

Số: 979/QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 22 tháng 8 năm 2023

QUYẾT ĐỊNH

**Phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn
thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050**

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 6 năm 2015; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 22 tháng 11 năm 2019;

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

Căn cứ Luật Quy hoạch ngày 24 tháng 11 năm 2017;

Căn cứ Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 luật có liên quan đến quy hoạch ngày 20 tháng 11 năm 2018;

Căn cứ Nghị quyết số 61/2022/QH15 ngày 16 tháng 6 năm 2022 của Quốc hội về việc Tiếp tục tăng cường hiệu lực, hiệu quả thực hiện chính sách, pháp luật về quy hoạch và một số giải pháp tháo gỡ khó khăn, vướng mắc, đẩy nhanh tiến độ lập và nâng cao chất lượng quy hoạch thời kỳ 2021 - 2030;

Căn cứ Nghị quyết số 81/2023/QH15 ngày 09 tháng 01 năm 2023 của Quốc hội về việc Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Căn cứ Nghị định số 37/2019/NĐ-CP ngày 07 tháng 5 năm 2019 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Quy hoạch;

Căn cứ Nghị định số 56/2019/NĐ-CP ngày 24 tháng 6 năm 2019 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều liên quan đến lĩnh vực giao thông vận tải trong Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 luật có liên quan đến quy hoạch;

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;

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

Theo đề nghị của Bộ Giao thông vận tải tại Tờ trình số 8244/TTr-BGTVT ngày 31 tháng 7 năm 2023 và Báo cáo thẩm định số 7233a/BGTVT-KHĐT ngày 10 tháng 7 năm 2023 của Hội đồng thẩm định Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.



QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 với những nội dung sau:

I. QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU

1. Quan điểm phát triển

- Cảng cạn là một bộ phận thuộc kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, là đầu mối tổ chức vận tải gắn liền với hoạt động của cảng biển, cảng hàng không, cảng thủy nội địa, ga đường sắt, cửa khẩu đường bộ. 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, đồng thời đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng của các vùng và địa phương.

- Phát triển hệ thống cảng cạn để tối ưu hóa vận tải hàng hóa xuất, nhập khẩu của từng khu vực và các hành lang kinh tế; kết hợp vừa phát triển cảng cạn gần cảng biển để hỗ trợ trực tiếp vừa phát triển cảng cạn xa cảng biển gắn liền với các trung tâm phân phối tiêu thụ hàng hóa, các cửa khẩu đường bộ, đường sắt để tổ chức tốt mạng lưới vận tải, thúc đẩy vận tải đa phương thức, giảm chi phí dịch vụ vận tải và logistics.

- Ưu tiên hình thành và phát triển: Các cảng cạn gắn với phương thức vận tải khối lượng lớn (đường thủy nội địa, đường sắt); các cảng cạn gắn với khu kinh tế, khu công nghiệp, khu chế xuất, trung tâm logistics và các cửa khẩu đường bộ, đường sắt quốc tế có nhu cầu vận tải với khối lượng lớn.

- Đảm bảo tính kế thừa trong quá trình phát triển, phát huy tối đa công suất của các cảng cạn hiện hữu, kết hợp rà soát điều chỉnh để phù hợp với nhu cầu thực tế; phát triển các vị trí mới kết hợp với việc di dời một số cảng cạn để hình thành hệ thống cảng cạn đồng bộ, hiện đại, bền vững, đảm bảo an toàn giao thông và bảo vệ môi trường.

- Huy động mọi nguồn lực, sử dụng tối đa nguồn lực xã hội hóa để đầu tư phát triển cảng cạn theo quy hoạch.

