

MỤC LỤC

I. TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN CỦA CÁC ỦY VIÊN PHẢN BIỆN	2
1. Ông Tống Trần Tùng (Chủ tịch Hội đồng Khoa học Kỹ thuật - Bộ GTVT).....	2
2. Ông Nguyễn Ngọc Huệ (Chủ tịch Hội cảng - Đường thủy và thêm lục địa Việt Nam)..	5
3. Ông Nguyễn Ngọc Hải (Phó Chủ tịch thường trực Hội cảng – Đường thủy và thêm lục địa Việt Nam).....	9
II. TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN CỦA CÁC THÀNH VIÊN HỘI ĐỒNG THẨM ĐỊNH.....	13
1. Ông Tạ Anh Tuấn, Thứ trưởng Bộ Tài chính	13
2. Bà Nguyễn Linh Kha, Phó Vụ trưởng Vụ Pháp luật quốc tế, Bộ Tư pháp.....	15
3. Bà Phạm Thị Anh, Phó Vụ trưởng Vụ Tổng hợp kinh tế, Bộ Ngoại giao.....	17
4. Ông Lê Văn Hữu, Phó Vụ trưởng Vụ Kế hoạch - Tài chính, Bộ TN&MT	18
5. Ông Nguyễn Quang Hùng, Phó Tổng cục trưởng Tổng cục Thủy sản, Bộ Nông nghiệp và phát triển nông thôn.....	18
6. Ông Trần Hoàng, Vụ trưởng Vụ Kế hoạch, Tài chính, Bộ Văn hóa thể thao và Du lịch.....	20
7. Ông Nguyễn Sỹ Đăng, Phó Vụ trưởng Vụ Đánh giá, thẩm định và Giám định công nghệ, Bộ Khoa học và Công nghệ	22
8. Ông Nguyễn Hoàng Giang, Phó Vụ trưởng Vụ Kế hoạch, Bộ Công Thương.....	23
9. Ông Trần Nam Tú, Phó Vụ trưởng Vụ Khoa học, Công nghệ và Môi trường, Bộ Giáo dục và Đào tạo	24
10. Ông Trần Minh Tuấn, Phó Viện trưởng phụ trách Viện Chiến lược Thông tin và Truyền thông, Bộ Thông tin và Truyền thông	25
11. Ông Nguyễn Hồng Hiền, Vụ trưởng Vụ Công nghệ và Hạ tầng, Ủy ban Quản lý vốn Nhà nước tại Doanh nghiệp.....	26
12. Ông Bùi Văn Kháng, Phó Chủ tịch UBND tỉnh Quảng Ninh.....	26
13. Ông Nguyễn Đức Thọ, Phó Chủ tịch UBND thành phố Hải Phòng	28
14. Ông Mai Xuân Liêm, Phó Chủ tịch UBND tỉnh Thanh Hóa.....	29
15. Ông Lê Quang Nam, Phó Chủ tịch UBND thành phố Đà Nẵng (VB số 3445/UBND-TVHĐTĐ ngày 10/6/2021).....	30
16. Ông Trần Quang Lâm, Giám đốc Sở GTVT thành phố Hồ Chí Minh.....	31
17. Ông Trần Thượng Chí, Giám đốc Sở GTVT tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu	32
18. Ông Lê Công Minh, Chủ tịch Hiệp hội Cảng biển Việt Nam.....	34
19. Đại tá Lê Thanh Sơn - PCT Cục Tác chiến, Bộ Quốc Phòng.....	35
20. Đại diện Bộ Kế hoạch và đầu tư.....	35
21. Ông Nguyễn Ngọc Hè, Phó chủ tịch UBND Tp. Cần Thơ (Văn bản số 1401/UBND-KT ngày 27/4/2021 và 2128/UBND-KT ngày 11/6/2021)	38
22. Đại diện Bộ Xây dựng (Văn bản số 2196/BXD-QHKT ngày 14/6/2021).....	39

BÁO CÁO TỔNG HỢP VÀ TIẾP THU GIẢI TRÌNH Ý KIẾN CỦA CÁC THÀNH VIÊN HỘI ĐỒNG

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
I	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN CỦA CÁC ỦY VIÊN PHẢN BIỆN	
1.	Ông Tổng Trần Tùng (Chủ tịch Hội đồng Khoa học Kỹ thuật - Bộ GTVT)	
	<p>- Thiếu đưa ra những kinh nghiệm của các nước có cùng điều kiện tự nhiên, xã hội... để đề xuất giải pháp khắc phục những tồn tại, hạn chế.</p> <p>- Từ số liệu thực trạng cần đánh giá những cảng nào cần phát triển, cảng nào không nên phát triển. Đề xuất định hướng các biện pháp khắc phục, tháo gỡ những bất cập về kết cấu hạ tầng, năng lực thông qua hệ thống cảng biển.