

THÔNG BÁO

Kết luận của Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc tại buổi làm việc với lãnh đạo tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu



Ngày 20 tháng 3 năm 2021, Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc đã làm việc tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, thăm Bến Cảng biển Gemalink, Bến Cảng Quốc tế Cái Mép CMIT và Bến Cảng quốc tế Tân Cảng Cái Mép TCIT. Cùng dự buổi làm việc của Thủ tướng Chính phủ với lãnh đạo tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu có Phó Thủ tướng Thường trực Chính phủ Trương Hòa Bình, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh Đồng Nai Cao Tiến Dũng; Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Nguyễn Văn Thể, Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư Nguyễn Chí Dũng; đại diện lãnh đạo các Bộ, cơ quan: Quốc phòng, Tài chính, Văn phòng Chính phủ; đại diện các Bộ: Công Thương, Xây dựng; lãnh đạo Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam và các doanh nghiệp cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu.

Sau khi nghe báo cáo của Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu và Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh Đồng Nai về tình hình kinh tế - xã hội và các đề xuất, kiến nghị của hai Tỉnh, phát biểu của đồng chí Bí thư Tỉnh ủy tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, ý kiến của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Bộ Kế hoạch và Đầu tư và của lãnh đạo các Bộ, cơ quan, doanh nghiệp cảng biển, Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc kết luận như sau:

I. ĐÁNH GIÁ CHUNG

Bà Rịa - Vũng Tàu là tỉnh hội tụ nhiều và đầy đủ những lợi thế phát triển các ngành kinh tế biển, trong đó, cảng biển và du lịch là 2 trong 4 trụ cột kinh tế theo Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng bộ tỉnh lần thứ VII, nhiệm kỳ 2020-2025 đã xác định. Ngoài vai trò là trung tâm của ngành công nghiệp dầu khí cả nước, Bà Rịa - Vũng Tàu còn là cửa ngõ hàng hải quan trọng, với hệ thống cảng nước sâu hiện đại, quan trọng bậc nhất không chỉ đóng góp cho khu vực Vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam và kết hợp với sân bay Long Thành, là 2 hạ tầng giao thông quan trọng, động lực cho phát triển đất nước trong tương lai.

Thêm vào đó, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu là một trong những địa danh nổi tiếng trên bản đồ du lịch Việt Nam với Di tích lịch sử Nhà tù Côn Đảo, một địa danh có ý nghĩa lịch sử quan trọng, nơi lưu giữ và giáo dục truyền thống yêu nước cho các thế hệ người dân Việt Nam.

Là tỉnh ven biển với thế mạnh phát triển các ngành kinh tế biển, cùng với việc duy trì kết quả phát triển kinh tế - xã hội năm 2020, trong 3 tháng đầu năm 2021, hầu hết các chỉ tiêu kinh tế của Tỉnh vẫn duy trì được sự tăng trưởng tốt.

Tổng thu ngân sách trên địa bàn ước khoảng 20.272 tỷ đồng, đạt 30,76% dự toán. Giá trị sản xuất công nghiệp (không tính dầu khí) tăng 7,30%, nông nghiệp tăng 3,40%, ngư nghiệp tăng 4,19%, doanh thu dịch vụ cảng tăng 9,59%; kim ngạch xuất khẩu (không tính dầu khí) đạt 1.081 triệu đô la Mỹ, tăng 25,62%; kim ngạch nhập khẩu đạt 1.625 triệu đô la Mỹ, tăng 4,22%; tổng vốn đăng ký đầu tư mới các dự án FDI đạt 17,3% triệu đô la Mỹ, tổng vốn các dự án đầu tư trong nước đạt 1.433 tỷ đồng; doanh thu dịch vụ du lịch tăng 8,6%.

Các nhiệm vụ về văn hóa - xã hội, quốc phòng - an ninh, công tác cải cách hành chính, thanh tra, giải quyết khiếu nại tố cáo và phòng, chống tham nhũng, lĩnh vực giáo dục và đào tạo, y tế, văn hóa, thể thao đều được quan tâm thực hiện, đời sống nhân dân được cải thiện.