2. Mục tiêu phát triển

a) Mục tiêu tổng quát:

Từng bước hình thành và phát triển hệ thống cảng cạn trên phạm vi cả nước 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 tải container 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 và bảo vệ môi



trường, 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 hóa, kết hợp với cung cấp các dịch vụ logistics.

b) Mục tiêu cụ thể:

- Đến năm 2030: Phát triển hệ thống cảng cạn có khả năng thông qua khoảng từ 25% đến 35% nhu cầu hàng hóa vận tải container xuất nhập khẩu theo các hành lang vận tải. Hình thành các cảng cạn, cụm cảng cạn với tổng công suất khoảng từ 11,9 triệu TEU/năm đến 17,1 triệu TEU/năm. Trong đó, khu vực phía Bắc gồm các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất khoảng từ 4,29 triệu TEU/năm đến 6,2 triệu TEU/năm; khu vực miền Trung - Tây Nguyên có các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất khoảng từ 0,9 triệu TEU/năm đến 1,4 triệu TEU/năm; khu vực phía Nam có các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất khoảng từ 6,8 triệu TEU/năm đến 9,5 triệu TEU/năm.

- Định hướng đến năm 2050: Phát triển hệ thống cảng cạn trở thành các đầu mối tổ chức vận tải, trung chuyển, phân phối hàng hóa, kết hợp với cung cấp các dịch vụ logistics, có khả năng thông qua khoảng 30% - 35% nhu cầu hàng hóa vận tải container xuất nhập khẩu theo các hành lang vận tải, đồng thời đáp ứng nhu cầu dịch vụ logistics tại các địa phương.

II. NỘI DUNG QUY HOẠCH

1. Khu vực phía Bắc

a) Hành lang vận tải Hà Nội - Hải Phòng

- Phạm vi quy hoạch gồm các tỉnh và thành phố: Hà Nội, Hưng Yên, Hải Dương, Hải Phòng.

- Năng lực thông qua cảng cạn trên hành lang: đến năm 2030 khoảng từ 2,14 triệu TEU/năm đến 3,17 triệu TEU/năm.

- Tổng diện tích quy hoạch cảng cạn: đến 2030 khoảng từ 223 ha đến 331 ha.

b) Hành lang vận tải Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng

- Phạm vi quy hoạch gồm các tỉnh và thành phố: Hà Nội, Bắc Ninh, Bắc Giang, Lạng Sơn.

- Năng lực thông qua cảng cạn trên hành lang: đến năm 2030 khoảng từ 460 nghìn TEU/năm đến 580 nghìn TEU/năm.

- Tổng diện tích quy hoạch cảng cạn: đến 2030 khoảng từ 46 ha đến 58 ha.



c) Hành lang vận tải Cao Bằng - Hà Nội - Hải Phòng

- Phạm vi quy hoạch gồm các tỉnh và thành phố: Hà Nội, Thái Nguyên, Bắc Kạn, Cao Bằng.

- Năng lực thông qua cảng cạn trên hành lang: đến năm 2030 khoảng từ 200 nghìn TEU/năm đến 250 nghìn TEU/năm.

- Tổng diện tích quy hoạch cảng cạn: đến năm 2030 khoảng từ 20 ha đến 25 ha.

d) Hành lang vận tải Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng

- Phạm vi quy hoạch gồm các tỉnh và thành phố: Hà Nội, Phú Thọ, Yên Bái, Lào Cai, Tuyên Quang, Hà Giang.

- Năng lực thông qua cảng cạn trên hành lang: đến năm 2030 khoảng từ 585 nghìn TEU/năm đến 900 nghìn TEU/năm.

- Tổng diện tích quy hoạch cảng cạn: đến 2030 khoảng từ 60 ha đến 95 ha.

đ) Hành lang vận tải ven biển phía Bắc (QL 1 và QL10)

- Phạm vi quy hoạch gồm các tỉnh và thành phố: Thanh Hóa, Ninh Bình, Nam Định, Hà Nam, Thái Bình, Hải Phòng, Quảng Ninh.

- Năng lực thông qua cảng cạn trên hành lang: đến năm 2030 khoảng từ 913 nghìn TEU/năm đến 1.313 nghìn TEU/năm.

- Tổng diện tích quy hoạch cảng cạn: đến năm khoảng từ 91 ha đến 131 ha.

e) Hành lang vận tải Điện Biên - Hà Nội - Hải Phòng

- Do lưu lượng trên hành lang này đến năm 2030 còn thấp nên chưa quy hoạch cảng cạn.

