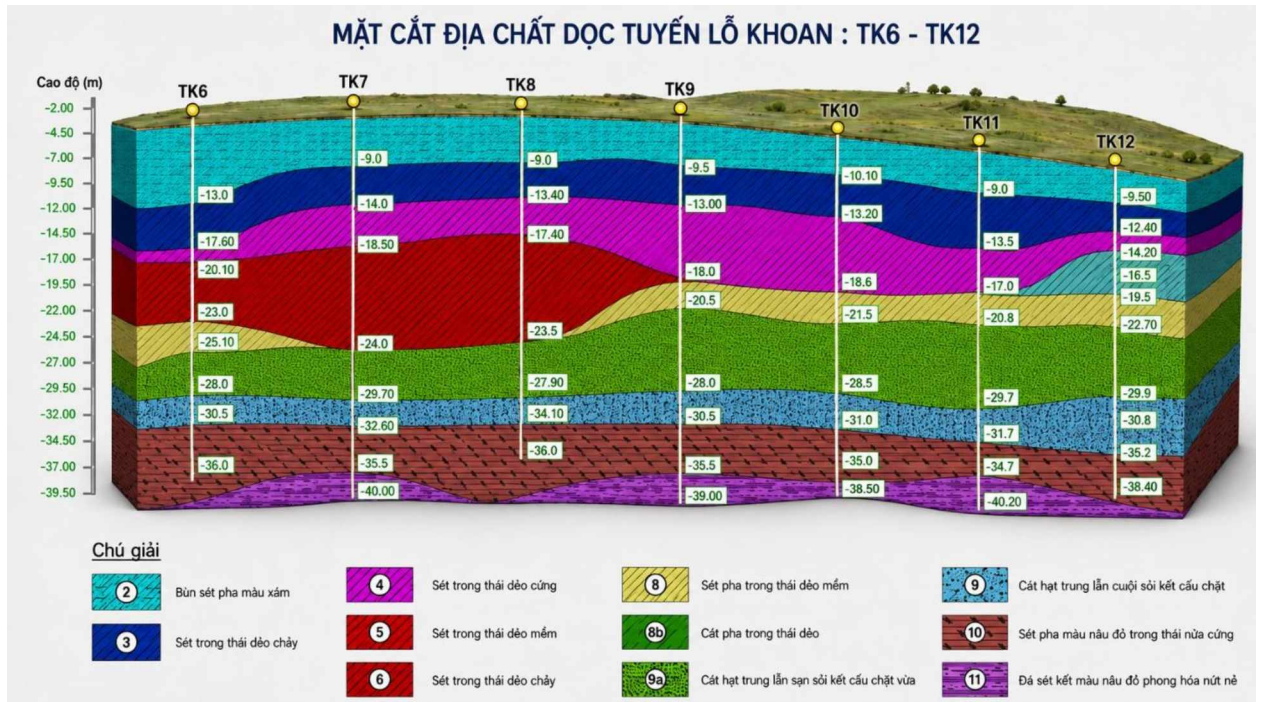
- Lớp 9 : Cát hạt trung màu xám vàng, xám trắng lẫn sạn sỏi kết cấu chặt. Lớp có diện phân bố rộng khắp, gặp ở hầu hết các lỗ khoan có trong phạm vi khảo sát (không gặp tại LK6), chiều dày thay đổi mạnh từ 0.5m (LK1) đến 6.0m (LK4). Đây là lớp đất tốt, khả năng chịu tải cao, tính biến dạng nhỏ. Cao độ đáy lớp thay đổi từ - 35.2m (LK1) đến - 39.7m (LK3). Giá trị thí nghiệm xuyên tiêu chuẩn $N_{30} = 22 \div >50$

- Lớp 10 : Sét pha màu nâu đỏ trạng thái nửa cứng. Đây là sản phẩm phong hoá hoàn toàn của lớp đá sét kết. Lớp có diện phân bố rộng khắp gặp ở hầu hết các lỗ khoan có trong phạm vi khảo sát (không gặp tại LK7, LK8). Với phạm vi khảo sát đã tiến hành khoan vào lớp từ 2.5m (LK5) đến 7.9m (LK2). Đây là lớp đất tốt, khả năng chịu tải cao, tính biến dạng nhỏ. Cao độ mặt lớp thay đổi từ - 35.2m (LK1) đến - 39.7m (LK3). Giá trị thí nghiệm xuyên tiêu chuẩn $N_{30} >50$

- Lớp 11 : Đá Sét kết màu nâu đỏ cứng chắc. Đây là lớp đá gốc của khu vực, cường độ kháng nén kháng nén của đá tới 208 KG/cm^2 . Với chiều sâu khảo sát hạn chế, tại lỗ khoan LK3 đã khoan vào lớp 4m.



Hình III.4. Mặt bằng vị trí hố khoan



Hình III.5. Mặt cắt địa chất điển hình khu vực Dự án

2.2.3. Đặc điểm khí tượng

a) Nhiệt độ không khí

Nhiệt độ trung bình trong năm là 23,8oC, nhiệt độ cao nhất/thấp nhất trung bình 26,7oC/21,9oC. Các giá trị nhiệt độ trung bình, trung bình cao đều tập trung vào tháng 7. Chi tiết nhiệt độ không khí tại khu vực được thể hiện trong bảng sau:

Bảng III.2. Nhiệt độ trung bình tháng và năm

TT	Tháng												Năm
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
(1)	20,0	19,8	21,8	25,9	30,3	31,7	31,9	31,5	30,8	29,0	26,0	22,4	26,7
(2)	28,0	28,3	30,0	32,6	37,3	36,8	38,0	38,6	35,7	34,8	32,5	31,5	38,6
(3)	17,1	17,3	19,5	23,2	27,1	28,8	29,2	28,6	27,8	25,8	22,6	19,1	23,8
(4)	15,5	15,8	17,9	21,4	25,2	26,7	27,1	26,4	25,6	23,7	20,6	17,2	21,9
(5)	6,2	6,6	7,3	13,0	16,5	19,2	19,9	21,5	16,7	14,9	12,6	6,9	6,2

Ghi chú: (1): Cao nhất trung bình; (2): Cao nhất tuyệt đối; (3): Trung bình

(4): Thấp nhất trung bình; (5): Thấp nhất tuyệt đối.

b) Mưa và độ ẩm không khí

Tổng lượng mưa trung bình năm khu vực 1.546,6mm. Theo giới hạn tổng lượng mưa tháng 100mm thì mùa mưa ở đây bắt đầu từ tháng 5 ÷ 10, cao nhất vào tháng 8 (337,1mm). Phân bố mưa trong mùa mưa chiếm ~86% tổng lượng cả năm.

Tháng 12 có tổng lượng mưa trung bình nhỏ nhất là ~19,4mm.

Số ngày mưa trung bình năm là 119 ngày. Tháng 8 có số ngày mưa nhiều nhất (khoảng 15,7 ngày), tháng 12 có số ngày mưa ít nhất (khoảng 4,2 ngày).

Hình III.6. Lượng mưa (mm) trung bình, lớn nhất và số ngày mưa trung bình

TT	Tháng												Năm
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
(1)	24,7	21,5	39,7	70,0	151,8	194,3	209,0	337,1	288,2	148,4	42,4	19,4	1546,6
(2)	90,3	49,1	58,2	128,0	178,4	434,7	320,5	274,6	206,0	237,1	141,5	50,1	434,7
(3)	6,3	9,7	12,8	9,8	9,7	11,7	11,6	15,7	13,3	8,7	5,2	4,2	118,8

*Ghi chú: (1): Lượng mưa trung bình tháng và năm; (2): Lượng mưa ngày lớn nhất
(3): Số ngày mưa trung bình tháng và năm.*

Khu vực nhìn chung có độ ẩm không khí khá cao. Độ ẩm tương đối trung bình năm khu vực đạt 84,4%.

Bảng III.3. Độ ẩm tương đối trung bình và thấp nhất (%)

TT	Tháng												Năm
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
TB	82,4	87,2	89,9	90,0	86,9	86,1	85,1	86,3	83,9	79,7	77,8	77,6	84,4
Thấp nhất	70,8	78,0	81,9	81,2	76,2	77,1	76,4	76,9	73,6	69,3	65,6	65,4	74,4

c) Sương mù và tầm nhìn xa

Sương mù trong năm thường tập trung vào các tháng mùa Đông, bình quân năm là 10,5 ngày; Tháng 3 là tháng có nhiều sương mù nhất, trung bình trong tháng có 3,9 ngày có sương mù; Các tháng mùa hè hầu như không có sương mù. Do ảnh hưởng của sương mù nên tầm nhìn bị hạn chế, số ngày có tầm nhìn dưới 1km thường xuất hiện vào mùa Đông, còn các tháng mùa hè hầu hết các ngày trong tháng có tầm nhìn >10km.

Bảng III.4. Số ngày có sương mù trung bình

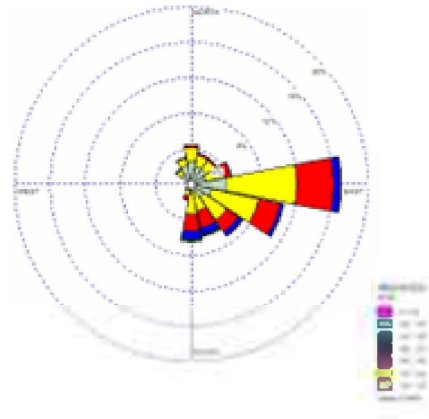
TT	Tháng												Năm
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
TB	0,9	2,5	3,9	2,6	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,3	10,5

d) Gió

Theo tài liệu gió tại trạm Hòn Dấu nhiều năm (1998-2018) cho thấy tốc độ gió lớn nhất đo được là 36m/s theo hướng Đông Nam (SE).

Dựa vào tốc độ gió thực đo đã tính tần suất tốc độ và hướng gió, vẽ hoa gió tổng hợp các tháng và năm. Nhìn vào hoa gió tổng hợp cho thấy gió chủ yếu ở tốc độ từ 0,1 - 5,5m/s; Gió thịnh hành nhất là hướng Đông chiếm 17,0%; Gió hướng Đông Đông Nam chiếm 11,0%; Gió lặng chiếm 27,64%. Hoa gió các tháng: từ tháng 10 đến tháng 1 gió thịnh hành

hướng Đông và hướng Bắc; Tháng 2 đến tháng 5 gió thịnh hành hướng Đông; Tháng 6 đến tháng 8 gió thịnh hành hướng Nam và Đông Nam; Tháng 9 gió có nhiều hướng.



e) Giông

Số ngày có giông trong năm khoảng 42 ngày.

Bảng III.5. Số ngày có giông trung bình tháng và năm

Tháng	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Năm
Số ngày	0,2	0,3	1,2	3,9	5,2	6,5	6,0	9,6	6,3	2,4	0,3	0,0	42,0

f) Bão

Dải bờ biển khu vực từ Quảng Ninh đến Thanh Hóa chịu nhiều ảnh hưởng của bão. Thống kê chuỗi số liệu thì số lượng bão đổ bộ vào khu vực trung bình từ 1 ÷ 2 cơn/năm. Theo số liệu thống kê quan trắc các năm trở lại đây, bão thường đổ bộ vào các tháng mùa mưa. Tháng có nhiều bão nhất là tháng 10, sức gió mạnh nhất trong bão đo được đến cấp 13.

2.2.4. Đặc điểm thủy văn

a) Mực nước và thủy triều

Theo tài liệu quan trắc ở trạm KTTV Hòn Dấu cho thấy thủy triều ở đây thuộc chế độ nhật triều thuần nhất, hầu hết số ngày trong tháng (trên dưới 25 ngày), mỗi ngày có một lần nước lớn và một lần nước ròng. Độ lớn triều ở đây thuộc loại lớn, khoảng 3 ÷ 4m. Vào kỳ triều cường, mực nước cao nhất đo được là 421cm (22/10/1995), mực nước thấp nhất đo được là -3cm (02/1/1991). Mực nước lên xuống nhanh, có thể đạt 0,5m/h. Thời gian xuất hiện đỉnh triều tại cửa Cẩm thường chậm hơn so với tại Hòn Dấu từ 1 ÷ 2 giờ, chân triều thường xuất hiện chậm hơn 2 ÷ 3 giờ.

Mực nước biển +3,20m (Hải đồ) xuất hiện trong tất cả các tháng trong năm với số ngày xuất hiện trong tháng thấp nhất 8 ÷ 10 ngày, cao nhất 17 ÷ 19 ngày. Trong ngày, thời gian xuất hiện mực nước +3,20m từ 2 ÷ 5 giờ, có một số ngày đến 7 giờ. Tần suất lý luận mực nước cao nhất cho kết quả mực nước tương ứng với các tần suất:

Bảng III.6. Mức nước ứng với các tần suất lý luận tại Hòn Dấu

P%	1	3	5	10	20	50	70	90	95	97	99
H (cm)	443	426	417	405	392	373	364	354	350	349	346

Dựa vào mực nước giờ, đỉnh triều, chân triều, trung bình tính tần suất tích lũy cho kết quả mực nước tương ứng với các tần suất:

Bảng III.7. Mức nước ứng với các tần suất lũy tích tại Hòn Dấu

P%	1	3	5	10	20	50	70	90	95	97	99
H _{đỉnh} (cm)	383	377	362	352	338	305	277	235	225	211	204
H _{chân} (cm)	196	180	174	156	134	91	72	47	40	31	22
H _{giờ} (cm)	355	338	325	305	275	195	149	90	71	64	43
H _{tb} (cm)	230	225	225	217	210	195	189	182	174	171	167

Từ mực nước ứng với tần suất thiết kế tại Hòn Dấu, dựa vào phương trình tương quan có mực nước thiết kế tại vị trí công trình như sau:

Bảng III.8. Mức nước ứng với các tần suất tại công trình

P%	1	3	5	10	20	50	70	90	95	97	99
H _{đỉnh} (cm)	402	391	384	372	359	328	299	261	248	242	231
H _{chân} (cm)	222	209	200	192	168	124	106	87	76	71	62
H _{giờ} (cm)	375	356	347	328	299	225	179	123	105	98	82
H _{tb} (cm)	261	253	249	244	237	225	217	210	206	201	196

Mức nước (hệ Hải đồ) dùng thiết kế công trình như sau:

- Mực nước cao thiết kế : +3,75m;
- Mực nước thấp thiết kế : +0,80m;
- Mực nước trung bình : +2,25m.

b) Dòng chảy

* Mùa kiệt: Lưu lượng lớn nhất đo được khi triều xuống là 4.368m³, tốc độ dòng chảy tại mặt cắt trung bình là 0,8m/s (2h ngày 23/4/1992); Lưu lượng lớn nhất khi triều lên là 4.597m³, tốc độ dòng chảy tại mặt cắt trung bình là 0,78m/s (ngày 19/4/1992).

* Mùa lũ: Lưu lượng lớn nhất đo được khi triều xuống là 9.340m³, tốc độ dòng chảy trung bình là 1,62m/s (21h ngày 22/8/1992); Lưu lượng lớn nhất khi triều lên là 4.908m³, tốc độ dòng chảy trung bình là 0,8m/s (ngày 30/7/1992).

(Nguồn: Dự án ĐTXD Cảng Nam Đình Vũ – Giai đoạn 3).

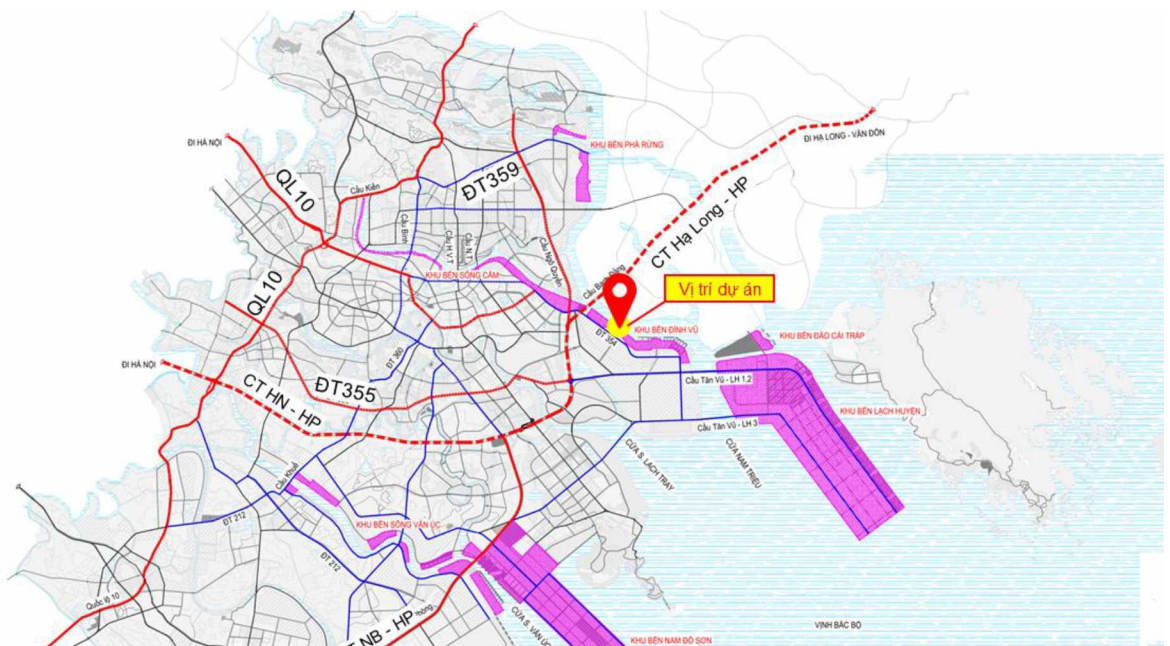
c) Mực nước biển dâng do biến đổi khí hậu toàn cầu

Dựa vào kết quả công bố các kịch bản biến đổi khí hậu của Bộ Tài nguyên và Môi trường, đến năm 2070, tại khu vực xây dựng trong vòng 50 năm tới mực nước biển dâng

2.2.5. Đặc điểm giao thông vận tải, hạ tầng kỹ thuật khu vực Dự án

a) Giao thông đường bộ

Sơ đồ giao thông đường bộ của Hải Phòng đi các tỉnh thành và của khu vực dự án được minh họa như sau:



Hình III.7. Giao thông đường bộ kết nối đến khu vực Dự án

b) Giao thông đường sắt

Trên địa bàn thành phố có tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng chạy qua, đoạn đi qua Hải Phòng dài 24,4 km và có 4 ga đầu mối là ga Hải Phòng, ga Thượng Lý, ga Vật Cách và ga Dụ Nghĩa. Ngoài ra, có 3 nhánh đường sắt kết nối từ tuyến Hà Nội-Hải Phòng với các khu bến cảng dọc sông Cấm (từ khu vực cảng Vật Cách đến cảng Chùa Vẽ (Từ ga Hải Phòng có đường sắt đi cảng Hải Phòng, tuyến đường sắt đi cảng Vật Cách và Công ty xăng dầu khu vực 3). Riêng khu bến Đình Vũ là khu bến chuyên container chưa có đường sắt kết nối trực tiếp và hiện phải kết nối ra đường sắt bằng cách chuyển sang đường thủy ra khu bến Vật Cách hoặc sử dụng phương thức đường bộ.

Theo Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 các tuyến đường sắt xây dựng mới có liên quan đến khu vực Thành phố Hải Phòng bao gồm: Đường sắt hiện có Hà Nội - Hải Phòng từ ga Gia Lâm đến ga Hải Phòng; Đường sắt xây mới Hà Nội - Hải Phòng (thuộc tuyến đường sắt Lao Cai - Hà Nội - Hải Phòng) song song với tuyến đường bộ cao tốc Hà Nội - Hải Phòng (đến ga Nam Hải Phòng) kết nối cảng biển cửa ngõ quốc tế Hải Phòng và các khu bến cảng Đình Vũ, Nam Đồ Sơn, Lạch Huyện đường đôi; Đường sắt xây mới ven biển Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh (bao gồm cả đoạn Nam Hải Phòng - Hạ Long).

Cụ thể hoá Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030 trong điều chỉnh Quy hoạch chung thành phố kỳ này:

- Xây dựng mới tuyến đường sắt mới đường đôi, Hà Nội - Hải Phòng chạy dọc tuyến đường bộ cao tốc Hà Nội - Hải Phòng (phía Nam đường cao tốc) đến ga Nam Hải Phòng kết nối cảng biển cửa ngõ quốc tế Hải Phòng và các khu bến cảng Đình Vũ, Nam Đồ Sơn, Lạch Huyện.
- Xây dựng mới đường sắt Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh song song với đường bộ ven biển.
- Nghiên cứu xây dựng mới tuyến đường sắt nối đường sắt Yên Viên - Hạ Long đi cảng Lạch Huyện phục vụ vận tải hàng hóa (qua thành phố mới Thủy Nguyên) khi có nhu cầu.



Hình III.8. Giao thông đường sắt kết nối đến khu vực Dự án

c) Giao thông đường biển

Theo thông báo hàng hải số 1343/TBHH-CVHHHP ngày 29/6/2026 của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng về thông số kỹ thuật của luồng hàng hải Hải Phòng:

◇ Đoạn Lạch Huyện (từ phao số 0 đến cặp phao số 29-30)

- Đoạn Lạch Huyện (từ phao số 0 đến cặp phao số 29-30): Đoạn luồng từ phao số 0 đến hết vùng quay trở tàu phía trước Cầu cảng số 1, số 2 - Bến cảng Container Quốc tế Tân cảng Hải Phòng: Trong phạm vi đáy luồng hàng hải rộng 160m, được giới hạn và hướng dẫn bởi hệ thống báo hiệu hàng hải, độ sâu đạt: 13.0m (mười ba mét).

- Đoạn luồng từ vùng quay trở tàu phía trước Cầu cảng số 1, số 2 - Bến cảng Container Quốc tế Tân cảng Hải Phòng đến cặp phao số 29-30: Trong phạm vi đáy luồng hàng hải rộng 120m, được giới hạn và hướng dẫn bởi hệ thống báo hiệu hàng hải, độ sâu đạt: 8.2m (tám mét hai).

- Vùng quay trở tàu khu vực Lạch Huyện (tại khu vực phía trước Cầu cảng số 1, số 2 - Bến cảng Container Quốc tế Tân cảng Hải Phòng): Trong phạm vi vùng quay tàu được giới hạn bởi đường tròn đường kính 660m.

◇ Đoạn kênh Hà Nam (từ cặp phao số 29-30 đến cặp phao số 43-46)

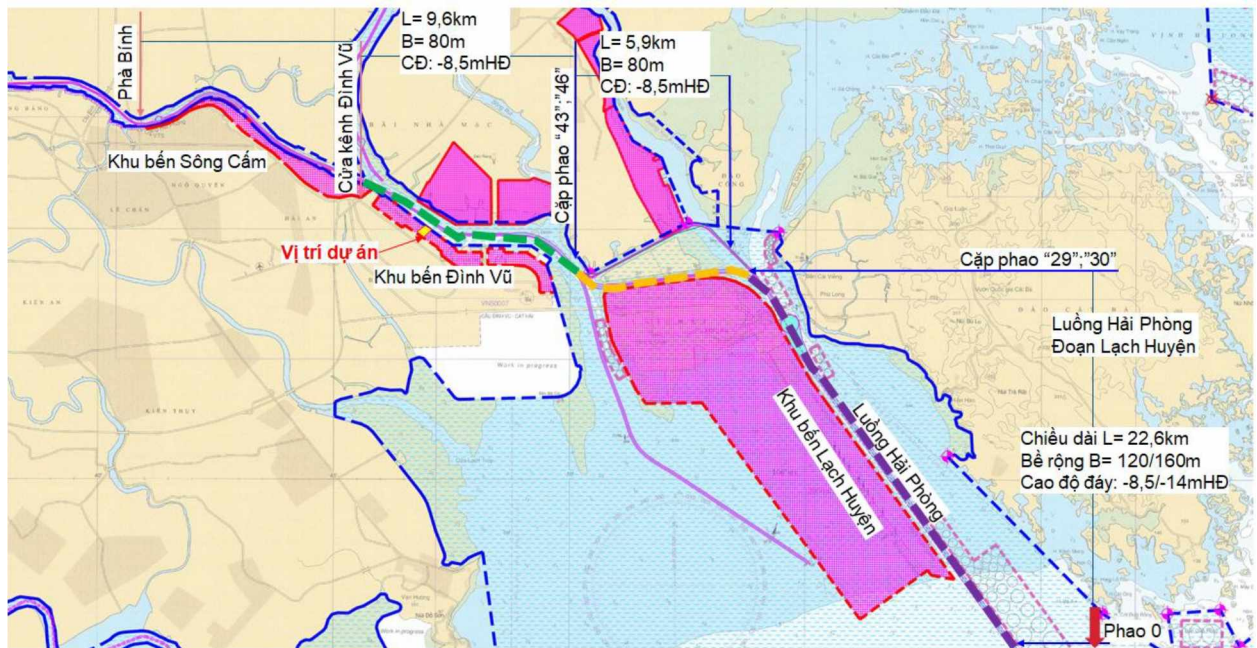
Trong phạm vi đáy luồng hàng hải rộng 80m, được giới hạn và hướng dẫn bởi hệ thống báo hiệu hàng hải, độ sâu đạt: 8.2m (tám mét hai).

◇ Đoạn luồng Bạch Đằng (từ cặp phao số 43-46 đến cửa kênh Đình Vũ)

- Đoạn luồng từ cặp phao số 43-46 đến thượng lưu cầu số 1 - Bến cảng Nam Đình Vũ: Trong phạm vi đáy luồng hàng hải rộng 80m, được giới hạn và hướng dẫn bởi hệ thống báo hiệu hàng hải, độ sâu đạt: 8.4m (tám mét tư).

- Đoạn luồng từ thượng lưu cầu số 1 - Bến cảng Nam Đình Vũ đến cửa kênh Đình Vũ: Trong phạm vi đáy luồng hàng hải rộng 80m, được giới hạn và hướng dẫn bởi hệ thống báo hiệu hàng hải, độ sâu đạt: 8.5m (tám mét năm).

Vùng quay trở tàu khu vực Đình Vũ (tại khu vực phía trước Cầu cảng số 1 - Bến cảng Đình Vũ): Trong phạm vi vùng quay tàu thiết kế được giới hạn bởi đường tròn đường kính 320m, độ sâu đạt -8,5m.



Hình III.9. Sơ đồ tuyến luồng hàng hải Hải Phòng

d) Giao thông đường thủy nội địa

Điều kiện tự nhiên khu vực Hải Phòng đã tạo nên mạng lưới đường sông rất thuận tiện là đầu mối của các tuyến đường thủy nội địa, đường ven biển đi đến khu vực Quảng Ninh và toàn bộ các tỉnh Đồng bằng trung du Bắc Bộ.

