

THÔNG BÁO

Về điều kiện khai thác Bến cảng Container quốc tế Cái Mép (TCTT) cho tàu Container có trọng tải trên 160.000 DWT đến 166.000 DWT giảm tải vào, rời Bến, thuộc khu Bến cảng Cái Mép Thị Vải, Thành phố Hồ Chí Minh

Căn cứ thông tư số 08/2021/TT-BGTVT ngày 19/4/2021 của Bộ giao thông vận tải về việc “ Ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cảng biển.”

Căn cứ Quyết định số 266/QĐ-CHHVN ngày 28/02/2025 về việc phê duyệt phương án đảm bảo an toàn hàng hải cho tàu Container có trọng tải trên 160.000 DWT đến 166.000 DWT giảm tải vào, rời Bến cảng Container quốc tế Cái Mép (TCTT).

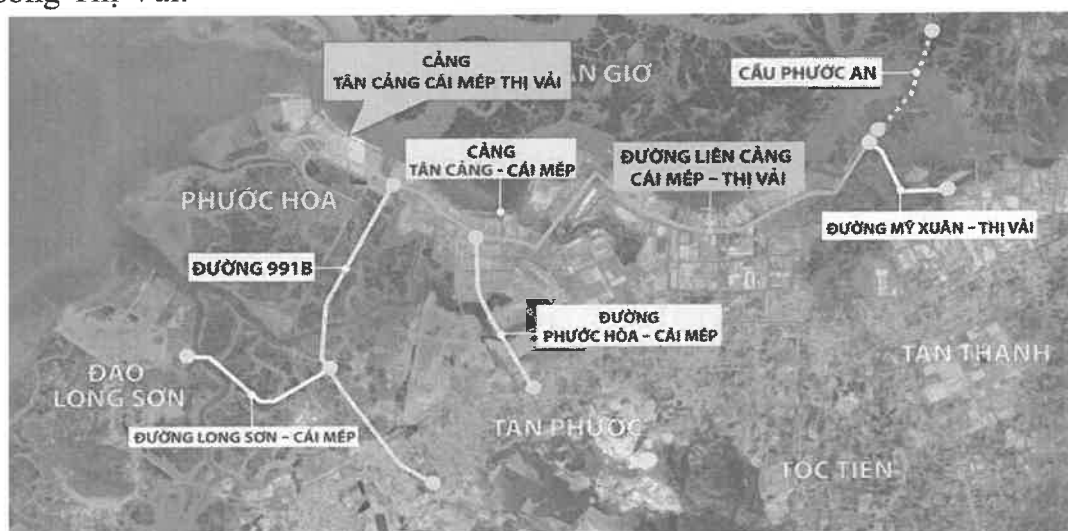
Công ty TNHH MTV Cảng Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải xin được thông tin về điều kiện khai thác bến cảng như sau:

I. THÔNG TIN CHUNG

1. Tên bến cảng: Bến cảng Container quốc tế Cái Mép (TCTT) thuộc cụm cảng Cái Mép Thị Vải, phường Tân Phước, thành phố Hồ Chí Minh.

2. Vị trí công trình: Tại phía trái luồng hàng hải sông Thị Vải.

Bến cảng Container quốc tế Cái Mép (TCTT) Tọa độ địa lý nằm trong khoảng vĩ độ 10°30' - 10°32' Bắc và kinh độ 107°00' - 107°02' Đông dọc theo bờ trái sông Thị Vải.



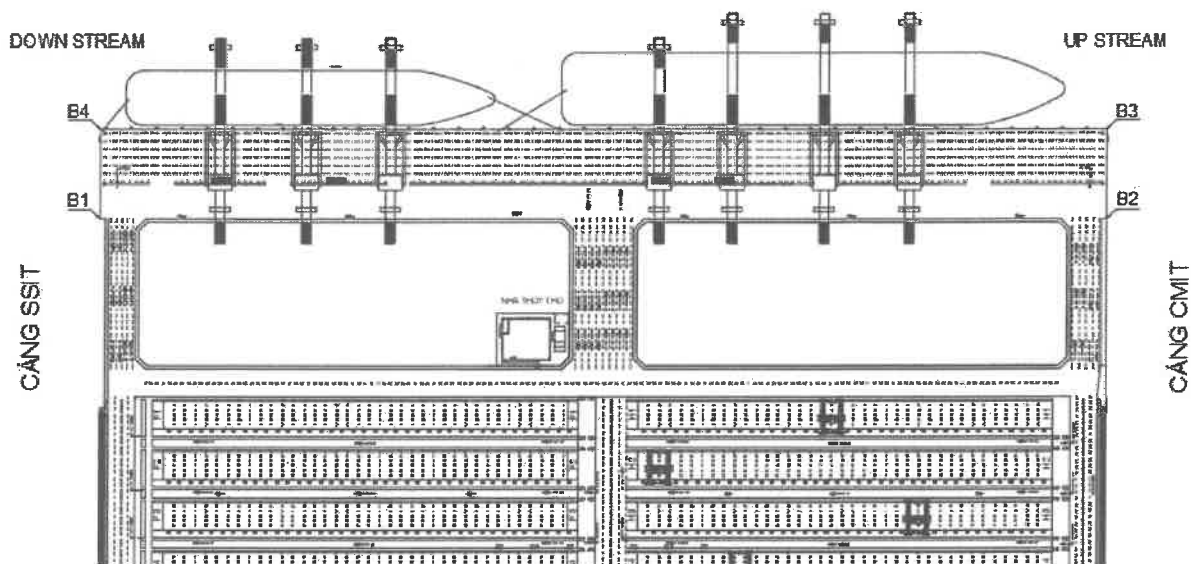
Hình 1: Vị trí cảng Container Quốc tế Cái Mép (TCTT)