2. Khu vực miền Trung - Tây Nguyên

a) Hành lang vận tải quốc lộ 8

- Phạm vi quy hoạch gồm các tỉnh và thành phố: Nghệ An, Hà Tĩnh.

- Năng lực thông qua cảng cạn trên hành lang: đến năm 2030 khoảng từ 200 nghìn TEU/năm đến 250 nghìn TEU/năm.

- Tổng diện tích quy hoạch cảng cạn: đến năm 2030 khoảng từ 20 ha đến 25 ha.



b) Hành lang vận tải quốc lộ 12A

- Phạm vi quy hoạch gồm tỉnh Quảng Bình.
- Năng lực thông qua cảng cạn trên hành lang: đến năm 2030 khoảng 50 nghìn TEU/năm.
- Tổng diện tích quy hoạch cảng cạn: đến năm đến 2030 khoảng 5 ha.

c) Hành lang vận tải quốc lộ 9

- Phạm vi quy hoạch gồm các tỉnh và thành phố: Quảng Bình, Quảng Trị.
- Năng lực thông qua cảng cạn trên hành lang: đến năm 2030 khoảng từ 100 nghìn TEU/năm đến 200 nghìn TEU/năm.
- Tổng diện tích quy hoạch cảng cạn: đến năm đến 2030 khoảng từ 10 ha đến 20ha.

d) Khu vực kinh tế Đà Nẵng, Huế, Quảng Nam

- Phạm vi quy hoạch gồm các tỉnh và thành phố: Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam.
- Năng lực thông qua cảng cạn trên hành lang: đến năm 2030 khoảng từ 210 nghìn TEU/năm đến 350 nghìn TEU/năm.
- Tổng diện tích quy hoạch cảng cạn: đến 2030 khoảng từ 21 ha đến 35 ha.

đ) Hành lang vận tải quốc lộ 19

- Phạm vi quy hoạch gồm các tỉnh và thành phố: Quảng Ngãi, Bình Định, Kon Tum, Gia Lai.
- Năng lực thông qua cảng cạn trên hành lang: đến năm 2030 khoảng từ 200 nghìn TEU/năm đến 330 nghìn TEU/năm.
- Tổng diện tích quy hoạch cảng cạn: đến 2030 khoảng từ 20 ha đến 33 ha.

e) Hành lang vận tải quốc lộ 29

- Phạm vi quy hoạch gồm các tỉnh và thành phố: Phú Yên, Đắk Lắk, Khánh Hòa.
- Năng lực thông qua cảng cạn trên hành lang đến năm 2030 khoảng từ 150 nghìn TEU/năm đến 220 nghìn TEU/năm.
- Tổng diện tích quy hoạch cảng cạn: đến năm 2030 khoảng từ 15 ha đến 22 ha.



3. Khu vực phía Nam

Quy hoạch phát triển cảng cạn trên các hành lang vận tải như sau:

a) Khu vực kinh tế Thành phố Hồ Chí Minh (trong vành đai 4):

- Phạm vi quy hoạch gồm các tỉnh và thành phố: Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bình Dương, Long An.

- Năng lực thông qua cảng cạn trên hành lang: đến năm 2030 khoảng từ 3,2 triệu TEU/năm đến 4,24 triệu TEU/năm.

- Tổng diện tích quy hoạch cảng cạn: đến năm 2030 khoảng từ 309 ha đến 400 ha.

b) Hành lang vận tải Đắc Nông - Bình Phước - Thành phố Hồ Chí Minh:

- Phạm vi quy hoạch gồm các tỉnh và thành phố: Thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, Bình Phước, Đắc Nông.

- Năng lực thông qua cảng cạn trên hành lang: đến năm 2030 khoảng từ 1,86 triệu TEU/năm đến 2,65 triệu TEU/năm.

- Tổng diện tích quy hoạch cảng cạn: đến năm 2030 khoảng từ 186 ha đến 265 ha.

c) Hành lang vận tải Tây Ninh - Thành phố Hồ Chí Minh:

- Phạm vi quy hoạch gồm các tỉnh và thành phố: Thành phố Hồ Chí Minh, Long An, Tây Ninh.

