

Số: 10837/BGTVT-KHĐT

Hà Nội, ngày 08 tháng 10 năm 2024

V/v: Điều chỉnh Quy hoạch KCHT
ĐTND thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn
đến năm 2050.

Kính gửi: Văn phòng Chính phủ

Điều chỉnh Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Bộ Giao thông vận tải trình Thủ tướng Chính phủ tại tờ trình số 6781/TTr-BGTVT ngày 27/6/2024.

Tại văn bản số 5389/VPCP-CN ngày 30/7/2024 của Văn phòng Chính phủ về hồ sơ điều chỉnh Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (sau đây gọi là điều chỉnh Quy hoạch), Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà đã yêu cầu:

(i) Các cơ quan¹ khẩn trương tham gia ý kiến về hồ sơ điều chỉnh Quy hoạch.

(ii) Bộ Kế hoạch và Đầu tư có ý kiến về các nội dung tiếp thu, giải trình của Bộ Giao thông vận tải; các nội dung kiến nghị Thủ tướng Chính phủ tại mục IV Tờ trình số 6781/TTr-BGTVT ngày 27/6/2024.

(iii) Giao Bộ GTVT tiếp thu, giải trình đầy đủ ý kiến của các cơ quan, hoàn thiện hồ sơ (lưu ý làm rõ căn cứ, cơ sở pháp lý đối với kiến nghị “*Chính phủ giao Bộ GTVT chủ trì, phối hợp với UBND các tỉnh, thành phố trong quá trình triển khai thực hiện quyết định chi tiết, địa điểm, quy mô công suất các cảng khác đảm bảo không vượt tổng công suất cụm cảng đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt*”; cơ sở xác định nhu cầu sử dụng mặt nước và khẳng định hồ sơ đã có đầy đủ cơ sở và căn cứ theo quy định của pháp luật để Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch hay chưa).

Thực hiện chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ, Bộ GTVT đã có văn bản số 8224/BGTVT-KHĐT ngày 02/8/2024 gửi hồ sơ lấy ý kiến các Bộ). Đến nay, kết quả như sau:

2. Ý kiến các cơ quan

2.1. Ý kiến của các cơ quan

- Bộ KH&ĐT: văn bản số 7206/BKHĐT-PTHTĐT ngày 09/9/2024);
- Bộ Tài chính: văn bản số 4299/BTC-ĐT ngày 25/4/2024;
- Bộ Quốc phòng: văn bản số 6978/VP-NC ngày 02/8/2024 và số 1155/BQP-TM ngày 02/8/2024;
- Bộ Công an: văn bản số 2942/BCA-ANKT ngày 23/8/2024;
- Bộ Xây dựng: văn bản số 1461/BXD-HTKT ngày 02/4/2024 và số 4695/BXD-

¹ Các Bộ: Quốc phòng, Công an, KH&ĐT, Công Thương, TN&MT, Xây dựng, Tư pháp, VH, TT&DL, NN&PTNT; UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

HTKT ngày 21/8/2024;

- Bộ Công Thương: văn bản số 624/BCT-KHTC ngày 20/8/2024;
- Bộ NN&PTNT: văn bản số 2479/BNN-TL ngày 05/4/2024;
- Bộ TN&MT: văn bản số 5307/BTNMT-KHTC ngày 08/8/2024;
- Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch: văn bản số 3581/BVHTTDL-KHTC ngày 21/8/2024;
- Bộ Tư pháp: văn bản số 3508/BTP- PLDSKT ngày 06/9/2024;
- UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu: văn bản số 10856/UBND-VP ngày 02/8/2024.

2.2. Sơ bộ ý kiến của các cơ quan

- Về sự cần thiết, trình tự thủ tục lập điều chỉnh Quy hoạch: các cơ quan đều thống nhất về sự cần thiết lập điều chỉnh Quy hoạch nhằm thực hiện quy định Luật Quy hoạch² và Nghị quyết số 81/2023/QH15 của Quốc hội về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050³ (Nghị quyết số 81); trình tự, thủ tục lập điều chỉnh Quy hoạch theo quy định tại điểm c mục 1 Điều 2 Nghị quyết số 61/2022/QH15 ngày 16/6/2022.

