

Số: **3327**/QĐ-BGTVT

Hà Nội, ngày **29** tháng 8 năm 2014

QUYẾT ĐỊNH

**Phê duyệt Quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (Nhóm 5)
giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030**

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ Bộ luật Hàng hải Việt Nam ngày 14 tháng 6 năm 2005;

Căn cứ Luật Xây dựng ngày 26 tháng 11 năm 2003;

Căn cứ Nghị định số 107/2012/NĐ-CP ngày 20 tháng 12 năm 2012 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 07 tháng 9 năm 2006 của Chính phủ về lập, thẩm định, phê duyệt và quản lý quy hoạch phát triển tổng thể kinh tế - xã hội và 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;

Căn cứ Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24 tháng 6 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển Hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Căn cứ văn bản số 1178/TTg-KTN ngày 06 tháng 8 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ về Đề án nâng cao hiệu quả quản lý khai thác các cảng biển thuộc Nhóm cảng biển số 5 và các bến cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải;

Xét tờ trình số 4634/TTr-CHHVN ngày 25 tháng 12 năm 2013 của Cục Hàng hải Việt Nam và Biên bản Hội đồng thẩm định tháng 8 năm 2014 điều chỉnh Quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (Nhóm 5) giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Theo đề nghị của Hội đồng thẩm định và Vụ trưởng Vụ Kế hoạch - Đầu tư,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (Nhóm 5) đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 với những nội dung chủ yếu sau:

1. Quan điểm phát triển

- Tận dụng và phát huy tối đa điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội của khu vực để phát triển cảng, khai thác hiệu quả quỹ đất xây dựng cảng, tăng khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn, thúc đẩy tiềm năng trung chuyển quốc tế của Nhóm cảng biển số 5.

- Khai thác, sử dụng hiệu quả hạ tầng cầu cảng, bến cảng hiện có, đầu tư chiều sâu để nâng cao năng lực khai thác, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa vận tải biển của khu vực nói riêng và toàn bộ miền Nam nói chung.

- Phát triển cảng biển Nhóm 5 gắn với việc kết nối đồng bộ hạ tầng đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, tạo động lực thúc đẩy phát triển các khu kinh tế, đô thị ven biển và các khu công nghiệp lớn tại Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu, Bình Dương, Bình Phước và các tỉnh lân cận.

- Kết hợp phát triển hài hòa các bến cảng chuyên dùng hàng rời, hàng lỏng, hàng nông sản... để đáp ứng thông qua các loại hàng hóa của toàn khu vực.

- Ưu tiên dành quỹ đất, mặt nước quy hoạch phát triển các bến cảng tổng hợp, công-ten-nơ hoặc các cảng cho hàng chuyên dùng có tính chất phục vụ cả vùng.

- Tăng cường áp dụng công nghệ tiên tiến, hiện đại trong quản lý, khai thác cảng biển, trước hết tại các cảng lớn tại khu vực Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu), Cát Lái, Hiệp Phước (Thành phố Hồ Chí Minh).

- Đẩy mạnh và gắn liền tiến trình di dời cảng trong nội thành với việc tổ chức giao thông tại các khu đô thị cảng biển hài hòa, đảm bảo không có sự xung đột giữa giao thông kết nối cảng và giao thông đô thị.

- Tận dụng tối đa mọi nguồn lực trong xã hội, đặc biệt từ khu vực tư nhân và đầu tư trực tiếp nước ngoài để phát triển cảng biển và cơ sở hạ tầng công cộng cảng biển.

- Phát triển cảng cần đảm bảo yếu tố bền vững, trong đó gắn phát triển cảng biển với việc bảo vệ môi trường, bảo tồn sinh thái thiên nhiên và không gây tác động xấu đến các hoạt động xã hội, dân sinh trong khu vực. Quá trình phát triển và khai thác cảng biển khu vực phải gắn liền với việc bảo vệ môi trường sinh thái Vịnh Gành Rái, khu rừng sinh thái ngập mặn Cần Giờ và rừng ngập mặn dọc sông Thị Vải; đảm bảo không gây ảnh hưởng xấu đến tiềm năng du lịch của thành phố Hồ Chí Minh và thành phố Vũng Tàu.