Hiện khu vực phía Bắc có 03 tuyến hành lang đường thủy chính:



Hình III.10. Kết nối đường thủy nội địa khu vực phía Bắc

Hệ thống ĐTNĐ khu vực phía Bắc nằm ở Đồng bằng sông Hồng, tập trung vào trung tâm tăng trưởng kinh tế là Hà Nội và kết nối với cảng biển cửa ngõ quốc tế Hải Phòng. Bao gồm các hành lang vận tải chính:

(1) Hành lang 1 tuyến Quảng Ninh - Hải Phòng - Việt Trì qua sông Đuống: Dài 280km, đạt tiêu chuẩn cấp II. Đáp ứng cỡ tàu đến 600 tấn và đoàn sà lan 4x400 tấn và 2x600 tấn. Đoạn từ Bắc Ninh đến Hải Phòng có thể tiếp nhận tàu 160 teus (~3.000T).

(2) Hành lang 2 (Quảng Ninh - Hải Phòng - Thái Bình - Nam Định - Ninh Bình): tổng chiều dài 265km, 90% tuyến đạt cấp II (đang tiếp tục được đầu tư nâng cấp đạt 100% cấp II). Đáp ứng cỡ tàu đến 600 tấn và đoàn sà lan 4x400 tấn và 2x600 tấn.

(3) Hành lang 3 (Hà Nội – cửa Lạch Giang): Dài 196km, hiện trạng đạt cấp I, đoạn cửa Lạch Giang đến kênh nối Đáy – Ninh Cơ là cấp đặc biệt. Đáp ứng cỡ tàu >1.000 tấn và đoàn sà lan đến 4x600 tấn.

e) Hàng không

Cảng hàng không quốc tế Cát Bi có tổng diện tích khoảng 488ha, trong đó đất của hàng không dân dụng là 175,7 ha, đất dành cho quân sự là 193,22 ha, đất dùng chung giữa quân sự và hàng không dân dụng là 119,1 ha. Quyết định số 768/QĐ-TTg ngày 6/5/2016 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch xây dựng Vùng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 xác định Sân bay quốc tế Cát Bi - thành phố Hải Phòng đóng vai trò dự phòng cho sân bay quốc tế Nội Bài.

- Nghiên cứu xây dựng mới cảng hàng không quốc tế tại khu vực Tiên Lãng trong giai đoạn dài hạn (sau 2045) khi sân bay Cát Bi đã khai thác hết công suất. Đây là khu vực có quỹ đất lớn, ít dân cư, vị trí kết nối giao thông thuận lợi, điều kiện thời tiết khí hậu, tình không tiếp cận không bị ảnh hưởng bởi địa hình, địa vật xung quanh. Cảng hàng không quốc tế Tiên Lãng ngoài chức năng đảm bảo vận chuyển hàng không cho Thành phố Hải Phòng còn đáp ứng vai trò sân bay vùng, hỗ trợ giảm tải cho Cảng hàng không quốc tế Nội Bài.

- Sân bay Kiến An: Phục vụ mục đích quân sự.
- Xây dựng sân bay taxi dự kiến tại Cát Bà, Bạch Long Vĩ phục vụ du lịch và cứu hộ.

f) Cấp điện, cấp nước, cấp khí thông tin liên lạc

◇ Hệ thống cấp điện

Hệ thống cấp điện phục vụ giai đoạn 2, được đầu nối, khai thác từ hệ thống cấp điện hiện hữu đã đầu tư xây dựng trong giai đoạn 1.

◇ Hệ thống cấp nước và PCCC

Hệ thống cấp nước và phòng cháy chữa cháy phục vụ giai đoạn 2 được đầu nối từ hệ thống cấp nước, PCCC hiện hữu đã đầu tư xây dựng trong giai đoạn 1.

◇ Hệ thống thông tin liên lạc

Dự án đã có hệ thống thông tin liên lạc phục vụ quản lý, điều hành và khai thác cảng. Đối với giai đoạn 1, hệ thống thông tin liên lạc được đầu nối, khai thác trên cơ sở hệ thống hiện hữu của giai đoạn 1.

2.3. Dự kiến nhu cầu sử dụng đất

Dự án đầu tư xây dựng cảng VIMC Đình Vũ có diện tích khoảng 21,15ha, có quy mô công trình như sau:

- Khả năng tiếp nhận tàu: tàu container, hàng tổng hợp, hàng rời đến 55.000 DWT giảm tải.
- Số lượng cầu cảng: 03 cầu cảng.
- Chiều dài tuyến bến: 630 m.

Bảng III.9. Cơ cấu sử dụng đất của Dự án

TT	Hạng mục	Đơn vị	Khối lượng	Ghi chú
A	Tổng diện tích	m²	211.557	
I	Các công trình hiện hữu			
1	Cầu cảng	m ²	5.760	LxB= 240x24
2	Kè sau cầu	md	240	

TT	Hạng mục	Đơn vị	Khối lượng	Ghi chú
3	Bãi container có hàng	m ²	82.020	
4	Bãi container lạnh	m ²		
5	Bãi container rỗng	m ²		
6	Bãi đóng rút, kiểm hóa	m ²		
7	Giao thông nội bộ	m ²		
8	Đường sau cảng	m ²		
9	Trạm bảo trì	m ²	233	
10	Nhà quản lý cảng	m ²	900	
11	Phòng thủ tục	m ²	153	
12	Nhà bảo vệ (thường trực)	m ²	39	
13	Nhà để xe	m ²	112	
14	Cây xanh	HM	1	
15	Tường rào	md	758	
16	Nhà vệ sinh	Ctr	1	
17	Cổng kiểm soát và trạm cân	Ctr	1	
18	Trạm biến áp	Ctr	2	
19	Trạm xử lý nước thải	Ctr	1	
20	Nhà chứa rác	Ctr	1	
21	Bể nước	Ctr	1	
II	Công trình chưa xây dựng			
22	Cầu cảng	m ²	9.360	LxB= 390x24
23	Kè sau cầu	md	390	
25	Bãi container	m ²	98.697	
26	Đường giao thông nội bộ	m ²	19.419	
27	Hạ tầng kỹ thuật	HT	1	
28	Tường rào	md	779	
29	Cây xanh	m ²	10.461	

- Dự án không thuộc phạm vi bảo vệ của di tích được cấp có thẩm quyền công nhận là di tích quốc gia, di tích quốc gia đặc biệt.

- Dự án không thuộc khu vực hạn chế phát triển hoặc nội đô lịch sử (được xác định trong đồ án quy hoạch đô thị) của đô thị đặc biệt.

2.4. Đề xuất phương án quy hoạch mặt bằng bến cảng

2.4.1. Tính toán xác định thông số bến

a) Thông số tàu

Bảng III.10. Thông số tàu thông qua

TT	Loại tàu	Chiều dài (m)	Rộng (m)	Mớn nước (m)
1	55.000 (giảm tải)	250	33	10,0
3	40.000 (giảm tải)	237	32,2	10,0

TT	Loại tàu	Chiều dài (m)	Rộng (m)	Mớn nước (m)
4	30.000 (giảm tải)	210	30	10,0
5	20.000	174	26,2	9,2
6	10.000	130	21,2	7,3

b) Thông số luồng kết nối

- Kiểm tra thông số chiều dài và chiều rộng tàu thiết kế:

Tàu ra vào bến cảng VIMC Đình Vũ qua các đoạn luồng: Lạch Huyện, Hà Nam, Bạch Đằng trong đó có, đoạn Lạch Huyện bề rộng luồng 160m, cao độ đáy -14m(HĐ) đã đưa được tàu có bề rộng trên 45m, mớn nước đến 15m; Đoạn Hà Nam, Bạch Đằng có bề rộng 80m, độ sâu -8,5m(HĐ).

- Kiểm tra thông số mớn nước của tàu ra/vào cảng:

Cao trình đáy chạy tàu (Ne) được xác định từ mực nước chạy tàu (MNCT) và chiều sâu chạy tàu (Hc) như sau:

$$Ne = MNCT - Hc$$

Mực nước chạy tàu là mực nước đảm bảo thời gian tàu có thể hành hải an toàn qua luồng. Đoạn luồng tính từ vùng đón trả hoa tiêu vào thủy diện trước bến cảng là khoảng 35 km, thời gian cho tàu hành thủy và quay tàu khoảng 3,0 giờ. Đối chiếu với mực nước thủy triều ở khu vực, tổng hợp theo bảng thủy triều cho thấy, mực nước trung bình +2,0 m ở Hòn Dấu, tương ứng +2,2m ở khu vực Tân Vũ xuất hiện trong các năm theo thống kê là trên 360 ngày/năm, thời gian xuất hiện trên kéo dài đến 10 giờ (khoảng thời gian này có thể liên tục trong ngày hoặc kết nối từ tối hôm trước sang sáng hôm sau) hoặc có khi hơn liên tục đảm bảo tàu hành thủy và quay trở, nên báo cáo kiến nghị chọn mực nước chạy tàu là mực nước có tần suất 40~50% (MNCT = +2,25~2,5mHĐ); Ngoài ra, còn xem xét tính toán cho tàu có mớn lớn hơn chạy tàu với mực nước có tần suất 20% (MNCT=+3,0mHĐ), đây là mực nước xuất hiện khoảng 210÷220 ngày/năm với mỗi lần xuất hiện ít nhất có 4 giờ liên tục.

TT	Thông số	Ký hiệu	Kết quả tính toán	
1	Loại tàu		Container	
2	Trọng tải	DWT	55.000 giảm tải	20.000 đầy tải
	Mớn nước		10	9,2
3	Tần suất mực nước giờ	P%	50%	50%
4	Mực nước chạy tàu (m);	MNCT	2,5	2,5
5	Độ sâu dự phòng tối thiểu dưới ky tàu (Ukc)	Ukc	1	0,7
6	Chiều sâu chạy tàu	Hc	11	9,9
7	Cao độ đáy chạy tàu	Ne	-8,5	-7,4

Cỡ tàu thiết kế đến 55.000 DWT giảm tải ra/vào Bến cảng VIMC Đình Vũ được lựa chọn trên cơ sở điều kiện tuyến luồng, khu nước, khả năng khai thác thực tế tại khu vực

Đình Vũ và phương án tổ chức khai thác bến. Tuy nhiên, do cao độ lối vào bến cảng hiện nạo vét đạt khoảng -7,0 mHD, trong khi cao độ tuyến luồng tàu đạt khoảng -8,5 mHD, việc tiếp nhận tàu đến 55.000 DWT giảm tải phải thực hiện trong điều kiện hạn chế, trên cơ sở lợi dụng mực nước thủy triều, kiểm soát mớn nước thực tế của tàu và đáp ứng đầy đủ các điều kiện bảo đảm an toàn hàng hải. Việc tàu ra/vào bến được tổ chức theo kế hoạch điều động phù hợp với thời điểm triều, điều kiện luồng và khu nước, có sự hỗ trợ của hoa tiêu, tàu lai và theo sự cấp phép, điều động của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng. Do đó, tàu đến 55.000 DWT giảm tải có thể được xem xét tiếp nhận tại Bến cảng VIMC Đình Vũ khi đáp ứng đầy đủ các điều kiện khai thác và phương án bảo đảm an toàn hàng hải được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận.

c) Tính toán các thông số kỹ thuật của bến

⇨ Chiều dài bến

Căn cứ theo tiêu chuẩn ngành 22 TCN 207-92, chiều dài bến cảng được xác định theo chiều dài tàu tính toán và khoảng cách dự phòng 2 đầu bến, cụ thể như công thức sau:

$$L_b = L_t + 2e$$

Trong đó:

- L_b : chiều dài bến;
- L_t : chiều dài tàu tính toán;
- e : khoảng cách giữa tàu và đoạn cuối tuyến bến.

	Trường hợp cỡ tàu neo đậu tại tuyến bến	L1 (m)	L2 (m)	L3 (m)	Σl	Σd	Σe	L (m)
1	01 TÀU 55.000 DWT và 01 tàu 40.000 DWT	250	237		487	25	50	562
2	01 tàu 55.000 DWT và 02 tàu 10.000 DWT	250	130	130	510	40	40	590
3	01 tàu 40.000 DWT, 01 tàu 20.000 DWT và 01 tàu 10.000 DWT	237	174	130	541	45	45	631
4	03 tàu 20.000 DWT	174	174	174	522	40	40	602

Như vậy, trên cơ sở kết quả tính toán các phương án bố trí tàu neo đậu tại tuyến bến, điều kiện khai thác thực tế, lựa chọn tổng chiều dài tuyến bến 630 m, gồm cầu cảng giai đoạn 1 đã xây dựng dài 240 m và 02 cầu cảng giai đoạn 2 có tổng chiều dài 390 m. Tiếp nhận tàu đến 55.000 DWT giảm tải (đã được Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam thỏa thuận tuyến bến tại văn bản số 5255/CHHVN-KHĐT ngày 26/12/2017 và điều chỉnh tại văn bản số 2322/CHHĐTVN-KCHT ngày 17/6/2025).

⇨ Chiều rộng bến

Chiều rộng bến khai thác đảm bảo 2 yếu tố:

- Công nghệ khai thác trên cầu cảng được sử dụng để tiếp nhận tàu container, bố trí

cầu bến, thiết bị xếp dỡ, phương tiện vận chuyển container, khu vực thao tác, lối đi kỹ thuật và các hạng mục phụ trợ phục vụ quá trình làm hàng. Chiều rộng bến cần bảo đảm đủ không gian cho hoạt động xếp dỡ container, phương tiện lưu thông an toàn trên bến, đồng thời đáp ứng yêu cầu vận hành, kiểm tra, bảo trì thiết bị và bảo đảm an toàn lao động trong quá trình khai thác.

- Về điều kiện hiện trạng, cầu cảng giai đoạn 1 đã được đầu tư xây dựng với chiều rộng 24 m và đang khai thác ổn định. Giai đoạn 2 được đầu tư nối tiếp với cầu cảng hiện hữu để hình thành tuyến bến liên tục.

⇒ Lựa chọn chiều rộng cầu cảng 24 m nhằm bảo đảm đồng bộ mặt bằng khai thác, kết cấu tuyến bến, tổ chức giao thông trên bến và hệ thống hạ tầng kỹ thuật đấu nối.

◁ Cao trình đáy bến

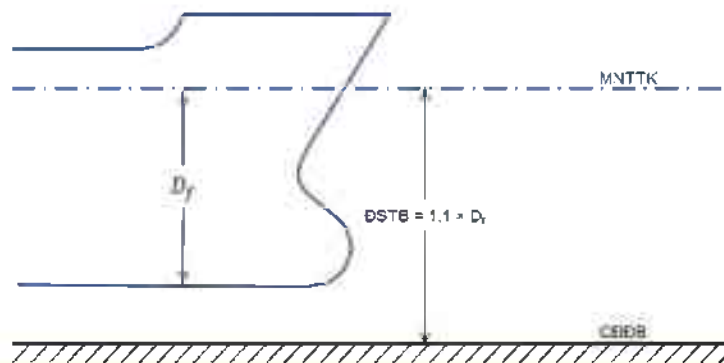
Nhằm đồng bộ với cao trình mặt bến cầu cảng hiện hữu thuận lợi cho tổ chức giao thông, thoát nước và khai thác công trình, **chọn cao trình đỉnh bến +5,0 mHD.**

◁ Cao trình đáy bến

Cao trình đáy bến (CĐĐB) được xác định từ mực nước thấp thiết kế (MNTTK) và độ sâu trước bến (ĐSTB). ĐSTB được xác định theo nguyên tắc cộng thêm độ dự trữ dưới sống tàu và mớn nước lớn nhất của tàu thiết kế (D_f) theo TCVN 11820-5:2021 như sau:

$$CĐĐB = MNTTK - ĐSTB$$

$$ĐSTB = 1,1 \times D_f$$



Trọng tải (DWT)	MNTTK (m)	Mớn nước (T)	Độ sâu trước bến (=1,1T)	Dự phòng sa bồi giữa 2 kỳ nạo vét	Cao trình đáy bến (mHD)
55.000 (giảm tải)	0,8	10,0	11,0	0,4	-10,6
40.000 (giảm tải)	0,8	10,0	11,0	0,4	-10,6
30.000 (giảm tải)	0,8	10,0	11,0	0,4	-10,6
20.000	0,8	9,2	10,1	0,4	-9,7
10.000	0,8	7,3	8,0	0,4	-7,6

⇒ Lựa chọn cao độ khu nước trước bến -10,8mHD (đã được Cục Hàng hải Việt Nam thỏa thuận tại văn bản số 5255/CHHVN-KHĐT ngày 26/12/2017 về thỏa thuận vị trí, thông

số kỹ thuật chi tiết bến cảng Vinalines – Đình Vũ và điều chỉnh tại Quyết định số 2322/CHHĐTVN-KCHT ngày 17/6/2025).

<> Khu nước trước bến

Bề rộng khu nước trước bến được tính toán theo tiêu chuẩn quốc gia TCVN 11820-2:2017 yêu cầu thiết kế - phần 2: Tải trọng và tác động như sau:

$$B_{kn} = (1,5 \div 2,0) B_t$$

⇒ Lựa chọn bề rộng khu nước trước bến cho tàu đến 55.000 DWT: $B_{kn} = 57m$ (bằng chiều rộng khu nước giai đoạn 1).

2.4.2. Quy hoạch mặt bằng của bến cảng

Dự án đầu tư xây dựng Cảng VIMC Đình Vũ được quy hoạch trên tổng diện tích khu đất khoảng 211.557 m², bao gồm khu cầu cảng, bãi container, giao thông nội bộ, các công trình quản lý - phụ trợ, hạ tầng kỹ thuật, cây xanh và các công trình phục vụ khai thác cảng. Dự án được phân kỳ đầu tư thành 02 giai đoạn như sau:

- Giai đoạn 1 - Các công trình đã đầu tư xây dựng

+ Giai đoạn 1 được bố trí tại khu vực phía Tây Bắc mặt bằng, giáp Bến cảng Tân Vũ và đã được đầu tư xây dựng, đưa vào khai thác. Tuyến bến gồm 01 cầu cảng dài 240 m, rộng 24 m, diện tích khoảng 5.760 m². Phía sau cầu cảng bố trí khu bãi container, đường giao thông nội bộ có diện tích khoảng 82.020 m², trong đó tổ chức các khu vực phục vụ container có hàng, container lạnh, container rỗng, đóng rút, kiểm hóa và hoạt động khai thác hàng hóa sau bến.

+ Các công trình quản lý, điều hành và phụ trợ đã được xây dựng gồm trạm bảo trì khoảng 233 m², nhà quản lý cảng khoảng 900 m², phòng thủ tục khoảng 153 m², nhà bảo vệ khoảng 39 m², nhà để xe khoảng 112 m², nhà vệ sinh, công kiểm soát và trạm cân. Hệ thống hạ tầng kỹ thuật hiện hữu gồm 02 trạm biến áp, trạm xử lý nước thải, nhà chứa rác, bể nước, cùng hệ thống cấp điện, cấp nước, thoát nước, phòng cháy chữa cháy, chiếu sáng, thông tin liên lạc và các công trình phụ trợ khác. Hệ thống giao thông nội bộ, cây xanh và khoảng 758 m tường rào đã được đầu tư đồng bộ phục vụ hoạt động khai thác hiện hữu.

- Giai đoạn 2 - Các công trình tiếp tục đầu tư xây dựng

+ Giai đoạn 2 được bố trí nối tiếp Giai đoạn 1 về phía Đông Nam, giáp Bến cảng Nam Hải Đình Vũ, nhằm hoàn thiện đồng bộ quy mô Cảng VIMC Đình Vũ. Tuyến bến giai đoạn 2 gồm 02 cầu cảng có tổng chiều dài khoảng 390 m, rộng 24 m, diện tích khoảng 9.360 m², bố trí nối tiếp cầu cảng hiện hữu. Sau khi hoàn thành, toàn bộ Dự án hình thành 03 cầu cảng với tổng chiều dài tuyến bến khoảng 630 m.

+ Phía sau tuyến bến giai đoạn 2 bố trí bãi container diện tích khoảng 98.697 m², tổ chức thành các ô bãi tập trung phục vụ xếp dỡ, lưu chứa, kiểm tra và trung chuyển

container. Hệ thống đường giao thông nội bộ khoảng 19.419 m² được bố trí bao quanh và giữa các khu bãi, kết nối trực tiếp với cầu cảng, khu vực Giai đoạn 1 và hệ thống giao thông ra/vào cảng, bảo đảm thuận lợi cho xe container, xe tải và thiết bị chuyên dùng hoạt động.

- Hệ thống hạ tầng kỹ thuật Giai đoạn 2 được đầu tư theo hướng đầu nối, mở rộng và sử dụng chung hệ thống cấp điện, cấp nước, thoát nước, phòng cháy chữa cháy, thông tin liên lạc và các công trình kỹ thuật hiện hữu của Giai đoạn 1. Đồng thời, Giai đoạn 2 bố trí khoảng 10.461 m² cây xanh, xây dựng khoảng 779 m tường rào và di dời 01 phao báo hiệu để phù hợp với phạm vi tuyến bến, khu nước và phương án khai thác sau khi hoàn thành.

- Sau khi hoàn thành Giai đoạn 2, mặt bằng Cảng VIMC Đình Vũ được tổ chức thống nhất với 03 cầu cảng, tổng chiều dài tuyến bến 630 m, hệ thống bãi container, giao thông nội bộ và hạ tầng kỹ thuật đồng bộ, đáp ứng nhu cầu khai thác hàng container, hàng tổng hợp, hàng rời và tiếp nhận tàu trọng tải đến 55.000 DWT phù hợp với điều kiện luồng, khu nước và yêu cầu bảo đảm an toàn hàng hải.

Bảng III.11. Thống kê các hạng mục công trình

TT	Hạng mục	Đơn vị	Khối lượng	Ghi chú
A	Tổng diện tích	m²	211.557	
I	Giai đoạn 1 (đã xây dựng)			
1	Cầu cảng	m ²	5.760	LxB= 240x24
2	Kè sau cầu	md	240	
3	Bãi container có hàng	m ²	82.020	
4	Bãi container lạnh	m ²		
5	Bãi container rỗng	m ²		
6	Bãi đóng rút, kiểm hóa	m ²		
7	Giao thông nội bộ	m ²		
8	Đường sau cảng	m ²		
9	Trạm bảo trì	m ²	233	
10	Nhà quản lý cảng	m ²	900	
11	Phòng thủ tục	m ²	153	
12	Nhà bảo vệ (thường trực)	m ²	39	
13	Nhà để xe	m ²	112	
14	Cây xanh	HM	1	
15	Tường rào	md	758	
16	Nhà vệ sinh	Ctr	1	
17	Cổng kiểm soát và trạm cân	Ctr	1	
18	Trạm biến áp	Ctr	2	
19	Trạm xử lý nước thải	Ctr	1	

20	Nhà chứa rác	Ctr	1	
21	Bể nước	Ctr	1	
II	Giai đoạn 2 (chưa xây dựng)			
22	Cầu cảng	m ²	9.360	LxB= 390x24
23	Kè sau cầu	md	390	
25	Bãi container	m ²	98.697	
26	Đường giao thông nội bộ	m ²	19.419	
27	Hạ tầng kỹ thuật	HT	1	
28	Tường rào	md	779	
29	Cây xanh	m ²	10.461	
30	Phao báo hiệu	Chiếc	1	Di dời
B	Cỡ tàu tiếp nhận đến 55.000 DWT			



Hình III.11. Mặt bằng quy hoạch sử dụng đất

2.5. Dự kiến nhu cầu sử dụng đất, sử dụng rừng, sử dụng khu vực biển tại địa điểm thực hiện Dự án

- Về sử dụng đất: Dự án đầu tư xây dựng Cảng VIMC Đình Vũ được thực hiện trên khu đất đã được Nhà nước cho thuê và cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất cho Chủ đầu tư, với diện tích 211.558,5 m² tại phường Đông Hải, thành phố Hải Phòng. Việc đầu tư giai đoạn 2 được thực hiện trong phạm vi khu đất hiện hữu đã được cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất, không làm thay đổi vị trí, ranh giới khu đất và không phát sinh nhu cầu sử dụng thêm đất ngoài phạm vi Dự án.

- Về sử dụng rừng: Khu đất thực hiện Dự án nằm trong khu vực cảng biển, khu công nghiệp hiện hữu, không có đất rừng trong phạm vi Dự án; do đó, Dự án không có nhu cầu sử dụng rừng và không phát sinh thủ tục chuyển mục đích sử dụng rừng.

- Về sử dụng khu vực biển: Hoạt động khai thác cảng có liên quan đến khu nước trước bến và khu nước kết nối với luồng hàng hải, nằm ngoài phạm vi diện tích đất đã được cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất. Phạm vi, ranh giới và diện tích khu vực biển có liên quan sẽ được tiếp tục rà soát, xác định cụ thể trong các bước tiếp theo của Dự án; Chủ đầu tư sẽ thực hiện đầy đủ các thủ tục về sử dụng khu vực biển theo quy định của pháp luật hiện hành.

2.6. Giải trình việc đáp ứng các điều kiện giao đất, cho thuê đất, chuyển mục đích sử dụng đất để thực hiện dự án đầu tư theo quy định của pháp luật về đất đai

- Dự án đầu tư xây dựng Cảng VIMC Đình Vũ được thực hiện trên khu đất đã được Nhà nước cho thuê và cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất cho Chủ đầu tư với diện tích 211.558,5 m²; mục đích sử dụng là đất cơ sở sản xuất phi nông nghiệp (xây dựng công trình cảng biển, kho, bãi hàng hóa, nhà xưởng, văn phòng); hình thức sử dụng đất là Nhà nước cho thuê đất trả tiền thuê đất hàng năm, thời hạn sử dụng đất đến ngày 25/7/2057.

- Giai đoạn 2 của Dự án được triển khai trong phạm vi khu đất đã được cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất, không làm thay đổi vị trí, ranh giới khu đất, không phát sinh nhu cầu sử dụng thêm đất và không chuyển mục đích sử dụng đất so với mục đích đã được cơ quan có thẩm quyền xác lập.

Do đó, việc triển khai Dự án không phát sinh thủ tục giao đất, cho thuê đất mới hoặc chuyển mục đích sử dụng đất. Chủ đầu tư tiếp tục sử dụng đất theo đúng mục đích, ranh giới, thời hạn và hình thức sử dụng đất; đồng thời thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ về đất đai theo quy định của pháp luật hiện hành.

2.7. Dự kiến kế hoạch, tiến độ giao đất, cho thuê đất, chuyển đổi mục đích sử dụng đất phù hợp với quy định của pháp luật về đất đai

Khu đất thực hiện Dự án đã được Nhà nước cho thuê đất và cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất số phát hành CH 866650, diện tích 211.558,5 m², mục đích sử dụng là xây dựng cảng Vinalines Đình Vũ; thời hạn sử dụng đất đến ngày 25/7/2057.

