

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: **1201**/QĐ-BGTVT

Hà Nội, ngày 11 tháng 6 năm 2018

QUYẾT ĐỊNH

**Phê duyệt Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam
giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030**

CÔNG THÔNG TIN ĐIỆN TỬ CHÍNH PHỦ	
ĐẾN	Giới: S
	Ngày: 10/6/2018

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ Nghị định số 12/2017/NĐ-CP ngày 10 tháng 02 năm 2017 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, phê duyệt và quản lý quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội; 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 ngày 07 tháng 9 năm 2006 của Chính phủ;

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 và khai thác cảng cạn;

Căn cứ Quyết định số 2072/QĐ-TTg ngày 22 tháng 12 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Xét văn bản số 653/CHHVN-KHĐT ngày 12 tháng 02 năm 2018 và văn bản số 1696/CHHVN-KHĐT ngày 04 tháng 5 năm 2018 của Cục Hàng hải Việt Nam về việc hoàn thiện hồ sơ và trình phê duyệt Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Trên cơ sở đề nghị của Thường trực Hội đồng thẩm định và Vụ trưởng Vụ Kế hoạch - Đầu tư,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 với những nội dung chủ yếu sau:

I. Quan điểm và mục tiêu phát triển.

1. Quan điểm phát triển

- Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống các cảng cạn, cụm cảng cạn nhằm triển khai thực hiện hiệu quả, hợp lý phù hợp Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 2072/QĐ-TTg ngày 22 tháng 12 năm 2017.

- Quy hoạch chi tiết phát triển cảng cạn, cụm cảng cạn nhằm định hướng các doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân thực hiện việc đầu tư, xây dựng khai thác cảng cạn một cách có hiệu quả, phù hợp với đặc điểm phát triển kinh tế - xã hội và hệ thống giao thông vận tải của từng vùng, miền và địa phương. Các cụm cảng cạn gồm các cảng cạn

nằm gần nhau, phục vụ cùng hành lang kinh tế, khu vực kinh tế và sử dụng chung kết cấu hạ tầng giao thông tại khu vực để đảm bảo nhu cầu thông qua hàng hóa.

- Đảm bảo tính kế thừa quá trình phát triển và tận dụng tối đa năng lực các cảng cạn hiện có để tiết kiệm nguồn lực xã hội, bảo đảm quyền lợi chính đáng của doanh nghiệp; phát triển các vị trí mới kết hợp với việc di dời một số cảng cạn hiện có để đảm bảo các điều kiện phát triển bền vững về quỹ đất, kết nối hợp lý các phương thức vận tải, đảm bảo an toàn giao thông và bảo vệ môi trường.

- Kết hợp chặt chẽ giữa quy hoạch cảng cạn với quy hoạch phát triển các khu kinh tế, khu công nghiệp, khu chế xuất và quy hoạch vị trí các trung tâm logistics để giảm chi phí dịch vụ logistics.

2. Mục tiêu phát triển

- Giai đoạn đến năm 2025 (thời gian thực hiện trong giai đoạn đến năm 2025): Hình thành các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất khoảng 5.706.900 - 8.638.625 TEU/năm. Trong đó miền Bắc có các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất 1.335.000 - 2.253.025 TEU/năm; miền Trung - Tây Nguyên có các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất khoảng 123.750 - 322.500 TEU/năm; miền Nam có các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất khoảng 4.248.150 - 6.063.100 TEU/năm.

- Giai đoạn đến năm 2030: Hình thành các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất khoảng 13.817.910 - 19.163.445 TEU/năm. Trong đó, miền Bắc gồm các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất khoảng 3.834.320 - 5.213.765 TEU/năm, các vị trí tiềm năng công suất khoảng 291.600 - 340.200 TEU; miền Trung - Tây Nguyên có các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất khoảng 510.750 - 911.250 TEU/năm, các vị trí tiềm năng công suất khoảng 162.000 TEU; miền Nam có các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất khoảng 9.472.840 - 13.020.430 TEU/năm, các vị trí tiềm năng công suất khoảng 975.000 TEU.

II. Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn đến năm 2020, định hướng đến 2030

1. Định hướng quy hoạch

1.1. Miền Bắc: Hình thành các cảng cạn, cụm cảng cạn tại các khu vực kinh tế, hành lang kinh tế, cụ thể:

- Khu vực kinh tế ven biển: Giai đoạn đến năm 2020 tổng công suất khoảng 290.400 - 408.500 TEU/năm; đến năm 2030 tổng công suất khoảng 596.700 - 851.900 TEU/năm. Ưu tiên các vị trí kết nối thuận lợi bằng vận tải thủy nội địa, vận tải sông pha biển với cảng biển Hải Phòng, Quảng Ninh; phạm vi phục vụ chủ yếu thành phố Hải Phòng, các tỉnh: Quảng Ninh, Thái Bình, Nam Định, Hà Nam, Ninh Bình.

- Hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng Sơn: Giai đoạn đến năm 2020 tổng công suất khoảng 200.500 - 420.200 TEU/năm; đến năm 2030 tổng công suất khoảng 561.800 - 575.370 TEU/năm. Ưu tiên các vị trí gắn liền với cửa khẩu đường bộ, đường sắt quốc tế (tại Lạng Sơn); phạm vi phục vụ chủ yếu gồm các tỉnh: Lạng Sơn, Bắc Giang và Bắc Ninh; kết nối chủ yếu với cảng biển Quảng Ninh và cảng biển Hải Phòng.

- Hành lang kinh tế Hà Nội - Lào Cai: Giai đoạn đến năm 2020 tổng công suất khoảng 216.300 - 346.950 TEU/năm; đến năm 2030 tổng công suất khoảng 507.500 - 916.500 TEU/năm. Ưu tiên các vị trí kết nối thuận lợi với vận tải đường sắt, vận tải thủy nội địa chủ yếu qua cảng biển Hải Phòng và cảng biển Quảng Ninh; phạm vi phục vụ chủ yếu gồm các tỉnh: Lào Cai, Yên Bái, Phú Thọ, Vĩnh Phúc, Tuyên Quang và Hà Giang.

- Khu vực kinh tế Tây Bắc Hà Nội: Giai đoạn đến năm 2020 tổng công suất khoảng 71.250 - 135.375 TEU/năm; đến năm 2030 tổng công suất khoảng 180.500 -

218.500 TEU/năm; phạm vi phục vụ chủ yếu gồm thành phố Hà Nội và các tỉnh: Hòa Bình, Sơn La, Điện Biên và Lai Châu.

- Khu vực kinh tế Đông Nam Hà Nội: Giai đoạn đến năm 2020 tổng công suất khoảng 522.800 - 874.500.000 TEU/năm; đến năm 2030 tổng công suất khoảng 1.619.720 - 2.051.670 TEU/năm; ưu tiên các vị trí có thể kết nối với đường thủy nội địa, đường sắt hiện có hoặc theo quy hoạch; phục vụ chủ yếu gồm thành phố Hà Nội và các tỉnh: Bắc Ninh, Hải Dương, Hưng Yên, Thái Nguyên và Bắc Kạn.

- Hành lang kinh tế Hà Nội - Thái Nguyên - Cao Bằng: Giai đoạn đến năm 2020 tổng công suất khoảng 33.750 - 67.500 TEU/năm; đến năm 2030 tổng công suất khoảng 76.500 - 95.625 TEU/năm. Ưu tiên các vị trí gắn liền với cửa khẩu đường bộ (tại Cao Bằng), phục vụ chủ yếu cho hoạt động của cửa khẩu đường bộ Trà Lĩnh và một số khu công nghiệp trên địa bàn các tỉnh: Cao Bằng, Thái Nguyên.

1.2. Miền Trung - Tây Nguyên: Hình thành các cảng cạn, cụm cảng cạn tại các khu vực, hành lang kinh tế, cụ thể:

- Khu kinh tế Nghi Sơn: Giai đoạn đến năm 2030 tổng công suất khoảng 51.750 - 155.250 TEU/năm.

- Hành lang kinh tế đường 8, đường 12A: Giai đoạn đến năm 2030 tổng công suất khoảng 27.000 - 40.500 TEU/năm tại các khu vực cửa khẩu Cầu Treo (Hà Tĩnh), Cha Lo (Quảng Bình) trên cơ sở các điều kiện về phát triển vận tải hàng hóa qua biên giới và kết nối thông qua các cảng biển Hà Tĩnh, Quảng Bình.

- Hành lang kinh tế đường 9: Giai đoạn đến năm 2030 tổng công suất khoảng 22.500 - 45.000 TEU/năm. Ưu tiên vị trí khu kinh tế cửa khẩu, phục vụ trực tiếp cho hoạt động vận tải hàng hóa qua biên giới với Lào, hoạt động vận tải trên hành lang kinh tế Đông Tây. Kết nối với các cảng biển Đà Nẵng, Chân Mây, Mỹ Thủy.

- Khu vực kinh tế Đà Nẵng - Huế, đường 14B: Giai đoạn đến năm 2020 tổng công suất khoảng 52.500 - 157.500 TEU/năm; giai đoạn đến năm 2030 tổng công suất khoảng 189.000 - 252.000 TEU/năm. Ưu tiên vị trí trong tương lai có thể tích hợp với quy hoạch trung tâm logistics khu vực thành phố Đà Nẵng. Phục vụ trực tiếp cho các khu công nghiệp trên địa bàn thành phố Đà Nẵng, đồng thời hỗ trợ cho tổ chức vận tải sau cảng biển Đà Nẵng.