- Phát triển cảng biển gắn liền với yêu cầu đảm bảo quốc phòng, an ninh.

2. Mục tiêu, định hướng phát triển

a) Mục tiêu chung

- Bố trí hợp lý các cảng biển trong Nhóm 5 với mục đích phát huy được hiệu quả tổng hợp; đồng thời tạo sự phát triển cân đối, đồng bộ giữa các cảng biển và cơ sở hạ tầng liên quan với vùng hấp dẫn của cảng, kết hợp đẩy mạnh phát triển công nghiệp và dịch vụ làm động lực phát triển kinh tế và bảo đảm quốc phòng, an ninh.

- Đáp ứng yêu cầu di dời hệ thống cảng trên sông Sài Gòn và Nhà máy đóng tàu Ba Son nhằm giảm tải lưu lượng giao thông, giải tỏa ùn tắc tại khu vực trung tâm thành phố Hồ Chí Minh.

- Hỗ trợ phát triển các khu công nghiệp, khu chế xuất, đồng thời tạo điều kiện cho phát triển đô thị nhằm đẩy nhanh quá trình công nghiệp hóa và hiện đại hóa của khu vực Đông Nam Bộ giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.

- Hình thành và phát triển cảng cửa ngõ quốc tế, cảng đầu mối khu vực hiện đại nhằm đáp ứng xu thế phát triển của vận tải biển Việt Nam và thế giới, thu hút một phần lượng hàng hóa trung chuyển trong khu vực.

b) Mục tiêu cụ thể

- Bảo đảm thông qua lượng hàng hóa dự kiến tại các thời điểm quy hoạch như sau: khoảng từ 238,0 đến 247,8 triệu tấn vào năm 2020; khoảng từ 294,1 đến 316,4 triệu tấn vào năm 2025; khoảng từ 358,5 đến 411,5 triệu tấn vào năm 2030. Trong đó, riêng hàng công-ten-nơ là: khoảng từ 9,72 đến 10,54 triệu TEU vào năm 2020; khoảng từ 13,23 đến 14,99 triệu TEU vào năm 2025; khoảng từ 17,41 đến 20,45 triệu TEU vào năm 2030.

- Hành khách du lịch đường biển qua cảng dự kiến tại các thời điểm quy hoạch như sau: khoảng từ 187,4 đến 271,1 nghìn lượt khách vào năm 2020; khoảng từ 240,0 đến 437,4 nghìn lượt khách vào năm 2025; khoảng từ 307,4 đến 705,8 nghìn lượt khách vào năm 2030;

- Tiếp nhận được các tàu vận tải biển như sau: tàu bách hóa, tàu hàng rời có trọng tải từ 10.000 tấn đến trên 100.000 tấn, tàu chở hàng công-ten-nơ có trọng tải tương đương từ 10.000 tấn đến trên 100.000 tấn, tàu chuyên dùng chở dầu thô đến 300.000 tấn, tàu chở sản phẩm dầu có trọng tải từ 10.000 tấn đến 50.000 tấn, tàu khách có sức chở đến 6.000 hành khách.

3. Nội dung quy hoạch

a) Quy hoạch chi tiết các cảng trong nhóm

Nhóm cảng biển số 5 có 04 cảng biển: cảng biển thành phố Hồ Chí Minh, cảng biển Đồng Nai, cảng biển Vũng Tàu (bao gồm bến cảng Côn Đảo) và cảng biển Bình Dương.

- **Cảng biển thành phố Hồ Chí Minh:** Là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (loại I), gồm các khu bến chính: khu bến trên sông Sài Gòn, khu bến Cát Lái trên sông Đồng Nai, khu bến trên sông Nhà Bè, khu bến Hiệp Phước trên sông Soài Rạp.