- Bộ KH&ĐT đề nghị bổ sung tỷ lệ so sánh về sự tăng/giảm khối lượng vận chuyển/luân chuyển trước và sau điều chỉnh; bổ sung thêm trong báo cáo thuyết minh để có cái nhìn tổng thể về nội dung điều chỉnh (số lượng luồng, tuyến, chiều dài, cấp kỹ thuật, nguyên nhân, căn cứ...)... Những nội dung này đã được Bộ GTVT chỉ đạo tiếp thu, hoàn thiện; về ý kiến các nội dung điều chỉnh còn chung chung, chưa thể hiện nội dung mâu thuẫn với quy hoạch tổng thể quốc gia và các quy hoạch cùng cấp đã được giải trình, làm rõ tại nội dung sự cần thiết điều chỉnh Quy hoạch trong hồ sơ.

Bộ KH&ĐT có ý kiến “*một số lý do còn chưa chính xác (tại Quyết định số 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ, chỉ tiêu tăng trưởng tại GDP 7% tương đương với chỉ tiêu tăng trưởng tại Nghị quyết số 81/2023/QH15). Đề nghị tiếp tục rà soát, bổ sung so sánh cụ thể các nội dung mâu thuẫn giữa các quy hoạch, đồng thời chịu trách nhiệm toàn diện về tính chính xác đối với các số liệu*”. Tuy nhiên, theo Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030 tầm nhìn đến năm 2050, mức độ tăng trưởng GDP của Việt Nam sử dụng để dự báo cho giai đoạn 2021-2030 bình quân 7,0% và giai đoạn 2031-2050 bình quân từ 6,5%-7,5%/năm. Thời điểm lập Quy hoạch KCHT ĐTNĐ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, số liệu tăng trưởng GDP của Việt Nam lấy theo báo cáo Chính trị trong văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII là 7,0% đối với kịch bản cao và 6,5% đối với kịch bản thấp; giai đoạn 2031-2050 tốc độ tăng trưởng GDP được tính toán sơ bộ khoảng 5,0%-5,5%.

Bên cạnh đó, định hướng phát triển kinh tế - xã hội tất cả các vùng theo Nghị quyết 81/2023/QH15 của Quốc hội có tốc độ tăng trưởng đến năm 2030 cao hơn so với mức tăng trưởng đã được sử dụng để tính toán trước đây từ 0,4%-2,9%/năm⁴; các định

² Khoản 1, Khoản 2 Điều 53.

³ Khoản 1 Điều 15: “*Các quy hoạch trong hệ thống quy hoạch quốc gia đã được cấp có thẩm quyền quyết định hoặc phê duyệt theo quy định của Luật Quy hoạch phải được rà soát, điều chỉnh phù hợp, bảo đảm thống nhất với Quy hoạch tổng thể quốc gia*”.

⁴ Quy hoạch 1829/QĐ-TTg, tốc độ tăng trưởng GDP của các vùng kinh tế: Vùng Trung du và miền núi phía Bắc: 6,67-7,39%, Vùng đồng bằng sông Hồng: 6,03-6,71%, Vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung: 6,44-7,15%, Vùng Tây

hướng phát triển kinh tế - xã hội đến năm 2050 theo tính toán trước đây chưa cụ thể hóa chi tiết. Ngoài ra, sau khi Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quyết định số 1829/QĐ-TTg ngày 22/9/2021, đến nay, quy hoạch một số ngành, lĩnh vực đã được phê duyệt⁵ có sự thay đổi đáng kể về định hướng phát triển liên quan đến sản xuất, tiêu thụ, vận chuyển các sản phẩm cụ thể như than, xăng dầu, LNG, khoáng sản..., tác động đến kết quả dự báo nhu cầu vận tải.