</p> <p>- Quan điểm “kết nối hiệu quả các phương thức vận tải” được triển khai trong quy hoạch còn mờ nhạt. Cần tính toán để xác định mục tiêu tối thiểu đặt ra cho đường thủy nội địa và đường sắt sẽ đảm nhận bao nhiêu phần trăm khối lượng hàng hóa thông qua 2 cảng đặc biệt.</p>	<p>- Đã tiếp thu ý kiến và cập nhật tại mục 4.4, Báo cáo chính.</p> <p>- Đã tiếp thu ý kiến và cập nhật tại phần đánh giá hiện trạng, kết quả thực hiện Quy hoạch trước. Căn cứ cơ sở dự báo lượng hàng, định hướng phát triển các vùng miền, địa phương Quy hoạch này đã đề xuất định hướng tập phát triển từ cảng, khu bến cảng, trong đó tập trung ưu tiên phát triển các cảng, bến cảng có sức lan tỏa, tác động lớn đến KTXH của cả nước, vùng như Lạch Huyện, Cái Mép, ...; một số khu vực cảng không phát triển mở rộng hặc di dời để đáp ứng các yêu cầu phát triển không gian đô thị và quy hoạch khác tại địa phương như khu vực Sông Cấm - HP, các khu bến Sài Gòn, Nhà Bè, Cát Lái -HCM, Tiên Sa – Đà Nẵng; các biện pháp khắc phục, tháo gỡ tiếp tục được nghiên cứu trong QH chi tiết các nhóm cảng và quy hoạch chi tiết vùng đất, vùng nước.</p> <p>- Đã tiếp thu ý kiến; tại Quy hoạch mạng lưới đường bộ, ĐTNĐ, đường sắt đang được Bộ GTVT tổ chức lập đã nghiên cứu nội dung kết nối các phương thức vận tải. Quy hoạch 5 chuyên ngành đã nêu cụ thể các hành lang vận tải kết nối đa phương thức. Trong quy hoạch này dự kiến lượng hàng thông qua ĐTNĐ tới cảng biển Vũng Tàu đạt 80 - 100 triệu tấn/năm, tương ứng khoảng 35 - 40% (riêng công ten nơ khoảng 85%), đến cảng biển Hải Phòng đạt 28 - 35 triệu tấn, tương ứng khoảng 18 – 20% (riêng công ten nơ đến Lạch Huyện đạt khoảng 10%); sau năm 2030, khi các tuyến đường sắt kết nối cảng hoàn</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>- Đề cập sơ sài đến vấn đề triển khai quy hoạch cảng cạn.</p> <p>- Quy hoạch các cảng Thanh Hóa, Đà Nẵng, Khánh Hòa, Sóc Trăng thành tiềm năng đặc biệt; phát triển khu bến Nam Đồ Sơn làm phân tán nguồn lực đầu tư.</p> <p>- Các cảng nằm sâu trong nội địa cần đưa vào danh mục cảng ĐTNĐ.</p>	<p>thành và đưa vào khai thác, đường sắt dự kiến đảm nhận khoảng 1,7 - 2,2% tổng lượng hàng qua cảng Hải Phòng (khu bến Lạch Huyện) và khoảng 1,0 - 1,5% tổng lượng hàng qua cảng Vũng Tàu (khu bến Cái Mép).</p> <p>- Đã tiếp thu và bổ sung hàm lượng tại Mục 3.3.7.11 Báo cáo chính. Nội dung nghiên cứu chi tiết hơn sẽ được Bộ GTVT triển khai tại Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến 2050.</p> <p>- Xin giải trình như sau: quy hoạch ngành quốc gia cần có tầm nhìn dài hạn để giữa được quỹ đất nhằm QH khu vực hậu cần sau cảng. Dự báo đến 2030 hàng qua toàn hệ thống gấp 1,6 - 2,1 lần, năm 2050 gấp 4,1 - 4,8 lần so với hiện tại. Các cảng biển này nằm tại khu vực có điều kiện tự nhiên thuận lợi, có tiềm năng phát triển thành cảng đặc biệt (NQ số 58-NQ/TW ngày 05/8/2020, NQ số 21-NQ/TW ngày 20/01/2003, số 43-NQ/TW ngày 24/01/2019 và kết luận số 75-KL/TW ngày 12/11/2013 của Bộ Chính trị; QĐ số 308/QĐ-TTg ngày 17/3/2014 về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chung KKT Vân Phong đến năm 2030). Do vậy, cơ quan lập Quy hoạch xin được giữ nguyên nội dung này trong Quy hoạch ngành; tiếp thu ý kiến thành viên phản biện, tiến trình đầu tư cụ thể sẽ được nghiên cứu trong Quy hoạch chi tiết các nhóm cảng và Quy hoạch chi tiết vùng đất, vùng nước; được thực hiện chỉ khi các cảng biển hiện nay trong khu vực sắp mãn tải và nguồn lực đầu tư đủ lớn.