Thay mặt Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ đánh giá cao và biểu dương những quyết tâm, nỗ lực của các đồng chí lãnh đạo cấp ủy Đảng, chính quyền, quân và dân tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu. Những kết quả mà Tỉnh đạt được thời gian qua đã đóng góp tích cực vào kết quả chung của cả nước.

Tuy nhiên, cũng cần thẳng thắn nhìn nhận những thách thức, hạn chế tồn tại: cơ cấu công nghiệp chuyển biến còn chậm, trình độ công nghệ tuy có cải thiện nhưng chưa cao, hàm lượng giá trị gia tăng trong sản xuất công nghiệp còn thấp, sản xuất công nghiệp vẫn phụ thuộc rất lớn vào các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài; nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao phát triển chậm, việc triển khai Chương trình xây dựng nông thôn mới còn một số hạn chế; du lịch phát triển chưa tương xứng với tiềm năng, lợi thế của Tỉnh. Và nhất là nhiều vấn đề về phát huy lợi thế, thúc đẩy tiềm năng cho phát triển hệ thống cảng biển tại Bà Rịa - Vũng Tàu chưa tương xứng như: vấn đề thu hút các thành phần kinh tế, đầu tư nguồn lực cho phát triển cảng biển, vấn đề phát triển hệ thống Logistics; phát triển kết cấu hạ tầng, kết nối liên vùng; ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý; vấn đề đào tạo nguồn nhân lực; dịch vụ hải quan, tài chính, ngân hàng còn nhiều hạn chế. Điều này cần được đặt ra cho công tác chỉ đạo, điều hành của Tỉnh và các cơ quan liên quan trong thời gian tới để thực sự nguồn tài nguyên quý giá về cảng biển ở đây được quan tâm thu hút đầu tư, góp phần không chỉ cho phát triển kinh tế của Tỉnh mà còn cho cả Vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam.

II. PHƯƠNG HƯỚNG PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN BÀ RIJA - VŨNG TÀU THỜI GIAN TỚI

Định hướng về phát triển hạ tầng giao thông, cảng biển quốc gia, Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16 tháng 01 năm 2012 của Hội nghị lần thứ 4 Ban Chấp hành Trung ương Đảng Khóa XI về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại đã nhấn mạnh: “Rà soát, điều chỉnh quy hoạch, tiếp tục đầu tư phát triển hệ thống cảng biển quốc gia, các cảng cửa ngõ quốc tế, các bến cảng nước sâu tại ba vùng kinh tế trọng điểm có khả năng tiếp nhận các tàu Container thế hệ mới. Ưu tiên đầu tư đồng bộ, hiện đại hai cảng biển cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện (Hải Phòng) và Cảng Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu)...”

Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22 tháng 10 năm 2018 của Hội nghị lần thứ 8 Ban Chấp hành Trung ương Đảng Khóa XII về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đề ra mục tiêu: đến năm 2030 đưa Việt Nam trở thành quốc gia biển mạnh, trong đó kinh tế hàng hải được ưu tiên phát triển xếp thứ 2 trong 6 ngành kinh tế biển, với chủ trương lớn và khâu đột phá: “Trọng tâm là khai thác có hiệu quả các cảng biển và dịch vụ vận tải biển. Quy hoạch, xây dựng, tổ chức khai thác đồng bộ, có hiệu quả các cảng biển tổng hợp, cảng trung chuyển quốc tế, cảng chuyên dùng gắn với các dịch vụ hỗ trợ; xây dựng hoàn thiện hạ tầng Logistics và các tuyến đường giao thông, kết nối liên thông các cảng biển với các vùng, miền, địa phương trong nước và quốc tế. Đẩy mạnh phát triển đội tàu vận tải biển với cơ cấu hợp lý, ứng dụng công nghệ hiện đại, nâng cao chất lượng dịch vụ, đáp ứng nhu cầu thị trường vận tải nội địa, tham gia sâu vào các chuỗi cung ứng vận tải, từng bước gia tăng, chiếm lĩnh thị phần quốc tế”.

Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đã xác định Cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu là cảng tổng hợp quốc gia, cửa ngõ quốc tế (loại IA), đảm nhận vai trò là cảng trung chuyển quốc tế. Cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu cùng với Cảng biển Hải Phòng tạo thành hai cực quan trọng về phát triển cảng biển của Việt Nam với những lợi thế về điều kiện tự nhiên phát triển cảng và hậu phương cảng lớn, hai Cảng biển này đã hình thành hành lang kết nối các trung tâm kinh tế quan trọng nhất của cả nước (Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh) và kết nối quốc tế với hàng chục hãng tàu biển lớn nhất trên thế giới.

Nhằm tạo sự chuyển biến thật sự trong thời gian tới, cần xem xét, đánh giá cách làm trong thời gian qua. Theo đó, xác định các điều kiện “cần” và “đủ” để khu vực cảng cửa ngõ, cảng trung chuyển phát huy hết tiềm năng, lợi thế; trong đó hội tụ được các điều kiện “cần” đã có (tự nhiên - địa lý) như: gần tuyến hàng hải quốc tế; điều kiện môn nước sâu đủ khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn, không bị ảnh hưởng bởi sóng gió, khai thác được quanh năm, không sa bồi, gần các trung tâm hàng hóa xuất nhập khẩu lớn và các điều kiện “đủ” cần phải thực hiện được là: có hệ thống hạ tầng giao thông kết nối liên vùng thuận tiện (5 lĩnh vực giao thông); có trung tâm Logistic hiện đại chuyên nghiệp; có hệ thống ngân hàng, tài chính, bảo hiểm phù hợp; thủ tục hải quan, xuất nhập khẩu thuận tiện; có đội tàu đủ mạnh để giải tỏa hàng hóa nhanh...

Để thực hiện các yêu cầu trên nhằm phát triển nhanh, hiệu quả hệ thống cảng biển Cái Mép - Thị Vải, yêu cầu thực hiện các giải pháp sau:

1. Tăng năng lực hạ tầng bến cảng và hạ tầng kết nối; đầu tư, nâng cấp cơ sở hạ tầng như luồng hàng hải Cái Mép - Thị Vải, ưu tiên nạo vét đoạn luồng từ phao “0” vào đến khu bến Container Cái Mép đạt độ sâu đến -15,5m cho tàu lớn ra vào thuận tiện.

Rà soát lại cầu cảng, bến cảng, tận dụng tối đa tài nguyên mặt nước, chiều dài bến đủ tiếp nhận tàu lớn. Phát triển các bến sà lan (vận tải nội địa), bến tàu Feeder (vận tải ven biển) gom và phân phối hàng cho khu cảng Cái Mép - Thị Vải.

Nâng cấp các tuyến đường thủy nội địa kết nối Cái Mép với Đồng bằng Sông Cửu Long; quy hoạch hệ thống bến bãi gom hàng (cảng cạn/ICD) thực hiện dịch vụ Logistics trên các tuyến hành lang đường thủy nội địa kết nối Đồng bằng sông Cửu Long - Cái Mép và các tuyến hành lang đường thủy nội địa kết nối các khu vực Tây Ninh, Bình Dương với Cái Mép.

Sớm triển khai đầu tư cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, cần hoàn thành xây dựng cầu Phước An (đây là 2 hạ tầng kết nối liên vùng, liên khu vực) tạo thuận lợi cho vận chuyển hàng hóa từ vùng Đồng bằng sông Cửu Long, Đông Nam Bộ đến Cái Mép - Thị Vải.

Tiếp tục nghiên cứu đoạn đường sắt Biên Hòa - Cái Mép như là một phần nối dài của tuyến đường sắt Bắc - Nam để vận chuyển hàng hóa từ các vùng miền đến Cái Mép - Thị Vải.