3. Đặc điểm công trình:

Thông số cầu cảng:

- Chiều dài cầu cảng : 600 m.
- Chiều rộng mặt cầu : 55 m.
- Cao trình đỉnh bến : + 5,90m (Hải đồ).
- Cao trình đáy bến khu nước neo đậu tàu 160.000 DWT :-16,0m (Hải đồ)
- Cao trình đáy bến khu nước phạm vi còn lại: -14,2m (Hải đồ)

Sơ họa tuyến bến cảng Container quốc tế cái Mép



Bảng tọa độ tuyến bến cảng Container

TT	Hệ VN 2000 KTT 105°45', Múi chiều 3°		Hệ WGS-84	
	N	E	N	E
B1	10°30'47.51"	107°00'37.09"	10°30'43.84"	107°00'43.52"
B2	10°30' 48.34"	107°00'35.49"	10°30' 44.67"	107°00'41.92"
B3	10°30'30.23"	107°00'27.91"	10°30'26.55"	107°00'34.02"
B4	10°30'47.51"	107°00'37.09"	10°30'43.84"	107°00'43.52"

4. Mục đích và công năng của cảng biển đã được công bố:

Cầu cảng đón tàu chở hàng container, tải trọng trên 160.000 DWT đến 166.000 DWT giảm tải vào/rời bến.

4.1. Vùng nước trước cầu cảng:

- Chiều dài khu nước : 600m
- Chiều rộng khu nước : 90m
- Căn cứ thông báo hàng hải số: 293/2024/TBHH-TCTBĐATHMN

ngày 19 tháng 11 năm 2024 của Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải Miền Nam, vùng nước trước cảng số 1 – Bến cảng Container quốc tế Cái Mép (TCTT) có các thông số kỹ thuật sau: Trong phạm vi vùng nước được giới hạn bởi các điểm KN1-KN2-KN3-KN4', cao độ đạt: -16,36m (Hải đồ).

Bảng tọa độ khu nước số 1

Tên điểm	Hệ VN-2000 KTT 105°45', Múi chiều 3°		Hệ WGS-84	
	Vĩ độ (N)	Kinh độ (E)	Vĩ độ (N)	Kinh độ (E)
KN1	10°30'48,35"	107°00'35,50"	10°30'44,68"	107°00'41,92"
KN2	10°30'50,29"	107°00'31,77"	10°30'46,61"	107°00'38,18"
KN3	10°30'35,88"	107°00'24,12"	10°30'32,21"	107°00'30,54"
KN4	10°30'36,08"	107°00'28,98"	10°30'32,40"	107°00'35,39"

- Căn cứ thông báo hàng hải số: 293/2024/TBHH-TCTBĐATHHMN ngày 19 tháng 11 năm 2024 của Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải Miền Nam, vùng nước trước cảng số 2 – Bến cảng Container quốc tế Cái Mép (TCTT) có các thông số kỹ thuật sau: Trong phạm vi vùng nước được giới hạn bởi các điểm KN4-KN5-KN6-KN7, cao độ đạt: -13,67m (Hải đồ).

Bảng tọa độ khu nước số 2

Tên điểm	Hệ VN-2000 KTT 105°45', Múi chiều 3°		Hệ WGS-84	
	Vĩ độ (N)	Kinh độ (E)	Vĩ độ (N)	Kinh độ (E)
KN4	10°30'36,08"	10°30'36,08"	10°30'36,08"	10°30'36,08"
KN5	10°30'35,95"	10°30'35,95"	10°30'35,95"	10°30'35,95"
KN6	10°30'32,29"	10°30'32,29"	10°30'32,29"	10°30'32,29"
KN7	10°30'31,06"	10°30'31,06"	10°30'31,06"	10°30'31,06"

4.2. Vũng quay tàu.

Vũng quay tàu: tại khu vực phía trước Cầu cảng Bến cảng Container Quốc tế Cái Mép (TCTT): Trong phạm vi vùng quay tàu được giới hạn bởi đường tròn đường kính 650m, cao độ đạt: -15.5m (Hải đồ).

4.3. Địa chất khu nước trước bến

Tham khảo tài liệu phục vụ thiết kế cầu cảng, địa tầng khu vực cầu cảng từ trên xuống dưới như sau:

Lớp 1a: Đất sét độ dẻo cao, màu xám đậm đến xám xanh trạng thái chảy có chứa thực vật và rễ cây mục nát ở độ sâu 0 - 4.5m. Đôi chỗ có cát mịn màu xám xanh và mảnh vụn vỏ sò, có lẫn sét màu xám vàng trạng thái dẻo cứng đến nửa cứng, vón cục.