Giai đoạn 2 của Dự án được triển khai trong phạm vi khu đất hiện hữu đã được cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất, không làm thay đổi vị trí, ranh giới, diện tích và mục đích sử dụng đất. Do đó, Dự án không phát sinh kế hoạch giao đất, cho thuê đất hoặc chuyển mục đích sử dụng đất mới.

2.8. Dự kiến sơ bộ phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư

Dự án không phát sinh công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và giải phóng mặt

bằng.

3. CƠ SỞ PHÁP LÝ XÁC ĐỊNH QUYỀN SỬ DỤNG KHU ĐẤT

Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất, quyền sở hữu nhà ở và tài sản khác gắn liền với đất số phát hành CH 866650, cấp cho Công ty Cổ phần Cảng Vinalines Đình Vũ, xác định khu đất tại phường Đông Hải 2, quận Hải An, thành phố Hải Phòng có diện tích 211.558,5 m², hình thức sử dụng riêng, mục đích sử dụng “Xây dựng Cảng Vinalines Đình Vũ”, thời hạn sử dụng từ ngày 21/02/2017 đến ngày 31/7/2057, nguồn gốc sử dụng Nhà nước cho thuê đất trả tiền hàng năm.

4. NHU CẦU VỀ LAO ĐỘNG VÀ HẠ TẦNG KỸ THUẬT

4.1. Nhu cầu về lao động

Tổng nhu cầu sử dụng lao động của Cảng VIMC Đình Vũ dự kiến khoảng 228 người. Số lao động này bao gồm lao động quản lý, điều hành cảng; lao động trực tiếp phục vụ khai thác cầu bến, kho bãi, xếp dỡ hàng container, hàng tổng hợp, hàng rời; lao động vận hành phương tiện, thiết bị xếp dỡ; lao động kỹ thuật, bảo dưỡng, sửa chữa container và thiết bị; lao động phục vụ công tác an toàn, an ninh cảng biển, phòng cháy chữa cháy, môi trường, hạ tầng kỹ thuật và các bộ phận hành chính, dịch vụ hỗ trợ khác.

Cơ cấu lao động cụ thể sẽ được bố trí phù hợp với quy mô khai thác, tiến độ đầu tư từng giai đoạn, mức độ cơ giới hóa - tự động hóa thiết bị và phương án tổ chức quản lý, vận hành của Chủ đầu tư.

a) Lao động giai đoạn 1

TT	Vị trí chức danh	Số lao động
1	Ban điều hành công ty	3
2	Tài chính Kế toán	4
3	Tổ chức Hành chính	8
4	Kỹ thuật Dự án	12
5	Kinh doanh	3
6	Thủ tục	7
7	Trực ban, chỉ đạo tàu bãi	6
8	Giao nhận	12
9	Lái cầu	10
10	Lái xe nâng	3
11	Lái xe đầu kéo	12
	Tổng cộng	80

b) Lao động giai đoạn tổng thể

TT	Vị trí chức danh	Số lao động
1	Ban điều hành công ty	3
2	Tài chính Kế toán	8

TT	Vị trí chức năng	Số lao động
3	Tổ chức Hành chính	10
4	Kỹ thuật Dự án	20
5	Kinh doanh	7
6	Thủ tục	13
7	Trực ban, chỉ đạo tàu bãi	14
8	Bộ phận dữ liệu	3
9	Giao nhận	21
10	Lái cầu	27
11	Lái xe nâng	27
12	Lái xe đầu kéo	75
	Tổng cộng	228

4.2. Cầu cảng + Kè sau cầu

4.2.1. Các thông số cơ bản của công trình

a) Thông số kỹ thuật Cầu tàu giai đoạn 2:

- Chiều dài : 390m
- Chiều rộng bến : 24m
- Cao trình đỉnh bến : + 5,0m (hệ Hải Đồ)
- MN cao thiết kế : + 3,75m (với suất bảo đảm 1% mực nước giờ)
- MN thấp thiết kế : + 0,8m (với suất bảo đảm 99% mực nước giờ)
- Cao trình đáy bến : -10,8m (Hải Đồ)
- Độ dốc ngang mặt bến : $i = 0,4\%$

b) Kè sau cầu

- Chiều dài kè : 390m
- Cao trình đỉnh kè : + 5,0m (Hải Đồ)

4.2.2. Tải trọng khai thác

a) Tàu tính toán

- Tàu hàng container trọng tải đến 55.000DWT:
- + Chiều dài tàu : $L_t = 250,0 \text{ m}$
- + Chiều rộng tàu : $B_t = 33,1 \text{ m}$
- + Mớn nước tàu đầy tải : $T_c = 12,8/10 \text{ m}$

b) Tải trọng khai thác trên mặt cầu cảng

- Tải trọng hàng hóa phân bố $q = 4 \text{ T/m}^2$.
- Cầu giàn chuyên dụng, khổ ray 20 m:
- + Sức nâng định mức dưới khung chụm : 40,6 T

- + Sức nâng dưới dầm nâng : 50 T
- + Áp lực lớn nhất lên 1 bánh xe khi làm hàng : Phía sông 36,1 T; phía bờ 37,6 T
- + Áp lực lớn nhất lên 1 bánh xe khi gió bão : Phía sông 38,7 T; phía bờ 60,3 T
- + Khoảng cách giữa 2 chân cầu theo phương dọc : 18 m
- + Số bánh xe trong 1 chân cầu : 08 bánh
- + Khoảng cách tim ray đường cần trục : 20 m
- + Khoảng cách giữa các bánh trong 1 chân cầu: (0,9–1,1–0,9–1,2–0,9–1,1–0,9) m
- Cần trục quay đa năng sức nâng 45T, khổ ra 10,5 m:
- + Sức nâng dưới móc cầu theo tầm với 33 m: 45 T
- + Sức nâng dưới móc cầu theo tầm với 37 m: 40 T
- + Bán kính quay tối đa khi làm việc với móc cầu : 37 m
- + Áp lực lớn nhất lên 1 bánh xe khi làm hàng : Phía sông 24,5 T; phía bờ 28,5 T
- + Số bánh xe trong 1 chân cầu phía sông: 10 bánh (02 cụm đơn và 04 cụm đôi)
- + Số bánh xe trong 1 chân cầu phía bờ: 06 bánh (02 cụm đơn và 02 cụm đôi)
- + Khoảng cách giữa 2 bánh xe trong 1 cụm: 0,8 m
- + Khoảng cách giữa 2 bánh xe khác cụm: 1,0 m
- + Khoảng cách tim ray đường cần trục : 10,5m
- + Khoảng cách giữa 2 chân theo phương dọc : 11,5m
- Đầu kéo + Trailer và charssic (tương đương ô tô H30).

c) Tải trọng khai thác sau kê

- Tải trọng hàng hoá (dải 20m sau cầu) : $q = 2 \text{ T/m}^2$
- Phạm vi > 20m sau cầu được khai thác với tải trọng : $q = 4 \text{ T/m}^2$ phù hợp với độ lún ổn định của bãi sau cầu.
- Đầu kéo + Trailer và chassic (tương đương ô tô H30)
- Cần cầu bánh hơi sức nâng 25T, 50T
- Xe nâng container sức nâng 45T (trong điều kiện hạn chế)

d) Điều kiện neo cập

- Vận tốc gió : $\leq 20,7 \text{ m/s}$
- Vận tốc dòng chảy : $\leq 1,62 \text{ m/s}$
- Chiều cao sóng : $\leq 0,5 \text{ m}$
- Vận tốc cập tàu : $\leq 0,15 \text{ m/s}$

e) Cấp kỹ thuật công trình bến

- Chiều cao bến: $H = 5,00 - (-10,8) = 15,8 \text{ m} < 20 \text{ m}$.
- Theo Bảng 1, TCVN 11820-1:2017: Công trình bến cảng biển – Yêu cầu thiết kế - Phần 1: Nguyên tắc chung: là công trình Cấp III.

4.2.3. Giải pháp kết cấu

a) Cầu tàu:

- Kết cấu dạng bệ cọc cao đài mềm gồm hệ thống dầm, bản BTCT M400 trên nền cọc ống BTCT dự ứng lực (DUL).

- Nền cọc: Sử dụng cọc tròn BTCT DUL kéo trước M600 tiết diện $D_n = 70\text{cm}$, $D_t = 44\text{cm}$, chiều dài cọc $L = 36 + 39\text{m}$ (tùy thuộc từng vị trí). Theo phương ngang có 05 hàng gồm 08 cọc, trong đó có 03 hàng cọc đóng xiên kết hợp đóng thẳng chum đôi, bước cọc theo phương ngang cầu là $2 \times 5,25\text{m} + 2 \times 4,75\text{m}$, bước cọc theo phương dọc là $5,2\text{m}$.

- Hệ dầm ngang, dầm dọc:

+ Dầm ngang: Bằng BTCT M400 đá 1x2 đổ tại chỗ, tiết diện dầm $b \times h = 100 \times 110\text{cm}$ (kể đến cả chiều dày bản cao 150cm). Tại các vị trí dầm ngang lắp đệm tàu, đầu dầm được mở rộng thành tiết diện $b \times h = 160 \times 180$ (kể đến cả chiều dày bản cao 235cm).

+ Dầm dọc (DD): Bằng BTCT M400 đá 1x2 đổ tại chỗ, theo phương ngang có 05 dầm chia làm 04 loại:

*Dầm dọc loại 1: Dầm dưới chân đường cần trục phía sông DCTS tại vị trí hàng cọc xiên – thẳng chum đôi. Dầm có tiết diện $b \times h = 120 \times 180\text{cm}$ (kể đến cả chiều dày bản cao 220cm) chiều dài dầm bằng chiều dài phân đoạn cầu.

*Dầm dọc loại 2: Dầm dưới chân đường cần trục phía bờ DCTB tại vị trí hàng cọc xiên – thẳng chum đôi. Dầm có tiết diện $b \times h = 120 \times 180\text{cm}$ (kể đến cả chiều dày bản cao 220cm) chiều dài dầm bằng chiều dài phân đoạn cầu.

*Dầm dọc loại 3: Dầm dưới chân đường cần trục giữa tại vị trí hàng cọc xiên chum đôi. Dầm có tiết diện $b \times h = 100 \times 140\text{cm}$ (kể đến cả chiều dày bản cao 180cm) chiều dài dầm bằng chiều dài phân đoạn cầu.

*Dầm dọc loại 4: Dầm dọc thường có tiết diện $b \times h = 100 \times 110\text{cm}$ (kể đến cả chiều dày bản cao 150cm) chiều dài dầm bằng chiều dài phân đoạn cầu.

- Dầm mép bến: Bằng BTCT M400 đá 1x2 đổ tại chỗ, tiết diện $b \times h = 35 \times 180\text{cm}$, tại tuyến mép bến phía sông, chiều dài dầm bằng chiều dài phân đoạn cầu. Các nút giữa dầm mép bến và dầm ngang không liên kết với đệm tàu đều được mở rộng vát 40cm .

- Bản mặt cầu: Bản mặt cầu bằng BTCT M400 đá 1x2 đổ tại chỗ dày 40cm . Để thoát nước mặt cầu và thông thoáng gầm cầu, tại giữa mỗi ô bản có bố trí các lỗ thông hơi bằng

ống nhựa PVC Ø100mm, ống được đặt trước khi thi công đổ bê tông bản mặt cầu. Bản mặt cầu giữa các phân đoạn bên có bố trí các khớp nối để liên kết chống chuyển vị ngang của cầu tàu.

- Lớp phủ mặt cầu: Bê tông phủ mặt cầu M200 đá 1x2 đổ tại chỗ dày 15cm, lớp phủ mặt cầu làm nhiệm vụ bảo vệ và tạo dốc thoát nước mặt cầu, vút tạo độ dốc cho mặt cầu $i = 0,4\%$ về 2 phía (Tính từ khoảng giữa hai đường ray cần trục).

- Gờ chắn xe: Bằng BTCT M400 đá 0,5x2 đổ tại chỗ cùng với bê tông đầm tựa tàu và bản mặt cầu, tiết diện hình vuông $b \times h = 30 \times 30 \text{ cm}$, vát cạnh 2,5cm, gờ chắn xe được sơn phản quang (sơn lót 01 nước màu trắng, sơn 02 nước màu vàng đen xen kẽ tạo kẻ sọc, chiều rộng kẻ sọc là 50cm và nghiêng 45°).

- Ray cần trục: Sử dụng ray QU80, ray được đặt trên dầm dọc cần trục phía sông DCTS, cần trục phía bờ DCTB và dầm cần trục giữa DCTG. Ray được neo giữ bằng các cóc ray đồng bộ với ray QU80 liên kết hàn với các tấm đệm tôn $\delta 20$, bulông neo M20 – L = 600mm liên kết tấm đệm với dầm được đặt sẵn khi đổ bê tông dầm, bước bulông $a = 500 \text{ mm}$. Chân ray được bảo vệ bằng cách chèn bi tum + sợi gai. Cuối đường ray cần trục làm hệ thống móc chắn để đảm bảo an toàn cho cần trục. Móc chắn ray bằng tôn $\delta 30$ được bắt bulông M32 – L=1.000 đặt sẵn khi đổ bê tông dầm bản.

- Bích neo tàu: Bích neo 100T bằng gang đúc (do trong nước sản xuất cùng các chi tiết liên kết đồng bộ). Bích neo có đường kính ngoài 381mm, chiều cao $h = 600 \text{ mm}$, liên kết giữa bích neo tàu với bến bằng 05 bu lông $d = 72 \text{ mm}$ chiều dài 850mm chôn sẵn khi đổ bê tông dầm bản. Trong lòng bích neo được đặt thanh ray P18 – L=1,2m liên kết vào với dầm bản cầu tàu và đổ lấp đầy bằng bê tông M200. Yêu cầu kỹ thuật của bích neo như sau:

- + Sử dụng loại bích neo với hệ số an toàn tối thiểu bằng 2;
- + Thân bích neo được đúc bằng gang xám cấp 21-40 theo tiêu chuẩn Liên Xô cũ hoặc các tiêu chuẩn khác tương đương;
- + Các bulông neo làm bằng thép CT45;
- + Bích neo phải đảm bảo không bị rỉ hoặc khuyết tật;
- + Dung sai chế tạo $\pm 5 \text{ mm}$ cho các kích thước.

- Đệm tàu: Thiết bị đệm tàu sử dụng loại đệm tàu hình trụ 1000H.

- Hào công nghệ: Hào công nghệ phía trước bến bằng BTCT M400 đá 1x2 đổ tại chỗ cùng với bê tông đầm bản mặt cầu, kích thước hào $40 \times 50 \text{ cm}$. Tấm nắp hào bằng BTCT M300 đá 1x2 đúc sẵn kích thước $100 \times 58 \times 15 \text{ cm}$.

b) Kè sau cầu:

- Kết cấu kè sau cầu dạng tường cọc ván BTCT một tầng neo, phía sau xử lý nền bằng CDM.

+ Sử dụng cọc ván BTCT DUL SW840 chiều dài dự kiến $L=31\text{m}$. Dầm mũ bằng BTCT M400 (B30-W10) đá 1+2 đổ tại chỗ.

- Thanh neo là cáp dự ứng lực đường kính cáp 15,24mm - 7 sợi cáp, vật liệu cáp Grade 270, bước thanh neo là 1,00m.

- Cát lấp sau kè: Dùng cát đổ bằng ô tô đầm chặt $K=0,95$.

- Phía sau kè được xử lý nền bằng cọc xi măng đất đường kính $D = 1800\text{mm}$.

4.3. Nạo vét khu nước trước bến

4.3.1. Các thông số cơ bản nạo vét

a) Phạm vi nạo vét khu nước neo đậu tàu:

Cao độ tự nhiên khu nước hiện hữu không đạt cao độ thiết kế, vậy cần phải nạo vét đến cao độ -10,8m (hệ Hải đồ) cho tàu có trọng tải đến 55.000DWT giảm tải và đến 20.000 DWT đủ tải ra vào neo cập làm hàng. Kích thước khu nước trước bến nạo vét như sau:

- Chiều dài khu nước : 390m
- Chiều rộng khu nước : 57m
- Cao trình đáy nạo vét : -10,8m (hệ Hải đồ)
- Mái dốc nạo vét gần bến : $m = 3$
- Mái dốc nạo vét khu nước : $m = 7$

b) Phạm vi nạo vét khu nước ra luồng và vùng quay tàu:

- Chiều dài khu nước : 390m (Phạm vi tiếp giáp khu nước đậu tàu)
- Bề rộng khu vực nạo vét được xác định từ tuyến mép ngoài khu nước neo đậu tàu ra đến biên luồng gần nhất.
- Cao trình đáy nạo vét : -7,0/-8,5m (hệ Hải đồ).

4.3.2. Vị trí đổ đất nạo vét

- Trên cơ sở văn bản số: 2427/QĐ-UBND ngày 28/6/2025 của UBND thành phố Hải Phòng về việc công bố danh mục địa điểm tiếp nhận chất nạo vét trên bờ thuộc phạm vi quản lý của Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng năm 2025. Vị trí tiếp nhận chất nạo vét: Tại khu vực Dự án đầu tư xây dựng và kinh doanh cơ sở hạ tầng khu công nghiệp Nam Đình Vũ - DEEP C2A.

- Toàn bộ chất nạo vét được vận chuyển bằng sà lan đến vị trí hồ trung chuyển (hoặc trạm bơm chuyển tải) với cự ly khoảng 7,0km và phun hút chất nạo vét từ hồ trung chuyển (hoặc trạm bơm chuyển tải) lên bãi chứa chất nạo vét với cự ly khoảng 5,3km.

4.4. Kè san lấp tạo bãi các loại

4.4.1. Các thông số cơ bản

- Kè hạ lưu : 325m
- Kè đường sau cảng : 433m
- Cao trình đỉnh kè bằng cao trình mặt bằng cảng +5,0m (Hải đồ)
- Tải trọng khai thác:
- + Dải hành lang an toàn từ mép kè vào 20m không chất tải, sử dụng trồng cỏ và cây xanh;
- + Dải tiếp theo sau dải hành lang an toàn chất tải phân bố đều $q=2,0\text{T/m}^2$ khi khu đất tiếp giáp phía hạ lưu chưa được san lấp. Khi khu đất tiếp giáp phía hạ lưu đã tiến hành san lấp cho phép chất tải $q = 4,0 \text{ T/m}^2$.

4.4.2. Giải pháp kết cấu

a) Kè hạ lưu

- Kết cấu kè dạng đê bao mái nghiêng bằng ống địa kỹ thuật.
- Tim tuyến đê bao ngoài cùng phía hạ lưu cách tim tuyến cũ là 22,3m. Kết cấu đê bao như sau:
 - + Đê bao ngoài cùng: Kết cấu đê bao bằng geotube, 01 ống $h=2,0\text{m}$;
 - + Đê bao phía trên: Kết cấu đê bao bằng geotube, 01 ống $h=1,5$;
 - Khu vực bãi phía trong dự án được san lấp đến +4,5m;
 - Vật liệu san lấp: sử dụng cát thi công bơm cát từ sà lan;
 - Mái kè được bảo vệ bằng đá hộc. Kết cấu từ dưới lên bao gồm các lớp sau: đá 2x4 dày 10cm, đá 4x6 dày 20cm, đá hộc dày 50cm.

b) Kè đường sau cảng

- Kết cấu kè dạng đê bao mái nghiêng bằng ống địa kỹ thuật.
- Tim tuyến đê bao ngoài cùng phía hạ lưu cách tim tuyến cũ là 22,3m. Kết cấu đê bao như sau:
 - + Đê bao ngoài cùng: Kết cấu đê bao bằng geotube, 01 ống $h=2,0\text{m}$;
 - + Đê bao phía trên: Kết cấu đê bao bằng geotube, 01 ống $h=1,5$;
 - Khu vực bãi phía trong dự án được san lấp đến +4,5m;
 - Vật liệu san lấp: sử dụng cát thi công bơm cát từ sà lan;

4.5. San lấp

- CMB thực hiện thiết kế cơ sở phần san lấp liên quan đến khu vực kè sau cầu, san lấp từ ranh giới kè sau cầu vào trong do đơn vị tư vấn khác thực hiện, Chủ đầu tư cung cấp thông tin và CMB tổng hợp.
- + Cao độ san lấp : + 4,5m (Hải đồ)

- Vật liệu san lấp là cát đen được chọn lọc, không lẫn rác bẩn, thực vật và các khoáng chất hữu cơ khác. Cát san lấp phải có thể tích xốp lớn hơn 1.200 kg/m³.

- + Hàm lượng hữu cơ : < 5%
- + Hàm lượng cacbonat canxi : < 3%
- + Thành phần hạt sét và bụi (d < 0,075mm) : < 15%

- Tại những khu vực có cao độ tự nhiên lớn, trước khi san lấp cần phải đào bóc 30cm lớp bề mặt để đảm bảo chiều dày nền cát san lấp tối thiểu là 2m. Sau đó tiến hành trải vải địa kỹ thuật loại không dệt ngăn cách lớp cát san lấp với lớp bùn yếu và tăng khả năng chống trượt của khối đất sau đó tiến hành san lấp cát. Những vị trí tiếp giáp của vải địa kỹ thuật khi trải phải được khâu mép với nhau hoặc xếp chồng mép vải 30cm.

- Độ chặt yêu cầu của các lớp cát san lấp như sau:

+ Phần từ mặt đất tự nhiên đến cao độ +3.6m nằm trong vùng cao dao động mực nước để chặt tự nhiên;

+ Phần từ cao độ +3.60m ÷ +3.90m lu lèn đạt độ chặt $K \geq 0,90$;

+ Phần từ cao độ +3.90m ÷ +4.5m lu lèn đạt độ chặt $K \geq 0,95$.

4.6. Đường bãi, cây xanh trong cảng

- Kết cấu đường bãi trong cảng kết cấu áo đường mềm, từ trên xuống bao gồm các lớp sau:

- + Cát vàng chiều dày 0,5cm;
- + Rải nhũ tương trên mặt lớp thấm nhập nhựa 1kg/m²;
- + Đá dăm thấm nhập nhựa dày 6cm (6,5kg/m²);
- + Rải nhũ tương trên mặt lớp thấm nhập nhựa 1kg/m²;
- + Đá dăm cấp phối loại I lu lèn chặt $K=0,98$, dày 30cm;
- + Cấp phối đá dăm loại II lu lèn chặt $K=0,98$, dày 45cm;
- + Lưới địa kỹ thuật liên trục HX165 hoặc tương đương;
- + Nền cát lu lèn chặt $K=0,98$ trên bề mặt

- Kết cấu cây xanh, từ trên xuống bao gồm các lớp sau:

- + Trồng cỏ, cây xanh tạo cảnh quan;
- + Đất màu trồng cây dày 30cm;
- + Cát đen san lấp bù cao độ;

4.7. Hạ tầng kỹ thuật

Hạ tầng kỹ thuật trên cầu cảng được đầu tư đồng bộ bao gồm hệ thống cấp điện, cấp nước, thoát nước mưa và phòng cháy chữa cháy.

5. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG, HIỆU QUẢ KINH TẾ - XÃ HỘI CỦA DỰ ÁN

5.1. Đánh giá hiệu quả kinh tế của Dự án

5.1.1. Sơ bộ tổng mức đầu tư

a) Các căn cứ tính toán

Tổng mức đầu tư xây dựng công trình được tính toán trên cơ sở:

- Khối lượng các hạng mục công trình theo thiết kế cơ sở;
- Nghị định số 206/2026/NĐ-CP ngày 15/6/2026 của Chính phủ quy định chi tiết về quản lý chi phí đầu tư xây dựng;
- Thông tư số 36/2026/TT-BXD ngày 26/6/2026 của Bộ Xây dựng hướng dẫn một số nội dung, phương pháp xác định và quản lý chi phí đầu tư xây;
- Thông tư số 37/2026/TT-BXD ngày 26/6/2026 của Bộ Xây dựng hướng dẫn phương pháp xác định mức dự toán và các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật;
- Thông tư số 38/2026/TT-BXD ngày 26/6/2026 của Bộ Xây dựng ban hành định mức xây dựng;
- Nghị định số 254/2025/NĐ-CP ngày 26/9/2025 của Chính phủ quy định về quản lý, thanh toán, quyết toán dự án;
- Nghị định số 174/2025/NĐ-CP quy định chính sách giảm thuế giá trị gia tăng theo Nghị quyết số 204/2025/QH15 ngày 17/6/2025 của Quốc Hội có hiệu lực từ ngày 1/7/2025 đến hết ngày 31/12/2026;
- Nghị định số 67/2023/NĐ-CP ngày 6/9/2023 của Chính phủ quy định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, bảo hiểm cháy, nổ bắt buộc, bảo hiểm bắt buộc trong hoạt động đầu tư xây dựng;
- Thông tư số 28/2023/TT-BTC ngày 12/5/2023 của Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí thẩm định dự án đầu tư xây dựng;
- Quyết định số 1279/QĐ-BTC ngày 09/05/2025 của Bộ Công thương quy định về giá bán điện từ ngày 10/05/2025;
- Quyết định số 2595/QĐ-UBND ngày 10/8/2022 của UBND thành phố Hải Phòng về việc công bố Bộ đơn giá xây dựng công trình Thành phố Hải Phòng;
- Quyết định số 66/QĐ-SXD ngày 14/01/2026 của Sở Xây dựng Hải Phòng về việc công bố bảng giá ca máy và thiết bị thi công xây dựng trên địa bàn thành phố Hải Phòng;
- Quyết định số 65/QĐ-SXD ngày 14/01/2026 của Sở Xây dựng Hải Phòng về việc công bố đơn giá nhân công xây dựng trên địa bàn thành phố Hải Phòng;

- Giá vật liệu xác định theo Công bố giá Sở Xây dựng thành phố Hải Phòng; Giá nhiên liệu tính theo thông cáo báo chí của Tập đoàn xăng dầu Việt Nam từng thời điểm lập khai toán. Đối với những vật liệu không có trong công bố giá theo báo giá tại thời điểm lập dự toán do đơn vị sản xuất cung cấp;
- Các quyết định về chỉ số giá do Sở Xây dựng thành phố Hải Phòng ban hành từ 2021 ÷ 2025;
- Các quyết định, hợp đồng, phiếu thu đã thực hiện.

b) Sơ bộ tổng mức đầu tư

Bảng III.12. Tổng hợp sơ bộ tổng mức đầu tư

Đơn vị: 1.000đ.