- Hành lang kinh tế đường 19: Giai đoạn đến năm 2020 tổng công suất khoảng 52.500 - 127.500 TEU/năm; đến năm 2030 tổng công suất khoảng 175.500 - 189.000 TEU/năm. Ưu tiên vị trí trong tương lai có thể tích hợp với quy hoạch trung tâm logistics tỉnh Bình Định. Phục vụ trực tiếp cho các khu công nghiệp trên địa bàn tỉnh Bình Định, Phú Yên và hàng hóa từ các tỉnh Tây Nguyên đến cảng biển Quy Nhơn.

- Hành lang kinh tế đường 29: Giai đoạn đến năm 2020 tổng công suất khoảng 18.750 - 37.500 TEU/năm; đến năm 2030 tổng công suất khoảng 45.000 - 67.500 TEU/năm. Phục vụ trực tiếp cho hàng xuất khẩu chính như cà phê, nông lâm sản, hàng nhập máy móc công cụ sản xuất, sản phẩm từ các khu công nghiệp trên địa bàn; ưu tiên vị trí kết nối thuận tiện đến cảng biển Quy Nhơn, Khánh Hòa, thành phố Hồ Chí Minh.

1.3. Miền Nam: Hình thành các cảng cạn, cụm cảng cạn tại các khu vực kinh tế và hành lang kinh tế, cụ thể:

- Khu vực kinh tế Đông Bắc thành phố Hồ Chí Minh: Giai đoạn đến năm 2020 tổng công suất khoảng 3.837.150 - 5.233.150 TEU/năm; đến năm 2030 tổng công suất khoảng 7.998.790 - 10.038.060 TEU/năm. Ưu tiên các vị trí có khả năng kết nối

thuận lợi với vận tải thủy nội địa; xem xét một số vị trí có khả năng kết nối với vận tải đường sắt theo quy hoạch.

- Khu vực kinh tế Tây Nam thành phố Hồ Chí Minh: Giai đoạn đến năm 2020 tổng công suất khoảng 268.000 - 543.950 TEU/năm; đến năm 2030 tổng công suất khoảng 1.084.050 - 1.448.370 TEU/năm; phục vụ trực tiếp cho các khu công nghiệp trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh: Long An, Tây Ninh, Vĩnh Long. Ưu tiên các vị trí có khả năng kết nối với các cảng biển bằng đường thủy nội địa.

- Khu vực đồng bằng sông Cửu Long: Giai đoạn đến năm 2020 tổng công suất khoảng 143.000 - 286.000 TEU/năm; đến năm 2030 tổng công suất khoảng 390.000 - 559.000 TEU/năm. Ưu tiên vị trí trong tương lai có thể tích hợp với quy hoạch trung tâm logistics tiểu vùng kinh tế trung tâm đồng bằng sông Cửu Long, phục vụ trực tiếp cho các khu công nghiệp trên địa bàn thành phố Cần Thơ và các tỉnh Trà Vinh, Hậu Giang, Vĩnh Long, Kiên Giang, Cà Mau, Sóc Trăng và An Giang.

(Chi tiết các cảng cạn, cụm cảng cạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 tại Phụ lục kèm theo).

3. Danh mục ưu tiên đầu tư

Giai đoạn từ nay đến năm 2025, tập trung, khuyến khích 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, khu bến cảng Cái Mép - Thị Vải), các cảng cạn nằm trên hành lang vận tải qua biên giới gần với các cửa khẩu quốc tế. Ưu tiên đầu tư cảng cạn có vị trí kết nối được với hai phương thức vận tải, các vị trí gần liền hoặc nằm gần các cụm khu công nghiệp, khu chế xuất tập trung, các trung tâm logistics cấp I đã được quy hoạch, các cửa khẩu đường bộ quốc tế lớn.

III. Một số giải pháp, chính sách thực hiện Quy hoạch

1) Tăng cường quản lý nhà nước đối với phát triển cảng cạn: Nâng cao chất lượng và hiệu quả công tác quản lý nhà nước trong quá trình triển khai thực hiện quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn, bảo đảm tương thích và đồng bộ với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch giao thông vận tải, quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị và các quy hoạch chuyên ngành khác như quy hoạch hệ thống trung tâm logistics quy hoạch thương mại, quy hoạch các khu công nghiệp, khu sản xuất hàng hóa tập trung, khu kinh tế và kinh tế cửa khẩu của các địa phương và cả nước.