Lớp 1b: Đất sét có độ dẻo cao, trạng thái dẻo chảy, màu xám xanh, có chứa một số thấu kính cát mỏng trạng thái nửa cứng.

Lớp 1c: Đất sét có độ dẻo cao trung bình, trạng thái dẻo mềm, màu xám xanh, đôi chỗ có chứa mảnh vỏ sò.

Lớp 1d: Đất sét có độ dẻo cao trung bình, trạng thái nửa cứng, màu xám xanh.

Lớp 2: Sét pha cát, màu xám xanh, xám vàng, trạng thái dẻo cứng đến nửa cứng.

Lớp 3: Cát pha hạt mịn, màu xám vàng, xám trắng, trạng thái chặt vừa đến chặt, bảo hòa.

Lớp 4: Sét có độ dẻo thấp, màu xám vàng, trạng thái nửa cứng đến cứng. Đôi chỗ lẫn sạn sỏi nhỏ và có lẫn bụi sét màu nâu đỏ, xám vàng, trạng thái nửa cứng.

Lớp 5: Cát pha hạt trung đến mịn, màu xám nâu, xám vàng, trạng thái chặt vừa đến chặt, bảo hòa, đôi chỗ có chứa cát hạt thô và sỏi sạn nhỏ.

II. THÔNG SỐ TÀU THUYỀN

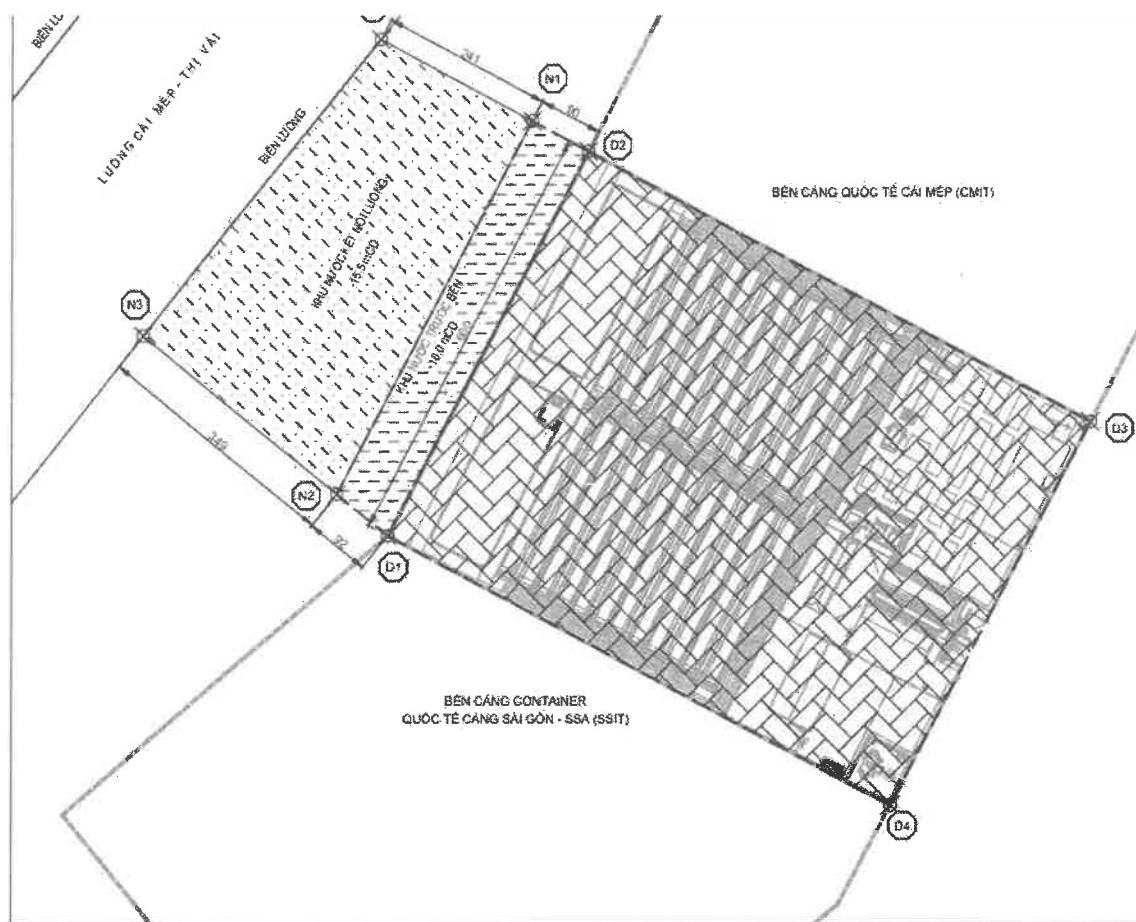
1. Các loại tàu khai thác, tải trọng khai thác mặt bến, điều kiện khai thác.