- Năng lực thông qua cảng cạn trên hành lang: đến năm 2030 khoảng từ 350 nghìn TEU/năm đến 600 nghìn TEU/năm.

- Tổng diện tích quy hoạch cảng cạn: đến năm 2030 khoảng từ 35 ha đến 60 ha.

d) Hành lang vận tải Cà Mau - Cần Thơ - Thành phố Hồ Chí Minh:

- Phạm vi quy hoạch gồm các tỉnh và thành phố: Thành phố Hồ Chí Minh, các tỉnh thuộc đồng bằng sông Cửu Long.

- Năng lực thông qua cảng cạn trên hành lang: đến năm 2030 khoảng từ 530 nghìn TEU/năm đến 780 nghìn TEU/năm.

- Tổng diện tích quy hoạch cảng cạn: đến năm 2030 khoảng từ 53 ha đến 78 ha.



đ) Hành lang vận tải Thành phố Hồ Chí Minh - Vũng Tàu:

- Phạm vi quy hoạch gồm các tỉnh và thành phố: Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu.

- Năng lực thông qua cảng cạn trên hành lang: đến năm 2030 khoảng từ 530 nghìn TEU/năm đến 750 nghìn TEU/năm.

- Tổng diện tích quy hoạch cảng cạn: đến năm 2030 khoảng từ 53 ha đến 75 ha.

e) Hành lang vận tải quốc lộ 1

- Phạm vi quy hoạch gồm các tỉnh và thành phố: Ninh Thuận - Bình Thuận - Đồng Nai - Thành phố Hồ Chí Minh.

- Năng lực thông qua cảng cạn trên hành lang: đến năm 2030 khoảng từ 260 nghìn TEU/năm đến 390 nghìn TEU/năm.

- Tổng diện tích quy hoạch cảng cạn: đến năm 2030 khoảng từ 26 ha đến 39 ha.

g) Hành lang vận tải quốc lộ 20

- Phạm vi quy hoạch gồm các tỉnh và thành phố: Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Lâm Đồng.

- Năng lực thông qua cảng cạn trên hành lang: đến năm 2030 khoảng từ 50 nghìn TEU/năm đến 100 nghìn TEU/năm.

- Tổng diện tích quy hoạch cảng cạn: đến năm 2030 khoảng từ 5 ha đến 10 ha.

(Chi tiết các cảng cạn, cụm cảng cạn tại Phụ lục I kèm theo).

III. NHU CẦU SỬ DỤNG ĐẤT

Tổng nhu cầu sử dụng đất phát triển cảng cạn theo quy hoạch đến năm 2030 khoảng từ 1.199 ha đến 1.707 ha, trong đó diện tích đất cần bổ sung thêm khoảng từ 784 đến 1.211 ha.

IV. NHU CẦU VỐN ĐẦU TƯ GIAI ĐOẠN ĐẾN 2030

Nhu cầu vốn đầu tư hệ thống cảng cạn đến năm 2030 khoảng từ 27,4 đến 42,38 nghìn tỷ đồng.



V. CÁC DỰ ÁN ƯU TIÊN ĐẦU TƯ GIAI ĐOẠN ĐẾN 2030

Ưu tiên 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 biển Hải Phòng) và khu vực phía Nam (cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu).

(Chi tiết các cảng cạn ưu tiên đầu tư như Phụ lục II kèm theo).

VI. MỘT SỐ GIẢI PHÁP VÀ CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH CHỦ YẾU

1. Giải pháp về cơ chế, chính sách

- Hoàn thiện các cơ chế, chính sách về cảng cạn nhằm 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.

- Ban hành các quy định về thống kê cảng cạn bao gồm các chỉ tiêu thống kê, chế độ thống kê liên quan đến đầu tư xây dựng và quản lý khai thác cảng cạn kết hợp với xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu về cảng cạn đảm bảo tính khoa học, thống nhất, phục vụ kịp thời cho công tác quản lý nhà nước chuyên ngành, đáp ứng nhu cầu sử dụng thông tin của các tổ chức, cá nhân theo quy định và yêu cầu hội nhập quốc tế.