TT	Hạng mục	Thành tiền		
		Giai đoạn 1	Giai đoạn 2	Cộng
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)+(4)
1	Chi phí xây dựng	396.861.748	1.282.355.574	1.679.217.322
2	Chi phí thiết bị	166.972.498	737.314.864	904.287.362
3	Chi phí quản lý dự án	3.100.797	19.424.268	22.525.065
4	Chi phí tư vấn đầu tư	9.930.950	32.501.989	42.432.939
5	Chi phí khác	56.540.105	187.251.317	243.791.421
6	Chi phí dự phòng	13.330.175	208.945.323	222.275.499
	TỔNG CỘNG (1+2+3+4+5+6)	646.736.273	2.467.793.335	3.114.529.608
-	Vốn tự huy động	196.736.273	754.338.000	951.074.273
-	Vốn vay	450.000.000	1.713.455.334	2.163.455.334

5.1.2. Sơ bộ tính toán hiệu quả đầu tư

a) Doanh thu

Khi dự án đi vào khai thác có các nguồn thu gồm: Bốc xếp hàng hóa, lưu bãi. Cơ sở tính toán doanh thu được dựa vào:

- Lượng hàng hóa thông qua theo dự báo;
- Công nghệ bốc xếp;

- Cước phí tham khảo Quyết định số 38/2024/QĐ-VIMCDV về việc ban hành Biểu giá dịch vụ cảng biển đối với các Chủ hàng và Chủ tàu vận tải nội địa và số 39/2024/QĐ-VIMCDV ngày 02/02/2024 về việc ban hành Biểu giá dịch vụ cảng biển đối với các Chủ tàu (đại lý) vận tải biển quốc tế, ngày 02/02/2024; Quyết định số 09/2026 ngày 03/02/2026 về việc điều chỉnh Biểu giá dịch vụ cảng biển đối với các Chủ hàng và Chủ tàu vận tải nội địa của Công ty Cổ phần Cảng VIMC Đình Vũ. Ngoài ra một số tác nghiệp được lấy theo

giá thực tế ký kết hợp đồng với các khách hàng.

b) Sơ bộ chi phí khai thác

Chi phí tiền lương và các khoản trích theo lương; Chi phí điện, nước, nhiên liệu, sửa chữa TSCĐ, chi phí thuê đất được tính toán trên cơ sở yêu cầu về kỹ thuật công nghệ khai thác, các định mức, qui định của Nhà nước, ngoài ra còn tham khảo quá trình sản xuất kinh doanh của một số kho bãi khu vực Hải Phòng. Các chi phí cụ thể tính toán như sau:

- Chi phí nhân công được tính toán trên số lượng lao động dự kiến phục vụ tại cảng và từng mức lương đối với lao động trực tiếp, gián tiếp;
- Chi phí điện được tính toán dựa trên hao phí điện năng dùng cho các thiết bị bốc xếp, thiết bị văn phòng, điện chiếu sáng với đơn giá điện theo hợp đồng thực tế Cảng đang chi trả;
- Chi phí nước được tính toán dựa trên công suất tiêu thụ nước hàng năm với đơn giá theo hợp đồng thực tế Cảng đang chi trả;
- Chi phí nhiên liệu được tính toán trên cơ sở số ca thực tế hoạt động của các thiết bị và mức hao phí/ca của từng loại với đơn giá nhiên liệu do Tập đoàn xăng dầu Việt Nam công bố thời điểm hiện tại;
- Chi phí thiết bị thuê ngoài, nhân công thuê ngoài được tính trên sản lượng bốc dỡ với đơn giá thuê thỏa thuận giữa chủ đầu tư và các đơn vị cho thuê;
- Chi phí nạo vét duy tu được tính trên khối lượng sa bồi với đơn giá nạo vét, 2 năm nạo vét duy tu một lần;
- Chi phí sửa chữa tài sản cố định được tính bằng 1,5% chi phí xây dựng và 2,5% chi phí thiết bị;
- Các chi phí mua ngoài, các chi phí bằng tiền khác gồm: Chi phí thông tin liên lạc, chi phí văn phòng phẩm, marketing,...;
- Chi phí lãi vay được tính toán trên cơ sở tổng số vốn vay, phương án trả nợ và mức lãi suất vay. Lãi vay trong thời gian xây dựng được đưa vào tổng mức đầu tư, lãi vay trong thời gian khai thác được đưa vào chi phí khai thác hàng năm;
- Khấu hao tài sản cố định được tính toán dựa trên nguyên giá của từng loại tài sản và thời gian khấu hao cho từng loại theo Thông tư số 45/2013/TT-BTC ngày 25/04/2013 của Bộ Tài chính ban hành chế độ quản lý, sử dụng và trích khấu hao tài sản cố định.

c) Tổng hợp các chỉ tiêu hiệu quả tài chính

Bảng III.13. Sơ bộ các chỉ tiêu hiệu quả tài chính

STT	Chỉ tiêu	Ký hiệu	Đơn vị	Kết quả
1	Tổng mức đầu tư	I _{vo}	1.000 đồng	3.114.529.608
2	Tỷ suất chiết khấu	r	%	9,09%
3	Tỷ suất sinh lợi nội tại	IRR	%	10,48%
4	Giá trị hiện tại thuần	NPV	1.000 đồng	261.188.361
5	Thời gian hoàn vốn chiết khấu	T _{CK}	Năm	23,7

Kết quả tính toán cho thấy, Dự án mang lại hiệu quả tài chính cho Nhà đầu tư, tỉ suất nội hoàn tài chính $IRR = 10,48\% > \text{tỷ suất chiết khấu lựa chọn } r = 9,09\%$; Thu nhập thuần cả đời dự án $NPV = 261.188.361$ nghìn đồng; Thời gian hoàn vốn có chiết khấu 23,7 năm.

5.2. Hiệu quả kinh tế - xã hội của Dự án

Ngoài những hiệu quả kinh tế trực tiếp mang lại cho nhà đầu tư, việc hình thành bến cảng VIMC Đình Vũ sẽ tạo ra nhiều tác động lan tỏa tích cực đối với phát triển kinh tế – xã hội và khu vực lân cận, cụ thể như sau:

STT	Nội dung về hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án	Diễn giải
1	Hiệu quả đối với xã hội	
1.1	Số việc làm được tạo ra từ dự án, trong đó nêu rõ các vị trí việc làm	Khi Dự án được đầu tư hoàn chỉnh, tổng nhu cầu sử dụng lao động dự kiến khoảng 228 người, gồm lao động quản lý, điều hành; tài chính - kế toán; tổ chức - hành chính; kỹ thuật dự án; kinh doanh; thủ tục; trực ban, chỉ đạo tàu bãi; bộ phận dữ liệu; giao nhận; lái cầu; lái xe nâng và lái xe đầu kéo. Ngoài số lao động trực tiếp, Dự án còn góp phần tạo thêm việc làm gián tiếp trong các lĩnh vực vận tải, logistics, đại lý tàu biển, giao nhận, sửa chữa thiết bị và dịch vụ hậu cần cảng.
1.2	Số thuế nộp cho ngân sách nhà nước	Theo phương án tài chính đã tính toán, tổng mức đầu tư của Dự án khoảng 3.114,53 tỷ đồng, trong đó Giai đoạn 1 khoảng 646,74 tỷ đồng, Giai đoạn 2 khoảng 2.467,79 tỷ đồng. Khi đi vào khai thác ổn định, Dự án tạo nguồn thu cho ngân sách nhà nước thông qua thuế thu nhập doanh nghiệp và các khoản thuế, phí, lệ phí có liên quan. Theo bảng tính tài chính, tổng thuế thu nhập doanh nghiệp dự kiến trong thời gian tính toán khoảng 1.175,18 tỷ đồng, chưa kể các khoản thu ngân sách gián tiếp phát sinh từ hoạt động vận tải, logistics, giao nhận, kho bãi, sửa chữa thiết bị và các dịch vụ hậu cần cảng.
1.3	Chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng	Việc đầu tư hoàn thiện Cảng VIMC Đình Vũ góp phần nâng cao năng lực dịch vụ cảng biển, vận tải, kho bãi và

STT	Nội dung về hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án	Diễn giải
	công nghiệp – dịch vụ, logistics	logistics tại khu vực Đình Vũ - Cát Hải. Dự án hoàn chỉnh với 03 cầu cảng, hệ thống bãi container và hạ tầng kỹ thuật đồng bộ sẽ tăng khả năng tiếp nhận, xếp dỡ, lưu bãi và trung chuyển hàng hóa, hỗ trợ trực tiếp cho hoạt động xuất nhập khẩu, sản xuất công nghiệp và chuỗi logistics của thành phố Hải Phòng và khu vực phía Bắc.
2	Hiệu quả tác động đến ngành, lĩnh vực hoạt động của dự án	
2.1	Công nghệ được ứng dụng, nghiên cứu, phát triển chuyển giao tại dự án có tính chất lan tỏa, dẫn dắt đối với ngành/lĩnh vực đầu tư	Dự án áp dụng đồng bộ công nghệ khai thác cảng container hiện đại với hệ thống cầu bến, xe nâng RSD, đầu kéo - rơ moóc và các thiết bị khai thác chuyên dụng; kết hợp hệ thống quản lý khai thác cảng, quản lý bãi, kiểm soát cổng, cân điện tử, camera giám sát, trao đổi dữ liệu điện tử và các giải pháp số hóa trong điều hành. Việc áp dụng công nghệ góp phần nâng cao năng suất xếp dỡ, tối ưu hóa sử dụng cầu bến, bãi container và nâng cao chất lượng dịch vụ cảng.
2.2	Tác động của công nghệ, sản phẩm đến trong và ngoài khu vực đầu tư dự án	Trong phạm vi Dự án, việc đầu tư đồng bộ cầu cảng, bãi container, thiết bị xếp dỡ và hệ thống hạ tầng kỹ thuật giúp nâng cao hiệu quả vận hành, bảo đảm an toàn, an ninh và chất lượng dịch vụ. Ngoài phạm vi Dự án, các dịch vụ tiếp nhận tàu, xếp dỡ, lưu bãi, đóng rút, kiểm hóa, giao nhận và trung chuyển hàng hóa góp phần hỗ trợ hoạt động xuất nhập khẩu, vận tải và logistics của Khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải, thành phố Hải Phòng và khu vực phía Bắc.
2.3	Đào tạo nhân lực trong lĩnh vực hoạt động của dự án	Dự án góp phần duy trì và phát triển nguồn nhân lực chuyên ngành cảng biển, logistics. Chủ đầu tư thực hiện đào tạo, huấn luyện về khai thác cầu bến, bãi container, vận hành thiết bị xếp dỡ, an toàn lao động, an ninh cảng biển, PCCC, bảo vệ môi trường, công nghệ thông tin và quản lý hàng hóa; qua đó nâng cao trình độ của đội ngũ quản lý, kỹ thuật và lao động trực tiếp, đáp ứng yêu cầu cơ giới hóa, số hóa và hiện đại hóa hoạt động khai thác cảng.

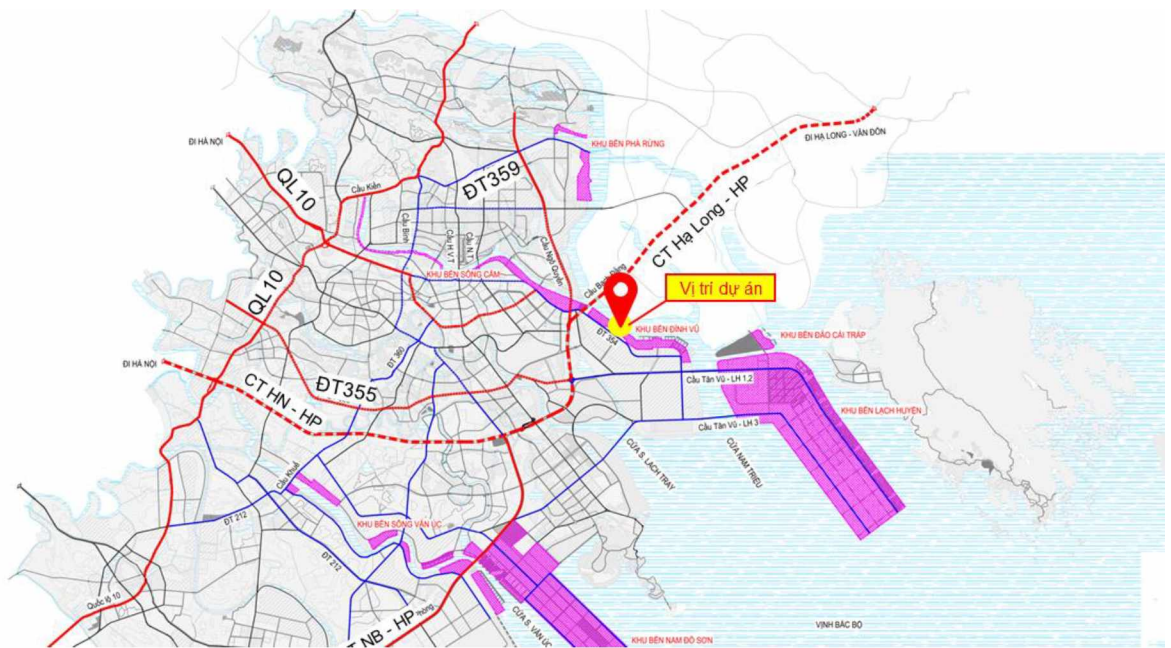
6. ĐÁNH GIÁ VỀ SỰ PHÙ HỢP CỦA DỰ ÁN VỚI QUY HOẠCH CÓ LIÊN QUAN

6.1. Theo quy hoạch tổng thể hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050

Theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê

duyet Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 và Quyết định 442/QĐ-TTg ngày 22/5/2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định 1061/QĐ-BXD ngày 29/6/2026 của Bộ Xây dựng phê duyệt điều chỉnh quy hoạch tổng thể kết cấu hạ tầng hàng hải thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, khu bến Đình Vũ được quy hoạch như sau:

- Phạm vi quy hoạch: vùng đất và vùng nước dọc sông Bạch Đằng (từ hạ lưu cầu Bạch Đằng đến thượng lưu cầu Tân Vũ và cửa Nam Triệu).
- Chức năng: phục vụ phát triển kinh tế - xã hội cả nước và liên vùng; có các bến tổng hợp, hàng rời, container, hàng lỏng/khí.
- Cỡ tàu: tàu tổng hợp, hàng rời, container, hàng lỏng/khí trọng tải 20.000 tấn và đến 45.000 tấn giảm tải hoặc lớn hơn phù hợp với điều kiện khai thác của các tuyến luồng hàng hải và tính không thông thuyền của công trình vượt sông.



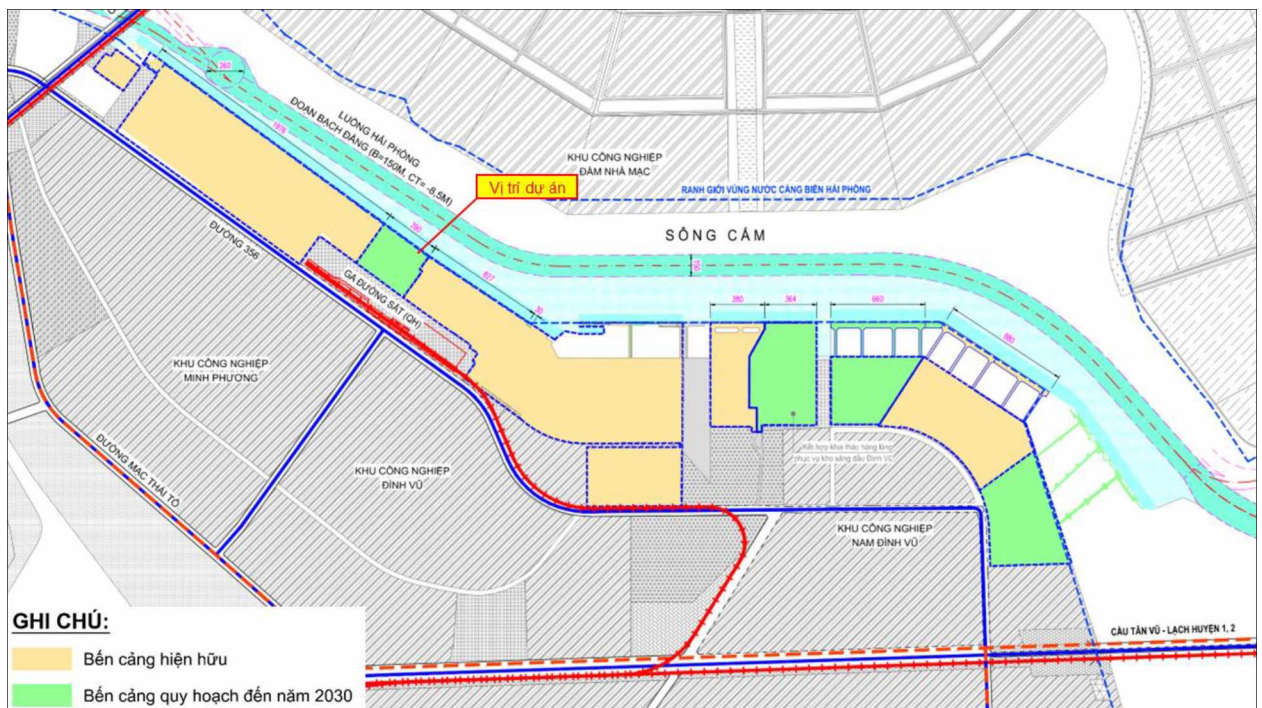
Hình III.12. Vị trí trong quy hoạch tổng thể cảng biển Hải Phòng

6.2. 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

Theo 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 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 140/QĐ-TTg ngày 16/01/2025, khu bến Đình Vũ đến năm 2030 có 15 bến cảng (gồm 35 cầu cảng), đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa khoảng 80 triệu tấn.

Bảng III.14. Bảng chỉ tiêu quy hoạch khu bến Nam Đình Vũ (QĐ 140/QĐ-TTg)

TT	Phân loại bến cảng	Hiện trạng			Quy hoạch đến năm 2030 (đã bao gồm các bến cảng hiện trạng)		
		Số bến cảng	Số cầu cảng	Cỡ tàu (tấn)	Số bến cảng	Số cầu cảng	Cỡ tàu (tấn)
1	Khu bến Đình Vũ	12	25		15÷15	35÷35	
	Bến cảng container	7	17	20.000 hoặc lớn hơn	7÷7	22÷22	20.000 hoặc lớn hơn
	Bến cảng tổng hợp, hàng rời	3	4		5÷5	6÷6	
	Bến cảng lỏng/khí	2	4		3÷3	7÷7	



Hình III.13. Vị trí trong Quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển khu bến Nam Đình Vũ

6.3. Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Hải Phòng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

Theo Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Hải Phòng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Bộ Xây dựng phê duyệt tại Quyết định 756/QĐ-BXD ngày 05/06/2025, trong đó Khu bến Đình Vũ:

- Về hàng hóa thông qua: từ 80,0 triệu tấn đến 80,5 triệu tấn (trong đó hàng container 6,1 triệu TEU).

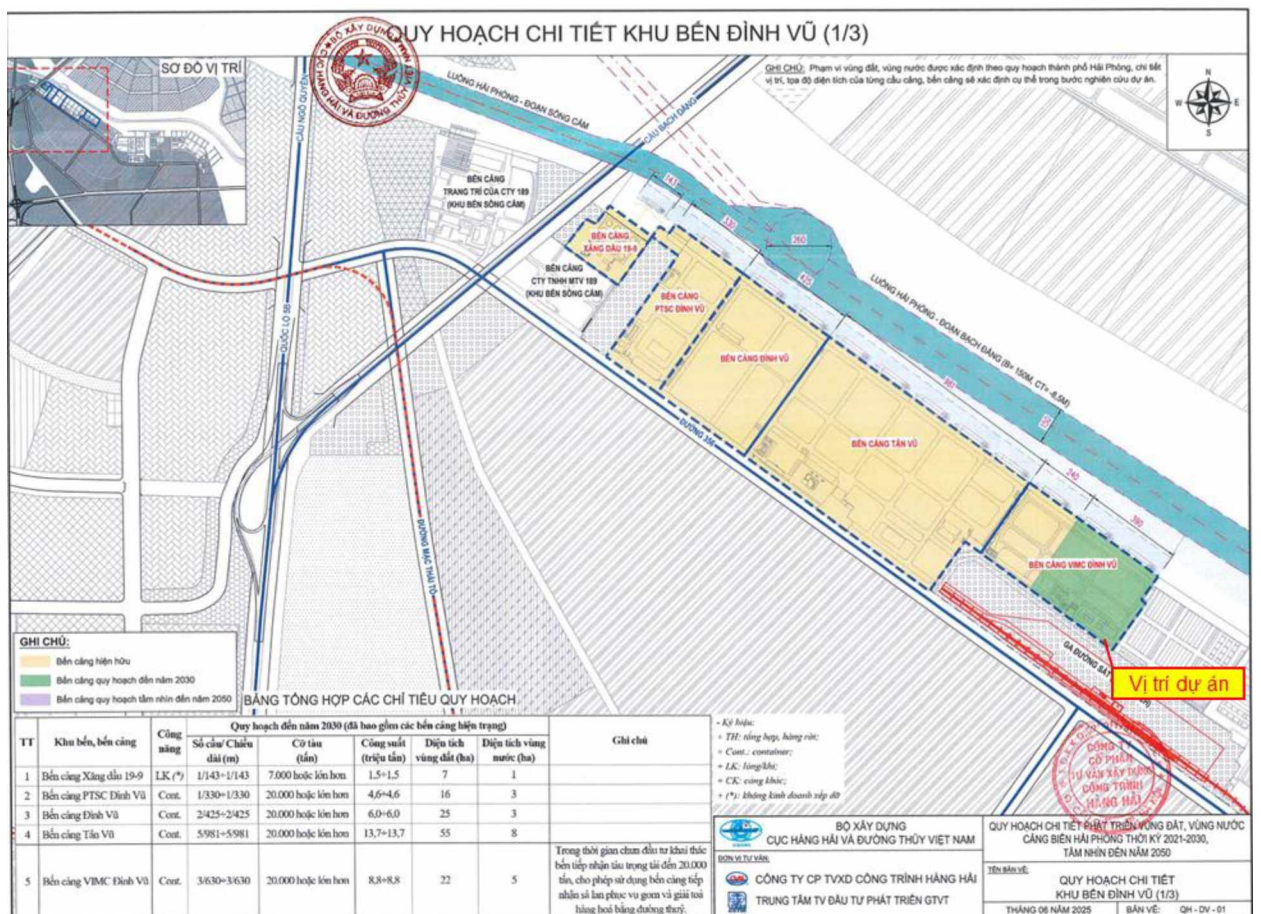
- Quy mô các bến cảng: có tổng số 15 bến cảng gồm 35 cầu cảng với tổng chiều dài 7.484 m (chưa bao gồm các bến cảng khác), cụ thể bến cảng Vinalines Đình Vũ (bến cảng VIMC Đình Vũ) như sau:

Bến cảng VIMC Đình Vũ: 03 cầu cảng container với tổng chiều dài 630 m, tiếp nhận

tàu trọng tải đến 20.000 tấn hoặc lớn hơn phù hợp với điều kiện luồng Hải Phòng, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa 9,0 triệu tấn. Trong thời gian chưa đầu tư khai thác bến tiếp nhận tàu trọng tải đến 20.000 tấn, cho phép sử dụng bến cảng tiếp nhận sà lan phục vụ gom và giải toả hàng hoá bằng đường thủy.

Bảng III.15. Bảng chỉ tiêu quy hoạch khu bến Nam Đình Vũ (QĐ 756/QĐ-BXD ngày 05/06/2025)

TT	Tên cảng	Công năng phân loại	Quy hoạch đến năm 2030 (đã bao gồm các bến cảng hiện trạng)					Ghi chú
			Số cầu/ Chiều dài (m)	Cỡ tàu (tấn)	Công suất (triệu tấn)	Diện tích vùng đất (ha)	Diện tích vùng nước (ha)	
			KB thấp ÷ KB cao					
I	Khu bến Đình Vũ							
1	Bến cảng VIMC Đình Vũ	Cont.	3/630÷3/630	20.000 hoặc lớn hơn	8,8÷8,8	22	5	Trong thời gian chưa đầu tư khai thác bến tiếp nhận tàu trọng tải đến 20.000 tấn, cho phép sử dụng bến cảng tiếp nhận sà lan phục vụ gom và giải toa hàng hoá bằng đường thủy.



Hình III.14. Vị trí trong Quy hoạch chi tiết vùng đất, vùng nước cảng biển Hải Phòng

6.4. Quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500

Quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500 khu đất xây dựng Cảng Vinalines Đình Vũ tại phường Đông Hải 2, quận Hải An, thành phố Hải Phòng đã được UBND quận Hải An phê duyệt tại Quyết định số 1391/QĐ-UBND ngày 04/7/2019, trong đó:

- Vị trí, phạm vi ranh giới khu đất lập Quy hoạch:

Khu đất nghiên cứu quy hoạch có vị trí thuộc lô đất CN 121-7 có chức năng sử dụng đất là Đất nhà xưởng, kho bãi, cảng theo Quy hoạch phân khu tỷ lệ 1/2000 quận Hải An đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2050 đã được UBND thành phố Hải Phòng phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-UBND ngày 25/7/2017, phạm vi ranh giới cụ thể như sau:

- + Phía Tây Bắc giáp cảng tổng hợp Đình Vũ - cảng Hải Phòng.
- + Phía Tây Nam giáp khu đất được quy hoạch là Khu kỹ thuật đầu mối KCN Đình Vũ.
- + Phía Đông Bắc giáp sông Bạch Đằng.
- + Phía Đông Nam giáp cảng Nam Hải Đình Vũ.
- Quy mô: Tổng diện tích nghiên cứu quy hoạch: 211.558,50m² (21,15 ha)
- Tính chất, chức năng: Là khu đất xây dựng Cảng Vinalines Đình Vũ.
- Quy hoạch sử dụng đất: Bao gồm: Đất xây dựng công trình; Đất xây dựng khu cầu cảng; Đất xây dựng bãi Container; Đất cây xanh - Thể dục thể thao; Đất giao thông.



Hình III.15. Quy hoạch chi tiết 1/500 khu đất xây dựng cảng Vinaline Đình Vũ

7. ĐÁNH GIÁ SƠ BỘ TÁC ĐỘNG MÔI TRƯỜNG HOẶC NHẬN DẠNG, DỰ BÁO TÁC ĐỘNG ĐẾN MÔI TRƯỜNG VÀ BIỆN PHÁP GIẢM THIỂU TÁC ĐỘNG ĐẾN MÔI TRƯỜNG THEO QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT VỀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG

Việc đánh giá tác động của dự án đối với môi trường tự nhiên và xã hội trong khuôn khổ lập dự án đầu tư xây dựng được thực hiện với nội dung tuân thủ đúng theo Luật bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 ngày 17/11/2020; Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10/01/2022 quy định chi tiết một số điều của Luật Bảo vệ môi trường (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 05/2025/NĐ-CP); Thông tư 02/2022/TT-BTNMT ngày 10/01/2022 của Bộ tài nguyên và môi trường về Quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật bảo vệ môi trường (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 07/2025/TT-BTNMT) và các quy định pháp luật hiện hành liên quan.