Chỉ tiêu	Tàu 100.000DWT	Tàu 135.000DWT	Tàu 145.000DWT	Tàu 160.000DWT	Tàu 166.000DWT (Giảm tải)
1. Thông số cầu bến					
Chiều dài bến	600.0m	600.0m	600.0m	600.0m	600.0m
Chiều rộng bến	55.0m	55.0m	55.0m	55.0m	55.0m
Cao trình đỉnh bến	+5.90m (HĐ)	+5.90m (HĐ)	+5.90m (HĐ)	+5.90m (HĐ)	+5.90m (HĐ)
Mực nước cao thiết kế (P=1% mực nước giờ)	+4.4m (HĐ)	+4.4m (HĐ)	+4.4m (HĐ)	+4.4m (HĐ)	+4.4m (HĐ)
Mực nước thấp thiết kế (P=98% mực nước giờ)	+0.58m (HĐ)	+0.58m (HĐ)	+0.58m (HĐ)	+0.58m (HĐ)	+0.58m (HĐ)
2. Khu nước trước bến					
Chiều rộng khu nước	90m	90m	90m	90m	90m
Cao độ đáy khu nước	-16.0m (HĐ)	-16.0m (HĐ)	-16.0m (HĐ)	-16.0m (HĐ)	-16.0m (HĐ)
3. Vũng quay					

Chỉ tiêu	Tàu 100.000DWT	Tàu 135.000DWT	Tàu 145.000DWT	Tàu 160.000DWT	Tàu 166.000DWT (Giảm tải)
tàu					
Đường kính vũng quay (kể cả phạm vi chồng lán)	D=800m	D=800m	D=800m	D=800m	D=800m
Đường kính vũng quay (không kể đến phạm vi chồng lán)	D=650m	D=650m	D=650m	D=650m	D=650m
Độ sâu vũng quay thiết kế	-14.0m (HĐ)	-14.0m (HĐ)	-14.0m (HĐ)	-14.0m (HĐ)	-14.0m (HĐ)
Độ sâu vũng quay hiện trạng	-15.5m (HĐ)	-15.5m (HĐ)	-15.5m (HĐ)	-15.5m (HĐ)	-15.5m (HĐ)
4. Thông số tàu khai thác					
Chiều dài x chiều rộng	272mx42.8m 294mx32.2m	335mx48.6m 300mx48.2m	366mx48.2m	366mx48.2m	367mx51.2m
Mớn nước khai thác	≤ 14,6m ≤ 13.5m	≤ 14.0m ≤ 14.5m	≤ 14,03m	≤ 14,03m	≤ 14,5m
Lượng giãn nước khi khai thác	≤ 108.779T ≤ 86.572T	≤ 160.413T ≤ 142.855T	≤ 186.922 T	≤ 192.369T	≤ 214.993 T
5. Điều kiện khai thác tại bến					
Tải trọng hàng hóa rải đều	≤ 4 T/m ²	≤ 4 T/m ²	≤ 4 T/m ²	≤ 4 T/m ²	≤ 4 T/m ²
Phương tiện vận tải					
	- Xe đầu kéo chuyên dụng - Xe nâng có hàng di chuyển	- Xe đầu kéo chuyên dụng - Xe nâng có hàng di chuyển	- Xe đầu kéo chuyên dụng - Xe nâng có hàng di chuyển	- Xe đầu kéo chuyên dụng - Xe nâng có hàng di chuyển	- Xe đầu kéo chuyên dụng - Xe nâng có hàng di chuyển
Tải trọng cần trục	Sức nâng 65T	Sức nâng 65T	Sức nâng 65T	Sức nâng 65T	Sức nâng 65T
Vận tốc gió khi tàu neo tại bến	≤ 20,7m/s (Gió cấp 8)	≤ 17,1m/s (Gió cấp 7)	≤ 17,1m/s (Gió cấp 7)	≤ 17,1m/s (Gió cấp 7)	≤ 13,8m/s (Gió cấp 6)

