

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Số: 2017/QĐ-TTg

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 22 tháng 12 năm 2017

QUYẾT ĐỊNH

Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng Việt Nam giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 6 năm 2015;

Căn cứ Bộ luật Hàng hải Việt Nam ngày 25 tháng 11 năm 2015;

Căn cứ Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 07 tháng 9 năm 2006 của Chính phủ về lập, phê duyệt và quản lý quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội; Nghị định số 04/2008/NĐ-CP ngày 11 tháng 01 năm 2008 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 07 tháng 9 năm 2006 của Chính phủ;

Căn cứ Nghị định số 38/2017/NĐ-CP ngày 04 tháng 4 năm 2017 của Chính phủ về đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn;

Xét đề nghị của Bộ Giao thông vận tải,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 với những nội dung chủ yếu sau:

1. Quan điểm phát triển

a) Cảng cạn là một bộ phận thuộc kết cấu hạ tầng giao thông vận tải gắn liền với hoạt động của cảng biển và hệ thống kết cấu hạ tầng khác; việc phát triển cảng cạn phải phù hợp với quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển, các quy hoạch phát triển mạng lưới giao thông; đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế, xã hội của các vùng và địa phương;

b) Phát triển hệ thống cảng cạn để đáp ứng nhu cầu tối ưu hóa vận tải hàng hóa xuất, nhập khẩu của từng khu vực và các hành lang kinh tế, đặc biệt là hợp lý hóa tổ chức vận tải đối với hàng công - ten - nơ, tạo thuận lợi cho doanh nghiệp trong việc nâng cao chất lượng, giảm chi phí dịch vụ vận tải và logistics;

c) Ưu tiên hình thành và phát triển các cảng cạn có khả năng kết nối các phương thức vận tải đường thủy nội địa, vận tải đường sắt nhằm phát triển vận tải đa phương thức, góp phần thực hiện tái cơ cấu vận tải theo hướng hợp lý hóa, giảm thời gian, chi phí vận tải;

d) Phát triển hài hòa hệ thống cảng cạn vừa đáp ứng nhu cầu hỗ trợ trực tiếp, tại chỗ đối với hệ thống cảng biển, vừa đáp ứng nhu cầu kết nối vận tải đa phương thức, tổ chức giao thông tại các khu vực hậu phương xa cảng biển;

đ) Khuyến khích huy động nguồn lực xã hội hóa để đầu tư phát triển cảng cạn theo quy hoạch;

e) Phát triển cảng cạn theo hướng bền vững, kết hợp chặt chẽ với bảo đảm quốc phòng, an ninh, tiết kiệm đất đai canh tác, bảo vệ môi trường.

2. Mục tiêu phát triển

a) Mục tiêu tổng quát:

Từng bước hình thành và phát triển hệ thống cảng cạn nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa xuất, nhập khẩu, tăng năng lực thông qua hàng hóa của các cảng biển; tổ chức vận chuyển công - ten - nơ một cách hợp lý nhằm giảm chi phí vận chuyển và thời gian lưu hàng tại cảng biển, đảm bảo an toàn hàng hóa; góp phần giảm ùn tắc giao thông, đặc biệt ở các đô thị lớn và khu vực có cảng biển lớn. Phát triển hệ thống cảng cạn trở thành các đầu mối tổ chức vận tải, trung chuyển, phân phối hàng hoá, kết hợp với cung cấp các dịch vụ logistics.

b) Mục tiêu cụ thể:

- Đến năm 2020, phát triển hệ thống cảng cạn có khả năng thông qua tối thiểu khoảng 15% - 20% nhu cầu hàng hoá vận tải công - ten - nơ thông qua hệ thống cảng biển, năng lực thông qua 4.035.000 - 6.845.000 TEU/năm, trong đó miền Bắc đạt 720.000 - 1.810.000 TEU/năm, miền Trung đạt 65.000 - 175.000 TEU/năm, miền Nam đạt 3.250.000 - 4.860.000 TEU/năm.

- Đến năm 2030, phát triển hệ thống cảng cạn có khả năng thông qua tối thiểu khoảng 25% - 30% nhu cầu hàng hoá vận tải công - ten - nơ thông qua hệ thống cảng biển, năng lực thông qua khoảng 12.000.000 - 17.600.000 TEU/năm, trong đó miền Bắc đạt khoảng 2.750.000 - 4.820.000 TEU/năm, miền Trung đạt khoảng 350.000 - 630.000 TEU/năm, miền Nam đạt khoảng 8.900.000 - 12.150.000 TEU/năm.