Năng lực của cảng bảo đảm thông qua lượng hàng hóa: dự kiến vào năm 2020 khoảng 115,7 - 116,3 triệu tấn/năm; năm 2025 khoảng 127,4 - 130,7 triệu tấn/năm; năm 2030 khoảng 144,1 - 156,3 triệu tấn/năm. Trong đó, riêng công-ten-nơ dự kiến vào năm 2015 khoảng 4,78 - 4,88 triệu TEU/năm; năm 2020 khoảng 5,37 - 5,50 triệu TEU/năm; năm 2025 khoảng 6.118 - 6.487 triệu TEU/năm; năm 2030 khoảng 7.336 - 8.092 triệu TEU/năm.

Nhu cầu thông qua lượng hành khách quốc tế đường biển đến năm 2020 là 64,5 - 93,3 nghìn lượt/năm; năm 2025 là 82,6 - 150,6 nghìn lượt/năm; năm 2030 là 105,9 - 243,0 nghìn lượt/năm.

Quy hoạch chi tiết cho các khu bến chức năng chính như sau:

+ Khu bến cảng trên sông Sài Gòn: bao gồm 11 bến cảng/cầu cảng cho tàu có trọng tải từ 20.000 đến 30.000 tấn hoạt động. Khu bến này thực hiện di dời chuyển đổi công năng theo Quyết định số 791/QĐ-TTg ngày 12 tháng 8 năm 2005 của Thủ tướng Chính phủ; Chuyển đổi một phần bến cảng Khánh Hội làm bến cảng khách nội địa và trung tâm dịch vụ hàng hải. Những bến cảng chưa di dời chỉ cải tạo nâng cấp, không mở rộng.

+ Khu bến cảng Cát Lái (sông Đồng Nai): bao gồm 09 bến cảng/cầu cảng cho

tàu có trọng tải đến 30.000 tấn hoạt động. Đây là khu bến công-ten-nơ chính của cảng biển thành phố Hồ Chí Minh trong giai đoạn trước mắt.

+ Khu bến cảng Nhà Bè (sông Nhà Bè): bao gồm 10 bến cảng/cầu cảng cho tàu có trọng tải tới 20.000 - 30.000 tấn. Quy hoạch cải tạo nâng cấp (không mở rộng) các bến trên sông Nhà Bè cho tàu trọng tải đến 30.000 tấn. Quy hoạch xây dựng mới bến cảng khách cho tàu 50.000 GRT tại Phú Thuận (hạ lưu cầu Phú Mỹ).

+ Khu bến cảng Hiệp Phước (sông Soài Rạp): là khu bến chính của cảng biển thành phố Hồ Chí Minh trong tương lai, chủ yếu làm hàng tổng hợp, công-ten-nơ cho tàu 50.000 tấn và tàu công-ten-nơ sức chở đến 4.000 TEU; có một số bến chuyên dùng cho tàu có trọng tải từ 20.000 đến 30.000 tấn phục vụ trực tiếp cơ sở công nghiệp liền kề.

+ Khu bến cảng Cần Giuộc - Long An (trên sông Soài Rạp) là khu bến cảng tổng hợp, chuyên dùng cho tàu có trọng tải từ 20.000 đến 50.000 tấn và 70.000 tấn giảm tải vào, rời qua cửa Soài Rạp, chức năng chung là khu bến vệ tinh của cảng đầu mối khu vực Thành phố Hồ Chí Minh.

- **Cảng biển Đồng Nai:** Là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (Loại I), gồm các khu bến cảng chức năng: khu bến cảng Long Bình Tân (sông Đồng Nai); khu bến cảng Phú Hữu (đoạn sông Đồng Nai và đoạn sông Lòng Tàu - Nhà Bè), khu bến cảng Ông Kèo (sông Lòng Tàu và sông Đồng Tranh); khu bến cảng Gò Dầu, khu bến cảng Phước An (sông Thị Vải).

