

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH ĐỒNG NAI**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 11854/UBND-KTN
V/v triển khai Quyết định số
1579/QĐ-TTg ngày 22 tháng 9 năm
2021 của Thủ tướng Chính phủ phê
duyet Quy hoạch tổng thể phát triển
hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ
2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

Đồng Nai, ngày 29 tháng 9 năm 2021

Kính gửi: Giám đốc Sở Giao thông vận tải.

Thực hiện Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22 tháng 9 năm 2021 của 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 (*File điện tử Quyết định đính kèm*), Chủ tịch UBND tỉnh có ý kiến như sau:

Giao Sở Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp cùng các Sở, ngành, địa phương và đơn vị liên quan nghiên cứu, tham mưu đề xuất trình UBND tỉnh thực hiện Quyết định trên của Thủ tướng Chính phủ theo quy định.

Kết quả thực hiện, báo cáo UBND tỉnh **trước ngày 16 tháng 10 năm 2021./.**

Nơi nhận:

- Như trên;
 - Chủ tịch và các Phó Chủ tịch UBND tỉnh;
 - Các Sở: Kế hoạch và Đầu tư, Xây dựng, Tài nguyên và Môi trường, Công Thương;
 - UBND các huyện, thành phố;
 - Chánh, Phó Chánh Văn phòng (KTN);
 - Cổng thông tin điện tử tỉnh;
 - Lưu: VT, KTN, Tan.
- <F:\2021\UBT\Triển khai GT> 3



CHỦ TỊCH

Cao Tiến Dũng



THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 1579 /QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 22 tháng 9 năm 2021

QUYẾT ĐỊNH

**Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam
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 751/2019/UBTVQH14 ngày 16 tháng 8 năm 2019 của Ủy ban thường vụ Quốc hội giải thích một số điều của Luật Quy hoạch;

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 và 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 quyết số 26/NQ-CP ngày 05 tháng 3 năm 2020 của Chính phủ ban hành Kế hoạch tổng thể và kế hoạch 5 năm của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22 tháng 10 năm 2018 của Hội nghị lần thứ tám 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;

Căn cứ Quyết định số 77/QĐ-TTg ngày 13 tháng 01 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt nhiệm vụ 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 và Báo cáo thẩm định số 68/BC-HĐTĐQH ngày 11 tháng 7 năm 2021 của Hội đồng thẩm định Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 với những nội dung chủ yếu như sau:

I. QUAN ĐIỂM VÀ MỤC TIÊU

1. Quan điểm

- Cảng biển là bộ phận quan trọng của kết cấu hạ tầng hàng hải, kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, được xác định là một trong ba khâu đột phá chiến lược, cần ưu tiên đầu tư bảo đảm hài hòa giữa phát triển kinh tế - xã hội với quốc phòng - an ninh và an sinh xã hội, thích ứng với biến đổi khí hậu; góp phần giữ vững độc lập, chủ quyền biển đảo, tăng cường hợp tác quốc tế về biển, duy trì môi trường hòa bình, ổn định và phát triển bền vững.

- Phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải đồng bộ, hiện đại, bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải, kết nối hiệu quả các phương thức vận tải; phát huy lợi thế là phương thức chủ đạo vận tải hàng hóa khối lượng lớn, đóng vai trò quan trọng trong vận tải hàng hóa quốc tế, góp phần giảm chi phí logistics.

- Phát huy lợi thế về vị trí địa lý, gắn kết với không gian phát triển kinh tế, đô thị; tập trung phát triển các cảng cửa ngõ quốc tế có khả năng tiếp nhận các tàu biển có trọng tải lớn đi các tuyến biển xa; tận dụng điều kiện tự nhiên, phát triển hài hòa, hợp lý giữa các cảng biển và không gian phát triển đô thị; giữa cảng biển với kết cấu hạ tầng cảng cạn, bến phao và khu neo chuyển tải.

- Huy động mọi nguồn lực, đặc biệt là nguồn lực ngoài ngân sách để đầu tư đồng bộ, có trọng tâm trọng điểm hệ thống kết cấu hạ tầng hàng hải; ưu tiên nguồn lực nhà nước đầu tư kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng, đặc biệt là các cảng cửa ngõ quốc tế; tiếp tục phát huy hiệu quả việc phân cấp, phân quyền về huy động nguồn lực, tổ chức thực hiện cho địa phương.