- Hoàn thiện các quy định của pháp luật có liên quan để tạo thuận lợi cho vận tải hàng hóa đa phương thức đến, rời cảng cạn.

- Rà soát, điều chỉnh các quy định liên quan của pháp luật về đề điều nhằm tận dụng tối đa việc sử dụng tài nguyên đường bờ, bãi sông để phát triển kết cấu hạ tầng cảng cạn gắn với đường thủy nội địa kết nối đến các cảng biển, giảm tải cho hệ thống giao thông vận tải đường bộ.

2. Giải pháp về huy động vốn đầu tư

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; thực hiện 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 khai thác.

3. Giải pháp về hợp tác quốc tế, khoa học - công nghệ và môi trường

- Tăng cường xúc tiến đầu tư trong và ngoài nước thông qua các chính sách ưu đãi, tạo thuận lợi cho hoạt động đầu tư, kinh doanh.



- Thực hiện các điều ước, thỏa thuận khu vực và quốc tế về cảng cạn mà Việt Nam là thành viên. Tiếp tục thực hiện có hiệu quả Hiệp định liên Chính phủ về cảng cạn UNESCAP, thúc đẩy sự công nhận quốc tế về cảng cạn, tạo thuận lợi cho đầu tư cơ sở hạ tầng cảng cạn, cải thiện hiệu quả hoạt động và nâng cao tính bền vững về môi trường trong giao nhận vận tải, thúc đẩy sự phát triển của hành lang vận tải đa phương thức quốc tế. Tiếp tục thực hiện Quyết định số 604/QĐ-TTg ngày 08 tháng 5 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án “Tăng cường kết nối giao thông vận tải trong ASEAN đến năm 2020, định hướng đến năm 2030”.

- Tăng cường hợp tác, tranh thủ sự hỗ trợ của các đối tác, các tổ chức quốc tế nhằm phát triển nguồn nhân lực, bảo vệ môi trường, phòng chống thiên tai và thích ứng với biến đổi khí hậu.

- Đẩy mạnh chuyên giao, ứng dụng khoa học, công nghệ, kỹ thuật hiện đại; ứng dụng công nghệ số và chuyển đổi số trong xây dựng, quản lý, khai thác hệ thống cảng cạn phù hợp với xu hướng cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư.

- Triển khai các nền tảng số, kết nối và chia sẻ dữ liệu trong hệ thống kết nối đến các bên liên quan trong chuỗi cung ứng, bao gồm chủ hàng, công ty giao nhận, vận tải nội địa, cảng, hãng tàu, cơ quan hải quan...

4. Giải pháp về phát triển nguồn nhân lực

Đào tạo, thu hút nguồn nhân lực chất lượng cao, đặc biệt trong công tác quản lý, khai thác hạ tầng cảng cạn; nghiên cứu thực hiện cơ chế đặt hàng đào tạo, bồi dưỡng nguồn nhân lực ở các lĩnh vực liên quan đến quản lý và khai thác cảng cạn.

5. Giải pháp về tổ chức thực hiện quy hoạch

Tăng cường công tác phối hợp, kiểm tra, giám sát tổ chức thực hiện quy hoạch bảo đảm các cảng cạn được đầu tư, khai thác theo đúng công năng, quy mô, lộ trình quy hoạch được duyệt; bảo đảm đồng bộ giữa cảng cạn và các hạ tầng liên quan. Tổ chức hội nghị tiếp xúc doanh nghiệp để giải quyết các vấn đề liên quan đến đầu tư phát triển, quản lý, khai thác cảng cạn.

- Phối hợp chặt chẽ giữa các bộ, ngành, địa phương trong việc quy hoạch, bố trí quỹ đất phù hợp để phát triển hệ thống cảng cạn; các địa phương chủ động trong việc thực hiện các chính sách đất đai để hỗ trợ cho xây dựng các cảng cạn; gắn kết quy hoạch về trung tâm logistics, cảng cạn, kho ngoại quan trong một tổng thể thống nhất.