Năng lực của cảng bảo đảm thông qua nhu cầu hàng hóa: dự kiến vào năm 2020 khoảng 19,7 - 21,0 triệu tấn/năm; năm 2025 khoảng 32,4 - 35,1 triệu tấn/năm; năm 2030 khoảng 51,5 - 58,5 triệu tấn/năm. Trong đó, riêng công-ten-nơ dự kiến vào năm 2020 khoảng 0,69 - 0,77 triệu TEU/năm; năm 2025 khoảng 1,38 - 1,57 triệu TEU/năm; năm 2030 khoảng 2,41 - 2,83 triệu TEU/năm.

Quy hoạch chi tiết cho các khu bến cảng chức năng chính như sau:

+ Khu bến cảng Phước An, Gò Dầu (trên sông Thị Vải): là khu bến chính của cảng Đồng Nai, chủ yếu tiếp nhận tàu tổng hợp, công-ten-nơ cho tàu có trọng tải đến 60.000 tấn (Phước An) và 30.000 tấn (Gò Dầu), có một số bến chuyên dùng tiếp nhận tàu 6.500 - 12.000 tấn phục vụ trực tiếp cơ sở công nghiệp liền kề.

+ Khu bến cảng Phú Hữu, Nhơn Trạch, Ông Kèo (trên sông Đồng Nai, Nhà Bè, Lòng Tàu): bao gồm khu bến cảng chuyên dùng tiếp nhận tàu có trọng tải từ 10.000 đến 30.000 tấn và khu bến tổng hợp cho tàu có trọng tải đến 30.000 tấn phục vụ chung cho các Nhà máy, cơ sở công nghiệp trong khu vực.

+ Khu bến cảng trên sông Đồng Nai: bao gồm bến cảng cho tàu tổng hợp, công-ten-nơ, hàng rời có trọng tải đến 5.000 tấn và các bến chuyên dùng cho tàu có trọng tải đến 1.000 tấn khu vực Long Bình Tân (Đồng Nai).

- **Cảng biển Bình Dương:** cảng tổng hợp địa phương (Loại II), nằm trên sông Đồng Nai, có 01 bến cho tàu có trọng tải đến 5.000 tấn, bốc xếp hàng hóa công-ten-nơ.

Năng lực của cảng bảo đảm thông qua lượng hàng hóa: dự kiến vào năm 2020 khoảng 0,99- 1,21 triệu tấn/năm và không phát triển thêm trong giai đoạn năm 2025 - 2030.

- **Cảng biển Vũng Tàu:** là cảng tổng hợp quốc gia, cửa ngõ quốc tế (loại IA), đảm nhận vai trò là cảng trung chuyên quốc tế, gồm các khu bến chức năng chính: khu bến cảng Gò Dầu, Tắc Cá Trung; khu bến cảng Phú Mỹ, Mỹ Xuân; khu bến cảng Cái Mép, Sao Mai - Bến Đình; khu bến cảng Long Sơn; khu bến cảng sông Dinh và khu bến cảng Côn Đảo.

Năng lực của cảng bảo đảm thông qua lượng hàng hóa: dự kiến vào năm 2020 khoảng 101,6 - 109,2 triệu tấn/năm; năm 2025 khoảng 133,2 - 149,4 triệu tấn/năm; năm 2030 khoảng 161,8 - 195,5 triệu tấn/năm. Trong đó, riêng công-ten-nơ dự kiến vào năm 2015 khoảng 1,51 - 1,63 triệu TEU/năm; năm 2020 khoảng 3,58 - 4,17 triệu TEU/năm; năm 2025 khoảng 5,64 - 6,83 triệu TEU/năm; năm 2030 khoảng 7,58 - 9,42 triệu TEU/năm.

Nhu cầu thông qua lượng hành khách quốc tế đường biển đến năm 2020 là 122,9 - 177,7 nghìn lượt/năm; năm 2025 là 157,4 - 286,8 nghìn lượt/năm; năm 2030 là 201,6 - 462,8 nghìn lượt/năm.