2) Nhà nước có chính sách thúc đẩy để phát triển vận tải thủy, góp phần quan trọng trong việc xóa đói giảm nghèo, phát triển kinh tế - xã hội bền vững, tăng trưởng xanh, giảm thiểu ô nhiễm môi trường, giảm tải cho hệ thống đường bộ; tăng cường năng lực kết nối giữa loại hình vận tải đường thủy nội địa với vận tải hàng hải và đường bộ. Ưu tiên hình thành và phát triển các cảng cạn có khả năng kết nối các phương thức vận tải đường thủy nội địa, vận tải đường sắt đến cảng biển.

3) Kết hợp quy hoạch phát triển cảng cạn và trung tâm logistics: Gắn kết, lồng ghép quy hoạch cảng cạn với các trung tâm logistics theo Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên phạm vi cả nước đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03 tháng 7 năm 2015 để tiết kiệm nguồn lực xã hội, nâng cao hiệu quả khai thác, phù hợp với điều kiện thực tế của Việt Nam.

4) Bố trí quỹ đất phù hợp dành cho phát triển cảng cạn, cụm cảng cạn. Các địa phương chủ động, linh hoạt trong việc thực hiện các chính sách đất đai để hỗ trợ cho xây dựng các cảng cạn. Thực hiện đầu giá quyền sử dụng đất theo quy định của pháp luật đối với các dự án có vị trí kinh doanh thuận lợi.

5) Tận dụng tối đa sự hợp lý và ưu điểm của các cảng cạn hiện có; từng bước chuyển đổi công năng hoặc di dời các cảng cạn không đáp ứng yêu cầu đến vị trí quy hoạch mới theo lộ trình phù hợp trên cơ sở bảo đảm các lợi ích của doanh nghiệp cũng như không gián đoạn hoặc ảnh hưởng lớn đến việc tổ chức vận tải giữa cảng biển và nguồn hàng hóa.

6) Các cảng cạn được đầu tư bằng nguồn vốn xã hội hóa, từ các doanh nghiệp để đáp ứng nhu cầu thị trường, không sử dụng vốn ngân sách nhà nước. Nhu cầu đầu tư cảng cạn trong danh mục dự án ưu tiên là chi phí khái toán, tổng mức đầu tư cụ thể sẽ được nhà đầu tư tính toán trong giai đoạn thực hiện dự án và tự chịu trách nhiệm về hiệu quả đầu tư.

7) Thực hiện đầu tư xây dựng cảng cạn tuân thủ Nghị định số 38/2017/NĐ-CP ngày 04 tháng 4 năm 2017 của Chính phủ về đầu tư xây dựng và quản lý khai thác cảng cạn.

Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Trách nhiệm của Cục Hàng hải Việt Nam

- Chủ trì, phối hợp với Sở, ban, ngành các tỉnh, thành phố và các cơ quan liên quan công bố và quản lý thực hiện quy hoạch được duyệt.

- Chủ trì, phối hợp với Sở, ban, ngành các tỉnh, thành phố và các cơ quan liên quan tham mưu cho Bộ Giao thông vận tải trong việc quản lý đầu tư xây dựng và khai thác cảng cạn.

- Chủ trì thẩm định, báo cáo Bộ Giao thông vận tải xem xét, quyết định việc cập nhật, bổ sung, điều chỉnh quy mô, chức năng, tiến độ thực hiện việc đầu tư và xây dựng cảng cạn.

- Thường xuyên phối hợp với chính quyền địa phương và các cơ quan liên quan, tổ chức kiểm tra tình hình thực hiện quy hoạch phát triển cảng cạn, đề xuất xử lý các dự án không tuân thủ quy hoạch; đề xuất điều chỉnh, bổ sung quy hoạch đảm bảo phù hợp với tình hình thực tiễn; định kỳ hàng năm báo cáo Bộ tổng kết tình hình triển khai thực hiện quy hoạch.

- Hướng dẫn doanh nghiệp khai thác cảng cạn đang hoạt động bổ sung, hoàn thiện các thủ tục cần thiết để công bố theo quy định.

2. Trách nhiệm của Tổng cục Đường bộ Việt Nam và các Cục quản lý chuyên ngành

- Phối hợp với Cục Hàng hải Việt Nam và các địa phương trong việc quản lý đầu tư xây dựng và khai thác cảng cạn gắn với phương thức vận tải chuyên ngành.

- Hướng dẫn, tạo điều kiện cho doanh nghiệp trong việc kết nối cảng cạn với hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa quốc gia.

- Hoàn thiện, bổ sung cơ sở pháp lý về quản lý, quy hoạch cảng, bến thủy nội địa thuộc cảng cạn.