- Về ý kiến của Bộ Xây dựng đề nghị làm rõ kết nối với cảng biển quốc tế Cần Giờ với hệ thống đường thủy nội địa: Hiện tỷ lệ gom rút hàng thông qua khu vực Cái Mép (sát vị trí dự kiến xây dựng cảng Cần Giờ) bằng đường thủy nội địa hiện xấp xỉ 90% cho thấy kết nối bằng đường thủy nội địa tại khu vực là rất thuận lợi. Khu bến Cần Giờ kết nối thuận lợi với các tuyến sông chính của khu vực như các sông Đồng Tranh, Lòng Tàu, Soài Rạp và Vàm Cỏ thuộc 04 hành lang vận tải thủy khu vực phía Nam⁶.

Nội dung này cũng đã được UBND Thành phố Hồ Chí Minh nghiên cứu kỹ tại Đề án “Đề án nghiên cứu xây dựng cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ, Thành phố Hồ Chí Minh”; Bộ GTVT đã thẩm định Đề án trình Thủ tướng Chính phủ.

- Một số ý kiến cho rằng, chưa tính toán tổng mức đầu tư cho từng cảng thủy nội địa. Tuy nhiên, tổng mức đầu tư từng cảng sẽ được các chủ đầu tư tính toán tại bước báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, nghiên cứu khả thi và thiết kế kỹ thuật của từng dự án cảng biển.

- Về danh mục dự án ưu tiên 2026-2030, Bộ Tài chính đề nghị Bộ GTVT phối hợp với Bộ KH&ĐT làm rõ về nguồn vốn thực hiện chuẩn bị đầu tư đối với các dự án ưu tiên. Bộ GTVT tiếp thu, sẽ phối hợp với Bộ KH&ĐT làm rõ về nguồn vốn thực hiện chuẩn bị đầu tư đối với các dự án ưu tiên để làm cơ sở trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định

- Các nội dung đề nghị về rà soát thống nhất số liệu tại tờ trình và hồ sơ thuyết minh về số lượng sông kênh, bổ sung số liệu năm 2022-2023 để làm cơ sở điều chỉnh, tính toán dự báo... cũng đã được Bộ GTVT tiếp thu, cập nhật, hoàn chỉnh Hồ sơ.

(Nội dung tiếp thu, giải trình ý kiến của các Bộ được trình bày tại Phụ lục IV).

3. Nội dung Quy hoạch điều chỉnh

Trên cơ sở hướng dẫn của Bộ KH&ĐT tại văn bản số 2277/BKHĐT-PTHTĐT ngày 27/3/2024 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, văn bản ý kiến của các bộ, địa phương, Bộ GTVT đã tiếp thu, cập nhật và hoàn thiện hồ sơ, có tờ trình số 7713/QĐ-TTg ngày

Nguyên: 6,06-6,75%, Vùng Đông Nam Bộ: 6,03-6,71%, Vùng đồng bằng sông Cửu Long: 5,97-6,62%. Theo Nghị quyết 81, tốc độ tăng trưởng GDP của các vùng kinh tế: Vùng Trung du và miền núi phía Bắc: 8,0- 9,0%, Vùng đồng bằng sông Hồng: 9,0%, Vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung: 7,0-7,5%, Vùng Tây Nguyên: 7,0 7,5%, Vùng Đông Nam Bộ: 8,0-8,5%, Vùng đồng bằng sông Cửu Long: 6,5-7,0%.

⁵ Quy hoạch phát triển điện lực quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (số 500/QĐ-TTg ngày 15/5/2023); Quy hoạch thăm dò, khai thác, chế biến và sử dụng các loại khoáng sản thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (số 866/QĐ-TTg ngày 18/7/2023); Quy hoạch hạ tầng dự trữ, cung ứng xăng dầu khí đốt quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050 (số 861/QĐ-TTg ngày 18/7/2023); Quy hoạch tổng thể về năng lượng quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050 (số 893/QĐ-TTg ngày 26/7/2023).

⁶ (i) Hành lang TP Hồ Chí Minh - Cần Thơ - Cà Mau; (ii) Hành lang TP Hồ Chí Minh - An Giang - Kiên Lương; (iii) Hành lang kết nối Campuchia qua sông Tiền, sông Hậu; (iv) Hành lang Tây Ninh - TP Hồ Chí Minh - Bà Rịa - Vũng Tàu.