Quy hoạch chi tiết cho các khu bến cảng chức năng chính như sau:

+ Khu bến cảng Gò Dầu, Tắc Cá Trung: khu bến cho tàu tổng hợp và công-ten-nơ, có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải đến 30.000 tấn.

+ Khu bến cảng Phú Mỹ, Mỹ Xuân (sông Thị Vải): chủ yếu làm hàng tổng hợp có trọng tải từ 50.000 đến 80.000 tấn, tàu công-ten-nơ có sức chở từ 4.000 đến 6.000 TEU. Tiếp tục nghiên cứu khả năng cải tạo, mở rộng tuyến luồng để đáp ứng cho tàu có trọng tải 60.000 - 120.000 tấn (4.000 - 8.000 TEU) tại Phú Mỹ và tàu trọng tải đến 60.000 tấn tại Mỹ Xuân; có một số bến chuyên dùng phục vụ cơ sở công nghiệp, dịch vụ.

+ Khu bến cảng Cái Mép, Sao Mai - Bến Đình là khu bến chính của cảng, chủ yếu làm hàng công-ten-nơ xuất, nhập khẩu trên tuyến biển xa và công-ten-nơ trung chuyên quốc tế. Tại khu vực Cái Mép tiếp nhận tàu 80.000 - 100.000 tấn (sức chở 6.000 - 8.000 TEU) và tiếp tục nghiên cứu khả năng cải tạo luồng để tiếp nhận tàu trên 100.000 tấn tại Cái Mép. Tại Sao Mai - Bến Đình tiếp nhận tàu công-ten-nơ trọng tải từ 80.000 tấn (sức chở 6.000 TEU) đến trên 100.000 tấn và có bến cảng khách du lịch quốc tế cho tàu đến 100.000 GRT.

+ Khu bến cảng Long Sơn: chức năng chính là chuyên dùng của khu liên hợp lọc hóa dầu, có bến nhập dầu thô cho tàu 300.000 tấn, bến tàu 30.000 - 50.000 tấn nhập nguyên liệu khác và xuất sản phẩm. Phần đường bờ phía Đông Nam dành để xây dựng bến tổng hợp phục vụ cho phát triển lâu dài của khu vực.

+ Khu bến cảng Vũng Tàu - Sông Dinh: tiếp nhận tàu tổng hợp trọng tải 10.000 tấn (khu công nghiệp Đông Xuyên).

+ Khu bến cảng Côn Đảo: chức năng chính là bến tổng hợp và hành khách phục vụ cho Côn Đảo, cỡ tàu trọng tải 2.000 - 5.000 tấn. Ngoài ra, bố trí bến dịch vụ hàng hải và dầu khí cho tàu trọng tải đến 10.000 tấn.

b) Định hướng đối với quy hoạch di dời giai đoạn kế tiếp

Các bến cảng còn lại trên sông Sài Gòn sử dụng cầu Phú Mỹ để tới các khu công nghiệp Cát Lái, Thủ Đức, Long Thành, Vũng Tàu và Đồng Nai sẽ tiếp tục hoạt động theo hiện trạng và nghiên cứu di dời sau năm 2020 nếu cần thiết.

(Danh mục chi tiết về quy mô, chức năng từng cảng trong Nhóm được nêu cụ thể tại Phụ lục và hồ sơ quy hoạch kèm theo Quyết định này).

c) Giải pháp đối với các bến phao

Việc bố trí các bến phao trên luồng tàu chỉ mang tính chất tạm thời, đáp ứng nhu cầu thực sự cần thiết trước mắt tại khu vực chưa có điều kiện xây dựng đủ các bến cứng. Do vậy, việc xây dựng bến phao phải gắn với quy hoạch phát triển, phù hợp với hoạt động các bến cứng. Khi hoàn thành đầu tư xây dựng các bến cứng thì chủ đầu tư những bến phao phải chịu trách nhiệm di dời các bến phao theo yêu cầu, đảm bảo điều kiện an toàn và khai thác hiệu quả các bến cứng.

d) Quy hoạch cải tạo, nâng cấp luồng tàu

- Luồng Sài Gòn - Vũng Tàu: cải tạo một số đoạn cong gấp, duy trì độ sâu và hệ thống báo hiệu hàng hải luồng Lòng Tàu cho tàu trọng tải 30.000 tấn lợi dụng thủy triều ra vào cả ban ngày và ban đêm.