- Chủ động tiếp cận, đẩy mạnh ứng dụng thành tựu của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư trong xây dựng, quản lý, khai thác hướng tới xây dựng cảng biển xanh, tiết kiệm năng lượng, sử dụng hiệu quả nguồn tài nguyên thiên nhiên đường bờ, mặt nước.

2. Mục tiêu

a) Mục tiêu đến năm 2030

Phát triển hệ thống cảng biển đồng bộ, hiện đại, dịch vụ chất lượng cao, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng - an ninh, an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường, nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế, góp phần đưa nước ta cơ bản trở thành nước đang phát triển có công nghiệp hiện đại, thu nhập trung bình cao vào năm 2030 với một số chỉ tiêu cụ thể như sau:

- Về năng lực: đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa, giao thương giữa các vùng, miền trong cả nước và hàng trung chuyển, quá cảnh cho các nước trong khu vực cũng như nhu cầu vận tải hành khách nội địa và quốc tế. Hệ thống cảng biển đáp ứng thông qua lượng hàng hóa từ 1.140 đến 1.423 triệu tấn (trong đó hàng container từ 38 đến 47 triệu TEU); hành khách từ 10,1 đến 10,3 triệu lượt khách.

- Về kết cấu hạ tầng: ưu tiên phát triển các khu bến cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện (Hải Phòng), Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu). Nghiên cứu cơ chế chính sách phù hợp phát triển từng bước cảng trung chuyển quốc tế tại Vân Phong (Khánh Hòa) để khai thác tiềm năng về điều kiện tự nhiên và vị trí địa lý. Quy hoạch định hướng phát triển bến cảng Trần Đề (Sóc Trăng) phục vụ đồng bằng sông Cửu Long để có thể triển khai đầu tư khi có đủ điều kiện; các cảng biển quy mô lớn phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của cả nước hoặc liên vùng; các bến cảng khách quốc tế gắn với các vùng động lực phát triển du lịch; các bến cảng quy mô lớn phục vụ các khu kinh tế, khu công nghiệp; các bến cảng tại các huyện đảo phục vụ phát triển kinh tế - xã hội gắn với quốc phòng - an ninh và chủ quyền biển đảo.

b) Tầm nhìn đến năm 2050

- Phát triển hệ thống cảng biển đồng bộ, hiện đại ngang tầm với khu vực và thế giới, đáp ứng các tiêu chí cảng xanh; đáp ứng đầy đủ, hiệu quả nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội đất nước, là trụ cột chính có vai trò động lực, dẫn dắt, phát triển thành công kinh tế hàng hải theo Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22 tháng 10 năm 2018 của Hội nghị lần thứ tám 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, góp phần đưa nước ta trở thành quốc gia biển mạnh và nước phát triển, thu nhập cao.

- Năng lực hệ thống cảng biển đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 4,0 đến 4,5%/năm; hành khách tăng trưởng bình quân khoảng từ 1,2 đến 1,3 %/năm.

II. QUY HOẠCH HỆ THỐNG CẢNG BIỂN

1. Phân nhóm cảng biển

Hệ thống cảng biển Việt Nam gồm 05 nhóm:

- Nhóm cảng biển số 1 gồm 05 cảng biển: cảng biển Hải Phòng, cảng biển Quảng Ninh, cảng biển Thái Bình, cảng biển Nam Định và cảng biển Ninh Bình.

- Nhóm cảng biển số 2 gồm 6 cảng biển: cảng biển Thanh Hóa, cảng biển Nghệ An, cảng biển Hà Tĩnh, cảng biển Quảng Bình, cảng biển Quảng Trị và cảng biển Thừa Thiên Huế.

- Nhóm cảng biển số 3 gồm 8 cảng biển: cảng biển Đà Nẵng (gồm khu vực huyện đảo Hoàng Sa), cảng biển Quảng Nam, cảng biển Quảng Ngãi, cảng biển Bình Định, cảng biển Phú Yên, cảng biển Khánh Hòa (gồm khu vực huyện đảo Trường Sa), cảng biển Ninh Thuận và cảng biển Bình Thuận.