19/7/2024 trình Thủ tướng Chính phủ xem xét phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch với các nội dung chính như sau:

3.1. Phạm vi quy hoạch: giữ nguyên như tại Quyết định 1829/QĐ-TTG ngày 31/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch KCHT ĐTNĐ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (Quyết định số 1829).

3.2. Quan điểm phát triển: phù hợp với Nghị quyết số 81, giữ nguyên như tại Quyết định 1829.

3.3. Mục tiêu

a) Mục tiêu cụ thể đến năm 2030

Giữ nguyên mục tiêu như tại Quyết định số 1829, cập nhật các chỉ tiêu khối lượng, thị phần dự báo tăng thêm.

- Về vận tải: khối lượng vận chuyển hàng hóa đạt khoảng 835 triệu tấn (tăng thêm 120 triệu tấn), chiếm thị phần 17,18% (tăng thêm 0,94%); khối lượng vận chuyển hành khách đạt khoảng 418 triệu lượt khách, chiếm thị phần 3,8%; khối lượng luân chuyển hàng hóa đạt khoảng 164 tỷ tấn.km, chiếm thị phần 25,83%; hành khách 8,9 tỷ khách.km/năm, chiếm thị phần 2,11%.

Lý do điều chỉnh: Cập nhật dự báo nhu cầu vận chuyển và thị phần tăng lên theo tốc độ tăng trưởng GDP theo Nghị quyết số 81.

- Về kết cấu hạ tầng: phù hợp với Nghị quyết số 81, giữ nguyên như tại Quyết định 1829.

b) *Tầm nhìn đến năm 2050:* phù hợp với Nghị quyết số 81, giữ nguyên như tại Quyết định số 1829.

3.4. Điều chỉnh quy hoạch hành lang vận tải thủy và cấp kỹ thuật ĐTNĐ

Giữ nguyên 09 hành lang vận tải, điều chỉnh khối lượng vận chuyển tăng lên trên các hành lang vận tải, cụ thể:

a) *Hành lang vận tải thủy ven biển từ Quảng Ninh đến Kiên Giang:* khối lượng vận tải 97,5÷105,0 triệu tấn/năm (tăng 30÷35 triệu tấn). Trong đó, riêng khu vực miền Trung từ Thanh Hóa đến Bình Thuận có 11 tuyến vận tải chính và các sông khác có khả năng khai thác vận tải thủy kết nối trực tiếp với hành lang vận tải thủy ven biển; khối lượng vận tải khoảng 15÷18 triệu tấn.

b) Khu vực miền Bắc

- Hành lang vận tải thủy Quảng Ninh - Hải Phòng - Hà Nội: khối lượng vận tải khoảng 108÷115,7 triệu tấn/năm (tăng 14,7÷15,7 triệu tấn).

- Hành lang vận tải thủy Quảng Ninh - Hải Phòng - Ninh Bình: khối lượng vận tải khoảng 60,3 ÷ 65,3 triệu tấn/năm (tăng 0,3 triệu tấn).

- Hành lang vận tải thủy Hà Nội - Nam Định - Ninh Bình: khối lượng vận tải khoảng 22,4÷23,6 triệu tấn/năm (tăng 0,9÷1,0 triệu tấn).

- Hành lang vận tải thủy Hà Nội - Việt Trì - Lào Cai: khối lượng vận tải khoảng 33,7÷36,4 triệu tấn/năm (tăng 5,9÷6,3 triệu tấn).

c) Khu vực miền Nam

- Hành lang vận tải thủy TP Hồ Chí Minh - Cần Thơ - Cà Mau: khối lượng vận tải khoảng 264,4÷285 triệu tấn/năm (tăng 65,9÷70,8 triệu tấn).

- Hành lang vận tải thủy TP Hồ Chí Minh - An Giang - Kiên Lương: khối lượng vận tải 66,85÷70,7 triệu tấn/năm (tăng 11,6÷12 triệu tấn).