- Tăng cường kết nối hệ thống cảng cạn với mạng lưới giao thông vận tải đường sắt, đường thủy nội địa thông qua việc quy hoạch lồng ghép các ga hàng hóa, cảng, bến thủy nội địa phù hợp với cảng cạn; tạo điều kiện thuận lợi cho việc kết nối đường sắt từ cảng cạn vào mạng lưới đường sắt quốc gia theo quy định; xóa bỏ các nút thắt về tỉnh không các cầu vượt sông đối với vận tải container bằng đường thủy nội địa.



Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Bộ Giao thông vận tải

a) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương liên quan quản lý và tổ chức triển khai thực hiện Quy hoạch. Công bố quy hoạch theo Luật Quy hoạch. Định kỳ hàng năm, năm năm hoặc đột xuất tổ chức đánh giá, rà soát, đề xuất điều chỉnh quy hoạch phù hợp với tình hình phát triển kinh tế - xã hội theo quy định.

b) Cung cấp thông tin về quy hoạch để cập nhật vào hệ thống thông tin, cơ sở dữ liệu quốc gia về quy hoạch theo quy định.

c) Triển khai xây dựng kế hoạch, đề xuất các giải pháp cần thiết để triển khai quy hoạch đồng bộ, khả thi, hiệu quả.

d) Phối hợp chặt chẽ với Bộ Quốc phòng và các bộ, ngành, địa phương trong quá trình triển khai thực hiện quy hoạch để đảm bảo không ảnh hưởng đến an ninh, quốc phòng.

đ) Phối hợp với các địa phương quản lý chặt chẽ các cảng cạnh tiềm năng trên các hành lang vận tải đã quy hoạch và các cảng cạnh định hướng quy hoạch sau năm 2030.

e) Phối hợp với các địa phương quản lý, điều tiết tiến trình, quy mô đầu tư các cảng cạnh trong cụm cảng cạnh, đảm bảo tổng công suất cụm cảng cạnh theo quy hoạch.

g) Chịu trách nhiệm toàn diện về tính chính xác của các nội dung, thông tin, số liệu, tài liệu, hệ thống bản đồ, cơ sở dữ liệu trong hồ sơ Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạnh thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

2. Các bộ, ngành theo chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố bố trí nguồn lực, đề xuất các cơ chế chính sách để thực hiện khả thi, hiệu quả các mục tiêu của quy hoạch, bảo đảm tính thống nhất với quy hoạch, kế hoạch phát triển từng ngành và địa phương.

3. Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương

a) Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình tổ chức thực hiện quản lý nhà nước về cảng cạnh theo quy định của pháp luật có liên quan trong phạm vi địa phương; đảm bảo quỹ đất phục vụ quy hoạch và quản lý chặt chẽ quỹ đất thực hiện quy hoạch.

b) Rà soát, xây dựng, điều chỉnh các quy hoạch, các dự án trên địa bàn địa phương bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ với quy hoạch này. Cập nhật nội dung quy hoạch tỉnh bảo đảm tuân thủ các định hướng phát triển giao thông địa phương theo quy hoạch này, đáp ứng yêu cầu phát triển bền vững, bảo vệ môi trường.

c) Chịu trách nhiệm đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông kết nối từ cảng cạnh đến tuyến giao thông trục chính (quốc lộ, cao tốc, đường thủy nội địa, đường sắt).

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

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 và các cơ quan liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này.

Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Văn phòng Quốc hội;
- Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội;
- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện kiểm sát nhân dân tối cao;
- Kiểm toán nhà nước;
- Ủy ban Giám sát tài chính Quốc gia;
- Ngân hàng Chính sách xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- Ủy ban trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan trung ương của các đoàn thể;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTg, TGĐ Cổng TTĐT, các Vụ, Cục, Công báo;
- Lưu: VT, CN (2b)

**KT. THỦ TƯỚNG
PHÓ THỦ TƯỚNG**



Trần Hồng Hà