3. Nội dung quy hoạch

a) Khu vực miền Bắc: Quy hoạch phát triển cảng cạn tại các khu vực kinh tế, hành lang kinh tế, gồm:

- Khu vực kinh tế ven biển: Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ hàng hoá của các tỉnh/thành phố Hải Phòng, Quảng Ninh, Thái Bình, Nam Định, Hà Nam và Ninh Bình.

Ưu tiên các vị trí có khả năng kết nối thuận lợi với vận tải thủy nội địa, vận tải sông pha biển, vận tải đường sắt với cảng biển Hải Phòng, Quảng Ninh; đến năm 2020 có tổng diện tích 50 - 70 ha, năng lực thông qua khoảng 80.000 - 200.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 80 - 100 ha, năng lực thông qua khoảng 500.000 - 850.000 TEU/năm.

- Hành lang kinh tế Hà Nội - Lào Cai: Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ hàng hoá của các tỉnh Lào Cai, Yên Bái, Phú Thọ, Vĩnh Phúc, Tuyên Quang và Hà Giang.

Ưu tiên các vị trí có thể kết nối thuận lợi với vận tải đường sắt, vận tải thủy nội địa đến các cảng biển Hải Phòng và Quảng Ninh; đến năm 2020 có tổng diện tích 30 - 40 ha, năng lực thông qua khoảng 120.000 - 300.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 60 - 70 ha, năng lực thông qua khoảng 500.000 - 830.000 TEU/năm.

- Hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng Sơn: Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ hàng hoá của các tỉnh Lạng Sơn, Bắc Giang và Bắc Ninh.

Ưu tiên các vị trí kết nối thuận lợi với vận tải đường sắt, vận tải thủy nội địa đến các cảng biển Hải Phòng và Quảng Ninh, các vị trí gần với cửa khẩu đường bộ, đường sắt quốc tế; đến năm 2020 có tổng diện tích 30 - 40 ha, năng lực thông qua khoảng 100.000 - 270.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 60 - 70 ha, năng lực thông qua khoảng 400.000 - 720.000 TEU/năm.

- Khu vực kinh tế Tây Bắc Hà Nội: Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ hàng hoá của các tỉnh/thành phố Hà Nội, Hòa Bình, Sơn La, Điện Biên và Lai Châu; đến năm 2020 có tổng diện tích 15 - 20 ha, năng lực thông qua khoảng 50.000 - 100.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 30 ha, năng lực thông qua khoảng 180.000 - 300.000 TEU/năm.

- Khu vực kinh tế Đông Nam Hà Nội: Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ hàng hoá của các tỉnh/thành phố Hà Nội, Bắc Ninh, Hải Dương, Hưng Yên, Thái Nguyên và Bắc Kạn.

Ưu tiên các vị trí có thể kết nối với đường thủy nội địa, đường sắt; đến năm 2020 có tổng diện tích 80 - 90 ha, năng lực thông qua khoảng 350.000 - 900.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 120 - 150 ha, năng lực thông qua khoảng 1.100.000 - 2.000.000 TEU/năm.

- Hành lang kinh tế Hà Nội - Thái Nguyên - Cao Bằng: Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ hàng hoá của các tỉnh Thái Nguyên, Cao Bằng, Bắc Kạn, phục vụ hàng hoá giao lưu thương mại Việt Nam - Trung Quốc.

Ưu tiên các vị trí có thể kết nối với vận tải đường sắt đến các cảng biển Hải Phòng và Quảng Ninh hoặc gần các cửa khẩu kinh tế với Trung Quốc; đến năm 2020 có tổng diện tích 20 - 30 ha, năng lực thông qua khoảng 20.000 - 40.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 40 - 50 ha, năng lực thông qua khoảng 70.000 - 120.000 TEU/năm.

b) Khu vực miền Trung - Tây Nguyên: Quy hoạch phát triển cảng cạn tại các khu vực kinh tế, hành lang kinh tế, gồm:

- Hành lang kinh tế Đường 9: Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ trực tiếp cho hoạt động vận tải hàng hóa qua biên giới với Lào, hoạt động vận tải trên hành lang kinh tế Đông Tây, kết nối với các cảng biển Đà Nẵng, Thừa Thiên Huế, Quảng Trị.