- Hành lang vận tải thủy Tây Ninh - TP Hồ Chí Minh - Bà Rịa Vũng Tàu (khu cảng biển Cái Mép Thị Vải – cảng biển quốc tế Cần Giờ).

- Hành lang vận tải thủy kết nối với Cam pu chia (qua sông Tiên, sông Hậu): khối lượng vận tải 15,1÷18,2 triệu tấn/năm (tăng 2,4÷2,9 triệu tấn).

Lý do điều chỉnh: cập nhật dự báo nhu cầu vận chuyển và thị phần tăng lên theo tốc độ tăng trưởng GDP và quy hoạch khu bến Cần Giờ theo Nghị quyết số 81.

3.5. Điều chỉnh cấp kỹ thuật đường thủy nội địa

- Điều chỉnh Điểm 13, Kênh Nhà Lê (Nghệ An, Mục II, Phụ lục II Quy hoạch cấp kỹ thuật đường thủy nội địa, cột “Quy hoạch đến 2030” bổ sung cụm từ “(Tĩnh không 2,8 - 3,5 m)” sau “V”.

- Điều chỉnh Điểm 30, Mục III, Phụ lục II Quy hoạch cấp kỹ thuật đường thủy nội địa, cột “Quy hoạch đến 2030” bổ sung cụm từ “(tĩnh không 7-9,5 m)” sau “II”.

3.6. Điều chỉnh Quy hoạch cảng thủy nội địa

a) Quy hoạch tổng thể hệ thống cảng

- Giữ nguyên số lượng các cụm cảng hàng hóa, số lượng các cụm cảng khách chính theo Quyết định số 1829, điều chỉnh công suất theo dự báo điều chỉnh gồm: 54 cụm cảng hàng hóa, tổng công suất khoảng 513 triệu tấn⁷ (tăng 153 triệu tấn); 39 cụm cảng khách với tổng công suất khoảng 68,7 triệu lượt khách⁸ (tăng 15,3 triệu lượt); điều chỉnh nhu cầu sử dụng đất; bổ sung một số sông, kênh thuộc phạm vi xây dựng của các cụm cảng.

Lý do điều chỉnh: tổng công suất các cụm cảng hàng hóa và cụm cảng hành khách tăng lên theo kết quả dự báo cập nhật Nghị quyết 81.

(Chi tiết điều chỉnh quy hoạch các cụm cảng hàng hóa và điều chỉnh quy hoạch các cụm cảng khách chính tại Phụ lục V.1, V.2)

b) Quy hoạch chi tiết cảng hàng hóa

Về cơ bản, số lượng cảng và các thông số giữ nguyên như tại Quyết định 1829, điều chỉnh theo nguyên tắc sau:

- Đính chính các cảng có địa danh sông, kênh và/hoặc địa danh hành chính không chính xác; thay đổi kể từ thời điểm phê duyệt.

- Phân tách 02 cảng (Phù Đổng - Giang Biên và Cảng Biên Hòa (gồm cảng Tín Nghĩa) thành 04 cảng do các cảng này thuộc các địa bàn hành chính khác nhau.

- Công suất các cụm cảng hàng hóa tăng chưa phân bổ chi tiết vào các cảng cụ

⁷ Miền Bắc có 25 cụm cảng, tổng công suất khoảng 290 triệu tấn; miền Trung có 08 cụm cảng, tổng công suất khoảng 19 triệu tấn; miền Nam có 21 cụm cảng, tổng công suất khoảng 204 triệu tấn.

⁸ Miền Bắc có 10 cụm cảng, tổng công suất khoảng 18,1 triệu lượt khách; miền Trung có 14 cụm cảng, tổng công suất khoảng 3,5 triệu lượt khách; miền Nam có 15 cụm cảng, tổng công suất khoảng 47,1 triệu lượt khách.

thể hoặc đề xuất cảng mới, tại thời điểm này công suất tăng được đưa vào mục “cảng khác” trong các cụm cảng.