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

- Tổ chức quản lý chặt chẽ quỹ đất xây dựng cảng cạn; bố trí quỹ đất theo quy hoạch để phát triển đồng bộ cảng cạn và hạ tầng kết nối với cảng cạn, đảm bảo cảng cạn kết nối thuận lợi với hệ thống giao thông quốc gia và địa phương và đảm bảo điều kiện hoạt động thuận lợi cho các cảng cạn.

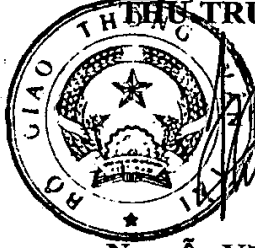
- Phối hợp chặt chẽ với Bộ Giao thông vận tải về các nội dung liên quan đến quản lý đầu tư xây dựng và khai thác cảng cạn (công năng, quy mô, thời điểm tiến độ đầu tư) theo quy định.

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

Điều 4. Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ; Vụ trưởng các Vụ; Tổng cục trưởng Tổng cục Đường bộ Việt Nam; Cục trưởng các Cục thuộc Bộ và Thủ trưởng các đơn vị liên quan chịu trách nhiệm thi hành quyết định này. *LA*

Nơi nhận:

- Như Điều 4;
- Thủ tướng Chính phủ (để b/c);
- Bộ trưởng (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ: KH&ĐT, Tài chính, Xây dựng, Quốc phòng, Công an, Công Thương, NN&PTNT, TN&MT; KHCN;
- UBND các tỉnh, Tp trực thuộc Trung ương;
- Các Tổng cục, Cục, Vụ thuộc Bộ GTVT;
- Công báo, Website Chính phủ;
- Cổng TTĐT Bộ GTVT;
- Lưu VT, KHCN (09).

KT. BỘ TRƯỞNG
THỦ TRƯỞNG

Nguyễn Văn Công

PHỤ LỤC 1: NHU CẦU HÀNG HÓA THÔNG QUA HỆ THỐNG CẢNG CẬN ĐẾN NĂM 2025, 2030 VÀ SAU 2030
(Kèm theo Quyết định số: 1201 /QĐ-BGTVT ngày 11 tháng 6 năm 2018 của Bộ Giao thông vận tải)

TT	Tên cảng cạn	Năm 2020 - 2025		Năm 2030 - sau 2030	
		Diện tích (ha)	Nhu cầu thông qua hàng hóa (TEU)	Diện tích (ha)	Nhu cầu thông qua hàng hóa (TEU)
	Miền Bắc	185 - 316	1.335.000 - 2.253.025	373 - 485	3.834.320 - 5.231.765
I	Khu vực kinh tế ven biển	50 - 75	290.400 - 408.500	78 - 100	596.700 - 851.900
II	Hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng Sơn	30 - 57	200.500 - 420.200	59 - 73	561.800 - 757.370
III	Hành lang kinh tế Hà Nội - Lào Cai	25 - 40	216.300 - 346.950	45 - 75	507.500 - 916.500
IV	Khu vực kinh tế Tây Bắc Hà Nội	10 - 19	71.250 - 135.375	19 - 23	180.500 - 218.500
V	Khu vực kinh tế Đông Nam Hà Nội	60 - 105	522.800 - 874.500	122 - 154	1.619.720 - 2.051.670
VI	Hành lang KT Hà Nội - Thái Nguyên - Cao Bằng	10 - 20	33.750 - 67.500	20 - 25	76.500 - 95.625
VII	Các vị trí tiềm năng khác			30 - 35	291.600 - 340.200
	Miền Trung	20 - 47	123.750 - 322.500	72-125	510.750 - 911.250
I	Khu kinh tế Nghi Sơn			5 - 15	51.750 - 155.250
II	Hành lang kinh tế đường 8, đường 12A			10 - 15	27.000 - 40.500
III	Hành lang đường 9			5 - 10	22.500 - 45.000
IV	Khu vực kinh tế Đà Nẵng - Huế, hành lang 14B	5 - 15	52.500 - 157.500	15 - 20	189.000 - 252.000
V	Hành lang kinh tế đường 19	10 - 22	52.500 - 127.500	27 - 30	175.500 - 189.000
VI	Hành lang kinh tế đường 29	5 - 10	18.750 - 37.500	10 - 15	45.000 - 67.500
VII	Các vị trí tiềm năng khác			20	162.000
	Miền Nam	336 - 472	4.248.150 - 6.063.100	534 - 725	9.472.840 - 13.020.430
I	KV KT Đông Bắc TP.Hồ Chí Minh	299 - 400	3.837.150 - 5.233.150	444 - 550	7.998.790 - 10.038.060
II	KVKT Tây Nam TP.Hồ Chí Minh	22 - 42	268.000 - 543.950	60 - 82	1.084.050 - 1.448.370
III	KVKT Đồng bằng Sông Cửu Long	15 - 30	143.000 - 286.000	30 - 43	390.000 - 559.000
IV	Các vị trí tiềm năng khác			50	975.000
	Tổng cộng	541 - 835	5.706.900 - 8.638.625	979 - 1.335	13.817.910 - 19.163.445