- Luồng Soài Rạp: Đã nạo vét đến độ sâu -9,5 m đáp ứng cho tàu trọng tải đến 30.000 tấn đầy tải và 50.000 tấn giảm tải. Trong giai đoạn tiếp theo, quan trắc diễn biến và đánh giá kết quả đợt nạo vét -9,5 m để xem xét tiếp tục nghiên cứu nạo vét cho tàu trọng tải đến 50.000 tấn đầy tải và tàu trên 50.000 tấn giảm tải.

- Luồng sông Đồng Nai: Giữ nguyên hiện trạng khai thác cho đoạn luồng bắt đầu từ ngã ba Mũi Đèn Đỏ tới cảng Đồng Nai dài khoảng 36 km.

- Luồng Cái Mép - Thị Vải: Nghiên cứu trong giai đoạn tới nhằm xác định cỡ tàu lớn nhất có thể ra vào các cảng, dự kiến cỡ tàu cho từng khu bến cảng: khu Cái Mép cho tàu trọng tải 80.000 tấn đến trên 100.000 tấn, tàu công-ten-nơ sức chở 6.000 - trên 8.000 TEU; khu Phú Mỹ (Thị Vải) cho tàu trọng tải 60.000 - 100.000 tấn, tàu công-ten-nơ sức chở 4.000 - 8.000 TEU; khu Phước An, Mỹ Xuân cho tàu trọng tải đến 60.000 tấn; khu Gò Dầu cho tàu trọng tải đến 30.000 tấn.

- Luồng sông Dinh: duy trì điều kiện khai thác ổn định cho tàu 10.000 tấn.

đ) Các dự án ưu tiên giai đoạn đến năm 2020

- Luồng Cái Mép - Thị Vải: hoàn thành nghiên cứu tổng thể toàn diện tuyến luồng tàu biển Cái Mép - Thị Vải làm cơ sở xúc tiến, chuẩn bị phương án đầu tư... nhằm nhanh chóng thu hút các hãng tàu vào sử dụng khu vực Cái Mép - Thị Vải.

- Luồng Soài Rạp: đánh giá ổn định luồng -9,5 m để xem xét nghiên cứu nạo vét luồng cho tàu 50.000 tấn và trên 50.000 tấn (giảm tải, lợi dụng thủy triều) vào khu bến cảng Hiệp Phước.

- Đầu tư khu bến chuyên dùng phục vụ công nghiệp lọc hóa dầu tại Long Sơn: chuyên nhập dầu thô, xuất sản phẩm dầu, nhập nguyên liệu.

- Đường bộ nối cảng:

+ Quốc lộ 51 (Đồng Nai - Bà Rịa Vũng Tàu): hoàn tất nâng cấp mở rộng Quốc lộ 51 kết nối hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải với mạng giao thông vùng.

+ Đường liên cảng Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu): nhanh chóng đầu tư xây dựng đoạn đường sau cảng SP-PSA, cảng quốc tế Thị Vải (ODA), Nhà máy đóng tàu Ba Son tại Phú Mỹ.

+ Đường 991B, đường Phước Hòa - Cái Mép: triển khai đầu tư để kết nối vào khu cảng Cái Mép - Thị Vải và Trung tâm dịch vụ logistics Cái Mép Hạ.

+ Đường vào các bến cảng khu vực Hiệp Phước: đầu tư hoàn thiện tuyến trục Bắc - Nam vào khu Hiệp Phước, các tuyến chính kết nối với khu vực cảng trong Khu công nghiệp, đặc biệt là đoạn đường D3 vào bến cảng Sài Gòn Hiệp Phước.