2. Tăng cường cơ sở hạ tầng phục vụ dịch vụ Logistics:

Thúc đẩy sớm hình thành Trung tâm Logistics Cái Mép Hạ và hệ thống cảng cạn/kho bãi/ICD vệ tinh thực hiện hoạt động gom, thông quan và xử lý hàng hóa hỗ trợ cho khu cảng Cái Mép - Thị Vải.

Nghiên cứu trung tâm phân phối hàng hóa kết nối sân bay quốc tế Long Thành và cảng biển Cái Mép - Thị Vải nhằm kết hợp vận tải đa phương thức.

3. Thủ tục thông quan nhanh chóng, sớm hình thành Trung tâm kiểm tra chuyên ngành tập trung với trang thiết bị đầy đủ để kịp thời thông quan hàng hóa; Bộ Tài chính chỉ đạo Tổng Cục Hải Quan nghiên cứu, bổ sung quy định để việc chuyển khâu qua lại giữa các bên tại Cái Mép được nhanh chóng.

4. Có chính sách thu hút hãng tàu, chủ hàng, các nhà cung cấp dịch vụ đại lý môi giới, bảo hiểm, tài chính. Để tăng thu hút tàu, hàng đến Cái Mép - Thị Vải cần định hướng phát triển khu vực này trở thành một mắt xích trong mạng lưới kết nối toàn cầu của các hãng tàu, các nhà khai thác cảng trung chuyển, các đại lý, môi giới, bảo hiểm hay các dịch vụ tài chính ngân hàng. Vì vậy, khi quy hoạch Thị xã Phú Mỹ hay Thành phố Vũng Tàu cần đặt yêu cầu trở thành nơi đặt trụ sở của hệ thống các đại lý vận tải biển, các nhà khai thác tàu trung chuyển, các đại lý, môi giới, bảo hiểm hay các dịch vụ tài chính ngân hàng, tạo nền tảng kết nối của cảng với mạng lưới cảng toàn cầu trong chuỗi cung ứng vận tải biển.

5. Phát triển mạnh mẽ công nghiệp nhằm tạo nguồn hàng tại chỗ; tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu cần chú trọng phát triển các khu công nghiệp, khu chế xuất tạo chân hàng tại chỗ và giảm chi phí Logistics.

6. Nghiên cứu thành lập khu mậu dịch tự do tại Cái Mép để các tập đoàn chuyển các chuỗi cung ứng toàn cầu về khu vực này, tận dụng lợi thế cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải.

III. NHIỆM VỤ TRỌNG TÂM THỜI GIAN TỚI

Thời gian tới, Tỉnh cùng các Bộ, cơ quan, doanh nghiệp cần tiếp tục phấn đấu phát triển nhanh, bền vững, phát huy hiệu quả cao nhất, đóng góp nhiều hơn nữa vào công cuộc phát triển kinh tế - xã hội đất nước và tập trung thực hiện một số nhiệm vụ sau:

1. Giao Bộ Giao thông vận tải, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Tỉnh ủy, Ủy ban nhân dân tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu và các cơ quan liên quan, theo chức năng, nhiệm vụ được giao tập trung cao độ, phát triển nhanh, đồng bộ, thúc đẩy khả năng cạnh tranh để phát triển hệ thống cảng biển và hạ tầng Logistics tại Bà Rịa - Vũng Tàu, đặc biệt Cảng Cái Mép - Thị Vải ngang tầm khu vực vào năm 2030, tương đương công suất với Singapore và trở thành một đầu mối cảng biển quan trọng của khu vực và quốc tế vào năm 2045;

2. Bộ Giao thông vận tải khẩn trương hoàn thiện, trình 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, khắc phục triệt để những hạn chế, bất cập trong quy hoạch, đầu tư phát triển, quản lý khai thác cảng biển, đánh thức tiềm năng kinh tế biển sẵn có của nước ta với hơn 3.000km đường bờ biển;