PHỤ LỤC 2: QUY HOẠCH CHI TIẾT PHÁT TRIỂN CẢNG CẠN KHU VỰC MIỀN BẮC

(Kèm theo Quyết định số: 1204 /QĐ-BGTVT ngày 18 tháng 6 năm 2018 của Bộ Giao thông vận tải)

TT	Tên cảng cạn	Năm 2020 – 2025		Năm 2030 - sau 2030		Kết nối chủ yếu với cảng biển
		Diện tích (ha)	Năng lực thông qua hàng hóa (TEU)	Diện tích (ha)	Năng lực thông qua hàng hóa (TEU)	
I	Khu vực kinh tế ven biển					
1	Cảng cạn Phúc Lộc	20 - 25	138.000 - 152.500	25 - 30	212.500 - 285.000	Hải Phòng, Quảng Ninh
2	Cảng cạn Móng Cái	20 - 30	97.600 - 146.400	30 - 40	204.000 - 310.400	Hải Phòng, Quảng Ninh
3	Cảng cạn Nghĩa Hưng	5 - 10	23.750 - 47.500	10 - 13	80.750 - 111.150	Hải Phòng, Quảng Ninh
4	Cảng cạn Duy Tiên	5 - 10	31.050 - 62.100	13 - 17	99.450 - 145.350	Hải Phòng, Quảng Ninh
II	Hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng Sơn					
1	Cảng cạn Tiên Sơn	30 - 57	200.500 - 420.200	59 - 73	561.800 - 757.370	
2	Cảng cạn Quế Võ	5 - 12	45.000 - 108.000	12	136.800 - 144.000	Hải Phòng, Quảng Ninh
3	Cảng cạn Yên Phong	5 - 15	42.000 - 126.000	15 - 21	153.000 - 241.920	Hải Phòng, Quảng Ninh
4	Cảng cạn Lạng Sơn	5 - 13	42.000 - 109.200	15 - 20	153.000 - 230.400	Hải Phòng, Quảng Ninh
5	Cảng cạn Đồng Sơn	5 - 7	13.750 - 19.250	7 - 10	29.750 - 45.500	Hải Phòng, Quảng Ninh
6	Cảng cạn Kép	5	27.500	5	42.500 - 45.500	Hải Phòng, Quảng Ninh
		5	30.250	5	46.750 - 50.050	Hải Phòng, Quảng Ninh
III	Hành lang kinh tế Hà Nội - Lào Cai					
1	Cụm cảng cạn Lào Cai	25 - 40	216.300 - 346.950	45 - 75	507.500 - 916.500	
2	Cảng cạn Hương Canh	5 - 10	45.000 - 90.000	10 - 15	108.000 - 180.000	Hải Phòng, Quảng Ninh
3	Cụm cảng cạn Hải Lũng - Phú Thọ (trong đó có cảng Hải Lũng)	10 - 15	66.300 - 99.450	20 - 45	221.000 - 526.500	Hải Phòng, Quảng Ninh
IV	Khu vực kinh tế Tây Bắc Hà Nội					
1	Cảng cạn Hoài Đức	10 - 15	105.000 - 157.500	15	178.500 - 210.000	Hải Phòng, Quảng Ninh
V	Khu vực kinh tế Đông Nam Hà Nội					
1	Cụm cảng cạn Cổ Bi - Phù Đổng	60 - 105	71.250 - 135.375	19 - 23	180.500 - 218.500	
			71.250 - 135.375	19 - 23	180.500 - 218.500	Hải Phòng, Quảng Ninh
			522.800 - 874.500	122 - 154	1.619.720 - 2.051.670	
						Hải Phòng, Quảng Ninh
		15 - 20	157.500 - 210.000	32 - 38	434.560 - 516.040	Hải Phòng, Quảng Ninh
		5 - 7	52.500 - 73.500	7 - 10	95.060 - 135.800	Hải Phòng, Quảng Ninh