7.1. Đánh giá sự phù hợp dự án với chiến lược bảo vệ môi trường quốc gia và quy hoạch bảo vệ môi trường quốc gia, nội dung bảo vệ môi trường trong quy hoạch có liên quan

- Ngày 13/4/2022, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 450/QĐ-TTg phê duyệt Chiến lược bảo vệ môi trường quốc gia đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Trong đó, định hướng:

+ Chiến lược đề ra mục tiêu tổng quát nhằm ngăn chặn xu hướng gia tăng ô nhiễm, suy thoái môi trường; giải quyết các vấn đề môi trường cấp bách; từng bước cải thiện, phục hồi chất lượng môi trường; ngăn chặn sự suy giảm đa dạng sinh học; góp phần nâng cao năng lực chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu; bảo đảm an ninh môi trường, xây dựng và phát triển các mô hình kinh tế tuần hoàn, kinh tế xanh, cac-bon thấp, phân đấu đạt được các mục tiêu phát triển bền vững 2030 của đất nước.

+ Chiến lược cũng đề ra các mục tiêu cụ thể gồm chủ động phòng ngừa, kiểm soát các tác động xấu gây ô nhiễm, suy thoái môi trường; các vấn đề môi trường trọng điểm, cấp bách cơ bản được giải quyết, chất lượng môi trường từng bước được cải thiện, phục hồi; tăng cường bảo vệ các di sản thiên nhiên, phục hồi các hệ sinh thái; ngăn chặn xu hướng suy giảm đa dạng sinh học; góp phần nâng cao năng lực thích ứng với biến đổi khí hậu và đẩy mạnh giảm nhẹ phát thải khí nhà kính.

- Ngày 08/7/2024, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 611/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch Bảo vệ môi trường quốc gia thời kỳ 2024-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Trong đó, mục tiêu tổng quát: Chủ động phòng ngừa, kiểm soát được ô nhiễm và suy thoái môi trường; phục hồi và cải thiện được chất lượng môi trường; ngăn chặn suy giảm và nâng cao chất lượng đa dạng sinh học, nhằm bảo đảm quyền được sống trong môi trường trong lành của Nhân dân trên cơ sở sắp xếp, định hướng phân bố hợp lý không gian, phân

vùng quản lý chất lượng môi trường; định hướng thiết lập các khu bảo vệ, bảo tồn thiên nhiên và đa dạng sinh học; hình thành các khu xử lý chất thải tập trung cấp quốc gia, cấp vùng, cấp tỉnh; định hướng xây dựng mạng lưới quan trắc và cảnh báo môi trường cấp quốc gia và cấp tỉnh; phát triển kinh tế - xã hội bền vững theo hướng kinh tế xanh, kinh tế tuần hoàn, kinh tế các-bon thấp, hài hòa với tự nhiên và thân thiện với môi trường, chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu.

- Trong các quy hoạch bảo vệ môi trường quốc gia, quy hoạch thành phố, quy hoạch chung thành phố, quy hoạch phân khu cảng biển Hải Phòng, các quy hoạch khác có liên quan... các nội dung về bảo vệ môi trường cơ bản đều tuân thủ chiến lược bảo vệ môi trường quốc gia với những mục tiêu như trên.

Chuyển đổi năng lượng xanh, phát triển các nguồn năng lượng tái tạo được xem là xu hướng tất yếu trên thế giới hiện nay, góp phần quan trọng hạn chế phát thải khí gây hiệu ứng nhà kính, bảo vệ môi trường, cũng như giảm sự phụ thuộc vào các loại nhiên liệu hóa thạch. Thế giới đang ghi nhận nhiều tín hiệu tích cực trong quá trình chuyển dịch cơ cấu ngành năng lượng, trong đó sự phát triển mạnh mẽ của các nguồn "năng lượng xanh".

Cùng với hiệu quả kinh tế được cải thiện, các cảng cũng được kì vọng sẽ cung cấp các yếu tố bền vững khác, như an ninh và an toàn, bao gồm xã hội, bảo tồn tài nguyên và bảo vệ môi trường.

Nội dung đánh giá địa điểm thực hiện dự án phù hợp với nội dung bảo vệ môi trường trong quy hoạch thành phố Hải Phòng thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Do đó, Dự án phù hợp với chiến lược bảo vệ môi trường quốc gia, quy hoạch bảo vệ môi trường quốc gia, nội dung bảo vệ môi trường trong quy hoạch thành phố và quy hoạch khác có liên quan.

7.2. Nhận dạng, dự báo các tác động môi trường chính của dự án đầu tư đối với môi trường trên cơ sở quy mô, công nghệ sản xuất và địa điểm thực hiện dự án

7.2.1. Nhận dạng, dự báo các tác động môi trường chính trong giai đoạn xây dựng của dự án

Các hoạt động triển khai trong giai đoạn xây dựng Dự án gồm có:

- Vận chuyển máy móc, nguyên, nhiên, vật liệu, đất đá trong quá trình triển khai xây dựng.
- Đào đắp, san nền khu đất, nạo vét thi công khu nước trước bến, khu nước kết nối.
- Đầu tư xây dựng các hạng mục hạ tầng kỹ thuật.

Dựa vào các nội dung thực hiện và đặc điểm hiện trạng khu vực Dự án, các tác động môi trường được nhận dạng theo 02 nhóm như dưới đây:

Bảng III.16. Nhận dạng, dự báo các tác động môi trường chính trong giai đoạn xây dựng của dự án

TT	Nhận dạng tác động	Dự báo sơ bộ tác động				
		Quy mô/tính chất	Đối tượng chịu tác động	Mức độ tác động (nếu không có BPGT)		
				NT	TB	N
I	Tác động đến môi trường nước biển và hệ sinh thái thủy sinh					
1.1	Tăng độ đục					
	Hoạt động nạo vét luồng lạch, khu vực trước bến, và san lấp, lấn biển sẽ làm xáo trộn trầm tích đáy, phát tán chất lơ lửng, làm giảm độ trong của nước.	Khối lượng nạo vét. Khối lượng san lấp.	- Môi trường nước khu vực - Hệ sinh thái thủy sinh - Tác động đến hoạt động đánh bắt thủy sản của các tàu thuyền đánh bắt ven bờ		TB	
1.2	Ô nhiễm trầm tích					
	Trầm tích đáy ở nhiều khu vực có thể bị ô nhiễm kim loại nặng, hóa chất từ trước. Việc nạo vét có thể giải phóng các chất ô nhiễm này vào cột nước.	Một số kim loại nặng có thể có trước đó như Chi, đồng, kẽm, crom...			TB	
1.3	Ảnh hưởng tới hệ sinh thái đáy					
	Hệ sinh thái đáy trong khu vực nạo vét, san lấp sẽ bị ảnh hưởng	Toàn bộ sinh vật sống dưới đáy (cá, tôm, cua, sinh vật phù du...			TB	
1.4	Ô nhiễm dầu mỡ, hóa chất					
	Hoạt động nạo vét, thi công dưới nước	Rò rỉ từ máy móc, tàu thuyền (thi công)			TB	
II	Các tác động liên quan đến chất thải					
2.1	Bụi và khí thải					
	Bụi, khí thải phát sinh từ quá trình đào đắp, san nền, nạo vét.	Bụi: bụi đất, cát Khí thải (thành phần): các chất ô nhiễm chủ yếu là SO ₂ , NO ₂ , CO Làm tăng độ đục của nước biển ven bờ	- Công nhân xây dựng trên công trường			N
	Bụi, khí thải từ quá trình vận chuyển máy móc, thiết bị và nguyên vật liệu xây dựng đến Dự án; vận chuyển đất đá		- Khu vực ven các tuyến đường vận chuyển về khu đất Dự án		TB	
	Bụi, khí thải từ quá trình thi công, xây dựng		- Công nhân xây dựng trên công trường.			N
2.2	Phát sinh nước thải					
	Nước thải sinh hoạt	- Nước thải sinh hoạt phát sinh từ quá trình hoạt động của công nhân thi công xây dựng.	- Các loại nước thải nếu không được thu gom, xử lý trước khi xả ra biển sẽ gây tác		TB	

TT	Nhận dạng tác động	Dự báo sơ bộ tác động				
		Quy mô/tính chất	Đối tượng chịu tác động	Mức độ tác động (nếu không có BPGT)		
				NT	TB	N
		- Thành phần: chất cặn bã, chất rắn lơ lửng (SS), các hợp chất hữu cơ (BOD/COD), các chất dinh dưỡng (N, P) và vi sinh	động đến chất lượng nước biển ven bờ tại khu vực cảng. - Hệ sinh thái thủy sinh (các loài động, thực vật thủy sinh sống quanh khu vực xây dựng cảng). - Tác động đến hoạt động đánh bắt thủy sản của các tàu thuyền đánh bắt ven bờ.			
	Nước thải thi công	Nước thải từ công trường xây dựng. Thông số ô nhiễm chính trong nước thải xây dựng là TSS, BOD ₅ , COD, tổng N, tổng P, Coliform...			TB	
	Nước mưa chảy tràn	Nước mưa chảy tràn qua khu vực công trường thi công cuốn theo đất cát, cặn bẩn			TB	
2.3	<i>Chất thải rắn, Chất thải nguy hại (CTNH)</i>					
	Chất thải xây dựng	Thành phần: bê tông, gạch, đá, cát, dầu mẩu sắt thép vụn, vỏ bao xi măng...	Trong trường hợp không được thu gom, xử lý, các loại chất thải này sẽ:		TB	
	Chất thải sinh hoạt	Thành phần: chủ yếu là các loại túi ni lông, bao bì, thức ăn thừa...	- Xả thải tại khu vực thi công, gây ô nhiễm môi trường tại khu vực hoặc tại các điểm xả trái phép		TB	
	Các loại CTNH từ quá trình thi công, xây dựng	Thành phần: các loại giẻ lau dính dầu, các thùng chứa dầu nhớt, bóng đèn huỳnh quang hỏng...	- Trong quá trình nạo vét, bùn cát phát tán vào môi trường nước biển gây ảnh hưởng đến môi trường nước biển ven bờ tại khu vực cảng, hệ sinh thái thủy sinh và các hoạt động đánh bắt thủy sản ven biển.		TB	
	Vật liệu nạo vét	Sản phẩm chất nạo vét được thực hiện trong quá trình thi công nạo vét khu nước. Thành phần: bùn cát, trầm tích đáy...				
III	Các tác động không liên quan đến chất thải					
3.1	<i>Tiếng ồn, độ rung</i>					
	Tiếng ồn, rung động phát sinh trong quá trình thi công, xây dựng	- Độ ồn và độ rung phát sinh tại công trường thi công có cường độ lớn.	- Công nhân thi công, xây dựng. - Khu dân cư gần nhất.		TB	
3.2	<i>Các tác động liên quan đến xã hội</i>					
	An toàn lao động trong quá trình triển khai xây dựng	- Tai nạn lao động trong thi công ở nhiều mức độ khác nhau: chấn thương hoặc thiệt hại về tính mạng nếu bất cẩn.	Công nhân xây dựng.			N
	An toàn giao thông	- Tiềm ẩn về vấn đề tai nạn giao thông trên các đoạn tuyến vận chuyển NVL về khu vực Dự án (đối với cả đường bộ và đường thủy).	Người tham gia giao thông trên tuyến đường vận chuyển về Dự án.			N

Chú thích: NT: Nghiêm trọng, TB: Trung bình, N: nhẹ

- Tác động nghiêm trọng: là loại tác động có thể gây tác hại nghiêm trọng cho một thành phần nào đó của môi trường hay tạo ra sự biến đổi môi trường rõ rệt ở phạm vi rộng. Loại tác động này ảnh hưởng xấu đến thông số chất lượng môi trường tự nhiên hoặc KT-XH của toàn vùng dự án nếu không có biện pháp giảm thiểu tích cực; tác động có thể đề xuất giải pháp hạn chế mức độ tác động.

- Tác động trung bình (tác động rõ rệt): là loại tác động có thể gây suy giảm rõ rệt giá trị của một thành phần của môi trường tự nhiên hoặc ảnh hưởng tiêu cực đến một bộ phận dân chúng trong vùng dự án. Tác động có thể giảm thiểu bằng giải pháp kỹ thuật.

- Tác động nhẹ: là loại tác động gây suy giảm nhẹ chất lượng của một thành phần môi trường nào đó hoặc ảnh hưởng đến bộ phận nhỏ, cục bộ trong khu vực dự án và có thể giảm thiểu tối đa bằng giải pháp phòng ngừa.

7.2.2. Nhận dạng, dự báo các tác động môi trường chính trong giai đoạn vận hành của dự án

Dựa vào các nội dung thực hiện và đặc điểm hiện trạng khu vực Dự án, các tác động môi trường trong giai đoạn vận hành Dự án được nhận dạng theo 02 nhóm như dưới đây.

Bảng III.17. Nhận dạng, dự đoán các tác động môi trường chính trong giai đoạn vận hành của dự án

TT	Nhận dạng tác động	Dự báo sơ bộ tác động				
		Quy mô/tính chất	Đối tượng chịu tác động	Mức độ tác động (nếu không có BPGT)		
				NT	TB	N
I	Tác động đến môi trường nước biển và hệ sinh thái thủy sinh					
1.1	Tăng độ đục					
	Hoạt động nạo vét duy tu sẽ làm xáo trộn trầm tích đáy, phát tán chất lơ lửng, làm giảm độ trong của nước.	Khối lượng nạo vét duy tu hàng năm.	- Môi trường nước khu vực - Hệ sinh thái thủy sinh - Tác động đến hoạt động đánh bắt thủy sản của các tàu thuyền đánh bắt ven bờ		TB	
1.2	Ô nhiễm trầm tích					
	Trầm tích đáy ở nhiều khu vực có thể bị ô nhiễm kim loại nặng, hóa chất từ trước. Việc nạo vét có thể giải phóng các chất ô nhiễm này vào cột nước.	Một số kim loại nặng có thể có trước đó như Chì, đồng, kẽm, crom...			TB	

TT	Nhận dạng tác động	Dự báo sơ bộ tác động				
		Quy mô/tính chất	Đối tượng chịu tác động	Mức độ tác động (nếu không có BPGT)		
				NT	TB	N
1.3	Ảnh hưởng tới hệ sinh thái đáy					
	Hệ sinh thái đáy trong khu vực nạo vét, san lấp sẽ bị ảnh hưởng	Toàn bộ sinh vật sống dưới đáy (cá, tôm, cua, sinh vật phù du...				
1.4	Ô nhiễm dầu mỡ, hóa chất					
	Hoạt động nạo vét duy tu, điều động tàu ra vào cảng	Rò rỉ từ máy móc, tàu thuyền			TB	
II	Các tác động liên quan đến chất thải					
1.1	Bụi và khí thải					
	Ô nhiễm do bụi và khí thải phát sinh từ hoạt động của tàu thuyền tại khu vực dự án	- Thành phần: Bụi, SO ₂ , CO, NO ₂	Môi trường không khí xung quanh → Cán bộ, công nhân viên trong khu vực dự án		TB	
	Bụi phát sinh từ hoạt động bốc dỡ hàng hóa tại khu vực dự án				TB	
1.2	Phát sinh nước thải					
	Nước thải phát sinh từ quá trình rửa xe và vệ sinh công – ten – nơ	Thông số ô nhiễm chính bao gồm: chất rắn lơ lửng (TSS), dầu mỡ, Coliform ...			TB	
	Nước thải sinh hoạt phát sinh từ hoạt động của cán bộ công nhân viên và khách đến cảng làm việc	Thông số ô nhiễm chính bao gồm: chất rắn lơ lửng (TSS), BOD ₅ , COD, tổng Nito, tổng Photpho, Coliform...	Các loại nước thải nếu không được thu gom, xử lý trước khi xả ra biển sẽ gây tác động đến chất lượng nước biển ven bờ tại khu vực cảng		TB	
	Nước cặn đáy tàu phát sinh từ các tàu neo đậu, bốc dỡ hàng hóa tại khu vực của dự án	Thông số ô nhiễm chính bao gồm: chất rắn lơ lửng (TSS), dầu mỡ khoáng, sinh vật ngoại lai...			TB	
	Nước mưa chảy tràn	Nước mưa chảy tràn từ mái, sân nội bộ cuốn theo đất cát, cặn bẩn				N
1.3	Chất thải rắn, CTNH					
	Chất thải rắn sinh hoạt	Chất thải rắn sinh hoạt phát sinh từ hoạt động của cán bộ công nhân viên làm việc tại cảng. Thành phần chính bao gồm thực phẩm thừa, túi ni lông, nhựa, giấy....	Trong trường hợp không được thu gom, xử lý, các loại chất thải này sẽ: → Ô nhiễm môi trường không khí cục bộ tại khu vực cầu cảng		TB	
	Chất thải nguy hại	Chất thải nguy hại phát sinh từ quá trình bốc dỡ, lưu chứa hàng hóa tại cảng. Thành phần chính bao gồm: dầu mỡ thải, giẻ lau dính dầu.....			TB	

TT	Nhận dạng tác động	Dự báo sơ bộ tác động				
		Quy mô/tính chất	Đối tượng chịu tác động	Mức độ tác động (nếu không có BPGT)		
				NT	TB	N
	Bùn cặn nạo vét	Vật liệu nạo vét phát sinh từ quá trình nạo vét duy tu khu nước trước cảng	Việc nạo vét duy tu cũng có thể ảnh hưởng tới môi trường nước khu vực dự án, tác động đến hệ sinh thái thủy sinh.		TB	
II	Các tác động không liên quan đến chất thải					
2.1	Tiếng ồn, độ rung					
	Tiếng ồn, độ rung từ các hoạt động giao thông vận tải và vận hành máy móc thiết bị cầu cảng	- Tiếng ồn cục bộ tại khu vực cầu cảng	Cán bộ công nhân viên làm việc tại cầu cảng			N
2.2	Thay đổi cảnh quan khu vực					
	Chuyển đổi mặt nước biển gần bờ thành hệ thống cầu cảng	- Việc triển khai thi công dự án có thể dẫn tới thay đổi địa hình đáy tại khu vực cảng, gây ra sự bồi lắng xói lở tại khu vực dự án và các vùng lân cận.	Khu vực cảng		TB	
2.3	Các tác động về KT-XH					
	Thay đổi đặc điểm KT khu vực	- Thay đổi điều kiện sinh hoạt, việc làm, thu nhập của nhân dân địa phương	Cộng đồng dân cư khu vực xung quanh Dự án			N
	Gia tăng dân số	- Việc thu hút công nhân lao động về cầu cảng làm gia tăng dân số cơ học cho khu vực dẫn đến các vấn đề tiêu cực khác: → Gia tăng tệ nạn xã hội, mất an ninh trật tự cho khu vực → Tăng nguy cơ lan truyền các loại bệnh truyền nhiễm, gây áp lực với hệ thống y tế cơ sở tại địa phương				N
	Tác động do tập trung công nhân	- Phát sinh vấn đề về an ninh trật tự, gia tăng tệ nạn xã hội - Phát sinh và lan truyền dịch bệnh				N
	Tăng áp lực lên hạ tầng giao thông	- Gây kẹt xe - Tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn giao thông				N
2.4	Các vấn đề về rủi ro, sự cố môi trường					
	Sự cố cháy nổ	Các sự cố liên quan đến cháy nổ: chập mạch điện, nổ bình ga, rò rỉ nhiên liệu, hóa chất...	Cán bộ, công nhân viên trong khu vực cầu cảng		TB	

TT	Nhận dạng tác động	Dự báo sơ bộ tác động				
		Quy mô/tính chất	Đối tượng chịu tác động	Mức độ tác động (nếu không có BPGT)		
				NT	TB	N
	Sự cố tai nạn lao động	Các tai nạn có thể gặp: Các bộ phận truyền động và chuyển động, nguồn nhiệt, nguồn điện, va đập, văng bắn, bức xạ, ... trong quá trình bốc dỡ hàng hóa tại cảng	Cán bộ, công nhân viên trong khu vực cầu cảng		TB	
	Sự cố thiên tai	Dự án chịu ảnh hưởng trực tiếp khi có các điều kiện thời tiết bất thường. Có nguy cơ thiệt hại về người và tài sản khi có bão.	Cán bộ, công nhân viên trong khu vực cầu cảng		TB	
	Sự cố tràn dầu	Trong quá trình vận hành, các sự cố tràn dầu có thể xảy ra do các nguyên nhân như: hỏng hệ thống nhiên liệu trên tàu biển, dầu thất từ các tàu biển, tai nạn hàng hải....	Khu vực cảng, vùng biển xung quanh	NT		

Chú thích: NT: Nghiêm trọng, TB: Trung bình, N: nhẹ

- Tác động nghiêm trọng: là loại tác động có thể gây tác hại nghiêm trọng cho một thành phần nào đó của môi trường hay tạo ra sự biến đổi môi trường rõ rệt ở phạm vi rộng. Loại tác động này ảnh hưởng xấu đến thông số chất lượng môi trường tự nhiên hoặc KT-XH của toàn vùng dự án nếu không có biện pháp giảm thiểu tích cực; tác động có thể đề xuất giải pháp hạn chế mức độ tác động

- Tác động trung bình (tác động rõ rệt): là loại tác động có thể gây suy giảm rõ rệt giá trị của một thành phần của môi trường tự nhiên hoặc ảnh hưởng tiêu cực đến một bộ phận dân chúng trong vùng dự án. Tác động có thể giảm thiểu bằng giải pháp kỹ thuật

- Tác động nhẹ: là loại tác động gây suy giảm nhẹ chất lượng của một thành phần môi trường nào đó hoặc ảnh hưởng đến bộ phận nhỏ, cục bộ trong khu vực dự án và có thể giảm thiểu tối đa bằng giải pháp phòng ngừa.

7.2.3. Đề xuất các biện pháp công trình bảo vệ môi trường

a) Đề xuất công trình bảo vệ môi trường trong giai đoạn xây dựng

Trên cơ sở nhận dạng, dự báo các tác động trong giai đoạn triển khai xây dựng, Công ty đề xuất các biện pháp giảm thiểu tương ứng như bảng dưới đây. Các biện pháp giảm thiểu này được xây dựng dựa trên kinh nghiệm đối với các dự án tương tự, năng lực của Nhà đầu tư và quy mô các hạng mục công trình của dự án; do đó hoàn toàn khả thi khi triển khai thực tế.

Các biện pháp giảm thiểu xoay quanh một số biện pháp chính sau:

- Sử dụng các công nghệ tiên tiến, thân thiện với môi trường trong quá trình xây dựng và vận hành cảng biển để giảm thiểu ô nhiễm;
- Quản lý chặt chẽ các hoạt động liên quan trong suốt quá trình xây dựng cảng để giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường và nghề cá;
- Xây dựng hệ thống xử lý nước thải hiện đại để đảm bảo nước thải từ cảng biển không gây ô nhiễm môi trường;
- Tăng cường giám sát, kiểm soát chặt chẽ các hoạt động xây dựng và vận hành cảng biển để đảm bảo tuân thủ các quy định về bảo vệ môi trường;
- Sau khi hoàn thành công trình xây dựng, cần thực hiện biện pháp khôi phục môi trường để giúp các hệ sinh thái nhanh chóng phục hồi.