3. Bộ Giao thông vận tải, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Ủy ban nhân dân tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu tập trung mọi nguồn lực từ xã hội hóa, doanh nghiệp trong nước, doanh nghiệp nước ngoài sớm hoàn thiện kết nối vận tải đa phương thức, trong đó lấy cảng biển làm đầu mối để bảo đảm khơi thông các nút thắt cho phát triển kinh tế - xã hội đất nước. Ưu tiên hạ tầng giao thông có tính chất động lực kết nối các trung tâm sản xuất tiêu thụ đến cảng biển. Tập trung nghiên cứu đầu tư, sớm triển khai đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, đường sắt nhẹ sân bay Long Thành - Tân Sơn Nhất;

4. Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan: xây dựng cơ chế chính sách đột phá cho phát triển kinh tế hàng hải, trọng tâm là khai thác cảng biển. Ưu tiên đề xuất mô hình quản lý cảng, mô hình “cảng mở” để thu hút nguồn lực và thúc đẩy trung chuyển quốc tế; loại bỏ những rào cản về thủ tục hành chính, cơ chế quản lý, tạo điều kiện tối đa cho doanh nghiệp tham gia đầu tư cảng biển, cảng cạn, trung tâm Logistics;

5. Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu sớm đề xuất để đẩy nhanh đầu tư hạ tầng Logistics, ưu tiên sớm hình thành Trung tâm Logistics Cái Mép Hạ để thúc đẩy dịch vụ cảng biển trong khu vực;

6. Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu phối hợp với các cơ quan liên quan nghiên cứu đổi mới mô hình tăng trưởng, đa dạng trong đầu tư phát triển hạ tầng; thực hiện các giải pháp phát triển khu công nghiệp chế xuất sau cảng để tạo nguồn hàng tại chỗ; nghiên cứu thành lập khu mậu dịch tự do tại khu vực Cái Mép để thu hút các tập đoàn, thu hút nguồn lực và thúc đẩy trung chuyển quốc tế,

phát triển Bà Rịa - Vũng Tàu trở thành trung tâm kinh tế hàng hải hàng đầu của đất nước, gắn với đảm bảo quốc phòng, an ninh, bảo vệ môi trường, phát triển bền vững;

7. Bộ Giao thông vận tải chỉ đạo Cục Hàng hải Việt Nam có chính sách khuyến khích các doanh nghiệp cảng biển đẩy mạnh ứng dụng công nghệ phát triển cảng theo chiều sâu, đẩy mạnh việc đầu tư cảng xanh, cảng thông minh; rà soát quy hoạch phát triển cảng biển khu vực này nhằm tối ưu hóa sử dụng tài nguyên đất, phát triển cảng quy mô lớn với tính chất tập trung, khuyến khích mua bán, sáp nhập các cảng nhỏ tạo điều kiện cho phát triển hạ tầng giao thông kết nối;

8. Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu chính sách về vận tải, phát triển đội tàu vận tải biển Việt Nam, đáp ứng nhu cầu, xu thế thị trường mới, chủ động trong các chuỗi cung ứng vận tải, chiếm lĩnh thị phần quốc tế.

IV. KIẾN NGHỊ CỦA TỈNH

1. Về triển khai đầu tư đoạn tuyến đường sắt Trảng Bom - Phú Mỹ trong giai đoạn 2021 -2025:

Giao Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu kiến nghị của Tỉnh trong quá trình lập Quy hoạch mạng lưới đường sắt Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

2. Về đầu tư đường vành đai 4 trong giai đoạn 2021 - 2025:

Ủy ban nhân dân tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu khẩn trương lập dự án và triển khai theo quy định đối với đoạn trên địa bàn Tỉnh;

Giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét để có cơ chế hỗ trợ một phần ngân sách Trung ương giai đoạn 2021-2025.