Chỉ tiêu	Tàu 100.000DWT	Tàu 135.000DWT	Tàu 145.000DWT	Tàu 160.000DWT	Tàu 166.000DWT (Giảm tải)
Vận tốc gió khi tàu cập bến	$\leq 7,9\text{m/s}$ (Gió cấp 4)	$\leq 7,9\text{m/s}$ (Gió cấp 4)	$\leq 7,9\text{m/s}$ (Gió cấp 4)	$\leq 7,9\text{m/s}$ (Gió cấp 4)	$\leq 7,9\text{m/s}$ (Gió cấp 4)
Vận tốc dòng chảy khi tàu neo tại bến	$\leq 1,55\text{m/s}$	$\leq 1,55\text{m/s}$	$\leq 1,55\text{m/s}$	$\leq 1,55\text{m/s}$	$\leq 1,55\text{m/s}$
Vận tốc dòng chảy khi tàu cập bến	$\leq 0,7 \text{ m/s}$	$\leq 0,7 \text{ m/s}$	$\leq 0,7 \text{ m/s}$	$\leq 0,7 \text{ m/s}$	$\leq 0,7\text{m/s}$
Vận tốc cập tàu	$\leq 0,1\text{m/s}$	$\leq 0,09\text{m/s}$	$\leq 0,09\text{m/s}$	$\leq 0,09\text{m/s}$	$\leq 0,08\text{m/s}$
Góc cập tàu	Khuyến nghị ≤ 5 ,tối đa $\leq$ 10^0	Khuyến nghị ≤ 5 ,tối đa $\leq$ 10^0	Khuyến nghị ≤ 5 ,tối đa $\leq$ 10^0	Khuyến nghị ≤ 5 ,tối đa $\leq$ 10^0	Khuyến nghị ≤ 5 ,tối đa $\leq$ 10^0
Chiều cao sóng	$\leq 0.5\text{m}$	$\leq 0.5\text{m}$	$\leq 0,5\text{m}$	$\leq 0,5\text{m}$	$\leq 0,5\text{m}$
Độ dự phòng sóng tàu tối thiểu	10% mớn nước thực tế của tàu	10% mớn nước thực tế của tàu	10% mớn nước thực tế của tàu	10% mớn nước thực tế của tàu	10% mớn nước thực tế của tàu
Bố trí dây neo					
Số lượng dây neo	Để đảm bảo an toàn khi có giông lốc địa phương, yêu cầu tàu bố trí dây buộc				
Góc neo theo trên mặt bằng	tàu áp dụng cho tình trạng chống bão, cụ thể: gồm 6-8 dây dọc (Dây neo mũi lái), 2 dây chéo, 2 dây ngang cả ở phía mũi và phía lái.				
Góc neo theo phương đứng	Góc neo tàu (α) : Dây neo mũi lái (1,8) $15^\circ\div 30^\circ$; Dây neo ngang (2,7) $20^\circ\div 40^\circ$; Dây neo ngang (3,6) $60^\circ\div 75^\circ$; Dây neo giằng chéo (4,5) $10^\circ\div 20^\circ$				

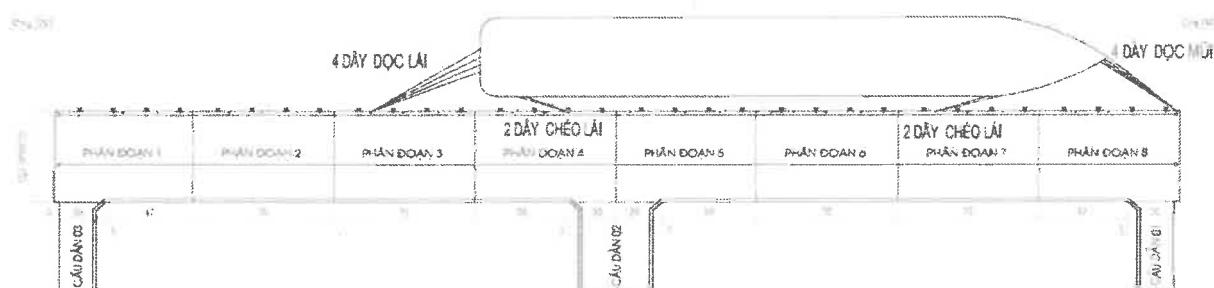
2. Sơ đồ bến



3. Sơ đồ dây neo

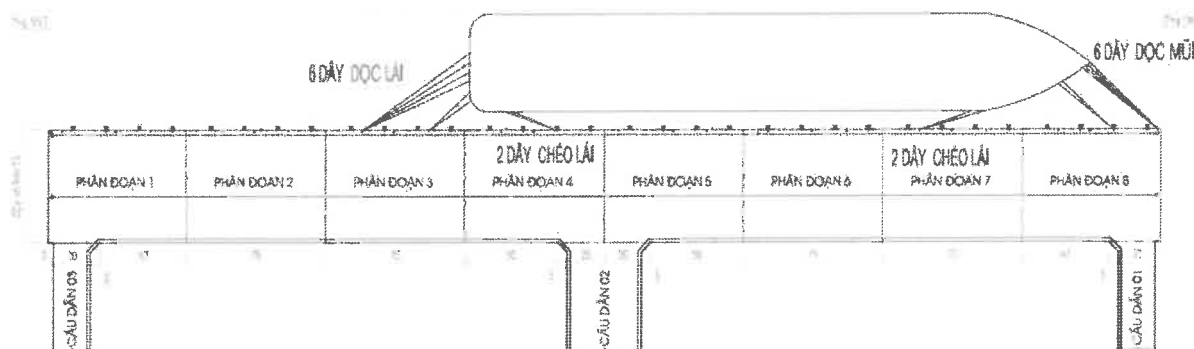
Đối với tàu có trọng tải dưới 100.000 DWT

MẶT BẰNG SƠ ĐỒ NEO ĐẬU TÀU TRỌNG TẢI NHỎ HƠN 100.000 DWT GIÁM TÀI
TẠI CẦU CẢNG CONTAINER QUỐC TẾ CẢI MẾP (TCTT)



Đối với tàu có trọng tải trên 100.000 DWT

MẶT BẰNG SƠ ĐỒ NEO ĐẬU TÀU TRỌNG TẢI LỚN HƠN 100.000 DWT GIẢM TẢI
TẠI CẦU CẢNG CONTAINER QUỐC TẾ CẢI MẾP (TCTT)



4. Tàu lai

- Cung ứng bởi doanh nghiệp cung ứng dịch vụ: Công ty Cổ phần Dịch vụ hàng hải Tân Cảng.