Trong đó, các giải pháp giảm thiểu tác động môi trường chính được tóm tắt trong bảng sau:

Bảng III.18. Tóm tắt các giải pháp giảm thiểu tác động môi trường chính trong giai đoạn xây dựng của dự án

TT	Tác động môi trường	Đề xuất biện pháp giảm thiểu của Công ty
I	Các tác động liên quan đến chất thải	
1.1	<i>Bụi và khí thải</i>	
	Bụi, khí thải phát sinh từ quá trình đào đắp, san nền, nạo vét.	Lập kế hoạch, bố trí hợp lý tuyến đường vận chuyển và đi lại của các xe tải. Kiểm tra các phương tiện thi công nhằm đảm bảo các thiết bị, máy móc luôn ở trong điều kiện tốt nhất về mặt kỹ thuật.
	Bụi, khí thải từ quá trình vận chuyển máy móc, thiết bị và nguyên vật liệu xây dựng đến Dự án: vận chuyển đất đá	Các phương tiện đi ra khỏi công trường phải được vệ sinh, rửa bụi. Dùng bạt che các phương tiện vận chuyển đất, cát, đá, xà bần...
	Bụi, khí thải từ quá trình thi công, xây dựng	Vào mùa khô, dùng 01 xe phun nước nhằm giảm bụi tại công trường. Công nhân tại công trường sử dụng bảo hộ lao động như khẩu trang, kính phòng hộ mắt.
1.2	<i>Phát sinh nước thải</i>	
	Nước thải sinh hoạt	Công ty bố trí các nhà vệ sinh di động đảm bảo đáp ứng đủ nhu cầu của công nhân xây dựng; bùn thải từ các nhà vệ sinh này được thu gom và đưa đến nơi xử lý theo quy định của địa phương

TT	Tác động môi trường	Đề xuất biện pháp giảm thiểu của Công ty
	Nước thải thi công	Nước thải sinh hoạt phát sinh chủ yếu sẽ trên các sà lan nạo vét. Trên các sà lan có bố trí sẵn hệ thống nhà vệ sinh. Định kỳ hàng tuần, đơn vị có chức năng đến hút bùn thải từ các nhà vệ sinh này và đem đi xử lý theo đúng quy định.
	Nước mưa chảy tràn	Nước mưa chảy tràn qua công trường sẽ được dẫn qua tuyến thoát nước tạm. Trên kênh thoát nước tạm, Công ty sẽ bố trí các hố lắng để loại bỏ đất đá và rác thải trên công trường bị cuốn theo nước mưa. Sau đó, nước mưa được thoát vào hệ thống thoát nước mưa chung của khu vực
1.3	Chất thải rắn, CTNH	
	Chất thải xây dựng	Tận thu, tái sử dụng các loại chất thải có khả năng tái sử dụng. Đối với các loại chất thải không tái sử dụng được: Dự án sẽ hợp đồng với đơn vị chức năng của địa phương thu gom, xử lý theo quy định. Công ty sẽ bố trí đội công nhân khoảng 3 người phụ trách thu gom, phân loại các loại chất thải rắn phát sinh trên công trường; đồng thời trang bị 03 xe rác dây tay dung tích 120 l để thu gom và lưu chứa tạm thời chất thải rắn xây dựng.
	Chất thải sinh hoạt	Dự án sẽ hợp đồng với đơn vị chức năng của địa phương bố trí xe rác dây tay tại khu lán trại công nhân và định kỳ thu gom và vận chuyển tới khu vực xử lý với tần suất 1 lần/ngày. Khu vực xe rác được đặt trong lán có mái che và tường rào bao quanh.
	Các loại CTNH từ quá trình thi công, xây dựng	Công ty sẽ ký hợp đồng với đơn vị chức năng để thu gom toàn bộ lượng CTNH phát sinh từ công trường và đưa tới khu xử lý theo quy định của địa phương. Tần suất thu gom là 3 tháng/lần.
	Vật chất nạo vét	Được sử dụng để bơm lên bãi chứa để phục vụ san lấp hoặc đổ thải, nhận chìm tại các vị trí được địa phương công bố và chấp thuận. Sử dụng các thiết bị nạo vét hiện đại, với công nghệ tiên tiến, thân thiện với môi trường, bố trí lưới chắn bùn để giảm thiểu lượng bùn cát phát tán vào môi trường nước biển
II	Các tác động không liên quan đến chất thải	
2.1	Tác động do tiếng ồn	
	Tiếng ồn từ hoạt động thi công	Thường xuyên bảo dưỡng máy móc thiết bị thi công trên công trường, các xe tại phục vụ dự án. Tuân thủ thời gian biểu, tổ chức thi công hợp lý và kiểm soát mức ồn từ hoạt động vận chuyển trong thi công; phương tiện sử dụng không chơ vượt quá danh định, tắt máy khi không cần thiết và tránh những hành động gây ồn không đáng có khi điều khiển phương tiện.
2.2	Tác động do việc tập trung đông công nhân	
	Tác động xã hội do lượng lớn công nhân đến tạm trú lân cận khu vực dự án	Tuyển dụng lực lượng lao động trực tiếp của địa phương ở mức tối đa làm những công việc xây dựng đơn giản như đào đắp đất cát, vận chuyển nguyên vật liệu, nấu ăn, trồng cây xanh... Tuyên truyền, giáo dục cho công nhân xây dựng về mối quan hệ với người dân địa phương Thực hiện các biện pháp phòng chống dịch bệnh, vệ sinh sạch sẽ khu vực lán trại.
2.3	Tác động do đèn giao thông khu vực	

TT	Tác động môi trường	Đề xuất biện pháp giảm thiểu của Công ty
	- Tác động do gia tăng lượng phương tiện giao thông thủy khu vực; - Tác động do thay đổi luồng hàng hải.	- Lập phương án bảo đảm an toàn hàng hải trình cơ quan có thẩm quyền phê duyệt theo quy định trước khi thi công; - Thông báo với các tổ chức, cá nhân liên quan về phạm vi và thời gian tổ chức thi công; - Lắp đặt hệ thống phao tiêu, báo hiệu, biển báo và hướng dẫn giao thông đảm bảo an toàn hàng hải; - Chỉ sử dụng các phương tiện tham gia thi công được đăng ký và cấp giấy phép hoạt động theo quy định, có đăng kiểm còn hạn sử dụng, có đầy đủ đèn chiếu sáng, đèn cảnh báo, biển báo phản quang; - Các phương tiện thi công di chuyển theo các tuyến luồng quy định, đúng tải trọng cho phép; các thuyền viên và công nhân làm việc trên phương tiện thi công phải mặc áo phao, sử dụng bao hộ lao động và tuân thủ quy định về trật tự an ninh khu vực; - Tổ chức thả phao, cắm mốc giới hạn phạm vi nạo vét trong suốt quá trình thi công để các cơ quan phối hợp, kiểm soát; lắp đặt đầy đủ thiết bị tín hiệu, báo hiệu cho các phương tiện tham gia thi công và bố trí phương tiện, nhân lực điều tiết giao thông nhằm đảm bảo an toàn giao thông đường thủy; - Khi không thi công, các phương tiện thi công được neo đậu để đảm bảo an toàn cho phương tiện vận tải đi lại;
2.4	Tác động do sụt lún, xói mòn, trượt và sạt lở	
	Sụt lún, xói lở trong quá trình thi công Dự án	- Tổ chức thi công xây dựng trong điều kiện thời tiết phù hợp, tránh thi công trong điều kiện mưa bão, thủy triều dâng...; đảm bảo thi công đúng quy trình kỹ thuật, thời gian chất tải, thời gian chờ lún tạo mặt bằng thi công vững chắc, thời gian đóng kết bê tông... - Thực hiện giám sát xói lở bờ khu vực dự án trong giai đoạn thi công và vận hành; trường hợp xảy ra sạt lở phải dừng ngay mọi hoạt động của dự án và phối hợp với chính quyền địa phương và các cơ quan chức năng có liên quan để khắc phục.
2.6	Các vấn đề về sự cố, rủi ro môi trường	
	Sự cố cháy nổ	Xây dựng nội quy, kế hoạch phòng ngừa ứng phó sự cố cháy nổ trong thi công và tập huấn về công tác PCCC đối với công nhân lao động trên công trường
	Sự cố thiên tai	Công ty thực hiện theo dõi thông tin dự báo thời tiết khu vực, tạm dừng hoặc dừng thi công trong thời gian có dự báo về bão để đảm bảo an toàn tối đa

b) Đề xuất công trình bảo vệ môi trường trong giai đoạn vận hành

Trên cơ sở nhận dạng, dự báo các tác động trong giai đoạn vận hành, Công ty đề xuất các biện pháp giảm thiểu tương ứng như bảng dưới đây. Các biện pháp bảo vệ môi trường dự kiến áp dụng trong giai đoạn vận hành của dự án đều sử dụng công nghệ phổ biến tại Việt Nam và đảm bảo đáp ứng quy chuẩn về bảo vệ môi trường.

Bảng III.19. Tóm tắt các giải pháp giảm thiểu tác động môi trường chính trong giai đoạn vận hành của dự án

TT	Nhận dạng tác động	Đề xuất các giải pháp giảm thiểu tác động của Dự án
I		
1.1	Bụi và khí thải	

TT	Nhận dạng tác động	Đề xuất các giải pháp giảm thiểu tác động của Dự án
	Bụi, khí thải từ hoạt động đốt nhiên liệu của các tàu thuyền	- Các biện pháp giảm thiểu tác động do khí thải phát sinh từ các phương tiện hoạt động trong khu vực dự án, cụ thể như sau - Các tàu và phương tiện bốc dỡ hàng hóa ra vào khu vực dự án không được chờ quá trọng tải quy định, sử dụng nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh thấp; - Trồng cây xanh cách ly để giảm thiểu tác động do bụi và khí thải phát sinh từ dự án tới các khu vực xung quanh.
1.2	<i>Phát sinh nước thải</i>	
	Nước dẫn tàu, nước thải từ tàu thuyền neo đậu trong khu nước của dự án	- Nước dẫn tàu phải được xả thải theo chỉ dẫn của Cảng vụ địa phương. - Chất thải là cặn dầu thải của tàu, trong trường hợp tàu có yêu cầu đổ thải, Công ty sẽ phối hợp với đơn vị có chức năng để thu gom, vận chuyển và xử lý theo đúng các quy định về bảo vệ môi trường đối với CTNH. - Nước sản xuất và nước thải chứa dầu phát sinh trong quá trình tàu neo đậu tại cảng sẽ do các chủ tàu thu gom vào các thùng chứa trên tàu và xử lý theo quy định của Luật Hàng hải Quốc tế.
	- Nước thải từ hoạt động của công nhân khu vực cầu cảng	- Nước thải sinh hoạt từ các nhà vệ sinh khu điều hành chính được xử lý qua bể tự hoại 03 ngăn, sau đó được thu gom vào hệ thống xử lý nước thải tập trung của dự án. - Nước thải từ nhà bếp, nhà ăn qua song chắn rác loại bỏ các tạp chất có kích thước lớn vào bể tách dầu mỡ 3 ngăn cùng nước thải sinh hoạt khu nhà vệ sinh sau khi xử lý qua bể tự hoại 03 ngăn thu gom về bể gom tập trung của dự án sau đó bơm lên trạm xử lý nước thải tập trung. - Các nước thải nhiễm dầu tại khu vực hậu phương cảng như xưởng sửa chữa cần có bể tách dầu xử lý dầu. - Nước thải từ tàu: Khi các tàu về bến, các chủ tàu có nhu cầu xử lý nước thải từ tàu thì Công ty sẽ giới thiệu cho các chủ tàu liên hệ với các đơn vị hậu cần cảng thu gom và vận chuyển đi xử lý. Khối lượng nước bẩn, nước chứa cặn dầu, nước dẫn tàu không thuộc phạm vi, trách nhiệm thu gom của Công ty. - Xây dựng hệ thống xử lý nước thải hiện đại để đảm bảo nước thải từ dự án sau khi được xử lý đủ điều kiện các chỉ tiêu an toàn mới thải ra môi trường.
1.3	<i>Chất thải rắn, CTNH</i>	
	Chất thải rắn sinh hoạt, chất thải rắn công nghiệp thông thường tại cầu cảng	Bố trí các thùng chứa rác thải tại các khu vực cảng, nhà điều hành, và khu nhà giao ca công nhân, dọc đường nội bộ trong dự án để thu gom, phân loại tại nguồn toàn bộ lượng rác thải phát sinh.
	Bùn cặn nạo vét	Trước khi tiến hành nạo vét, duy tu, Công ty sẽ lập báo cáo đánh giá tác động môi trường riêng cho dự án nạo vét duy tu khu nước của dự án, phù hợp với quy định của Luật bảo vệ môi trường và có các biện pháp giảm thiểu cụ thể trình cơ quan có thẩm quyền phê duyệt
	Các loại CTNH, bùn thải từ HT XLNT	- CTNH được thu gom, phân loại - Dự án xây dựng kho chứa CTNH để lưu chứa tạm thời toàn bộ CTNH phát sinh khu vực cầu cảng - Nhà đầu tư sẽ hợp đồng với đơn vị chức năng thu gom toàn bộ chất thải nhiễm dầu và dầu mỡ thải và đưa tới khu xử lý quy định.
II	Các tác động không liên quan đến chất thải	
2.1	<i>Tiếng ồn, độ rung</i>	
	Tiếng ồn, độ rung từ phát sinh từ các phương tiện hoạt động tại khu vực chuyên tải	- Kiểm tra độ mòn của các chi tiết và thường xuyên tra dầu mỡ bôi trơn cho máy móc thiết bị bốc dỡ hàng hóa. - Yêu cầu các phương tiện chờ đúng tải trọng theo thiết kế. - Trang bị các thiết bị chống ồn, bảo hộ lao động cho các thủy thủ làm việc trên tàu.

TT	Nhận dạng tác động	Đề xuất các giải pháp giảm thiểu tác động của Dự án
2.2	<i>Đảm bảo an toàn lao động</i>	- Xây dựng nội quy, quy chế làm việc trong dự án áp dụng cho cán bộ công nhân và đối tác, khách hàng, phổ biến nội quy và yêu cầu mọi người phải tuân thủ. - Thực hiện đầy đủ chế độ bảo hiểm toàn bộ công nhân của cơ sở và yêu cầu các đơn vị hoạt động tại khu bãi cũng phải thực hiện các chế độ đó. Từ cán bộ quản lý tới người lao động sản xuất trực tiếp đều được tham gia bảo hiểm y tế và bảo hiểm xã hội. - Thường xuyên tổ chức cho cán bộ và công nhân học tập về công tác đảm bảo an toàn lao động, có kiểm tra cấp chứng nhận để hiểu rõ và chấp hành quy phạm, nội quy an toàn lao động.
2.3	<i>Tác động đến giao thông đường thủy</i>	- Thường xuyên kiểm tra việc tuân thủ các quy tắc an toàn đường biển của Việt Nam và Quốc tế. Thường xuyên kiểm tra các hệ thống an toàn và xử lý môi trường ở các tàu vận chuyển neo đậu tại khu vực cảng. Không cho phép các tàu không đạt tiêu chuẩn về an toàn và bảo vệ môi trường neo đậu tại khu vực dự án. - Lịch trình tàu ra vào cảng sẽ được thông báo trước 48h; - Đối với các tàu lớn ra vào cảng sẽ được cung cấp thiết bị hỗ trợ kéo tàu. Thông thường, mỗi tàu lớn cần 02 tàu kéo, tùy nhiên số lượng tàu kéo có thể tăng lên trong trường hợp thời tiết xấu hoặc các điều kiện ảnh hưởng khác.
2.4	<i>Các vấn đề về rủi ro, sự cố môi trường</i>	
	Sự cố cháy nổ	Xây dựng kế hoạch phòng ngừa ứng phó sự cố, trình cơ quan có thẩm quyền thẩm duyệt hồ sơ PCCC cho hạ tầng cảng.
	Sự cố tràn dầu	Chuẩn bị các hoạt động ứng phó với các tai nạn khẩn cấp trong khi vận hành cảng đối với cả khu vực cảng và các khu vực trên luồng. + Xác định các khu vực nhạy cảm tràn dầu trong khu vực và vùng lân cận. Phân loại và xác định tất cả các tai nạn có thể xảy ra khi vận hành dự án như cháy, nổ, tràn dầu hay chất hoá học do va chạm tàu thuyền... + Có diễn tập theo phương án giả định khi có sự cố. + Xác định nguồn nhân lực và thiết bị có thể huy động trong trường hợp khẩn cấp: Trang bị trang thiết bị ứng cứu, khắc phục sự cố dầu tràn. + Xác định các biện pháp cứng rắn phải thực hiện nhằm giảm nhẹ thiệt hại; + Ký hợp đồng với các đơn vị chuyên môn phối hợp xử lý sự cố + Cần có một mối liên hệ thường xuyên giữa cảng với lực lượng địa phương và với lực lượng cứu hộ của các cảng lân cận;
	Sự cố về thiên tai	- Theo dõi, nắm bắt thông tin kịp thời về dự báo thiên tai. Tuân thủ các quy định về phòng chống bão theo sự chỉ đạo của UBND và cơ quan phòng chống bão. - Xây dựng dự phòng kế hoạch phòng chống bão cho khu vực cầu cảng.

7.3. Nhận diện yếu tố nhạy cảm về môi trường của khu vực thực hiện dự án

Căn cứ theo quy định tại điểm c, khoản 1, điều 28 của Luật bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 thì yếu tố nhạy cảm về môi trường gồm: khu dân cư tập trung; nguồn nước được dùng cho mục đích cấp nước sinh hoạt; khu bảo tồn thiên nhiên theo quy định của pháp luật về đa dạng sinh học, thủy sản; các loại rừng theo quy định của pháp luật về lâm nghiệp; di sản văn hóa vật thể, di sản thiên nhiên khác; đất trồng lúa nước từ 02 vụ trở lên;

vùng đất ngập nước quan trọng; yêu cầu di dân, tái định cư và yếu tố nhạy cảm khác về môi trường.

Khu vực dự án là khu vực mặt biển thuộc ranh giới quy hoạch xây dựng khu bến Đình Vũ theo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Môi trường nước trên địa bàn tỉnh đang chịu nhiều áp lực từ các nguồn: công nghiệp, nông nghiệp, du lịch, làng nghề, y tế và sinh hoạt của dân cư với lượng nước thải ngày càng gia tăng. Kết quả đánh giá hiện trạng môi trường cho thấy, chất lượng nước mặt của Thành phố được đánh giá khá tốt, song đã xảy ra hiện tượng ô nhiễm cục bộ tại một số địa điểm với hàm lượng chất lơ lửng, chất hữu cơ và vi sinh vật vượt quá ngưỡng cho phép.

Chất lượng nước biển: Nguồn ô nhiễm bao gồm: chất thải sinh hoạt, nước rửa có nhiễm dầu và nước thải sinh hoạt, hoạt động vận tải và du lịch đường thủy. Ô nhiễm do sự cố môi trường, các sự cố tràn dầu (nếu có) cũng là nguyên nhân chính dẫn đến ô nhiễm môi trường ven bờ và vùng biển.

Trong BCNCTKT đã đánh giá sơ bộ về mức độ ảnh hưởng đến môi trường nước, trong các bước tiếp theo sẽ có phương án chi tiết về phòng ngừa và xử lý các sự cố về môi trường, trình cơ quan chức năng phê duyệt theo quy định.

Dự án không làm ảnh hưởng đến lòng, bờ, bãi sông khu vực dự án.

7.4. Phân tích, đánh giá, lựa chọn phương án về quy mô, công nghệ sản xuất, công nghệ xử lý chất thải, địa điểm thực hiện dự án đầu tư và biện pháp giảm thiểu tác động môi trường

a) Về quy mô:

Việc lựa chọn quy mô dự án quyết định mức độ chiếm dụng đất, mặt nước và cường độ hoạt động, từ đó quyết định mức độ tác động môi trường.

Quy mô đầu tư và việc phân kỳ đầu tư các bến cảng trong dự án dựa trên sự cân bằng giữa nhu cầu phát triển và khả năng chịu tải của môi trường. Lộ trình đầu tư phù hợp với dự báo lượng hàng, các quy hoạch đã phê duyệt. Trong các quy hoạch đã phê duyệt, nội dung đánh giá tác động môi trường chiến lược đã được xem xét.

Do đó, lựa chọn phương án quy mô đầu tư của Dự án là phù hợp với các nội dung về môi trường, đặc biệt là khả năng chịu tải của môi trường khu vực dự án.

b) Về công nghệ khai thác và công nghệ xử lý chất thải:

Công nghệ là yếu tố quyết định hiệu quả hoạt động và mức độ "thân thiện" với môi trường của cảng.

Dự án đã nghiên cứu sử dụng công nghệ xếp dỡ tiên tiến, thân thiện môi trường, phù

hợp với tiêu chí cảng xanh, đồng bộ từ tuyến tiền phương (trên cầu cảng,...), tuyến hậu phương (trên bãi), có khả năng nâng cấp lên bán tự động hoặc tự động hóa trong tương lai, đảm bảo tiêu chí phát triển cảng xanh, hiện đại theo đúng tinh thần tại Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, để hướng tới một dự án cảng biển hiện đại, phù hợp với xu thế phát triển công nghệ cảng biển xanh trên thế giới.

Công nghệ cảng xanh không phải là một công nghệ đơn lẻ, mà là một quan điểm quản lý và vận hành hiện đại, kết hợp một loạt các công nghệ, quy trình và chính sách nhằm mục tiêu giảm thiểu tối đa tác động môi trường, nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng và tài nguyên, đảm bảo sự phát triển bền vững.

Báo cáo đã nêu rõ một số giải pháp sử dụng công nghệ tiên tiến, thân thiện với môi trường bao gồm:

- Cấp điện cho tàu đến cảng: Để đáp ứng tiêu chuẩn giảm phát thải của ngành vận tải biển nói chung, các hãng tàu trên thế giới đều bắt đầu yêu cầu các cảng phải có hệ thống cung cấp năng lượng điện khi tàu cập cảng. Tàu sẽ ngừng sử dụng điện cho động cơ chạy trên tàu, chuyển sang dùng điện bờ qua các ổ cắm điện đặt trên cầu cảng. Qua đó, góp phần giảm phát thải CO₂ khi tàu cập cảng; Giảm ô nhiễm không khí, tiếng ồn và rung động từ động cơ tàu; Góp phần cải thiện chất lượng không khí tại thành phố Hải Phòng;

- Sử dụng năng lượng tái tạo: dự án sẽ nghiên cứu sử dụng hệ thống pin năng lượng mặt trời trên mái nhà khu văn phòng, kho hàng, xưởng sửa chữa, nhà để xe, cổng ra vào...

Ngoài ra, một số biện pháp khác liên quan đến việc lựa chọn công nghệ thân thiện với môi trường được áp dụng trong dự án như:

- Các biện pháp thu gom, xử lý nước thải, chất thải:
 - + Dự án thu gom toàn bộ nước thải sinh hoạt, nước thải trong quá trình vệ sinh, sửa chữa thiết bị, vỏ container...
 - + Một phần vật liệu nạo vét phục vụ công tác san lấp;
 - + Trong quá trình nạo vét, áp dụng các công nghệ màn chắn bùn giảm phát thải chất nạo vét ra môi trường nước.
 - + Chuyển đổi số và tự động hóa: Dự án cũng nghiên cứu sử dụng công nghệ thông tin để tối ưu hóa luồng hàng hóa, giảm thời gian chờ đợi và giảm phát thải không cần thiết.

Tóm lại, những công nghệ được áp dụng tại dự án, đều là các công nghệ hiện đại, thân thiện với môi trường. Nó không chỉ giúp cảng thực hiện trách nhiệm với môi trường mà còn mang lại lợi ích kinh tế lâu dài thông qua việc tiết kiệm năng lượng, nâng cao hiệu quả vận hành, tăng cường khả năng cạnh tranh và xây dựng một thương hiệu bền vững trên

thị trường quốc tế.

c) Về địa điểm thực hiện dự án đầu tư và các biện pháp giảm thiểu tác động môi trường:

Dự án lựa chọn đầu tư có địa điểm phù hợp với các quy hoạch đã được phê duyệt, tận dụng tối đa vị trí chiến lược, điều kiện hạ tầng, các nguồn lực, ưu đãi của khu vực.

Các biện pháp giảm thiểu được lựa chọn tạo thành một chiến lược toàn diện. Việc áp dụng các công nghệ xanh, thân thiện với môi trường là giải pháp cốt lõi, thể hiện cam kết mạnh mẽ trong việc kiểm soát ô nhiễm lâu dài. Khi kết hợp với các biện pháp kiểm soát chặt chẽ trong thi công và vận hành khai thác, phương án này được đánh giá là khả thi và có hiệu quả cao, đủ sức đáp ứng các tiêu chuẩn phát triển bền vững của ngành hàng hải quốc tế.

7.5. Xác định các vấn đề môi trường chính và phạm vi tác động môi trường cần lưu ý trong quá trình thực hiện đánh giá tác động môi trường

Căn cứ theo các nội dung nhận dạng, dự báo các tác động môi trường chính của Dự án thì các vấn đề môi trường chính và phạm vi tác động môi trường cần lưu ý trong quá trình thực hiện đánh giá tác động môi trường của Dự án theo từng giai đoạn sau này được tổng hợp như Bảng dưới đây.

Bảng III.20. Tổng hợp các vấn đề môi trường chính của dự án

TT	Vấn đề môi trường	Đối tượng và phạm vi tác động (khi không có BPGT)
I	Giai đoạn triển khai xây dựng Dự án	
1	Bụi, khí thải phát sinh từ quá trình đào đắp, san nền, nạo vét. Bụi, khí thải từ quá trình vận chuyển máy móc, thiết bị và nguyên vật liệu xây dựng đến Dự án; vận chuyển đất đá Bụi, khí thải từ quá trình thi công, xây dựng	Môi trường không khí xung quanh Công nhân xây dựng trên công trường; Khu vực ven các tuyến đường vận chuyển về khu đất Dự án.
2	Nước thải sinh hoạt, nước mưa chảy tràn	Ô nhiễm môi trường biển khu vực thực hiện Dự án.
4	Vật liệu nạo vét khu nước trước bến	- Khu vực biển ven bờ - Môi trường tại khu vực tiếp nhận vật liệu nạo vét của dự án.
3	Tác động xấu tới kinh tế - xã hội khu vực do tập trung công nhân xây dựng	- An ninh trật tự khu vực - Phát sinh dịch bệnh
4	Sự cố thiên tai tại khu vực ven biển	Gián đoạn thi công, có thể gây thiệt hại về người và tài sản trên công trường xây dựng
II	Giai đoạn vận hành Dự án	

TT	Vấn đề môi trường	Đối tượng và phạm vi tác động (khi không có BPGT)
1	Thay đổi hoàn toàn cảnh quan khu vực	Hệ sinh thái khu vực
2	Ô nhiễm do bụi và khí thải phát sinh từ hoạt động của tàu thuyền tại khu vực dự án Bụi phát sinh từ hoạt động bốc dỡ hàng hóa tại khu vực dự án	Bụi, khí thải gây tác động tiêu cực tới chất lượng không khí trong và xung quanh; tác động đến cán bộ, công nhân viên khu vực cầu cảng
3	Nước thải sinh hoạt phát sinh từ hoạt động của cán bộ công nhân viên và khách đến cảng làm việc; Nước rửa đáy tàu phát sinh từ các tàu neo đậu, bốc dỡ hàng hóa tại khu vực của dự án; Nước mưa chảy tràn.	Ô nhiễm nghiêm trọng nguồn tiếp nhận tại khu vực Dự án.
4	Các loại chất thải rắn, chất thải nguy hại phát sinh từ hoạt động của cảng	Gây ô nhiễm môi trường, mất mỹ quan khu vực.
5	Sự gia tăng dân số tại khu vực do lực lượng công nhân làm việc tại cảng	Tạo ra sức ép lớn đối với hạ tầng xã hội (giáo dục, y tế, cấp nước, cấp điện, vệ sinh môi trường,...) của khu vực
6	Sự cố thiên tai tại khu vực ven biển	Ảnh hưởng đến hoạt động các tàu vận tải neo đậu tại dự án; gây thiệt hại về người và tài sản
7	Sự cố tràn dầu	Ô nhiễm môi trường biển xung quanh khu vực thực hiện Dự án

7.6. Chương trình quản lý môi trường, an toàn lao động, phòng chống cháy nổ

7.6.1. Chương trình quản lý môi trường

Giám đốc cảng, phòng chức năng về môi trường sẽ kết hợp với các cơ quan chức năng về bảo vệ môi trường trong việc kiểm soát và giám sát môi trường nước, không khí và đất xung quanh khu vực cảng. Tình trạng môi trường sẽ được thường xuyên theo dõi theo chỉ dẫn, số liệu sẽ được lưu trữ để đảm bảo dự án không gây tác động tiêu cực đến môi trường xung quanh và đánh giá hiệu quả của biện pháp xử lý ô nhiễm.

- Xây dựng bể tách dầu tại khu vực xưởng sửa chữa, bảo trì máy móc. Xây dựng trạm xử lý nước thải sinh hoạt. Tập kết rác trong khu vực bãi chứa quy định có mái che.

- Nghiên cứu hệ thống môi trường cho toàn khu vực và khu lân cận có khả năng ảnh hưởng trong quá trình khai thác.

- Lập báo cáo đánh giá tổng thể các tác động môi trường có thể xảy ra và đề ra các biện pháp giảm thiểu nhằm hạn chế tối đa các ảnh hưởng tiêu cực do dự án gây ra.

- Lập báo cáo phân tích rủi ro.

- Lập kế hoạch quản lý môi trường cho khu vực.

Khi dự án bắt đầu xây dựng và trong suốt quá trình hoạt động cần phải thực hiện nghiêm chỉnh các giải pháp khống chế giảm thiểu ô nhiễm môi trường nhằm đạt tiêu chuẩn môi trường Việt Nam gồm:

- + Phương án hạn chế ô nhiễm môi trường khí thải, hơi xăng dầu.
- + Phương pháp xử lý nước thải sinh hoạt, nước thải vệ sinh cảng và tàu, nước mưa chảy tràn.
- + Các biện pháp xử lý vệ sinh, an toàn lao động và phòng chống sự cố ô nhiễm.
- + Thực hiện công tác kiểm soát ô nhiễm môi trường tại khu vực xây dựng cảng theo đúng quy định của Nhà nước.