- Nhóm cảng biển số 4 gồm 5 cảng biển: cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, cảng biển Đồng Nai, cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu, cảng biển Bình Dương và cảng biển Long An.

- Nhóm cảng biển số 5 gồm 12 cảng biển: cảng biển Cần Thơ, cảng biển Đồng Tháp, cảng biển Tiền Giang, cảng biển Vĩnh Long, cảng biển Bến Tre, cảng biển An Giang, cảng biển Hậu Giang, cảng biển Sóc Trăng, cảng biển Trà Vinh, cảng biển Cà Mau, cảng biển Bạc Liêu và cảng biển Kiên Giang.

2. Phân loại cảng biển

Theo quy mô, chức năng, hệ thống cảng biển Việt Nam gồm:

- Cảng biển đặc biệt (02 cảng biển): cảng biển Hải Phòng và cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu.

- Cảng biển loại I (15 cảng biển): cảng biển Quảng Ninh, cảng biển Thanh Hóa, cảng biển Nghệ An, cảng biển Hà Tĩnh, cảng biển Thừa Thiên Huế, cảng biển Đà Nẵng, cảng biển Quảng Nam, cảng biển Quảng Ngãi, cảng biển Bình Định, cảng biển Khánh Hòa, cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, cảng biển Đồng Nai, cảng biển Cần Thơ, cảng biển Long An, cảng biển Trà Vinh. Các cảng biển Thanh Hóa, cảng biển Đà Nẵng, cảng biển Khánh Hòa quy hoạch tiềm năng thành cảng biển đặc biệt.

- Cảng biển loại II (06 cảng biển): cảng biển Quảng Bình, cảng biển Quảng Trị, cảng biển Ninh Thuận, cảng biển Bình Thuận, cảng biển Hậu Giang, cảng biển Đồng Tháp.

- Cảng biển loại III (13 cảng biển): cảng biển Thái Bình, cảng biển Nam Định, cảng biển Ninh Bình, cảng biển Phú Yên, cảng biển Bình Dương, cảng biển Vĩnh Long, cảng biển Tiền Giang, cảng biển Bến Tre, cảng biển Sóc Trăng, cảng biển An Giang, cảng biển Kiên Giang, cảng biển Bạc Liêu, cảng biển Cà Mau. Cảng biển Sóc Trăng quy hoạch tiềm năng thành cảng biển đặc biệt.

3. Phân loại bến cảng

- Theo chủng loại hàng hóa xếp dỡ: bến cảng tổng hợp, bến cảng container, bến cảng hàng rời, bến cảng hàng lỏng/khí và bến cảng khách.

- Theo phạm vi hoạt động kinh doanh: bến cảng kinh doanh dịch vụ xếp dỡ hàng hóa và bến cảng không kinh doanh dịch vụ xếp dỡ hàng hóa.

4. Quy hoạch các nhóm cảng biển, cảng biển và khu bến cảng

a) Nhóm cảng biển số 1

Đến năm 2030 hàng hóa thông qua từ 305 đến 367 triệu tấn (hàng container từ 11 đến 15 triệu TEU); hành khách từ 162.000 đến 164.000 lượt khách.

Tầm nhìn đến 2050: đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 5,0 đến 5,3 %/năm; hành khách tăng trưởng bình quân khoảng từ 1,5 đến 1,6%/năm. Hoàn thành đầu tư khu bến cảng Lạch Huyện, Cái Lân và di dời các bến cảng trên sông Cẩm phù hợp với quy hoạch phát triển thành phố Hải Phòng; đầu tư phát triển các bến cảng tại khu bến Nam Đồ Sơn - Văn Úc, Cẩm Phả, Hải Hà.

b) Nhóm cảng biển số 2

Đến năm 2030 hàng hóa thông qua từ 172 đến 255 triệu tấn (hàng container từ 0,6 đến 1,0 triệu TEU); hành khách từ 202.000 đến 204.000 lượt khách.