TT	Tên cảng cạn	Năm 2020 – 2025		Năm 2030 - sau 2030		Kết nối chủ yếu với cảng biển
		Diện tích (ha)	Năng lực thông qua hàng hóa (TEU)	Diện tích (ha)	Năng lực thông qua hàng hóa (TEU)	
3	Cụm cảng cạn Đình Vũ					Hải Phòng, Quảng Ninh
	+ Cảng cạn Tân cảng Hải Phòng	10 - 30	71.400 - 214.200	30 - 40	399.000 - 532.000	Hải Phòng, Quảng Ninh
	+ Cảng cạn Đình Vũ-Quảng Bình	10 - 20	71.400 - 142.800	20 - 26	266.000 - 353.080	Hải Phòng, Quảng Ninh
5	Cảng cạn Hải Dương	10 - 13	105.000 - 136.500	13 - 15	172.900 - 199.500	Hải Phòng, Quảng Ninh
6	Cảng cạn Gia Lộc	5 - 10	32.500 - 65.000	10 - 10	126.100 - 126.100	Hải Phòng, Quảng Ninh
7	Cảng cạn Yên Mỹ	5	32.500	5 - 10	63.050 - 126.100	Hải Phòng, Quảng Ninh
8	Cảng cạn Văn Lâm			5	63.050	Hải Phòng, Quảng Ninh
VI	Hành lang KT Hà Nội - Thái Nguyên - Cao Bằng	10 - 20	33.750 - 67.500	20 - 25	76.500 - 95.625	
1	Cảng cạn Trà Lĩnh	10 - 20	33.750 - 67.500	20 - 25	76.500 - 95.625	Hải Phòng, Quảng Ninh
VII	Các vị trí tiềm năng khác			30 - 35	291.600 - 340.200	Hải Phòng, Quảng Ninh
	Tổng cộng	185 - 316	1.335.000 - 2.253.025	373 - 485	3.834.320 - 5.231.765	

PHỤ LỤC 3: QUY HOẠCH CHI TIẾT PHÁT TRIỂN CẢNG CẬN KHU VỰC MIỀN TRUNG - TÂY NGUYÊN

(Kèm theo Quyết định số: 1201 /QĐ-BGTVT ngày 14 tháng 6 năm 2018 của Bộ Giao thông vận tải)

TT	Tên cảng cận	Năm 2020 – 2025		Năm 2030 – sau 2030		Kết nối chủ yếu với cảng biển
		Diện tích (ha)	Năng lực thông qua hàng hóa (TEU)	Diện tích (ha)	Năng lực thông qua hàng hóa (TEU)	
I	Khu kinh tế Nghi Sơn			5-15	51.750 - 155.250	
1	Cảng cận Thanh Hóa			5-15	51.750 - 155.250	Nghi Sơn
II	Hành lang kinh tế đường 8. đường 12A			10-15	27.000 - 40.500	
1	Cảng cận Cầu Treo			5	13.500	Vũng Áng, Cửa Lò
2	Cảng cận Cha Lo			5-10	13.500 - 27.000	Cửa Lò, Hòn La
III	Hành lang đường 9			5-10	22.500 - 45.000	
1	Cảng cận Lao Bảo			5-10	22.500 - 45.000	Hòn La, Chân Mây
IV	Khu vực kinh tế Đà Nẵng - Huế. hành lang 14B	5 – 15	52.500 - 157.500	15-20	189.000 - 252.000	
1	Cảng cận Hòa Vang	5 – 15	52.500 - 157.500	15-20	189.000 - 252.000	Đà Nẵng, Hòn La, Chân Mây
V	Hành lang kinh tế đường 19	10 – 22	52.500 - 127.500	20-30	175.500 - 189.000	
1	Cảng cận Gia Lai	5 – 7	18.750 - 26.250	7-10	31.500 - 45.000	Quy Nhơn, Dung Quất, Ba Nguội
2	Cảng cận Lệ Thanh			5	22.500	Quy Nhơn, Dung Quất, Ba Nguội
3	Cảng cận Quy Nhơn	5 – 15	33.750 - 101.250	15	121.500	Quy Nhơn, Dung Quất, Ba Nguội
VI	Hành lang kinh tế đường 29	5 – 10	18.750 - 37.500	10-15	45.000 - 67.500	
1	Cảng cận Đắk Lắk	5 – 10	18.750 - 37.500	10-15	45.000 - 67.500	Quy Nhơn, Dung Quất, Ba Nguội
VII	Các vị trí tiềm năng khác			20	162.000	
	Tổng cộng	20 - 47	123.750 - 322.500	72-125	510.750 - 911.250	