7.6.2. An toàn lao động trong xây dựng

Bảo đảm quyền của người lao động được làm việc trong điều kiện an toàn, vệ sinh lao động.

Tuân thủ đầy đủ các biện pháp an toàn, vệ sinh lao động trong quá trình lao động; ưu tiên các biện pháp phòng ngừa, loại trừ, kiểm soát các yếu tố nguy hiểm, yếu tố có hại trong quá trình lao động.

Tham vấn ý kiến tổ chức công đoàn, tổ chức đại diện người sử dụng lao động, hội đồng về an toàn, vệ sinh lao động các cấp trong xây dựng, thực hiện chính sách, pháp luật, chương trình, kế hoạch về an toàn, vệ sinh lao động.

7.6.3. Phòng, chống cháy nổ

Trong quá trình xây dựng, vận hành khai thác có nhiều nguyên vật liệu dễ cháy, nổ được sử dụng như xăng, dầu, khí gas hoặc gỗ,...v.v. Ngoài ra, một số vật liệu khác như giấy dầu, liếp tre,... cũng thường được sử dụng để làm lán trại cho công nhân. Nếu không thận trọng khi sử dụng các vật liệu này và không tuân theo các qui định về phòng chống cháy, nổ trên công trường thì nguy cơ xảy ra hỏa hoạn. Các nguy cơ đó có thể do chủ quan của con người hoặc phát sinh trong quá trình sản xuất hoặc sinh hoạt. Do đó, phòng chống cháy, nổ trên công trường là một việc làm quan trọng để đảm bảo an toàn lao động.

a) Các nguồn có thể gây cháy nổ trong quá trình thi công

- Lưu trữ, bảo quản, vận chuyển và sử dụng các vật liệu dễ cháy, nổ như xăng hoặc dầu cho các máy xây dựng có sử dụng động cơ đốt trong như ô tô, máy xúc, máy ủi hoặc máy phát điện,....
- Sơn, bả hoặc dán keo (các bộ phận công trình) với dung môi là hợp chất của xăng hoặc dầu.
- Hàn điện, hàn xì sử dụng ôxy và axêtilen hoặc hàn dùng khí gas.

- Sử dụng ngọn lửa như khi hút thuốc hoặc nấu ăn.
- Sử dụng điện trong sản xuất hay sinh hoạt.
- Các công việc xuất hiện nhiều bụi từ các chất dễ cháy, nổ như than hoặc nhôm khi khai thác, nghiền nhỏ các vật, cửa hoặc mài,...

b) Các biện pháp phòng chống cháy nổ

Đề phòng tai nạn cháy, nổ là một hệ thống các biện pháp về tổ chức và kỹ thuật không những nhằm ngăn ngừa xảy ra cháy, nổ mà còn hạn chế cháy lan, tạo điều kiện dập tắt đám cháy có hiệu quả và thoát người an toàn khi có cháy, nổ.

<> Biện pháp ngăn ngừa xảy ra cháy, nổ:

Biện pháp tổ chức: Luôn tuyên truyền, vận động, giáo dục và nhắc nhở mọi người lao động chấp hành nghiêm chỉnh các qui định luật pháp về phòng chống cháy nổ.

Biện pháp kỹ thuật: Áp dụng đúng các qui định về phòng chống cháy nổ do cơ quan có thẩm quyền ban hành, có xét tới các nguy cơ gây cháy, nổ đã nêu ở trên.

<> Biện pháp hạn chế cháy lan:

Khi xảy ra cháy, nổ thì biện pháp hạn chế cháy lan là quan trọng, giúp cho việc chữa cháy được tập trung, không cho đám cháy mở rộng.

Cần phân vùng xây dựng, bố trí các nhóm nhà theo tính cháy của vật chất.

Các công trình tạm trên công trường như nhà làm việc, lán trại công nhân hay kho vật liệu nên được xây dựng bằng các vật liệu không cháy hoặc khó cháy như sử dụng khung thép, gạch xi, mái tôn,...

Đề các khoảng trống hoặc trồng cây xanh xung quanh các công trình tạm kể trên để ngăn cháy.

<> Biện pháp tạo điều kiện dập tắt đám cháy có hiệu quả:

Đảm bảo hệ thống báo động khi có cháy hoạt động nhanh và chính xác. Thông thường, có thể sử dụng chuông, còi hoặc keng kết hợp với hệ thống đèn nhấp nháy màu đỏ để sao cho tất cả mọi người làm việc trên công trường đều nhận thấy (âm thanh phải to hơn những tiếng ồn phát ra trên công trường). Hệ thống nút chuông báo động phải được đặt ở những nơi có nguy cơ xảy ra cháy, nổ và được kiểm tra thường xuyên để chắc chắn khả năng hoạt động tốt. Tổ chức lực lượng chữa cháy luôn sẵn sàng ứng phó kịp thời. Thường xuyên kiểm tra các phương tiện và dụng cụ chữa cháy, nguồn nước và bể nước dự trữ. Các phương tiện và dụng cụ chữa cháy phải được đặt ở những nơi có nguy cơ cháy nổ và ở vị trí dễ dàng tiếp cận được. Phải có bảng hướng dẫn sử dụng ở nơi đặt chúng.

<> Biện pháp thoát người an toàn:

Các phương án phải luôn được lập trước khi bắt đầu công việc và được cập nhật cho phù hợp với các giai đoạn thi công trên công trường.

Làm cho mọi người hiểu việc họ phải làm khi có cháy, đó là nhanh chóng thoát ra khỏi khu vực cháy bằng thang, lối thoát người có biển chỉ dẫn rõ ràng,...

Khi có cháy, đảm bảo ít nhất có 2 hướng thoát ra ngoài khác nhau với khoảng cách tới chỗ thoát ra là ngắn nhất. Lối thoát này luôn để mở khi có người làm việc.

Các đèn báo cháy phải đặt dọc theo các hành lang hoặc đường thoát người, có đủ độ sáng để người công nhân không bị lẫn với ánh lửa và đi theo chúng để thoát ra ngoài.

Cầu thang nên sử dụng vật liệu khó cháy như bằng thép có bọc nhựa cứng chống cháy.

Sau khi đã thoát ra phải kiểm tra số lượng công nhân để xác định việc cấp cứu nốt người còn bị kẹt.

IV. ĐỀ XUẤT ƯU ĐÃI, HỖ TRỢ ĐẦU TƯ

1. ƯU ĐÃI VỀ THUẾ THU NHẬP DOANH NGHIỆP

Căn cứ chương III, điều 12,13, Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp số: 67/2025/QH15 ngày 14/06/2025 của Quốc hội: Ưu đãi thuế thu nhập cho doanh nghiệp, đặc biệt là đối với doanh nghiệp thuộc: Khu kinh tế, khu công nghệ cao, khu nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao, khu công nghệ số tập trung.

Điều 16. Chuyển lỗ: “Doanh nghiệp có lỗ được chuyển lỗ sang năm sau; số lỗ này được trừ vào thu nhập chịu thuế. Thời gian được chuyển lỗ tính liên tục không quá 05 năm, kể từ năm tiếp theo năm phát sinh lỗ”.

2. ƯU ĐÃI VỀ THUẾ NHẬP KHẨU: Không

3. ƯU ĐÃI VỀ MIỄN, GIẢM TIỀN THUẾ ĐẤT, TIỀN SỬ DỤNG ĐẤT, THUẾ SỬ DỤNG ĐẤT

Căn cứ Khoản 11, Điều 260, Luật Đất đai số 31/2024/QH15 ngày 18/01/2024 “Người sử dụng đất được Nhà nước giao đất có thu tiền sử dụng đất, cho thuê đất mà được miễn, giảm tiền sử dụng đất, tiền thuê đất theo quy định của pháp luật về đất đai trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành thì tiếp tục được miễn, giảm tiền sử dụng đất, tiền thuê đất trong thời hạn sử dụng đất còn lại theo quy định của pháp luật về đất đai trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành”.

Căn cứ Điểm 3, Khoản III, Mục A, Phụ lục II, Nghị định số 96/2026/NĐ-CP ngày 31/3/2026 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật đầu tư thì "Dự án cảng biển" thuộc danh mục ngành, nghề đặc biệt ưu đãi đầu tư.

Căn cứ điểm a, khoản 1, Điều 157 Luật Đất đai số 31/2024/QH15 ngày 18/01/2024

của Quốc hội; Căn cứ điểm điểm e khoản 4, Điều 39 Nghị định số 103/2024/NĐ-CP ngày 30/7/2024 của Chính phủ quy định về tiền sử dụng đất, tiền thuê đất, thì dự án được miễn tiền thuê đất như sau: Miễn tiền thuê đất cho toàn bộ thời hạn thuê đối với dự án đầu tư thuộc ngành, nghề đặc biệt ưu đãi đầu tư được đầu tư trong khu kinh tế.

4. ƯU ĐÃI KHẤU HAO NHANH, TĂNG MỨC CHI PHÍ ĐƯỢC KHẤU TRỪ KHI TÍNH THU NHẬP CHỊU THUẾ: Không.

5. ƯU ĐÃI ĐẦU TƯ ĐẶC BIỆT: Không.

6. ĐỀ XUẤT HỖ TRỢ ĐẦU TƯ: Không.

Công ty Cổ phần Cảng VIMC Đình Vũ kính đề nghị Ban Quản lý Khu kinh tế Hải Phòng xem xét, thẩm định, trình UBND thành phố Hải Phòng chấp thuận điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng Cảng VIMC Đình Vũ, làm cơ sở để Công ty triển khai các bước đầu tư tiếp theo, hoàn thiện Giai đoạn 2 của Dự án theo đúng quy định của pháp luật, bảo đảm tiến độ đầu tư và đáp ứng nhu cầu khai thác cảng.

Trân trọng cảm ơn./.

Hải Phòng, ngày ... tháng ... năm 2026

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG VIMC ĐÌNH VŨ

CÁC VĂN BẢN PHÁP LÝ



ĐƠN VỊ THỰC HIỆN:
CÔNG TY CP TƯ VẤN XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH HÀNG HẢI

QUYẾT ĐỊNH

Điều chỉnh Quyết định số 796/QĐ-CHHVN ngày 18/6/2021 của Cục Hàng hải Việt Nam về công bố mở Bến cảng VIMC Đình Vũ thành phố Hải Phòng.

CỤC TRƯỞNG CỤC HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY VIỆT NAM

Căn cứ các Nghị định: số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 của Chính phủ về “Quy định chi tiết một số điều của Bộ Luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải”; số 34/2025/NĐ-CP ngày 25/02/2025 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định trong lĩnh vực hàng hải;

Căn cứ Quyết định số 08/QĐ-BXD ngày 01/3/2025 của Bộ Xây dựng quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam;

Căn cứ Quyết định số 756/QĐ-BXD ngày 05/6/2025 của Bộ Xây dựng phê duyệt Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Hải Phòng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ các văn bản của Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng): số 5255/CHHVN-KHĐT ngày 26/12/2017 của Cục Hàng hải Việt Nam về thỏa thuận vị trí, thông số kỹ thuật chi tiết Bến cảng Vinalines Đình Vũ; số 13228/BGTVT-KHĐT ngày 12/12/2022, số 6012/BGTVT-KHĐT ngày 06/6/2024 về việc chấp thuận chủ trương bến cảng VIMC Đình Vũ được thí điểm khai thác hàng container và tiếp nhận tàu đến 40.000 tấn giảm tải;

Căn cứ Quyết định số 1731/QĐ-BGTVT ngày 31/12/2024 của Bộ GTVT phê duyệt Đề án nghiên cứu nâng cao khả năng khai thác kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng và kết cấu hạ tầng bến cảng hiện hữu;

Căn cứ Quyết định số 104/QĐ-CHHVN ngày 30/01/2024 của Cục Hàng hải Việt Nam phê duyệt phương án bảo đảm ATHH cho tàu chở hàng tổng hợp, hàng container có trọng tải trên 20.000DWT đến 40.000 DWT giảm tải vào, rời Bến cảng VIMC Đình Vũ, thành phố Hải Phòng;

Căn cứ văn bản số 2322/CHHĐTVN-KHĐT ngày 17/6/2025 của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam về thỏa thuận vị trí, thông số kỹ thuật chi tiết Bến cảng VIMC Đình Vũ;

Xét văn bản đề nghị điều chỉnh công bố Bến cảng VIMC Đình Vũ số 38/VIMC.DV-CV ngày 09/10/2025 của Công ty Cổ phần Cảng VIMC Đình Vũ, kèm theo các tài liệu liên quan;

Theo đề nghị của Trưởng phòng Kết cấu hạ tầng.

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Điều chỉnh Khoản 5, Điều 1, Quyết định số 796/QĐ-CHHVN ngày 18/6/2021 của Cục Hàng hải Việt Nam (nay là Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam) về công bố mở bến cảng VIMC Đình Vũ, thành phố Hải Phòng, cụ thể như sau:

5. Loại tàu thuyền: Tàu chở hàng container có trọng tải 20.000 DWT. Các tàu có trọng tải trên 20.000 DWT đến 40.000 DWT giảm tải thực hiện theo phương án bảo đảm an toàn hàng hải được Cục Hàng hải Việt Nam phê duyệt tại Quyết định số 104/QĐ-CHHVN ngày 30/01/2024.

(Các nội dung khác giữ nguyên theo Quyết định số 796/QĐ-CHHVN ngày 18/6/2021 của Cục Hàng hải Việt Nam).

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký.

Quyết định này thay thế Quyết định số 86/QĐ-CHHVN ngày 21/01/2025 của Cục Hàng hải Việt Nam.

Điều 3. Chánh Văn phòng Cục, Trưởng các Phòng có liên quan của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, Giám đốc Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng, Tổng Giám đốc Công ty Cổ phần Cảng VIMC Đình Vũ (5b) và Thủ trưởng các cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

Nơi nhận:

- Như Điều 3;
- Cục trưởng (để b/c);
- UBND thành phố Hải Phòng;
- Cục Hải quan thành phố Hải Phòng;
- Bộ đội Biên phòng thành phố Hải Phòng;
- Kiểm dịch y tế thành phố Hải Phòng;
- Kiểm dịch ĐTV thành phố Hải Phòng;
- Phòng: KHTC, VTAT&PT, PC;
- Lưu: VT, KCHT (NDH-3b).

**KT. CỤC TRƯỞNG
PHÓ CỤC TRƯỞNG**



Nguyễn Đình Việt



Cơ quan: Cục Hàng hải Việt Nam,
Bộ Giao thông Vận tải
Email: cuchiahv@vinamarine.gov.vn
Thời gian ký: 18.06.2021 15:55:02
+07:00

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
CỤC HÀNG HẢI VIỆT NAM

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 796 /QĐ-CHHVN

Hà Nội, ngày 18 tháng 6 năm 2021

QUYẾT ĐỊNH

Công bố mở Bến cảng VIMC Đình Vũ, thành phố Hải Phòng

CỤC TRƯỞNG CỤC HÀNG HẢI VIỆT NAM

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

Căn cứ Quyết định số 2818/QĐ-BGTVT ngày 02/10/2017 của Bộ Giao thông vận tải quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục Hàng hải Việt Nam;

Căn cứ văn bản số 5255/CHHVN-KHĐT ngày 26/12/2017 của Cục Hàng hải Việt Nam thỏa thuận vị trí, thông số kỹ thuật Bến cảng VIMC Đình Vũ, thành phố Hải Phòng;

Xét các văn bản của Công ty Cổ phần Cảng Vinalines Đình Vũ, số 184/2021/CV-VNLĐV ngày 14/6/2021 và số 168/2021/CV-VNLĐV ngày 03/6/2021 về việc đề nghị công bố mở Bến cảng VIMC Đình Vũ (giai đoạn 1), kèm theo văn bản số 180/TB-SGTVT ngày 03/6/2021 của Sở Giao thông vận tải thành phố Hải Phòng và các giấy tờ liên quan;

Theo đề nghị của Trưởng phòng Kết cấu hạ tầng hàng hải.

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Công bố mở Bến cảng VIMC Đình Vũ, thành phố Hải Phòng (giai đoạn 1) của Công ty Cổ phần Cảng Vinalines Đình Vũ để tiếp nhận tàu thuyền Việt Nam và nước ngoài ra, vào làm hàng và thực hiện các dịch vụ hàng hải khác có liên quan, cụ thể như sau:

1. Tên công trình: Bến cảng VIMC Đình Vũ.
2. Vị trí công trình: Tại phía trái luồng hàng hải Hải Phòng (sông Bạch Đằng), thuộc Khu công nghiệp Đình Vũ, phường Đông Hải 2, quận Hải An, thành phố Hải Phòng.
3. Quy mô công trình: Bến cảng có chiều dài 240m.
4. Bến cảng nằm trong vùng nước cảng biển thuộc khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng đã được Bộ Giao thông vận tải công bố tại Thông tư số 23/2019/TT-BGTVT ngày 21/6/2019.
5. Loại tàu thuyền: tàu chở hàng tổng hợp có trọng tải đến 20.000DWT.

Điều 2. Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng có trách nhiệm:

1. Quản lý Nhà nước chuyên ngành về hàng hải tại khu vực bến cảng nêu trên và được thu các khoản phí theo quy định pháp luật.

2. Căn cứ điều kiện khai thác bến cảng, điều kiện thực tế của bến cảng, luồng hàng hải tại khu vực, giới hạn độ sâu vùng nước trước bến cảng, luồng tàu (theo thông báo hàng hải)..., hồ sơ thiết kế bến cảng, điều kiện khai thác bến cảng quy định tại Quyết định này và các quy định của pháp luật có liên quan để cho phép tàu thuyền có trọng tải và mớn nước phù hợp ra, vào neo đậu, làm hàng và thực hiện các dịch vụ hàng hải khác tại bến cảng nêu trên với yêu cầu bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, phòng chống cháy nổ và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

Điều 3. Công ty Cổ phần Cảng Vinalines Đình Vũ có trách nhiệm căn cứ quy định của Quyết định này, các quy định của pháp luật có liên quan và hồ sơ thiết kế bến cảng, thông số kỹ thuật của tàu theo thiết kế, chỉ dẫn kỹ thuật đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt để thông báo cụ thể điều kiện khai thác và tổ chức khai thác bến cảng đúng mục đích, đảm bảo an toàn, an ninh hàng hải, phòng chống cháy nổ và phòng ngừa ô nhiễm môi trường; được thu các khoản phí theo quy định pháp luật.

Điều 4. Các cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành có liên quan căn cứ quy định của Quyết định này, các quy định của pháp luật có liên quan để tổ chức thực hiện các hoạt động nghiệp vụ tại khu vực bến cảng nêu trên.

Điều 5. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký.

Điều 6. Chánh Văn phòng, Trưởng các Phòng có liên quan của Cục Hàng hải Việt Nam, Giám đốc Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng, Tổng Giám đốc Công ty Cổ phần Cảng Vinalines Đình Vũ^(3b) và Thủ trưởng các cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./. *Q*

Nơi nhận:

- Như Điều 6;
- Cục trưởng (để b/c);
- Cục Hải quan Tp. Hải Phòng;
- Bộ đội Biên phòng Tp. Hải Phòng;
- Kiểm dịch y tế Tp. Hải Phòng;
- Kiểm dịch ĐTV Tp. Hải Phòng;
- Phòng: KHĐT, ATANHH, PC, VTDVHH;
- Lưu: VT, KCHTHH^(5b)

**KT. CỤC TRƯỞNG
PHÓ CỤC TRƯỞNG**



Nguyễn Đình Việt

IV. Những thay đổi sau khi cấp Giấy chứng nhận

Nội dung bổ sung, thay đổi và cơ sở pháp lý

Xác nhận của cơ quan
có thẩm quyền

Người sử dụng đất đổi tên từ Công ty Cổ phần Cảng
Vinalines - Đình Vũ thành Công ty Cổ phần Cảng
VIMC Đình Vũ (Giấy chứng nhận đăng ký doanh
nghiệp số 0201190939 do Phòng Đăng ký kinh doanh
thuộc Sở Kế hoạch và Đầu tư thành phố Hải Phòng
cấp, đăng ký lần đầu ngày 03/8/2011, đăng ký thay
đổi lần thứ 8 ngày 18/11/2022) theo hồ sơ số
003387.DT.002./

Ngày 31/5/2023



Ngày 04-07-2023

Nguyễn Thị Khánh

Số chứng thực 3153

Quyền sở SCTIRS

Người thực hiện chứng thực



CÔNG CHỨNG
Nguyễn Thị Hồng Lưu

PHI ĐỒNG CHUNG

Người được cấp Giấy chứng nhận không được sửa chữa, tẩy xóa hoặc bổ sung bất kỳ nội dung nào trong Giấy chứng nhận; khi bị mất hoặc hư hỏng Giấy chứng nhận phải khai báo ngay với cơ quan cấp Giấy.



311141117000091

3377

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc



GIẤY CHỨNG NHẬN
QUYỀN SỬ DỤNG ĐẤT
QUYỀN SỞ HỮU NHÀ Ở VÀ TÀI SẢN KHÁC GẮN LIỀN VỚI ĐẤT

I. Người sử dụng đất, chủ sở hữu nhà ở và tài sản khác gắn liền với đất

CÔNG TY CỔ PHẦN CÀNG VINALINES - ĐÌNH VŨ

Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp công ty cổ phần, mã số doanh nghiệp 0201190939 do Sở Kế hoạch và Đầu tư thành phố Hải Phòng cấp, đăng ký lần đầu ngày 03/8/2011, đăng ký thay đổi lần thứ 3 ngày 23/5/2015.

Địa chỉ trụ sở chính: Số 282 Đà Nẵng, phường Vạn Mỹ, quận Ngô Quyền, thành phố Hải Phòng.

CH 866650

II. Thừa đất, nhà ở và tài sản khác gắn liền với đất

1. Thừa đất:

- a) Thừa đất số: , tờ bản đồ số:
- b) Địa chỉ: Phường Đông Hải 2, quận Hải An, thành phố Hải Phòng,
- c) Diện tích: 211.558,5 m²,
(bằng chữ: Hai trăm mười một nghìn, năm trăm năm mươi tám phẩy năm mét vuông),
- d) Hình thức sử dụng: Sử dụng riêng,
- đ) Mục đích sử dụng: Xây dựng Cảng Vinalines Đình Vũ,
- e) Thời hạn sử dụng: Kể từ ngày 21/02/2017 đến ngày 31/7/2057 ,
- g) Nguồn gốc sử dụng: Nhà nước cho thuê đất trả tiền hàng năm.

2. Công trình xây dựng: -/-

3. Ghi chú:

Hải Phòng, ngày 15 tháng 8 năm 2017
TM. ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG
TUQ. CHỦ TỊCH
GIÁM ĐỐC SỞ TÀI NGUYÊN VÀ MÔI TRƯỜNG



Phạm Quốc Ka

Số vào sổ cấp GCN: 0704201

III. Sơ đồ thửa đất, nhà ở và tài sản khác gắn liền với đất

Tỷ lệ: 1/6500



IV. Những thay đổi sau khi cấp Giấy chứng nhận

Nội dung bổ sung, thay đổi và cơ sở pháp lý	Xác nhận của cơ quan có thẩm quyền

**TRANG BỔ SUNG GIẤY CHỨNG NHẬN QUYỀN SỬ DỤNG ĐẤT,
QUYỀN SỞ HỮU NHÀ Ở VÀ TÀI SẢN KHÁC GẮN LIỀN VỚI ĐẤT**

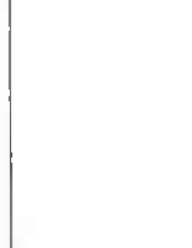
Số hiệu thửa đất:

Số tờ bản đồ:

Số phát hành GCN: CH 866650

Số vào sổ cấp GCN: CT07201

IV. Những thay đổi sau khi cấp Giấy chứng nhận

Nội dung bổ sung, thay đổi và cơ sở pháp lý	Xác nhận của cơ quan có thẩm quyền
Ngày 08/02/2018: Thế chấp bằng tài sản gắn liền với đất thuê hình thành trong tương lai tại Ngân hàng Phát triển Việt Nam - Chi nhánh Hải Phòng, địa chỉ: Số 47A Lương Khánh Thiện, quận Ngô Quyền, thành phố Hải Phòng theo hồ sơ số 000091.TC.001./. Ngày 03/7/2023: Nội dung đã đăng ký thế chấp ngày 08/02/2018 có thay đổi thông tin: Bên nhận thế chấp thay đổi tên từ Ngân hàng Phát triển Việt Nam - Chi nhánh Hải Phòng thành Chi nhánh Ngân hàng Phát triển khu vực Đông Bắc; Bên thế chấp thay đổi tên từ Công ty Cổ phần Cảng Vinalines - Đình Vũ thành Công ty Cổ phần Cảng VIMC Đình Vũ, theo hồ sơ số 003387.TC.003/.	     

**CÔNG TY CỔ PHẦN
CẢNG VIMC ĐÌNH VŨ**

Số: 42/2026/NQ-HĐQT

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Hải Phòng, ngày 26 tháng 3 năm 2026

NGHỊ QUYẾT

**V/v giao Ban điều hành thực hiện công tác khảo sát, lập báo cáo nghiên cứu khả thi
Dự án Đầu tư xây dựng Cảng Vinalines Đình Vũ giai đoạn II
(Đầu tư xây dựng bến số 3 Cảng VIMC Đình Vũ)**

**HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG VIMC ĐÌNH VŨ**

Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17/6/2020 của Quốc hội nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam;

Căn cứ Điều lệ của Công ty cổ phần Cảng VIMC Đình Vũ được Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Cảng VIMC Đình Vũ thông qua ngày 28/06/2023;

Xét Báo cáo số 62/2026/BC-VIMCĐV ngày 16/3/2026 của Tổng giám đốc về việc tiến độ thực hiện Dự án đầu tư xây dựng Cảng Vinalines Đình Vũ;

Căn cứ Biên bản tổng hợp ý kiến số 41/2026/BBKP-HĐQT ngày 26/3/2026,

QUYẾT NGHỊ:

Điều 1. Giao Ban điều hành thực hiện công tác khảo sát, lập báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án Đầu tư xây dựng Cảng Vinalines Đình Vũ giai đoạn II (Đầu tư xây dựng bến số 3 Cảng VIMC Đình Vũ) theo kiến nghị tại Báo cáo số 62/2026/BC-VIMCĐV ngày 16/3/2026 của Tổng giám đốc, đảm bảo tuân thủ các quy định của pháp luật, các quy chế của Công ty cổ phần Cảng VIMC Đình Vũ.

Điều 2. Nghị quyết có hiệu lực kể từ ngày ký.