Tầm nhìn đến 2050: đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 3,6 đến 4,5%/năm; hành khách tăng trưởng bình quân khoảng từ 0,4 đến 0,5%/năm. Hoàn thiện đầu tư, phát triển cụm cảng Nghi Sơn - Đông Hới, Vũng Áng và Sơn Dương - Hòn La.

c) Nhóm cảng biển số 3

Đến năm 2030 hàng hóa thông qua từ 138 đến 181 triệu tấn (hàng container đạt từ 1,8 đến 2,5 triệu TEU); hành khách từ 1,9 đến 2,0 triệu lượt khách.

Tầm nhìn đến 2050: đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 4,5 đến 5,5 %/năm; hành khách tăng trưởng bình quân khoảng từ 1,7 đến 1,8%/năm. Hoàn thành đầu tư toàn bộ khu bến cảng Liên Chiểu (Đà Nẵng) và hình thành cảng phục vụ hàng hóa trung chuyển quốc tế tại Vân Phong (Khánh Hòa).

d) Nhóm cảng biển số 4

Đến năm 2030 hàng hóa thông qua từ 461 đến 540 triệu tấn (hàng container từ 23 đến 28 triệu TEU); hành khách từ 1,7 đến 1,8 triệu lượt khách.

Tầm nhìn đến 2050: đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 3,5 đến 3,8 %/năm; hành khách tăng trưởng bình quân khoảng từ 0,9 đến 1,0 %/năm. Hoàn thành đầu tư các bến cảng Cái Mép Hạ. Nghiên cứu hình thành các khu bến cảng mới tại Cần Giờ (trên sông Gò Gia), hoàn thành công tác di dời các bến cảng trên sông Sài Gòn và tiếp tục nghiên cứu di dời các khu bến khác phù hợp với phát triển không gian đô thị Thành phố Hồ Chí Minh.

đ) Nhóm cảng biển số 5

Đến năm 2030 hàng hóa thông qua từ 64 đến 80 triệu tấn (hàng container từ 0,6 đến 0,8 triệu TEU); hành khách từ 6,1 đến 6,2 triệu lượt khách.

Tầm nhìn đến 2050: đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 5,5 đến 6,1%; hành khách tăng trưởng bình quân khoảng từ 1,1 đến 1,25%. Hình thành cảng cửa ngõ khu vực đồng bằng sông Cửu Long.

(Quy mô kết cấu hạ tầng các cảng biển, khu bến cảng đến năm 2030 chi tiết tại Phụ lục kèm theo Quyết định này).

5. Hệ thống kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng

Hệ thống luồng hàng hải, các công trình đèn biển, khu neo đậu tránh, trú bão cho tàu thuyền, kết cấu hạ tầng phục vụ công tác bảo đảm an toàn hàng hải, quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải, tìm kiếm cứu nạn và các công trình phụ trợ được quy hoạch, đầu tư phù hợp với quy mô các bến cảng biển, xu hướng phát triển đội tàu, nhu cầu vận tải từng giai đoạn và khả năng cân đối, huy động nguồn lực đầu tư. (Chi tiết tại Phụ lục kèm theo Quyết định này).

III. NHU CẦU SỬ DỤNG ĐẤT VÀ MẶT NƯỚC

Tổng nhu cầu sử dụng đất theo quy hoạch đến 2030 khoảng 33.600 ha và tổng nhu cầu sử dụng mặt nước phát triển hệ thống cảng biển theo quy hoạch đến 2030 khoảng 606.000 ha.

IV. ĐỊNH HƯỚNG HẠ TẦNG GIAO THÔNG KẾT NỐI

- Phát triển các tuyến đường sắt kết nối với cảng biển loại đặc biệt và cảng biển loại I trên hàng lang Bắc - Nam; hình thành các bến cho phương tiện thủy nội địa trong vùng nước cảng biển; hệ thống đường bộ cao tốc kết nối với các cảng biển loại đặc biệt, hệ thống quốc lộ, đường địa phương kết nối trực tiếp đến hệ thống cảng biển.

- Phát triển cảng cạn tại các khu vực kinh tế, hành lang kinh tế, ưu tiên quy hoạch các vị trí có kết nối thuận lợi bằng vận tải đường thủy nội địa, vận tải sông pha biển, đường bộ cao tốc, đường sắt đến các cảng biển quan trọng trong các nhóm cảng biển.