(Chi tiết điều chỉnh quy hoạch cảng hàng hoá tại Phụ lục V.3)

3.7. Một số nội dung đính chính tại Phụ lục kèm theo Quyết định số 1829

Trong quá trình rà soát, triển khai điều chỉnh các nội dung điều chỉnh Quy hoạch KCHT ĐTNĐ, Bộ GTVT nhận thấy có một vài nội dung cần bổ sung làm rõ cho phù hợp với thực tế. Bộ GTVT xin rút kinh nghiệm và kính trình Thủ tướng Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ cho phép đính chính các nội dung này (chi tiết tại Phụ lục III kèm theo).

3.8. Nhu cầu sử dụng đất, mặt nước

Điều chỉnh như sau: *Tổng nhu cầu sử dụng đất phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa đến 2030 khoảng 6.569 ha, gồm: khu vực miền Bắc khoảng 3.219 ha, khu vực miền Trung khoảng 421 ha, khu vực miền Nam khoảng 2.929 ha. Tổng nhu cầu sử dụng mặt nước phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa theo đến 2030 khoảng 9.775 ha, gồm: khu vực miền Bắc khoảng 4.667 ha, khu vực miền Trung khoảng 568 ha, khu vực miền Nam khoảng 4.540 ha.*

- Lý do điều chỉnh: phù hợp với Nghị quyết số 81.

3.9. Điều chỉnh “Nhu cầu vốn đầu tư”

Tổng nhu cầu vốn đầu tư phát triển KCHT ĐTNĐ giai đoạn 2021 - 2030 khoảng 187.533 tỷ đồng Trong đó: nguồn NSNN khoảng 28.919 tỷ đồng (*chiếm khoảng 16%*), tập trung đầu tư cho luồng tuyến ĐTNĐ; nguồn ngoài NSNN khoảng 158.614 tỷ đồng (*tăng 30.000 tỷ đồng, chiếm khoảng 84%*) đầu tư cho toàn bộ KCHT cảng bến.

- Lý do điều chỉnh: Giữ nguyên nhu cầu vốn NSNN đầu tư cho luồng tuyến; bổ sung thêm nhu cầu vốn đầu tư cho hệ thống cảng bến đến năm 2030 do điều chỉnh tăng thêm cảng bến đáp ứng nhu cầu điều chỉnh dự báo cập nhật Nghị quyết 81.

3.10. Điều chỉnh “các Dự án ưu tiên đầu tư”: như tại Quyết định số 1829.

3.11. Về các giải pháp, cơ chế chính sách chủ yếu: như tại Quyết định số 1829.

3.12. Về “Tổ chức thực hiện”: như tại Quyết định số 1829.

4. Về nội dung làm rõ căn cứ, cơ sở pháp lý đối với kiến nghị “Chính phủ giao Bộ GTVT chủ trì, phối hợp với UBND các tỉnh, thành phố trong quá trình triển khai thực hiện quyết định chi tiết, địa điểm, quy mô công suất các cảng khác đảm bảo không vượt tổng công suất cụm cảng đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt”

Tại Quyết định số 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, Thủ tướng Chính phủ đã giao UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương “*Rà soát, điều chỉnh, xây dựng 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*”.

Thực tế tổ chức thực hiện quy hoạch lĩnh vực đường thủy nội địa thời gian qua đã phát sinh nhiều tình huống cần điều chỉnh cục bộ quy hoạch để giải quyết các yêu

cầu cấp bách, tạo điều kiện thu hút các nguồn lực đầu tư từ các thành phần kinh tế, đảm bảo kịp thời đáp ứng nhu cầu vận tải, giao thông kết nối, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của địa phương và khu vực nhưng không làm thay đổi mục tiêu và định hướng phát triển chung của Quy hoạch. Nội dung kiến nghị nêu trên đảm bảo được tính “động” và “mở” của Quy hoạch điều chỉnh, không quy hoạch “bó cứng”, nhất là khi lĩnh vực đường thủy nội địa chỉ có quy hoạch ngành quốc gia (quy hoạch tổng thể) mà không có quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành (quy hoạch chi tiết).