4. Các chính sách, cơ chế và giải pháp thực hiện

a) Về đầu tư phát triển cảng nói chung

- Đẩy mạnh xã hội hóa việc đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng cảng biển. Tăng cường xúc tiến đầu tư, khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho mọi thành phần kinh tế trong nước và nước ngoài tham gia đầu tư phát triển cảng biển. Nguồn vốn ngân sách tập trung đầu tư cho các hạng mục cơ sở hạ tầng công cộng (luồng tàu, đê chắn sóng dùng chung) kết nối với cảng biển quan trọng.

- Tiếp tục đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính trong quản lý đầu tư và hoạt động khai thác bến cảng theo hướng đơn giản hóa và hội nhập quốc tế. Tạo điều kiện bố trí cơ sở làm việc của Cảng vụ hàng hải, các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành tại các khu cảng mới để đảm bảo việc quản lý nhà nước tại các cảng được kịp thời. Tăng cường công tác quản lý Nhà nước trong quá trình thực hiện quy hoạch phát triển cảng biển trong nhóm, đảm bảo sự phối hợp, gắn kết đồng bộ với quy hoạch phát triển mạng lưới giao thông khu vực, quy hoạch xây dựng và quy hoạch chung phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, vùng lãnh thổ có cảng.

- Khuyến khích xây dựng bến cảng, khu bến cảng phục vụ chung tại các khu kinh tế, công nghiệp để nâng cao hiệu quả đầu tư và sử dụng tài nguyên đường bờ làm cảng. Quỹ đất dành cho phát triển cảng đảm bảo chiều rộng từ 500 - 700 m dọc các sông lớn có tiềm năng phát triển cảng (như Cái Mép - Thị Vải, Soài Rạp, Lòng Tàu, Nhà Bè, Đồng Nai...). Dành quỹ đất thích hợp phía sau cảng để xây dựng trung tâm phân phối hàng hóa với chức năng đầu mối dịch vụ logistics.

b) Cơ chế, chính sách và tổ chức thực hiện quy hoạch di dời cảng

- Các cơ chế, chính sách và tổ chức thực hiện quy hoạch di dời các cảng trên sông Sài Gòn và Nhà máy đóng tàu Ba Son tiếp tục thực hiện theo Quyết định số 791/QĐ-TTg ngày 12/8/2005 và các văn bản chỉ đạo khác của Thủ tướng Chính phủ.

- Cơ chế tài chính thực hiện quy hoạch di dời cảng: thực hiện theo quy định tại Quyết định số 74/2005/QĐ-TTg ngày 06/4/2005 của Thủ tướng Chính phủ về việc sử dụng tiền chuyển quyền sử dụng đất, tiền bán nhà xưởng và các công trình khác khi tổ chức kinh tế phải di dời trụ sở, cơ sở sản xuất, kinh doanh theo quy hoạch; Quyết định số 46/2010/QĐ-TTg ngày 24/6/2010 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Quy chế tài chính phục vụ di dời các cảng trên sông Sài Gòn và Nhà máy đóng tàu Ba Son và các văn bản pháp lý liên quan.

- Các chế độ, chính sách khác phục vụ cho công tác di dời khi cần thiết có thể báo cáo Ban chỉ đạo thực hiện quy hoạch di dời các cảng trên Sông Sài Gòn và Nhà máy đóng tàu Ba Son để giải quyết hoặc báo cáo Thủ tướng Chính phủ những vấn đề vượt thẩm quyền.

c) Cơ chế khuyến khích hoạt động trung chuyển hàng hóa quốc tế

- Đẩy mạnh việc áp dụng cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển hoạt động trung chuyển hàng hóa quốc tế và hình thành những điều kiện cơ bản về cơ sở hạ tầng, tổ chức quản lý, khai thác, dịch vụ tài chính, ngân hàng và các dịch vụ chuyên ngành cần thiết khác để nâng cao năng lực cạnh tranh, thu hút, thông qua lượng hàng trung chuyển quốc tế của khu vực.