4.1 Đối với tàu trên 100.000 DWT đến 132.900 DWT giảm tải

- Khi tàu cập hoặc rời cảng không thực hiện quay trở: Bố trí ít nhất 03 tàu lai có công suất tối thiểu mỗi tàu 3.200HP. Trong đó có ít nhất 02 tàu lai Azimuth có tổng công suất tối thiểu 9.200HP. Ngoài ra, bố trí thêm 01 tàu lai dự phòng (tàu lai thứ 4).

- Khi tàu cập hoặc rời cảng có thực hiện quay trở: Bố trí ít nhất 04 tàu lai, công suất tối thiểu mỗi tàu 3.200HP. Trong đó có ít nhất 02 tàu lai Azimuth có tổng công suất tối thiểu 9.200HP.

4.2 Đối với tàu trên 132.900 DWT giảm tải đến 145.000 DWT giảm tải

- Khi tàu cập hoặc rời cầu không thực hiện quay trở: Sử dụng tàu lai có tổng công suất máy chính (HP) không nhỏ hơn 10% giá trị tổng trọng tải tàu container (trong đó sử dụng ít nhất 02 tàu lai Azimuth với công suất tối thiểu mỗi tàu lai là 5.000HP, 01 tàu lai Azimuth có công suất tối thiểu 3.200HP) và bố trí thêm 01 tàu lai dự phòng.

- Khi tàu cập hoặc rời cảng có thực hiện quay trở: Sử dụng tàu lai có tổng công suất máy chính (HP) không nhỏ hơn 10% giá trị tổng trọng tải tàu container, trong đó sử dụng ít nhất 02 tàu lai Azimuth với công suất tối thiểu mỗi tàu lai là 5.000HP, 01 tàu lai Azimuth có công suất tối thiểu 3.200HP và 01 tàu lai công suất tối thiểu 3.200HP.

4.3 Đối với tàu trên 145.000 DWT giảm tải đến 160.000 DWT giảm tải

- Áp dụng cho cả trường hợp tàu cập mạn trái không quay trở và cập, rời có quay trở, yêu cầu bố trí tối thiểu 04 tàu lai Azimuth có tổng công suất máy chính không nhỏ hơn 10% trọng tải toàn phần của tàu container.

- Tùy theo điều kiện thực tế tàu phải cập, rời cầu, quay trở trong điều kiện vận

tốc dòng chảy $\geq 1,0\text{m/s}$ (hoặc $\geq 2,0$ hải lý/giờ), gió lớn hơn cấp IV (Thang sức gió Beaufort) hoặc sự thay đổi bất thường của thời tiết trong quá trình điều động tàu, thuyền trưởng phối hợp với Cảng vụ Hàng hải Thành phố Hồ Chí Minh (đại diện Cần Giờ), Hoa tiêu hàng hải thống nhất phương án bổ sung tàu lai có công suất phù hợp để đảm bảo an toàn cho tàu cập, rời cầu, quay trở.

4.4 Đối với tàu trên 160.000 DWT đến 166.000 DWT giảm tải.

- Sử dụng tàu lai theo quy định tại Điều 64 Nghị định số 58/2017/NĐ-CP và quy định tại Nội quy cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh. Áp dụng với trường hợp tàu cập mạn trái không quay trở và cập, rời có quay trở, yêu cầu bố trí tối thiểu 04 tàu lai Azimuth có tổng công suất máy chính (HP) không nhỏ hơn 10% trọng tải toàn phần của tàu container.

- Tùy theo điều kiện thực tế tàu phải cập, rời cầu trong điều kiện vận tốc dòng chảy $\geq 1,0\text{ m/s}$ (hoặc $\geq 2,0$ hải lý/giờ), gió lớn hơn cấp IV (Thang sức gió Beaufort) hoặc sự thay đổi bất thường của thời tiết trong quá trình điều động tàu, hoặc trường hợp cần thiết, thuyền trưởng có thể yêu cầu bổ sung số lượng tàu lai hoặc yêu cầu tàu lai có công suất lớn hơn để đảm bảo hỗ trợ an toàn cho tàu cập, rời cầu, quay trở.