Các thành viên Hội đồng quản trị, Ban điều hành Công ty cổ phần Cảng VIMC Đình Vũ căn cứ Nghị quyết thi hành./.

Nơi nhận:

- Như điều 2;
- Ban kiểm soát;
- Lưu: Thư ký.

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

Đỗ Thị Ngọc Trang

Số: 104 /QĐ-CHHVN

Hà Nội, ngày 30 tháng 01 năm 2024

QUYẾT ĐỊNH

Phê duyệt Phương án bảo đảm an toàn hàng hải cho tàu chở hàng tổng hợp và hàng container có trọng tải trên 20.000 DWT đến 40.000 DWT giảm tải vào, rời Bến cảng VIMC Đình Vũ, thành phố Hải Phòng

CỤC TRƯỞNG CỤC HÀNG HẢI VIỆT NAM

Căn cứ Quyết định số 319/QĐ-BGTVT ngày 27/3/2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục Hàng hải Việt Nam;

Căn cứ các công văn: số 13228/BGTVT-KHĐT ngày 12/12/2022 về việc chấp thuận chủ trương Bến cảng VIMC Đình Vũ được thí điểm khai thác hàng công ten nơ và tiếp nhận tàu đến 40.000 DWT giảm tải, số 5233/BGTVT-KHĐT ngày 23/5/2023 về việc chấp thuận chủ trương cho phép Bến cảng VIMC Đình Vũ tiếp tục được khai thác hàng công ten nơ đến hết tháng 6 năm 2024 của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ công văn số 517/CQLXD-CCPN ngày 14/3/2023 của Cục Quản lý đầu tư xây dựng về việc thông báo kết quả thẩm định Hồ sơ kiểm định Bến cảng VIMC Đình Vũ tiếp nhận tàu có trọng tải đến 40.000 DWT giảm tải;

Xét văn bản số 790/CVHHHP-TTTT ngày 24/4/2023 của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng về việc đóng góp ý kiến đối với Phương án bảo đảm an toàn hàng hải cho tàu tổng hợp, container trọng tải 40.000 DWT giảm tải ra, vào Bến cảng VIMC Đình Vũ;

Xét văn bản số 14/2024/CV-VIMC.ĐV ngày 11/01/2024 của Công ty Cổ phần Cảng VIMC Đình Vũ về việc đề trình Phương án bảo đảm an toàn hàng hải cho tàu 40.000 DWT giảm tải ra vào Bến cảng VIMC Đình Vũ;

Xét đề nghị của Trưởng phòng An toàn An ninh hàng hải.

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Phương án bảo đảm an toàn hàng hải cho tàu chở hàng tổng hợp và hàng container có trọng tải trên 20.000 DWT đến 40.000 DWT giảm tải vào, rời Bến cảng VIMC Đình Vũ, thành phố Hải Phòng (kèm theo Quyết định này).

Điều 2.

1. Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng có trách nhiệm tổ chức thực hiện Phương án bảo đảm an toàn hàng hải cho tàu chở hàng tổng hợp và hàng container có trọng tải trên 20.000 DWT đến 40.000 DWT giảm tải vào, rời Bến cảng VIMC Đình Vũ, thành phố Hải Phòng bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và bảo vệ môi trường.

2. Công ty Cổ phần Cảng VIMC Đình Vũ, chủ tàu, tổ chức, cá nhân liên quan có trách nhiệm tổ chức thực hiện nghiêm Phương án bảo đảm an toàn hàng hải cho tàu chở hàng tổng hợp và hàng container có trọng tải trên 20.000 DWT đến 40.000 DWT giảm tải vào, rời Bến cảng VIMC Đình Vũ, thành phố Hải Phòng ban hành kèm theo Quyết định này và các quy định của pháp luật liên quan.

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

Điều 4. Chánh Văn phòng, các Trưởng phòng có liên quan của Cục Hàng hải Việt Nam, Giám đốc Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng, Tổng giám đốc Công ty Cổ phần Cảng VIMC Đình Vũ và Thủ trưởng các đơn vị có liên quan căn cứ quyết định thi hành./.

Nơi nhận:

- Như điều 4;
- Cục trưởng (để b/c);
- Công ty CP Cảng VIMC Đình Vũ;
- Phòng KCHTHH;
- Lưu: VT, ATANHH.

**KT. CỤC TRƯỞNG
PHÓ CỤC TRƯỞNG**



Nguyễn Hoàng

PHỤ LỤC

(Kèm theo Quyết định số: 104 /QĐ-CHHVN ngày 30 tháng 01 năm 2024
của Cục Hàng hải Việt Nam)

PHƯƠNG ÁN

BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI CHO TÀU CHỞ HÀNG TỔNG HỢP VÀ HÀNG CONTAINER CÓ TRỌNG TẢI TRÊN 20.000 DWT ĐẾN 40.000 DWT GIẢM TẢI VÀO, RỜI BẾN CẢNG VIMC ĐÌNH VŨ, THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG

1. Về đối tượng áp dụng của Phương án

Phương án này áp dụng cho tàu chở hàng tổng hợp và hàng container có trọng tải trên 20.000 DWT đến 40.000 DWT (chiều dài LOA $\leq 201\text{m}$, chiều rộng B $\leq 29,4\text{m}$) giảm tải, có mớn nước phù hợp (tối đa 8,5m) vào, rời Bến cảng VIMC Đình Vũ, thành phố Hải Phòng.

2. Điều kiện áp dụng

2.1. Khí tượng, thủy văn

- Dòng chảy: Tàu quay trở tại vũng quay tàu: Dòng chảy $\leq 1,5$ hải lý/giờ.
- Gió:
 - + Hành hải trên luồng, gió < cấp V.
 - + Tại vũng quay trở, gió $\leq$ cấp IV (Theo *Thang sức gió Beaufort*, gió vừa, vận tốc 5.5m/s – 7.9m/s).

Trường hợp gió cấp V, trước khi tàu nhập luồng hoặc rời cảng, quay trở thuyền trưởng/chủ tàu và hoa tiêu dẫn tàu phải phối hợp tính toán, thống nhất thời điểm đưa tàu vào, rời cảng phù hợp sao cho tác động tổng hợp của gió, dòng thực tế lên tàu không lớn hơn tác động tổng hợp của gió, dòng theo quy định trên.

- Sóng: Chiều cao sóng khi tàu cập cầu $H_s \leq 0,5\text{m}$.
- Tầm nhìn xa: Tầm nhìn xa tốt.

2.2. Thời gian hành trình cho tàu trong ngày

Thời gian hành trình cho tàu là 24h/24h trong ngày.

2.3. Độ sâu dự phòng dưới đáy tàu (Chân hoa tiêu)

Theo quy định tại Nội quy cảng biển Hải Phòng.

2.4. Tốc độ tàu hành trình trên luồng

Trừ trường hợp điều động để tránh một nguy cơ đâm va trước mắt, tàu thuyền phải hành trình trên luồng với tốc độ an toàn không vượt quá tốc độ quy định tại Nội quy cảng biển Hải Phòng.

2.5. Công suất và số lượng tàu lai hỗ trợ

Sử dụng tàu lai theo quy định tại Nội quy cảng biển Hải Phòng và tổng công suất máy chính (HP) không nhỏ hơn 10% giá trị tổng trọng tải của tàu có trọng tải trên 20.000 DWT đến 40.000 DWT.

2.7. Hoa tiêu dẫn tàu

Bổ trí tối thiểu 01 hoa tiêu có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, giấy chứng nhận vùng hoạt động hoa tiêu hàng hải phù hợp, giàu kinh nghiệm làm nhiệm vụ dẫn tàu.

2.6. Tốc độ và góc cập cầu

- Vận tốc cập cầu $\leq 0,1\text{m/s}$.
- Góc cập cầu $\leq 06^\circ$.

2.8. Vị trí quay trở

Tàu phải thực hiện quay trở tại vị trí quay trở quy định.

2.9. Ca nô dẹp luồng

Bổ trí ca nô dẹp luồng khi có yêu cầu của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng.

3. Trách nhiệm các bên liên quan

3.1. Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng

- Chủ trì, phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan triển khai thực hiện Phương án sau khi Phương án được phê duyệt và Bến cảng VIMC Đình Vũ được sự cho phép tiếp nhận tàu của cơ quan có thẩm quyền.

- Chỉ cấp phép cho tàu container có trọng tải trên 20.000 DWT đến 40.000 DWT giảm tải vào, rời Bến cảng VIMC Đình Vũ theo thời hạn được Bộ Giao thông vận tải chấp thuận.

- Chủ trì, phối hợp với các cơ quan, đơn vị có liên quan để kiểm tra, đánh giá các điều kiện an toàn theo yêu cầu của Phương án trước khi cấp phép cho tàu vào, rời cảng và chỉ cấp phép cho tàu vào, rời cảng khi tàu, cảng đã đáp ứng đầy đủ các yêu cầu theo quy định.

- Phối hợp chặt chẽ với các bên liên quan theo dõi, giám sát và hướng dẫn, cảnh báo an toàn cho tàu thuyền hành trình vào, rời cảng; bảo đảm tuân thủ luồng một chiều theo đúng quy định.

- Tổ chức điều tiết, cảnh báo hướng dẫn tàu thuyền hành trình trên luồng hàng hải, tuyến hoạt động, hành trình tàu đến khu đón trả hoa tiêu bảo đảm an toàn thông qua hệ thống VTS; bảo đảm duy trì trực VTS 24/7, nhật ký trực VTS được ghi chép đầy đủ.

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

- Sẵn sàng triển khai kịp thời các phương án ứng phó, khắc phục tai nạn, sự cố hàng hải xảy ra trên luồng theo chỉ đạo của cơ quan chức năng và nhiệm vụ được giao.

- Trong quá trình triển khai, thực hiện phương án, kịp thời phát hiện phản ánh đến Cục Hàng hải Việt Nam các nội dung chưa phù hợp để được xem xét, điều chỉnh cho phù hợp.

- Thực hiện công tác tổng hợp, báo cáo và triển khai chỉ đạo của cơ quan chức năng theo quy định.

- Thường xuyên cập nhật thông tin thủy văn của trạm triều ký được lắp đặt tại vị trí $20^{\circ}49'16''\text{N}$; $106^{\circ}54'28''\text{E}$ – bờ phải luồng Lạch Huyện (trạm Chập tiêu C) do Tổng Công ty Bảo đảm An toàn Hàng hải miền Bắc quản lý để phục vụ công tác lập kế hoạch cho các tàu vào, rời cảng và điều động tàu trên luồng.

3.2. Tổng Công ty Bảo đảm An toàn Hàng hải miền Bắc

Cung cấp dữ liệu thủy văn của trạm triều ký được đầu tư lắp đặt tại vị trí $20^{\circ}49'16''\text{N}$; $106^{\circ}54'28''\text{E}$ – bờ phải luồng Lạch Huyện (trạm Chập tiêu C) cho Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng và các cơ quan đơn vị có liên quan.

3.3. Công ty TNHH MTV Hoa tiêu Hàng hải khu vực II

- Lựa chọn, bố trí tối thiểu 01 hoa tiêu có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, giấy chứng nhận vùng hoạt động hoa tiêu hàng hải phù hợp, có năng lực, nhiều kinh nghiệm, đạo đức nghề nghiệp, tác phong chuyên nghiệp làm nhiệm vụ dẫn tàu.

- Phối hợp chặt chẽ với các bên liên quan trong lập Kế hoạch dẫn tàu hàng ngày bảo đảm an toàn.

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

+ Căn cứ kế hoạch được giao, hoa tiêu dẫn tàu nghiên cứu các điều kiện khí tượng thủy văn và các yếu tố có liên quan tại thời điểm dự kiến cập hoặc rời cầu để chuẩn bị sẵn sàng phương án điều động tàu.

+ Tư vấn cho thuyền trưởng về phương án điều động tàu trên luồng, tuân thủ quy định của Phương án này và quy định luồng một chiều theo Nội quy cảng biển Hải Phòng.

+ Quan sát thực tế các điều kiện khí tượng, thủy văn khi lên tàu, nếu phát hiện các thông số về tốc độ dòng chảy, tốc độ gió vượt quá giới hạn quy định trong Phương án hoặc các nguy cơ khác ảnh hưởng đến an toàn của tàu thì tạm thời chưa cho tàu vào, rời cảng, thông báo ngay cho Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng và thực hiện theo hướng dẫn.

- Thực hiện các nhiệm vụ khác theo yêu cầu của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng và cơ quan chức năng.

3.4. Công ty Cổ phần Cảng VIMC Đình Vũ

- Phổ biến nội dung của Phương án bảo đảm an toàn hàng hải này đến chủ tàu, thuyền trưởng, đơn vị lai dắt và các bên liên quan.

- Bảo đảm cầu trống và không có bất kỳ một phương tiện thủy nào trong vùng nước thủy diện của cầu cảng; bố trí công nhân bắt dây lạnh nghề khi tàu vào, rời cảng theo quy định.

- Thực hiện bảo đảm công tác an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, phòng chống cháy nổ, phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định hiện hành trong quá trình khai thác cầu cảng.

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

- Tự chịu trách nhiệm về độ bền, độ ổn định và an toàn của công trình cầu cảng và tàu thuyền trong quá trình khai thác.

- Trang bị thiết bị đo tốc độ gió, hướng gió, tốc độ cập cầu của tàu để bảo đảm tốc độ gió, tốc độ cập cầu của tàu có trọng tải lớn hơn thiết kế không vượt quá giới hạn theo quy định trước ngày 31/01/2025 (theo yêu cầu của Bộ Giao thông vận tải tại công văn số 4332/BGTVT-KCHT ngày 24/4/2018 về việc cầu, bến cảng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thiết kế).

3.5. Công ty lai dắt

Các công ty lai dắt bảo đảm cung cấp đủ số lượng, công suất tàu lai theo quy định và tàu lai luôn trong điều kiện kỹ thuật tốt, thuyền viên đầy đủ, đúng quy định.

3.6. Chủ tàu

- Bảo đảm các điều kiện an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định trước khi cho tàu vào vùng nước cảng biển Hải Phòng.

- Phổ biến cho thuyền trưởng, chủ tàu lai tổ chức thực hiện nghiêm các quy định liên quan nêu tại Phương án bảo đảm an toàn được phê duyệt.

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

- Ký hợp đồng nguyên tắc với các đơn vị có các phương tiện, lực lượng cung

ứng dịch vụ cứu hộ phù hợp với các loại hình tai nạn, sự cố hàng hải nhằm sẵn sàng ứng phó kịp thời khi xảy ra tai nạn, sự cố hàng hải.

- Bố trí ca nô dẹp luồng khi có yêu cầu của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng.
- Thực hiện yêu cầu khác của cấp có thẩm quyền.

4. Các biện pháp ứng phó, xử lý sự cố và tai nạn hàng hải xảy ra liên quan đến tàu có trọng tải trên 20.000 DWT đến 40.000DWT trong vùng nước cảng biển

4.1. Trách nhiệm của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng

- Tổ chức và duy trì trực ban 24h/24h trong ngày để kịp thời phát hiện hoặc tiếp nhận thông tin tai nạn hàng hải.

- Thường xuyên tổng hợp, cập nhật danh sách, thông tin về các phương tiện, lực lượng có thể tham gia hoạt động cứu nạn, cứu hộ để sẵn sàng huy động khi cần thiết.

- Ngay sau khi phát hiện hoặc tiếp nhận thông tin về tai nạn, sự cố hàng hải xảy ra đối với tàu có trọng tải trên 20.000 DWT đến 40.000 DWT trong vùng nước cảng biển trách nhiệm quản lý, kịp thời xác minh, cử cán bộ có kinh nghiệm đến hiện trường để kiểm tra và phối hợp với thuyền trưởng, chủ tàu, các cơ quan, đơn vị liên quan tổ chức xử lý, khắc phục sự cố, tai nạn hàng hải.

- Khi có tai nạn, sự cố làm ách tắc hoặc cản trở luồng hàng hải, chủ trì, phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan tổ chức điều tiết giao thông trên luồng bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định.

- Trường hợp tàu gặp tai nạn, sự cố hàng hải nhưng chủ tàu, thuyền trưởng không chủ động hoặc không kịp thời lập, triển khai phương án ứng phó, khắc phục, kịp thời báo cáo Cục Hàng hải Việt Nam và phối hợp với cơ quan, đơn vị liên quan nghiên cứu xây dựng phương án ứng phó, khắc phục phù hợp trình Cục Hàng hải Việt Nam hoặc Ủy ban Nhân dân thành phố Hải Phòng xem xét, chấp thuận làm cơ sở triển khai thực hiện.

- Thực hiện công tác tổng hợp, báo cáo và triển khai chỉ đạo của cơ quan chức năng theo quy định.

4.2. Trách nhiệm của Công ty Cổ phần Cảng VIMC Đình Vũ

Phối hợp với chủ tàu, thuyền trưởng và các đơn vị liên quan xây dựng phương án ứng phó với các tình huống tai nạn, sự cố hàng hải cho tàu có trọng tải trên 20.000 DWT đến 40.000 DWT giảm tải để chủ động ứng phó khi cần thiết.

4.3. Trách nhiệm của chủ tàu

- Xây dựng phương án ứng phó với tai nạn, sự cố hàng hải xảy ra đối với tàu có trọng tải trên 20.000 DWT đến 40.000 DWT giảm tải vào, rời Bến cảng VIMC Đình Vũ trình Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng phê duyệt trước khi tàu vào cảng.

- Kịp thời tổ chức triển khai thực hiện có hiệu quả các biện pháp ứng phó, xử lý sự cố và tai nạn hàng hải, báo cáo theo quy định.

- Thực hiện chỉ đạo khác của cấp thẩm quyền.

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

Căn cứ chức năng, nhiệm vụ của mình, chủ động phối hợp với Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng và các cơ quan liên quan tổ chức triển khai thực hiện công tác xử lý, khắc phục sự cố, tai nạn hàng hải theo quy định.

Số: **2482** /QĐ-UBND

Hải Phòng, ngày **25** tháng **9** năm 2017

QUYẾT ĐỊNH CHỦ TRƯỞNG ĐẦU TƯ

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương năm 2015;

Căn cứ Luật Đầu tư ngày 26/11/2014;

Căn cứ Nghị định số 118/2015/NĐ-CP ngày 12/11/2015 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đầu tư;

Căn cứ Thông tư số 16/2015/TT-BKHĐT ngày 18/11/2015 quy định biểu mẫu thực hiện thủ tục đầu tư và báo cáo hoạt động đầu tư tại Việt Nam;

Căn cứ Văn bản đề nghị điều chỉnh dự án đầu tư, báo cáo tình hình thực hiện dự án và hồ sơ kèm theo do Công ty Cổ phần Cảng Vinalines Đình Vũ nộp ngày 14/6/2017;

Xét đề nghị của Sở Kế hoạch và Đầu tư tại Báo cáo thẩm định điều chỉnh chủ trương đầu tư số 153/BC-KHĐT ngày 15/6/2017,

QUYẾT ĐỊNH:

Chấp thuận nhà đầu tư:

Công ty Cổ phần Cảng Vinalines Đình Vũ, Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp, mã số doanh nghiệp 0201190939 do Sở Kế hoạch và Đầu tư thành phố Hải Phòng cấp lần đầu ngày 03/8/2011, thay đổi lần thứ 3 ngày 23/5/2015.

Địa chỉ trụ sở: Số 282 Đà Nẵng, phường Vạn Mỹ, Quận Ngô Quyền, thành phố Hải Phòng.

Người đại diện theo pháp luật: Ông Phạm Trường Giang; Chức vụ: Tổng Giám đốc; Ngày sinh: 26/11/1979; Dân tộc: Kinh; Quốc tịch: Việt Nam; Chứng minh nhân dân số 013017389 do Công an thành phố Hà Nội cấp ngày 26/10/2007; Nơi đăng ký hộ khẩu thường trú: Tổ 29 Vĩnh Thuận, phường Thanh Trì, quận Hoàng Mai, thành phố Hà Nội; Chỗ ở hiện tại: Số nhà 32, cầu thang 2, D5, khu tập thể Đồng Quốc Bình, Phường Đồng Quốc Bình, Quận Ngô Quyền, thành phố Hải Phòng, Việt Nam.

Thực hiện dự án đầu tư với các nội dung sau:

Điều 1: Nội dung dự án đầu tư

1. Tên dự án đầu tư:

DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CẢNG VINALINES ĐÌNH VŨ

2. Mục tiêu và quy mô của dự án: Xây dựng 03 cầu tàu tổng hợp cho tàu 20.000 - 40.000 DWT cập cầu cảng, hệ thống kho bãi ngoại quan.

3. Địa điểm thực hiện dự án: Phường Đông Hải 2, quận Hải An, thành phố Hải Phòng.

4. Diện tích đất dự kiến sử dụng: 21 ha.

5. Tổng vốn đầu tư: Tổng mức đầu tư dự án 1.490,0 tỷ đồng (Một nghìn bốn trăm chín mươi tỷ đồng), chia làm 2 giai đoạn: giai đoạn 1 tổng mức đầu tư 809,0 tỷ đồng; giai đoạn 2 tổng mức đầu tư 681,0 tỷ đồng.

6. Nguồn vốn đầu tư:

- Giai đoạn 1 tổng mức đầu tư 809,0 tỷ đồng gồm nguồn vốn tự có 244,0 tỷ đồng (giai đoạn 1 đã thực hiện với khối lượng khoảng 21 tỷ đồng) và vốn vay 565,0 tỷ đồng.

- Giai đoạn 2 tổng mức đầu tư 681,0 tỷ đồng, sử dụng nguồn vốn tự có và vốn vay (sau khi hoàn thành giai đoạn 1 sẽ đầu tư tiếp giai đoạn 2).

7. Thời hạn thực hiện dự án: 50 (năm mươi) năm, kể từ ngày được cho thuê đất.

8. Tiến độ thực hiện dự án:

- Giai đoạn I: Quý III/2017 thực hiện xây dựng các hạng mục công trình. Dự kiến đến Quý IV/2018 có thể bắt đầu đưa vào khai thác 01 bến của dự án và tiếp tục đầu tư xây dựng hoàn thiện giai đoạn I đến năm 2019 đưa vào khai thác.

- Giai đoạn II: Thực hiện đầu tư xây dựng từ năm 2019 đến năm 2020.

Điều 2. Các ưu đãi, hỗ trợ đầu tư

Dự án đầu tư xây dựng Cảng Vinalines Đình Vũ tại phường Đông Hải 2, quận Hải An của Công ty Cổ phần Cảng Vinalines Đình Vũ được hưởng các ưu đãi theo quy định của pháp luật.

Điều 3. Thời hạn hiệu lực của quyết định chủ trương đầu tư

Hiệu lực của quyết định chủ trương đầu tư là 12 tháng, kể từ ngày ký. Sau thời hạn trên, nếu nhà đầu tư không triển khai dự án, Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng sẽ xem xét lại chủ trương đầu tư (trừ trường hợp các lý do kéo dài được Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng chấp thuận).

Điều 4. Công ty Cổ phần Cảng Vinalines Đình Vũ có trách nhiệm:

- Thực hiện ký quỹ đảm bảo thực hiện Dự án theo quy định tại Nghị định số 118/2015/NĐ-CP ngày 12/11/2015 của Chính phủ.

- Triển khai Dự án theo đúng tiến độ đăng ký; thực hiện theo đúng quy định về quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình, Luật Đầu tư, Luật Đất đai, Luật Bảo vệ môi trường và các quy định của pháp luật liên quan.

Điều 5. Giao Sở Kế hoạch và Đầu tư chủ trì cùng các cơ quan, đơn vị liên quan hướng dẫn, đôn đốc Công ty Cổ phần Cảng Vinalines Đình Vũ thực hiện việc ký quỹ, đề xuất, báo cáo Ủy ban nhân dân thành phố khi dự án thực hiện chậm tiến độ.

Điều 6. Quyết định này thay thế Giấy chứng nhận đầu tư số 02121000078 cấp ngày 25/7/2007 của Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng.

Điều 7. Quyết định này được lập thành 03 bản. Công ty Cổ phần Cảng Vinalines Đình Vũ được cấp 01 bản. Một bản gửi Sở Kế hoạch và Đầu tư và một bản được lưu tại Ủy ban nhân dân thành phố.

Nơi nhận:

- CT, các PCT UBND TP;
- Như Điều 7;
- Các Sở: TNMT, GTVT;
- Cục Thuế TP;
- BQL KKT HP;
- CVP, các PCVP UBND TP;
- P. XD, GT&CT;
- CV: XD2;
- Lưu VT.

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ
CHỦ TỊCH**



Nguyễn Văn Tùng

Số: 1391/QĐ-UBND

Hải An, ngày 04 tháng 7 năm 2019

QUYẾT ĐỊNH

**Về việc phê duyệt Quy hoạch chi tiết 1/500
Khu đất xây dựng Cảng Vinalines Đình Vũ
tại phường Đông Hải 2, quận Hải An, thành phố Hải Phòng.**

ỦY BAN NHÂN DÂN QUẬN HẢI AN

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương số 77/2015/QH13 ngày 19/06/2015;

Căn cứ Luật Xây dựng số 50/2014/Qh13 ngày 18/06/2014;

Căn cứ Nghị định 44/2015/NĐ-CP ngày 06/5/2010 của Chính phủ về quy định chi tiết một số nội dung về quy hoạch xây dựng;

Căn cứ Thông tư số 12/2016/TT-BXD ngày 29/6/2016 của Bộ Xây dựng quy định hồ sơ của nhiệm vụ và đồ án quy hoạch xây dựng vùng, quy hoạch đô thị và quy hoạch xây dựng khu chức năng đặc thù;

Căn cứ Quyết định số 1448/QĐ-TTg ngày 16/9/2009 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chung xây dựng thành phố Hải Phòng đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ Quyết định số 1454/QĐ-UBND ngày 25/7/2016 của UBND thành phố về việc phê duyệt Quy hoạch phân khu tỷ lệ 1/2000 quận Hải An đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất số CH 866650, sổ vào sổ cấp GCN CT07201 ngày 15/8/2017 của Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng cấp cho Công ty cổ phần Cảng Vinalines Đình Vũ Khu đất diện tích 211.558,5m² tại phường Đông Hải 2, quận Hải An, thành phố Hải Phòng với mục đích sử dụng Xây dựng Cảng Vinalines Đình Vũ;

Căn cứ Quyết định Chủ trương đầu tư số 2482/QĐ-UBND ngày 25/9/2017 của Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng về Chấp thuận nhà đầu tư là Công ty cổ phần Cảng Vinalines Đình Vũ thực hiện Dự án đầu tư xây dựng Cảng Vinalines Đình Vũ;

Căn cứ Văn bản số 2087/SXD-QLQH ngày 03/6/2019 của Sở Xây dựng về cho ý kiến về quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500 khu đất xây dựng cảng Vinalines Đình Vũ tại phường Đông Hải 2, quận Hải An;