Ưu tiên vị trí khu kinh tế cửa khẩu; đến năm 2020 có tổng diện tích 5 - 10 ha, năng lực thông qua khoảng 5.000 - 10.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 10 ha, năng lực thông qua khoảng 15.000 - 30.000 TEU/năm.

- Khu vực kinh tế Đà Nẵng - Thừa Thiên Huế, Đường 14: Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ trực tiếp cho các khu công nghiệp trên địa bàn thành phố Đà Nẵng, đồng thời hỗ trợ cho tổ chức vận tải sau cảng biển Đà Nẵng.

Ưu tiên vị trí trong tương lai có thể tích hợp với quy hoạch trung tâm logistics khu vực thành phố Đà Nẵng; đến năm 2020 có tổng diện tích 5 - 10 ha có năng lực thông qua khoảng 30.000 - 90.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 15 - 20 ha, có năng lực thông qua khoảng 120.000 - 230.000 TEU/năm.

- Hành lang kinh tế Đường 19: Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ hàng hóa trên địa bàn tỉnh Bình Định, Phú Yên và hàng hóa từ các tỉnh Tây Nguyên đến cảng Quy Nhơn.

Ưu tiên vị trí trong tương lai có thể tích hợp với quy hoạch trung tâm logistics tỉnh Bình Định; đến năm 2020 có tổng diện tích 15 - 20 ha, năng lực thông qua khoảng 20.000 - 60.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 30 ha, năng lực thông qua khoảng 75.000 - 140.000 TEU/năm.

- Khu vực Tây Nguyên: Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ hàng hóa của các tỉnh Gia Lai, Kon Tum và Đắk Lắk.

Ưu tiên vị trí kết nối thuận tiện đến cảng Quy Nhơn, Khánh Hòa, Thành phố Hồ Chí Minh; đến năm 2020 có tổng diện tích 15 - 20 ha, năng lực thông qua khoảng 10.000 - 15.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 30 ha, năng lực thông qua khoảng 35.000 - 50.000 TEU/năm.

- Khu kinh tế Nghi Sơn: Phục vụ chủ yếu cho hoạt động của các khu công nghiệp trong tỉnh; đến năm 2030 có diện tích khoảng 20 ha, năng lực thông qua khoảng 85.000 - 150.000 TEU/năm.

- Hành lang kinh tế Đường 8, Đường 12A: Phát triển cảng cạn trên cơ sở các điều kiện về phát triển vận tải hàng hóa qua biên giới, hàng hóa thông qua các cảng biển tại Hà Tĩnh, Quảng Bình; đến năm 2030 có tổng diện tích khoảng 10-15 ha, năng lực thông qua khoảng 20.000 - 30.000 TEU/năm.

c) Khu vực miền Nam: Quy hoạch phát triển cảng cạn tại các khu vực kinh tế, hành lang kinh tế, gồm:

- Khu vực kinh tế Đông Bắc Thành phố Hồ Chí Minh: Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ hàng hoá của các tỉnh/Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bình Dương, Bà Rịa - Vũng Tàu, các tỉnh Tây Nguyên, đồng bằng sông Cửu Long, đồng thời đóng vai trò trung chuyển, hỗ trợ cho việc vận chuyển hàng hóa đến hoặc từ các cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, Vũng Tàu.

Ưu tiên các vị trí có khả năng kết nối thuận lợi với vận tải thủy nội địa; xem xét một số vị trí có khả năng kết nối với vận tải đường sắt theo quy hoạch; đến năm 2020 tổng diện tích khoảng 260 - 320 ha, năng lực thông qua khoảng 2.700.000 - 4.000.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 425 - 550 ha, năng lực thông qua khoảng 7.300.000 - 10.000.000 TEU/năm.

- Khu vực kinh tế Tây Nam Thành phố Hồ Chí Minh: Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ hàng hoá của các tỉnh/Thành phố Hồ Chí Minh, Tây Ninh, các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long.

Ưu tiên các vị trí có khả năng kết nối thuận lợi với vận tải thủy nội địa; xem xét một số vị trí có khả năng kết nối với vận tải đường sắt theo quy hoạch; đến năm 2020 có tổng diện tích 35 - 55 ha, năng lực thông qua khoảng 450.000 - 700.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 65 - 80 ha, năng lực thông qua khoảng 1.300.000 - 1.700.000 TEU/năm.