III. THÔNG SỐ VỀ KHÍ TƯỢNG, THỦY HẢI VĂN

1. Thông số về khí tượng.

Tài liệu về khí tượng phục vụ thiết kế được lấy tại trạm khí tượng Vũng Tàu. Theo QCVN 02:2022/BXD, điều kiện khí tượng tại trạm khí tượng Vũng Tàu như sau:

a. Nhiệt độ không khí

Nhiệt độ không khí trung bình tại trạm Vũng Tàu quan trắc được là 27.1 °C. Nhiệt độ không khí cao nhất trung bình là 30.9 °C. Nhiệt độ thấp nhất trung bình quan trắc được là 25.1 °C. Nhiệt độ không khí cao nhất tuyệt đối quan trắc được là 36.7 °C. Nhiệt độ không khí thấp nhất tuyệt đối quan trắc được là 17.0 °C

Bảng 1. Nhiệt độ trung bình tháng và năm (trạm Vũng Tàu)

TT	Tháng												Năm
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
(1)	25.3	25.7	27.0	28.5	28.8	28.0	27.4	27.3	28.2	27.0	26.8	25.8	27.1
(2)	29.3	29.6	30.6	32.0	32.4	31.8	31.2	31.1	31.0	30.7	30.6	29.8	30.9
(3)	23.1	23.9	25.5	26.8	26.6	25.8	25.3	25.4	25.2	25.0	24.7	23.6	25.1
(4)	32.9	35.8	34.8	36.5	36.7	34.8	34.6	35.3	35.7	34.7	34.0	34.5	36.7
(5)	18.0	18.4	16.8	21.0	18.7	17.9	20.1	20.8	19.2	19.0	18.8	17.0	17.0

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

Lượng mưa trung bình tại trạm Vũng Tàu quan trắc được là 1418.9mm. Lượng mưa ngày lớn nhất quan trắc được là 271.4mm. Lượng mưa lớn nhất trung bình thời đoạn quan trắc được là 207.4mm xuất hiện vào năm 2018. Số

ngày mưa trung bình năm quan trắc được là 120.8 ngày

Bảng 2. 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)	4.3	1.1	5.2	34	181.7	223.8	225	206	218.5	239.5	63.6	16.4	1418.9
(2)	66	35	36.3	206	140.9	217.4	128.7	109.7	139.8	126	107	120	271.4
(3)	0.4	1	3.7	14.3	18.7	19.9	18.7	18.4	16.9	6.8	3.5	120.8	145.2

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

Độ ẩm tuyệt đối của không khí trung bình tại trạm Vũng Tàu quan trắc được là 28.6 g/m³. Độ ẩm tương đối của không khí trung bình quan trắc được là 80.3 g/m³. Độ ẩm tương đối của không khí thấp nhất trung bình quan trắc được là 65.5 g/m³

Bảng 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	
Tương đối TB	77.2	77.4	77.2	76.9	79.1	81.7	82.8	83.3	83.7	84.0	81.0	78.7	80.3
Tương đối Min	59.6	61.2	62.0	63.0	64.8	67.9	69.6	70.0	70.5	69.9	65.9	61.5	65.5
Tuyệt đối TB	24.6	25.5	27.4	29.8	31.0	30.9	30.1	30.1	30.2	29.8	28.0	25.6	28.6

c. Gió

Trong mùa khô hướng gió thịnh hành là hướng Bắc, Đông Bắc, trong mùa mưa hướng gió chủ đạo là Tây - Tây Nam. Tốc độ gió trung bình nhiều năm là 3.0 m/s /

d. Bão

Bờ biển khu vực Nam Bộ từ Bình Thuận đến Cà Mau, Kiên Giang là khu vực ít chịu ảnh hưởng của bão. Theo thống kê các cơn bão đổ bộ vào khu vực Nam bộ từ vùng biển Bình Thuận đến Cà Mau trong thời gian từ năm 1961 đến năm 2017 có 19 cơn được tổng hợp theo bảng dưới đây

ATNĐ (gió cấp 6÷7)	Bão (gió cấp 8÷9)	Bão mạnh (gió cấp 10÷11)	Bão rất mạnh (gió cấp ≥12)
13 cơn bão	3 cơn bão	2 cơn bão	1 cơn bão

2. Điều kiện thủy hải văn

a. Mực nước và thủy triều

Dựa trên số liệu quan trắc tại trạm thủy văn Vũng Tàu từ năm 1979 - 2022, các đặc trưng mực nước của dự án được thống kê và tính toán, kết quả thể hiện

trong các hình và bảng dưới đây:

Bảng 4. Tần suất tích lũy mực nước giờ trạm Vũng Tàu (Hải đồ)

P(%)	1	2	5	10	25	50	75	90	95	97	98	99
H(cm)	397	389	375	361	331	285	211	140	105	71	50	35

Nguồn: Trung tâm thông tin và khí tượng dữ liệu thủy văn.

b. Dòng chảy:

Dòng chảy trong khu vực Gành Rái, sông Cái Mép – Thị Vải bị chi phối chủ yếu từ thủy triều. Dòng triều chiếm khoảng 90% độ lớn dòng tổng cộng, còn dòng dư khoảng 10% và có giá trị khá lớn, thường vượt quá 1.5 m/s đến 2 m/s.

c. Sóng tại khu vực Cái Mép -Thị Vải:

Công trình không chịu tác dụng của sóng.

IV. CÁC YÊU CẦU TRONG QUÁ TRÌNH KHAI THÁC

1. Bến cảng, cầu cảng có đủ chiều dài và các điều kiện cần thiết khác bảo đảm cho tàu thuyền cập cầu an toàn; có đủ ánh sáng, không có chướng ngại vật trên mặt cầu có thể gây trở ngại, gây nguy hiểm cho việc tàu neo đậu hoặc các hoạt động bình thường khác của thuyền viên.