Đồng thời, việc giao Bộ GTVT chủ trì phối hợp với UBND các địa phương trong quá trình triển khai thực hiện quyết định chi tiết, địa điểm, quy mô công suất các cảng khác đảm bảo không vượt tổng công suất cụm cảng đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt là phù hợp với chủ trương đẩy mạnh phân quyền, phân cấp trong quản lý nhà nước theo chỉ đạo của Chính phủ.

5. Về cơ sở và căn cứ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch theo quy định của pháp luật

Theo hướng dẫn của Bộ KH&ĐT tại văn bản số 2277/BKHĐT-PTHTĐT ngày 27/3/2024 về hồ sơ điều chỉnh Quy hoạch, Bộ GTVT đã chỉ đạo Cục Đường thủy nội địa Việt Nam và đơn vị tư vấn hoàn chỉnh hồ sơ điều chỉnh Quy hoạch KCHT ĐTNĐ theo trình tự, thủ tục quy định tại điểm c mục 1 Điều 2 Nghị quyết số 61/2022/QH15 ngày 16/6/2022⁹ đối với các nội dung “mâu thuẫn với quy hoạch cấp cao hơn” (Quy hoạch tổng thể quốc gia) và “mâu thuẫn với các quy hoạch cùng cấp” (là các Quy hoạch ngành quốc gia lĩnh vực điện, năng lượng, xăng dầu...); các nội dung điều chỉnh khác (theo ý kiến của các Bộ và các địa phương) thực hiện theo quy định tại Điều 53 và Điều 54 Luật Quy hoạch¹⁰ sẽ được rà soát, thực hiện điều chỉnh vào năm 2026, sau 05 năm triển khai, tổ chức thực hiện Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Tại Khoản 1 Điều 15 Nghị quyết số 81/2023/QH15 của Quốc hội về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 quy định: “*Các quy hoạch trong hệ thống quy hoạch quốc gia đã được cấp có thẩm quyền quyết định hoặc phê duyệt theo quy định của Luật Quy hoạch phải được rà soát, điều chỉnh phù hợp, bảo đảm thống nhất với Quy hoạch tổng thể quốc gia*”. Căn cứ quy định tại Khoản 1, Khoản 2 Điều 53 Luật Quy hoạch¹¹ và Khoản 1 Điều 15 Nghị quyết số 81/2023/QH15, Bộ GTVT đã tiến hành rà soát Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đảm bảo phù hợp với Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, trình tự thủ tục thực hiện theo quy định tại Nghị quyết số 61/2022/QH15 của Quốc hội về tiếp tục tăng cường hiệu lực, hiệu quả thực hiện chính sách, pháp luật về quy hoạch và một số giải pháp tháo gỡ

⁹ 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”.

¹⁰ Như đối với việc lập, thẩm định, phê duyệt quy hoạch bao gồm các bước như xây dựng, thẩm định, phê duyệt nhiệm vụ lập điều chỉnh quy hoạch; lựa chọn tổ chức tư vấn lập quy hoạch, xây dựng quy hoạch và gửi lấy ý kiến các tổ chức, cá nhân có liên quan; thực hiện giải trình tiếp thu ý kiến và hoàn thiện trình Hội đồng thẩm định quy hoạch ngành quốc gia; hoàn thiện quy hoạch theo kết luận của Hội đồng thẩm định quy hoạch báo cáo Bộ trưởng xem xét trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

¹¹ “việc điều chỉnh quy hoạch được thực hiện khi có sự điều chỉnh quy hoạch cấp cao hơn làm thay đổi nội dung quy hoạch”

khó khăn, vướng mắc, đẩy nhanh tiến độ lập và nâng cao chất lượng quy hoạch thời kỳ 2021-2030.

Theo quy định tại điểm c Khoản 1 Điều 2 Nghị quyết số 61/2022/QH15, việc điều chỉnh quy hoạch cấp quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh thời kỳ 2021-2030 tầm nhìn đến năm 2050 trong trường hợp cần điều chỉnh thực hiện như sau:

- Cơ quan tổ chức lập Quy hoạch (Bộ GTVT) rà soát nội dung mâu thuẫn cần điều chỉnh; lập báo cáo điều chỉnh Quy hoạch kèm dự thảo văn bản quyết định hoặc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch gửi xin ý kiến của các bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan có liên quan.