~~- Khu vực đồng bằng sông Cửu Long: Phát triển cảng cạn chủ yếu phục vụ hàng hoá của các tỉnh/thành phố Cần Thơ, Trà Vinh, Hậu Giang, Vĩnh Long, Kiên Giang, Cà Mau, Bạc Liêu, Đồng Tháp, Long An, Tiền Giang, Bến Tre, Sóc Trăng và An Giang.~~

Ưu tiên các vị trí kết nối thuận lợi với vận tải thủy nội địa; đến năm 2020 có tổng diện tích 20 - 30 ha có năng lực thông qua khoảng 100.000 - 160.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 50 - 70 ha, năng lực thông qua khoảng 300.000 - 450.000 TEU/năm.

4. Nhu cầu vốn đầu tư và danh mục ưu tiên đầu tư

a) Tổng nhu cầu vốn đầu tư phát triển cảng cạn đến năm 2020 khoảng 09 - 15 nghìn tỷ đồng, giai đoạn 2020 - 2030 khoảng 20 - 22 nghìn tỷ đồng.

b) Giai đoạn từ nay đến năm 2020, tập trung đầu tư một số cảng cạn trên các hành lang vận tải kết nối với các cửa khẩu cảng biển lớn ở khu vực phía Bắc (cảng Hải Phòng) và khu vực phía Nam (cảng Thành phố Hồ Chí Minh, Cái Mép - Thị Vải), các cảng cạn gắn với các hành lang vận tải qua biên giới.

Ưu tiên đầu tư cảng cạn có vị trí kết nối được với hai phương thức vận tải, các vị trí gắn liền hoặc nằm gần các cụm khu công nghiệp, khu chế xuất tập trung, các trung tâm logistics cấp I đã được quy hoạch, các cửa khẩu quốc tế lớn về đường bộ.

5. Một số giải pháp và cơ chế, chính sách chủ yếu

a) Tăng cường quản lý nhà nước đối với phát triển cảng cạn:

- Nâng cao chất lượng và hiệu quả công tác quản lý nhà nước trong quá trình triển khai thực hiện quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn, bảo đảm tương thích và đồng bộ với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch giao thông vận tải, quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị và các quy hoạch chuyên ngành khác như: Quy hoạch hệ thống trung tâm logistics, quy hoạch thương mại, quy hoạch các khu công nghiệp, khu sản xuất hàng hóa tập trung, khu kinh tế và kinh tế cửa khẩu... của các ngành, các địa phương và cả nước.

- Rà soát, hoàn thiện các cơ chế, chính sách nhằm huy động tối đa mọi nguồn lực để phát triển hệ thống cảng cạn; khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế tham gia đầu tư xây dựng và quản lý khai thác cảng cạn bằng nhiều hình thức theo quy định của pháp luật; khuyến khích đầu tư và phát triển dịch vụ cảng cạn, gồm cả hoạt động của cảng cạn gắn với cảng thủy nội địa, ga đường sắt, trung tâm logistics.

b) Huy động tối đa mọi nguồn lực để phát triển hệ thống cảng cạn và hệ thống giao thông kết nối:

- Mở rộng và đa dạng hóa các hình thức đầu tư theo hướng đẩy mạnh xã hội hóa; khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư xây dựng và khai thác cảng cạn bằng các hình thức theo quy định của pháp luật; vận dụng linh hoạt các chính sách hỗ trợ, ưu đãi hiện hành phù hợp với điều kiện cụ thể về kinh tế - xã hội của từng địa phương về tín dụng, thuế, giá, phí, lệ phí, chuyển giao công nghệ, nhượng quyền....

- Xem xét áp dụng đầu tư phát triển cảng cạn theo hình thức đối tác công tư (PPP) đối với các cảng cạn có quy mô lớn theo hướng Nhà nước tạo điều kiện về quỹ đất; nghiên cứu quy hoạch kết nối đường sắt với cảng cạn; hoàn chỉnh môi trường pháp lý và ban hành cơ chế, chính sách phát triển cảng, tư nhân đầu tư thiết bị, kho bãi và tổ chức quản lý, khai thác cảng cạn.

c) Kết hợp quy hoạch phát triển cảng cạn và trung tâm logistics: Hình thành một số cảng cạn kết hợp với phát triển các trung tâm logistics theo Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên phạm vi cả nước đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03 tháng 7 năm 2015; gắn kết, lồng ghép giữa quy hoạch cảng cạn và quy hoạch trung tâm logistics để đảm bảo tránh lãng phí về nguồn lực đầu tư, vừa đảm bảo hiệu quả khai thác tối ưu, phù hợp với điều kiện thực tế của Việt Nam.

d) Tăng cường sự tham gia của vận tải đường sắt, đường thủy nội địa vào lĩnh vực vận tải công - ten - nơ và phát triển cảng cạn.