- Khuyến khích, đẩy nhanh tiến độ đầu tư xây dựng trung tâm dịch vụ logistics tại Cái Mép Hạ.

Điều 2. Quản lý và tổ chức thực hiện quy hoạch

1. Cục Hàng hải Việt Nam

- Phối hợp với Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương và các cơ quan liên quan công bố và quản lý thực hiện quy hoạch được duyệt; đặc biệt đối với các dự án xây mới cầu cảng, bến cảng tại khu vực, đảm bảo không triển khai mới các dự án đầu tư xây dựng cầu cảng, bến cảng vượt quá nhu cầu thông qua hàng hóa theo quy hoạch được duyệt; căn cứ nhu cầu thực tế, báo cáo Bộ Giao thông vận tải xem xét, quyết định việc điều chỉnh, cập nhật bổ sung quy hoạch các cảng, bến cảng.

- Hàng năm, phối hợp với chính quyền địa phương và các cơ quan liên quan, tổ chức đánh giá tình hình thực hiện quy hoạch phát triển cảng biển, tổng hợp đề xuất xử lý các dự án không tuân thủ quy hoạch, báo cáo Bộ Giao thông vận tải.

- Tổ chức triển khai thực hiện quy hoạch phát triển cảng biển, kết hợp chặt chẽ với quá trình thực hiện các giải pháp nâng cao hiệu quả khai thác cảng biển, bến cảng được ban hành tại Quyết định số 3304/QĐ-BGTVT ngày 25 tháng 10 năm 2013 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

2. Các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh

- Các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh chỉ đạo các Nhà đầu tư lập dự án xây dựng mới, cải tạo và nâng cấp cảng biển, luồng hàng hải phù hợp với quy hoạch được duyệt và theo đúng quy định của pháp luật về quản lý đầu tư xây dựng.

- Việc cập nhật các khu bến cảng, bến cảng chưa được chi tiết hoá trong điều chỉnh quy hoạch này, các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chỉ đạo cơ quan chức năng lập quy hoạch chi tiết và gửi Cục Hàng hải Việt Nam thẩm định, báo cáo Bộ Giao thông vận tải xem xét, phê duyệt.

- Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố căn cứ quy hoạch được duyệt, quản lý chặt chẽ và sử dụng đúng mục đích đối với quỹ đất xây dựng cảng; bố trí quỹ đất để phát triển đồng bộ cảng và hạ tầng kết nối với cảng, khu dịch vụ logistics, dịch vụ hàng hải đảm bảo điều kiện hoạt động thuận lợi cho các cảng biển; phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trong việc tổ chức giao thông hài hòa, đảm bảo không có sự xung đột giữa giao thông kết nối cảng với giao thông đô thị; phối hợp với Bộ Giao thông vận tải để thống nhất quy mô, tiến độ đầu tư của dự án xây dựng cảng trước khi cấp đất hoặc cấp Giấy chứng nhận đầu tư cho dự án đầu tư xây dựng bến cảng biển.

Điều 3. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký và thay thế Quyết định số 1745/QĐ-BGTVT ngày 03 tháng 8 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

Điều 4. Chánh Văn phòng, Chánh Thanh tra Bộ; các Vụ trưởng; Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam, Thủ trưởng các cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

Nơi nhận: U

- Như Điều 4;
- Thủ tướng Chính phủ (để b/c);
- PTT. Hoàng Trung Hải (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ: KH&ĐT, Xây dựng, Tài chính, Công Thương, Quốc phòng, Công an, TN&MT, NN&PTNT;
- Ủy ban nhân dân TP. Hồ Chí Minh
- Ủy ban nhân dân các tỉnh: Bà Rịa-Vũng Tàu, Đồng Nai, Bình Dương, Bình Phước, Tây Ninh, Long An, Tiền Giang;
- Các Thứ trưởng;
- Các Tập đoàn, Tổng Công ty 91;
- Các Vụ, Cục thuộc Bộ GTVT;
- Website Bộ GTVT;
- Lưu VT, KHĐT (5)



Đinh La Thăng