2. Cảng bố trí công nhân lành nghề để phục vụ việc buộc, cởi dây của tàu thuyền khi ra, vào cầu cảng; các cột bích được chuẩn bị sẵn sàng để việc buộc, cởi dây được thực hiện nhanh chóng và an toàn;

3. Cảng trang bị 7 cầu bờ STS (03 cầu STS 65T và 04 cầu STS 50T) hoàn toàn đủ khả năng làm hàng đối với tàu đến 166.000DWT giảm tải; Hậu cần bãi gồm 15 ERTG 6+1; 2 xe nâng hàng 45T, 43 đầu kéo chuyên dụng... các thiết bị này đảm bảo đủ công suất bốc xếp hàng hóa phù hợp với công nghệ bốc xếp của cảng và ứng dụng các công nghệ hiện đại;

4. Trang bị, bố trí đủ đệm va đảm bảo chất lượng theo quy định

Thiết bị phụ trợ bố trí trên cầu tàu

a. Bích neo:

- Tuyển mép bến bố trí bích neo tàu bằng gang đúc 100T, 150T (Hệ số tải trọng 2.0) nhập ngoại cùng các chi tiết liên kết đồng bộ. Tổng số 33 bích neo tàu

b. Đệm tàu:

- Đệm tàu phía trước cầu tàu: Thiết bị đệm tàu sử dụng loại đệm Sumitomo HOM 1150H hình trụ có chiều cao 1150mm kết hợp với tám panel bằng thép kích thước 1800x4000mm, cùng các phụ kiện đồng bộ. Đệm va có các thông số kỹ thuật sau:

+ Năng lượng hấp thụ : $\geq 733 \text{ kN.m}$

+ Phản lực khi nén : $\leq 114 \text{ kN}$

+ Trị số biến dạng tới hạn : 70 %

+ Sai số cho phép : $\pm 10\%$

- Bố trí 32 đệm tàu HOM 1150H cùng các phụ kiện đồng bộ.

5. Bảo đảm các điều kiện an ninh trật tự tại khu vực bến cảng nơi tàu cập cầu bốc dỡ hàng hóa hoặc đón trả hành khách.

Trung tâm an ninh của cảng kết hợp cùng vendor bảo vệ Bình An thường xuyên tuần tra canh gác đảm bảo an ninh trật tự khu vực bến cảng, phối kết hợp chặt chẽ với Biên phòng cảng, cảnh sát đường thủy... kịp thời phát hiện, xử lý các tình huống phát sinh ảnh hưởng đến an ninh trật tự tại khu vực bến cảng.

Bên cạnh đó, Cảng tuân thủ đầy đủ Kế hoạch An ninh cảng biển được phê duyệt, sẵn sàng ứng phó với các kịch bản xấu.

6. Cảng trang bị và duy trì sự hoạt động bình thường các phương tiện thông tin liên lạc nhằm bảo đảm sự thông suốt trong trao đổi thông tin liên quan đến hoạt động hàng hải tại cảng biển theo quy định, với Cảng vụ hàng hải Thành phố Hồ Chí Minh, Hoa tiêu, thuyền trưởng...

7. Cảng thực hiện công tác bảo trì, bảo dưỡng để duy trì tình trạng kỹ thuật của bến cảng, kho, bãi, phương tiện, thiết bị, độ sâu vùng nước trước bên cảng và vùng nước khác theo quy định; định kỳ tổ chức thực hiện việc khảo sát, công bố thông báo hàng hải độ sâu vùng nước trước bến cảng và vùng nước khác.

Bến cảng được tổ chức kiểm định tình trạng kỹ thuật (định kỳ hoặc đột xuất) theo quy định, theo yêu cầu của Ban tổng giám đốc nhằm bảo đảm an toàn trong khai thác.

8. Tổ chức thực hiện quy định của pháp luật về bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và bảo vệ môi trường tại cảng biển;

9. Bố trí đường đi lại an toàn của các phương tiện cơ giới, lối đi bộ cho công nhân, nhân viên thực hiện nhiệm vụ tại cảng; bố trí hệ thống biển báo, chỉ dẫn, kẻ sơn giới hạn an toàn cho các đường đi trên bến cảng phù hợp với quy định hiện hành.

10. Bố trí vị trí đảm bảo an toàn để tàu hạ thang bộ, vận hành đảm bảo an toàn. Cảng không bố trí cầu thang để đi xuống nước.

11. Đảm bảo thiết bị kiểm soát tải trọng phương tiện ra, vào cảng phù hợp với điều kiện khai thác cảng. Hiện tại cảng bố trí 02 làn cân (01 làn vào, 01 làn ra) tại khu vực cổng cảng để kiểm soát tải trọng theo quy định./.

Nơi nhận:

- Ban Giám đốc;
- Các phòng ban;
- Lưu: VT, HCHC.T02

GIÁM ĐỐC



Vũ Hồng Hùng