đ) Bố trí quỹ đất phù hợp để phát triển hệ thống cảng cạn; các địa phương chủ động, linh hoạt trong việc thực hiện các chính sách đất đai để hỗ trợ cho xây dựng các cảng cạn; thực hiện đấu giá quyền sử dụng đất theo quy định của pháp luật đối với các dự án đầu tư xây dựng cảng cạn.

Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải

a) Công bố rộng rãi Quyết định điều chỉnh Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn trên địa bàn cả nước giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

b) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương có liên quan, tổ chức triển khai thực hiện Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn; phê duyệt Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn và hướng dẫn các tổ chức, cá nhân thực hiện đầu tư xây dựng và quản lý, khai thác sử dụng cảng cạn theo quy hoạch; định kỳ tổ chức thanh tra, kiểm tra đánh giá tình hình thực hiện quy hoạch; trường hợp có sự thay đổi lớn về điều kiện kinh tế - xã hội và lượng hàng hóa, xem xét thực hiện việc điều chỉnh quy hoạch theo quy định, phù hợp với yêu cầu của thực tế;

c) Đảm bảo phát triển và gắn kết đồng bộ hệ thống cảng cạn với hệ thống giao thông vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển, giữa các cảng cạn với khu vực sản xuất, tiêu thụ hàng hóa;

~~d) Phối hợp với Bộ Công Thương trong việc triển khai thực hiện Quy hoạch này đảm bảo sự hài hòa, phối hợp chặt chẽ, đồng bộ với quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics, đặc biệt trong giai đoạn xây dựng quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn;~~

đ) Chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính và các cơ quan liên quan tổ chức kiểm tra, đánh giá các điều kiện cụ thể khi xem xét, quyết định công bố mở cảng cạn theo quy định; đồng thời khẩn trương rà soát, hoàn thiện các cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư phát triển cảng cạn theo quy hoạch.

2. Trách nhiệm của Bộ Công Thương

Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trong việc triển khai thực hiện Quy hoạch này đảm bảo sự hài hòa, phối hợp chặt chẽ, đồng bộ với quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics, đặc biệt trong giai đoạn xây dựng quy hoạch chi tiết các quy hoạch.

3. Trách nhiệm của Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Chủ trì, phối hợp với các bộ, cơ quan, địa phương có liên quan hướng dẫn, xem xét, áp dụng các quy định đối với dự án đầu tư xây dựng và khai thác cảng cạn theo hình thức đối tác công tư (PPP).

4. Trách nhiệm của Bộ Tài chính

Chủ trì hướng dẫn thủ tục và tổ chức quản lý hệ thống các địa điểm làm thủ tục hải quan hàng hóa xuất, nhập khẩu đảm bảo tính phù hợp, đồng bộ, hỗ trợ cho sự hình thành phát triển của hệ thống cảng cạn theo quy hoạch.

5. Trách nhiệm của Bộ Tài nguyên và Môi trường

Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và các địa phương liên quan hướng dẫn thực hiện các quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường trong việc đầu tư xây dựng, quản lý khai thác, sử dụng cảng cạn.

6. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương

Bố trí quỹ đất để xây dựng cảng cạn phù hợp với quy hoạch sử dụng đất và các quy hoạch phát triển ngành, lĩnh vực khác đã được phê duyệt; tổ chức thực hiện quản lý các lĩnh vực thuộc thẩm quyền của địa phương đối với các hoạt động liên quan đến cảng cạn; phối hợp với Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn các tổ chức, cá nhân trong việc thực hiện các quy định của pháp luật về đầu tư xây dựng, khai thác sử dụng cảng cạn.

7. Các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của mình, có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thực hiện các mục tiêu của Quy hoạch tổng thể phát triển cảng cạn, đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ với các quy hoạch và kế hoạch phát triển của ngành và địa phương.