V. NHU CẦU VỐN ĐẦU TƯ

Nhu cầu vốn đầu tư hệ thống cảng biển đến năm 2030 khoảng 313.000 tỷ đồng (chỉ bao gồm các bến cảng kinh doanh dịch vụ xếp dỡ hàng hóa), được huy động chủ yếu từ nguồn ngoài ngân sách, vốn doanh nghiệp và các nguồn vốn hợp pháp khác. Nguồn vốn ngân sách nhà nước tập trung cho hạ tầng hàng hải công cộng; khu vực trọng điểm, tạo sức lan tỏa và thu hút đầu tư.

VI. CÁC DỰ ÁN ƯU TIÊN ĐẦU TƯ

1. Kết cấu hạ tầng hàng hải công cộng

Đầu tư nâng cấp tuyến luồng Cái Mép - Thị Vải phục vụ tàu đến 200.000 tấn giảm tải (18.000 TEU); dự án luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu - giai đoạn 2 cho tàu đến 20.000 tấn giảm tải; nâng cấp luồng vào cảng Nghi Sơn, luồng sông Chanh, luồng Cẩm Phả, luồng Thọ Quang và các tuyến

luồng khác; các đèn biển tại các đảo, quần đảo thuộc chủ quyền Việt Nam, kết cấu hạ tầng phục vụ công tác bảo đảm an toàn hàng hải.

2. Bến cảng biển

Đầu tư các bến tiếp theo thuộc khu bến Lạch Huyện; bến khởi động khu bến Nam Đồ Sơn (Hải Phòng); các bến tại khu bến Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu); các bến cảng chính thuộc cảng biển loại I; các bến khách quốc tế gắn với các vùng động lực phát triển du lịch; các bến cảng quy mô lớn gắn trung tâm điện lực than, khí, xăng dầu, luyện kim; các bến phục vụ khu kinh tế ven biển; kêu gọi đầu tư các bến cảng tại các cảng biển tiềm năng Vân Phong và Trần Đề.

VII. GIẢI PHÁP THỰC HIỆN QUY HOẠCH

1. Giải pháp về cơ chế, chính sách

- Hoàn thiện cơ chế, chính sách về lĩnh vực hàng hải nhằm đẩy mạnh đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển bao gồm hình thức xã hội hóa, góp phần thúc đẩy phát triển vận tải biển, dịch vụ hàng hải.

- Ưu tiên dành quỹ đất, mặt nước để phát triển cảng biển theo quy hoạch.

- Tiếp tục nghiên cứu, đề xuất áp dụng mô hình quản lý cảng phù hợp để nâng cao hiệu quả quản lý, đầu tư, khai thác cảng biển, cụm cảng biển (ưu tiên tập trung cho các cảng biển quan trọng). Tăng cường sự hợp tác, phối hợp để khai thác có hiệu quả các cảng biển trong vùng và liên vùng.

- Nghiên cứu áp dụng chính sách cảng mở tại Khu bến cảng Lạch Huyện, Cái Mép, Thị Vải và Vân Phong.

- Tiếp tục nghiên cứu hoàn thiện các chính sách về giá, phí tại cảng biển để nâng cao hiệu quả đầu tư cảng biển, tăng tính hấp dẫn đối với các hãng tàu, thu hút hàng container trung chuyển quốc tế.

2. Giải pháp về huy động vốn đầu tư

- Tiếp tục hoàn thiện cơ chế và các điều kiện để huy động đa dạng các nguồn lực trong và ngoài nước tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển theo quy hoạch và thể chế hóa các giải pháp về phân cấp, phân quyền huy động nguồn lực; khai thác nguồn lực từ quỹ đất, mặt nước, nguồn thu từ cho thuê khai thác kết cấu hạ tầng bến cảng đầu tư từ nguồn ngân sách.

- Khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho các tổ chức, doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển, khai thác cảng biển; tiếp tục đẩy mạnh xã hội hóa đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển. Tăng cường vai trò của doanh nghiệp trong việc chia sẻ trách nhiệm đầu tư, bảo trì kết cấu hạ tầng công cộng tại cảng biển như một phần trong dự án đầu tư khai thác cảng biển của doanh nghiệp.