3. Về Dự án Trung tâm Logistics Cái Mép Hạ:

Giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư sớm tổng hợp ý kiến các Bộ, ngành về việc triển khai Dự án Trung tâm Logistics Cái Mép Hạ, khẩn trương báo cáo, đề xuất kiến nghị Thủ tướng Chính phủ trong tháng 4 năm 2021.

Giao Bộ Công Thương xem xét, sớm báo cáo Thủ tướng Chính phủ về việc công nhận Trung tâm Logistics Cái Mép Hạ là Trung tâm Logistics hạng I thuộc vùng Đông Nam Bộ.

4. Về giảm phí và lệ phí hàng hải đối với các phương tiện ra vào khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải:

Giao Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải kịp thời đề xuất, báo cáo Thủ tướng Chính phủ nội dung vượt thẩm quyền.

5. Về đồ bù các dự án nạo vét, xem xét đánh giá toàn diện một lần nhu cầu nạo vét của khu vực cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu, rút ngắn các thủ tục, thời gian làm cơ sở cấp phép cho nhu cầu đồ bù nạo vét luồng hàng hải và khu nước trước bến cảng:

Giao Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Bộ Tài nguyên và Môi trường, Ủy ban nhân dân tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu giải quyết theo thẩm quyền.

Giao Bộ Tài nguyên và Môi trường hướng dẫn Tỉnh thực hiện quy hoạch khu vực đồ bùn và rút ngắn thời gian, thủ tục theo các quy định tại Nghị định số 11/2021/NĐ-CP ngày 10 tháng 02 năm 2021 quy định việc giao các khu vực biển nhất định cho tổ chức, cá nhân khai thác, sử dụng tài nguyên biển.

6. Về Dự án cấp điện từ lưới điện quốc gia cho huyện Côn Đảo, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu:

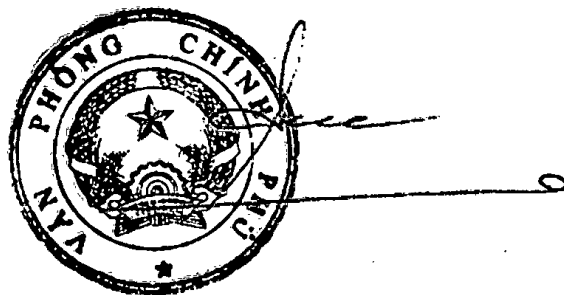
Căn cứ Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22 tháng 10 năm 2018 của Hội nghị lần thứ 8 Ban Chấp hành Trung ương Đảng Khóa XII về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, trong đó đề cập phát triển các đảo có dân sinh; với tính chất địa chỉ đồ truyền thống cách mạng, Côn Đảo cần được quan tâm đặc biệt cho đầu tư phát triển. Bộ Công Thương và ngành điện đã có nhiều biện pháp phát triển điện nhưng chưa đáp ứng yêu cầu. Cần có giải pháp kéo điện ra đảo, xây dựng lưới điện, sử dụng các nguồn vốn, vốn nhà nước khoảng 50%, vốn Tập đoàn Điện lực Việt Nam khoảng 50%. Giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư ghi vốn đầu tư trung hạn trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2026.

Văn phòng Chính phủ thông báo để Ủy ban nhân dân tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu và các Bộ, cơ quan, địa phương liên quan biết, thực hiện./.

Nơi nhận:

- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan: CT, GTVT, KHĐT, QP, TC, TNMT, XD;
- Tỉnh ủy, HĐND, UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu;
- Tỉnh ủy, HĐND, UBND tỉnh Đồng Nai;
- Tập đoàn Điện lực Việt Nam;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTg, TGĐ Cổng TTĐT, các Vụ: CN, KTTH, NC, TKBT, TH;
- Lưu: Văn thư, QHĐP (2b).NQ 14

**KT.BỘ TRƯỞNG, CHỦ NHIỆM
PHÓ CHỦ NHIỆM**



Nguyễn Cao Lục