1000

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

TT	Tên cảng cạn	Năm 2020 - 2025		Năm 2030 - sau 2030		Kết nối chủ yếu với cảng biển
		Diện tích (ha)	Năng lực thông qua hàng hóa (TEU)	Diện tích (ha)	Năng lực thông qua hàng hóa (TEU)	
III	Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu	20 - 35	261.625 - 458.250	35 - 50	669.750 - 957.125	
1	Cụm cảng cạn Phú Mỹ - Cái Mép	10 - 15	130.000 - 195.000	15 - 20	285.000 - 380.000	TP. Hồ Chí Minh, Vũng Tàu
2	Cụm cảng cạn Mỹ Xuân	5 - 10	65.000 - 130.000	10 - 15	190.000 - 285.000	TP. Hồ Chí Minh, Vũng Tàu
3	Cảng cạn Phước Hòa	5 - 10	66.625 - 133.250	10 - 15	194.750 - 292.125	TP. Hồ Chí Minh, Vũng Tàu
IV	Tỉnh Bình Dương	90 - 108	1.118.750 - 1.442.100	110 - 130	1.933.250 - 2.345.550	
1	Cảng cạn An Sơn	10 - 20	130.000 - 260.000	25 - 33	475.000 - 627.000	TP. Hồ Chí Minh, Vũng Tàu
2	Cảng cạn Tân Cảng Sóng Thần	50	617.500 - 712.500	50	855.000 - 902.500	TP. Hồ Chí Minh, Vũng Tàu
3	Cảng cạn Dĩ An	15 - 25	185.250 - 308.750	20 - 25	361.000 - 451.250	TP. Hồ Chí Minh, Vũng Tàu
4	Cảng cạn Tân Uyên	10 - 15	123.500 - 185.250	15 - 20	270.750 - 361.000	TP. Hồ Chí Minh, Vũng Tàu
5	Cảng cạn An Điền	5 - 8	58.500 - 93.600	15 - 18	256.500 - 307.800	TP. Hồ Chí Minh, Vũng Tàu
6	Cảng cạn Thanh Phước	10	134.000 - 142.000	10 - 17	190.000 - 323.000	TP. Hồ Chí Minh, Vũng Tàu
V	Tỉnh Bình Phước	5 - 10	69.375 - 138.750	15 - 25	213.750 - 339.625	
1	Cảng cạn Chơn Thành	5 - 10	69.375 - 138.750	10 - 15	175.750 - 263.625	TP. Hồ Chí Minh, Vũng Tàu
2	Cảng cạn Hoa Lư			5 - 10	38.000 - 76.000	TP. Hồ Chí Minh, Vũng Tàu
II	KVKT Tây Nam TP. Hồ Chí Minh	22 - 42	268.000 - 543.950	60 - 82	1.084.050 - 1.448.370	
1	Cảng cạn Bến Lức	7 - 10	105.000 - 150.000	10 - 15	198.000 - 297.000	TP. Hồ Chí Minh, Vũng Tàu
2	Cảng cạn Thanh Phước	5 - 15	71.250 - 213.750	15 - 20	282.150 - 376.200	TP. Hồ Chí Minh, Vũng Tàu
3	Cảng cạn Mộc Bài	5	30.000 - 32.000	5 - 10	39.600 - 79.200	TP. Hồ Chí Minh, Vũng Tàu

TT	Tên cảng cạn	Năm 2020 - 2025		Năm 2030 - sau 2030		Kết nối chủ yếu với cảng biển
		Diện tích (ha)	Năng lực thông qua hàng hóa (TEU)	Diện tích (ha)	Năng lực thông qua hàng hóa (TEU)	
4	Cảng cạn Cù Chi	5 - 12	61.750 - 148.200	15 - 17	282.150 - 319.770	TP. Hồ Chí Minh, Vũng Tàu
5	Cảng cạn Tân Kiên			15 - 20	282.150 - 376.200	TP. Hồ Chí Minh, Vũng Tàu
III	KVKT Đồng bằng Sông Cửu Long	15 - 30	143.000 - 286.000	30 - 43	390.000 - 559.000	
1	Cảng cạn Châu Thành	10 - 20	97.500 - 195.000	22 - 33	286.000 - 429.000	Vũng Tàu, Cần Thơ
2	Cảng cạn Bình Long	5 - 10	45.500 - 91.000	8 - 10	104.000 - 130.000	Vũng Tàu, Cần Thơ
IV	Các vị trí tiềm năng khác			50	975.000	
	Tổng cộng	336 - 472	4.248.150 - 6.063.100	534 - 725	9.472.840 - 13.020.430	

Ghi chú:

- Các cảng cạn quy hoạch phát triển giai đoạn đến năm 2020 có thời gian thực hiện đến năm 2020 - 2025; các cảng cạn quy hoạch phát triển giai đoạn đến năm 2030 thực hiện trong thời gian trong thời gian đến năm 2030 và sau năm 2030.
- Văn bản đề xuất về quy hoạch cảng cạn của các địa phương là một phần của hồ sơ Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, trong đó đề xuất quy hoạch sử dụng đất của địa phương lớn hơn nhu cầu quy hoạch phát triển cảng cạn được xem xét để dự phòng phát triển lâu dài cho cảng cạn giai đoạn sau năm 2030, kết hợp phát triển các khu dịch vụ logistics và các dịch vụ khác phục vụ hoạt động của cảng cạn phù hợp với quy hoạch sử dụng đất của địa phương.

100

100

100