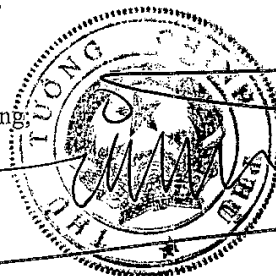
Điều 3. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký ban hành và thay thế Quyết định số 2223/QĐ-TTg ngày 13 tháng 12 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

Điều 4. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

Nơi nhận:

- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các Bộ: Giao thông vận tải, Tài nguyên và Môi trường, Tài chính, Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, Kế hoạch và Đầu tư, Công Thương, Quốc phòng, Công an, Xây dựng;
- HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương;
- Cục Hàng hải Việt Nam;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTg, TGĐ Công TTĐT, các Vụ: KTTT, KGVX, NC, NN, PL, QHĐP, TKBT;
- Lưu: Văn thư, CN (2b) Hiện. 146

KT. THỦ TƯỚNG
PHÓ THỦ TƯỚNG



Trịnh Đình Dũng



Phụ lục
TỔNG HỢP QUY HOẠCH TỔNG THỂ PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CẢNG CẠN VIỆT NAM
GIAI ĐOẠN ĐẾN NĂM 2020, ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN NĂM 2030
(Ban hành kèm theo Quyết định số: 2072 /QĐ-TTg ngày 22 tháng 12 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ)

TT	Vị trí cảng cạn dự kiến	Năng lực thông qua (1.000 TEU/năm)		Quy mô (ha)		Cảng biển
		2020	2030	2020	2030	
I	Miền Bắc	720 - 1.810	2.750 - 4.820	225 - 290	390 - 470	
1	Khu vực kinh tế ven biển.	80 - 200	500 - 850	50 - 70	80 - 100	Hải Phòng, Quảng Ninh.
2	Hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng Sơn.	100 - 270	400 - 720	30 - 40	60 - 70	Hải Phòng, Quảng Ninh
3	Hành lang kinh tế Hà Nội - Lào Cai.	120 - 300	500 - 830	30 - 40	60 - 70	Hải Phòng, Quảng Ninh.
4	Khu vực kinh tế Tây Bắc Hà Nội.	50 - 100	180 - 300	15 - 20	30	Hải Phòng, Quảng Ninh.
5	Khu vực kinh tế Đông Nam Hà Nội.	350 - 900	1.100 - 2.000	80 - 90	120 - 150	Hải Phòng, Quảng Ninh.
6	Hành lang kinh tế Hà Nội – Thái Nguyên- Cao Bằng.	20 - 40	70 - 120	20 - 30	40 - 50	Hải Phòng, Quảng Ninh.
II	Miền Trung-Tây Nguyên	65 - 175	350 - 630	40 - 60	115 - 125	
1	Hành lang kinh tế Đường 9.	5 - 10	15 - 30	5 - 10	10	Hòn La, Chân Mây.
2	Khu vực kinh tế Đà Nẵng - Huế, hành lang Đường 14B.	30-90	120-230	5 - 10	15-20	Đà Nẵng, Kỳ Hà, Chân Mây.

TT	Vị trí cảng dự kiến	Năng lực thông qua (1.000 TEU/năm)		Quy mô (ha)		Cảng biển
		2020	2030	2020	2030	
3	Hành lang kinh tế Đường 19.	20 - 60	75 - 140	15 - 20	30	Quy Nhơn, Dung Quất, Ba Nòi.
4	Khu vực Tây Nguyên: Đường 29, Đường 19.	10 - 15	35 - 50	15 - 20	30	Quy Nhơn, Dung Quất, Ba Nòi.
5	Hành lang kinh tế Nghi Sơn.		85 - 150		20	Nghi Sơn.
6	Hành lang kinh tế Đường 8, Đường 12A.		20 - 30		10 - 15	Vũng Áng, Cửa Lò, Hòn La.
III	Miền Nam	3.250 - 4.860	8.900 - 12.150	315 - 405	540 - 700	
1	Khu vực kinh tế Đông Bắc Thành phố Hồ Chí Minh.	2.700 - 4.000	7.300 - 10.00	260 - 320	425 - 550	Thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu.
2	Khu vực kinh tế Tây Nam Thành phố Hồ Chí Minh.	450 - 700	1.300 - 1.700	35 - 55	65 - 80	Thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu.
3	Khu vực kinh tế đồng bằng sông Cửu Long.	100 - 160	300 - 450	20 - 30	50 - 70	Thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu, Cần Thơ.
	Cả nước	4.035- 6.850	12.000- 17.600	580 - 755	1.045 -1.295	