- Cơ quan tổ chức lập Quy hoạch (Bộ GTVT) tiếp thu, giải trình ý kiến của các cơ quan để hoàn thiện hồ sơ điều chỉnh Quy hoạch và chịu trách nhiệm về nội dung điều chỉnh; trình cấp có thẩm quyền (Thủ tướng Chính phủ) xem xét, quyết định hoặc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch; công bố điều chỉnh Quy hoạch theo quy định của Luật Quy hoạch.

Bộ GTVT đã rà soát nội dung cần điều chỉnh, thực hiện đầy đủ các bước theo đúng trình tự, thủ tục quy định tại Luật Quy hoạch, Nghị quyết số 61/2022/QH15 và hoàn thiện hồ sơ điều chỉnh Quy hoạch. Do vậy, hồ sơ điều chỉnh Quy hoạch KCHT ĐTNĐ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được thực hiện tuân thủ quy định của pháp luật về quy hoạch, đủ cơ sở trình Thủ tướng Chính phủ xem xét phê duyệt.

Theo quy định tại Điều 34 Luật Quy hoạch “*Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch ngành quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh*”. Theo Phụ lục I Luật Quy hoạch, Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 là quy hoạch ngành quốc gia, thẩm quyền phê duyệt của Thủ tướng Chính phủ. Do vậy Bộ GTVT trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt hồ sơ Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 là phù hợp quy định của Luật Quy hoạch.

5. Kiến nghị

- Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021. Thực hiện Nghị quyết số 81/2023/QH15 của Quốc hội về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, Bộ GTVT đã khẩn trương lập điều chỉnh Quy hoạch theo quy định và trình Thủ tướng Chính phủ tại tờ trình số 6781/TTr-BGTVT ngày 27/6/2024.

- Luật Quy hoạch, lĩnh vực đường thủy nội địa chỉ có Quy hoạch tổng thể, không có quy hoạch chi tiết (quy hoạch kỹ thuật, chuyên ngành) nên Quy hoạch thiếu tính “động”, tính “mở” dẫn đến khó khăn trong tổ chức thực hiện Quy hoạch. Theo Luật Quy hoạch 2017, lĩnh vực ĐTNĐ chỉ có quy hoạch ngành quốc gia. Hiện Bộ KH&ĐT đang lấy ý kiến đối với Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Quy hoạch, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Luật Đấu thầu.. Kính đề nghị Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ xem xét, báo cáo Quốc hội cho bổ sung quy hoạch kỹ thuật, chuyên ngành lĩnh vực ĐTNĐ (có tính chất tương tự như quy hoạch vùng đất, vùng nước cảng biển), đáp ứng yêu cầu đồng bộ hệ thống quy hoạch ngành quốc gia và giao Bộ GTVT chủ trì phối hợp với các tỉnh, thành phố tổ chức lập, phê duyệt quy

hoạch này.

Trên cơ sở các nội dung được báo cáo nêu trên, Bộ GTVT đề nghị Văn phòng Chính phủ tổng hợp, báo cáo Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà xem xét, quyết định./.

(Gửi kèm theo hồ sơ điều chỉnh Quy hoạch¹²)

Nơi nhận:

- Như trên;
- TTgCP Phạm Minh Chính (để b/c);
- PTTgCP Trần Hồng Hà (để b/c);
- Bộ trưởng (để b/c);
- Cục ĐTNĐ VN;
- Lưu: VT, KHĐT (Thành).

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**



Nguyễn Xuân Sang

¹² Hồ sơ gồm Phụ lục chi tiết các nội dung rà soát, lý do cần bổ sung, điều chỉnh; Hồ sơ điều chỉnh Quy hoạch gồm Thuyết minh chính; Thuyết minh tóm tắt; Hệ thống bản vẽ; dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch; tiếp thu, giải trình ý kiến các bộ, địa phương.