3. Giải pháp về môi trường, khoa học và công nghệ

- Đẩy mạnh 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 biển phù hợp với xu hướng cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư, đáp ứng các tiêu chí cảng xanh.

- Ưu tiên đầu tư, phát triển, sử dụng hiệu quả hệ thống công nghệ thông tin cơ chế một cửa quốc gia.

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 biển; 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.

5. Giải pháp về hợp tác quốc tế

- 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 biển mà Việt Nam là thành viên; nghiên cứu tham gia các điều ước quốc tế liên quan.

- 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.

6. Giải pháp về tổ chức thực hiện và giám sát thực hiện quy hoạch

- Tăng cường công tác phối hợp, kiểm tra, giám sát tổ chức thực hiện quy hoạch bảo đảm các cảng biển được đầu tư, khai thác theo đúng công năng, quy mô, lộ trình quy hoạch được duyệt; bảo đảm đồng bộ giữa cảng biển và các hạ tầng liên quan. Định kỳ tổ chức hội nghị cảng biển để giải quyết các vấn đề liên quan.

- Khuyến khích nghiên cứu, áp dụng các giải pháp nhằm khai thác hiệu quả kết cấu hạ tầng cảng biển, bảo đảm cho các tàu có trọng tải lớn hơn, giảm tải có thể vào, rời các bến cảng trên cơ sở bảo đảm điều kiện về an toàn, an ninh hàng hải, phòng chống cháy nổ và bảo vệ môi trường.

- Xây dựng cảng biển gắn liền với việc hình thành phát triển đồng bộ các trung tâm phân phối hàng hóa, dịch vụ hậu cần sau cảng và dịch vụ logistics.

- Các bến cảng, cầu cảng thuộc diện di dời triển khai theo lộ trình quy hoạch.

Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Bộ Giao thông vận tải

- 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. Định kỳ tổ chức đánh giá, rà soát, điều chỉnh quy hoạch phù

hợp với tình hình phát triển kinh tế xã hội từng giai đoạn theo quy định. Công bố quy hoạch theo quy định Luật Quy hoạch.

- Cung cấp thông tin về quy hoạch vào hệ thống thông tin, cơ sở dữ liệu quốc gia về quy hoạch theo quy định.

- Triển khai xây dựng kế hoạch, tham mưu đề xuất các giải pháp cần thiết để triển khai quy hoạch đồng bộ, khả thi, hiệu quả; chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành liên quan rà soát, đề xuất sửa đổi, bổ sung chính sách về phí, giá dịch vụ tại cảng biển.

- Tổ chức lập, phê duyệt, trình phê duyệt quy hoạch kỹ thuật, chuyên ngành (Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước; Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển; Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn) theo quy định của Luật Quy hoạch.

- Phối hợp với Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư để bố trí ngân sách hàng năm thực hiện quy hoạch.

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, đồng bộ với thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội từng ngành và địa phương.

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

- Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình tổ chức thực hiện quản lý nhà nước về giao thông hàng hải theo quy định của pháp luật có liên quan trong phạm vi địa phương; quản lý chặt chẽ quỹ đất phục vụ triển khai quy hoạch.

- 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.

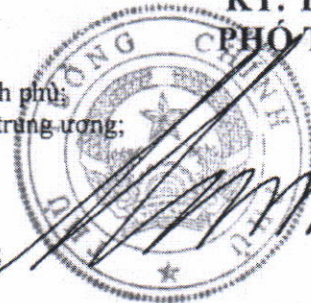
Điều 3. Quyết định này có hiệu lực từ ngày ký ban hành

Các Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 được tiếp tục thực hiện và điều chỉnh nội dung bảo đảm phù hợp với các nội dung quy hoạch được phê duyệt tại Quyết định này cho đến khi Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước, Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển theo Luật Quy hoạch được phê duyệt.

Điều 4. 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:

- 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 Tổng Bí thư;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội;
- Văn phòng 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;
- Cục Hàng hải Việt Nam;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trụ lý TTg, TGD Công TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: VT, CN (2b). 444



**KT. THỦ TƯỚNG
PHÓ THỦ TƯỚNG**

Lê Văn Thành