</p> <p>- Hiện nay các cảng biển nằm sâu trong sông đều có điều kiện tự nhiên thuận lợi cho tiếp nhận tàu biển vận tải trên các tuyến biển cự ly ngắn, trung bình và hiện đang khai thác hiệu quả. Việc phát triển cảng biển sâu trong sông cũng tạo thuận lợi cho các địa phương để thu hút đầu tư và chủ động trong việc XNK hàng hóa. Thực tế trên thế giới đã phát triển cảng biển trong điều kiện tương tự như cảng Antwept, Hamburg... Về mặt quản lý nhà nước không có khó khăn vướng mắc, chông chéo. Trong Quy hoạch, các cảng biển</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>- Làm rõ chức năng, nhiệm vụ, quy mô, hiệu quả, dự báo nguồn hàng... đối với cảng Trần Đề.</p> <p>- Về sử dụng quỹ đất, vấn đề bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu và bảo tồn sinh thái, cảnh quan, di tích cần đưa thành mục riêng với nội dung chi tiết và cụ thể hơn.</p> <p>- Khả năng huy động nguồn vốn trước tình hình dịch bệnh covid để đáp ứng đầu tư theo quy hoạch.</p>	<p>này định hướng không tăng quy mô, giữ nguyên vai trò là cảng vệ tinh.</p> <p>- Xin giải trình như sau: theo điều chỉnh QH xây dựng vùng ĐBSCL đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được TTgCP phê duyệt tại QĐ số 68/QĐ-TTg ngày 15/1/2018 lượng hàng (lương thực, ngũ cốc, trái cây...) qua cảng thuộc khu vực ĐBSCL đến năm 2030 từ 66,5 - 71,5 triệu tấn/năm. Theo kết quả nghiên cứu Quy hoạch tổng năng lượng quốc gia, tại khu vực ĐBSCL, tổng nhu cầu lượng than nhập là đến năm 2030 92,6 triệu tấn/năm, đến năm 2050 là 99,4 triệu tấn/năm. Căn cứ phát triển KT, XH, dự báo lượng hàng thông qua, vùng ĐBSCL cần thiết phải có 01 cảng đầu mối để phục vụ XNK hàng hóa trực tiếp cho vùng, giúp giảm chi phí vận tải, phát triển KT, XH vùng; có ý nghĩa quan trọng về an sinh xã hội, QP, AN và thúc đẩy các lĩnh vực ngành nghề khác cùng phát triển. Quy mô phát triển cảng dự kiến theo nhu cầu vận tải từng giai đoạn, sẽ được xác định cụ thể trong Quy hoạch chi tiết các nhóm cảng và Quy hoạch chi tiết vùng đất, vùng nước</p> <p>- Xin giải trình như sau: quy hoạch đã tính tổng nhu cầu sử dụng, hoạch định ranh giới vùng đất phát triển từng cảng biển. Nhu cầu sử dụng đất và tiến trình đầu tư các khu bến, bến cảng sẽ được phối hợp địa phương trong quá trình lập Quy hoạch chi tiết nhóm cảng và Quy hoạch chi tiết vùng đất vùng nước, đảm bảo phù hợp với quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất của địa phương. Về bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu... được thực hiện trong báo cáo đánh giá ĐMC được Bộ TN&MT thẩm định, báo cáo TTgCP tại VB 2851/BTNMT-TCMT ngày 26/5/2021.</p> <p>- Hiện nay chính phủ đã triển khai kiểm soát bệnh dịch Covid 19 hiệu quả, đồng thời chỉ đạo các giải pháp đảm bảo mục tiêu phát triển kinh tế đến năm 2030 được thông qua tại Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII là nước đang phát triển, có thu nhập trung bình cao, tốc độ tăng GDP khoảng 7%; Thực tế tổng nguồn vốn đã huy động lĩnh vực hàng hải giai đoạn 2011 - 2020 là 202</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>- Cần thống nhất cách đánh số và thuật ngữ trong báo cáo.</p>	<p>nghìn tỉ (vốn doanh nghiệp 173,4 nghìn tỉ chiếm 86%; NSNN 28,4 nghìn tỉ chiếm 14%). Vốn NSNN 28,4 nghìn tỉ chiếm 6% tổng vốn NSNN cho KCHTGT. Với tốc độ tăng GDP theo dự báo khoảng 7% thì việc huy động 312,5 nghìn tỉ (vốn doanh nghiệp đầu tư cho cảng biển 232 nghìn tỉ và cảng cạn 65 nghìn tỉ; vốn NSNN 15,5 nghìn tỉ (5%) đầu tư cho KCHT hàng hải công cộng (luồng công cộng, đê chắn sóng, chắn cát, đèn biển...) là khả thi.</p> <p>- Đã tiếp thu và điều chỉnh.</p>
2.	<p>Ông Nguyễn Ngọc Huệ (Chủ tịch Hội cảng - Đường thủy và thêm lục địa Việt Nam)</p>	
	<p>- Căn cứ lập quy hoạch còn thiếu chiến lược phát triển KT, XH, chiến lược phát triển ngành trong cùng giai đoạn phát triển và quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch không gian biển quốc gia, quy hoạch sử dụng đất quốc gia.</p> <p>- Không nên đưa hàng hóa của các nước láng giềng (Nam Trung Quốc, Đông Bắc Thái Lan, Cam pu Chia và Lào) vào dự báo do thực tế trong những năm qua lượng hàng này qua cảng biển VN không đáng kể.</p> <p>- Phân loại cảng: Kết quả phân loại cảng chưa hợp lý.</p>	<p>- Đã tiếp thu và cập nhật. Theo NQ số 751/2019/UBTVQH14, sau khi Quy hoạch tổng thể quốc gia được phê duyệt (trong đó bao gồm hợp phần quy hoạch các chuyên ngành quốc gia), được quyết định hoặc phê duyệt, nếu có sai khác, sẽ tiếp tục điều chỉnh.</p> <p>- Lượng hàng khu vực Nam Trung Quốc, Đông Bắc Thái Lan, Cam pu chia và Lào thực tế khá nhỏ, đã được thống kê trong từng cảng biển tại Phụ lục 1 và Phụ lục 2, Báo cáo chính. Tuy nhiên, do thực hiện các Hiệp định về vận tải nên vẫn có nhu cầu thông qua hàng hóa tại các khu vực này. Do vậy, cơ quan lập Quy hoạch xin giữ nguyên như trong nội dung Quy hoạch.</p> <p>- Xin giải trình như sau: kết quả phân loại cảng biển dựa trên nhu cầu phát triển KT, XH điều kiện tự nhiên, dự báo hàng hóa. Đồng thời, tại NQ số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Hội nghị lần thứ tám BCHTW Đảng khóa XII về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, NQ số 26/NQ-CP ngày 05/3/2020 của Chính phủ ban hành KH tổng thể và KH 05 năm thực hiện NQ số 36-NQ/TW: “<i>Kinh tế hàng hải: Trọng tâm là khai thác có hiệu quả các cảng biển và dịch vụ vận tải biển. Quy hoạch, xây dựng, tổ chức khai thác đồng bộ, có hiệu quả các cảng</i></p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>- Quan điểm đầu tư có trọng điểm chưa được quán triệt trong quy hoạch, cụ thể: Quy hoạch cảng Nam Đồ Sơn cùng Lạch Huyện; Quy hoạch cảng Đông Hài và Bắc Cửa Lò (Nghệ An).</p> <p>- Cân nhắc tính khả thi cảng ngoài khơi Trần Đề.</p>	<p><i>biển tổng hợp, cảng trung chuyển quốc tế, cảng chuyên dùng gắn với các dịch vụ hỗ trợ; xây dựng hoàn thiện hạ tầng logistics và các tuyến đường giao thông, kết nối liên thông các cảng biển với các vùng, miền, địa phương trong nước và quốc tế</i>". Cùng với định hướng phát triển KT, XH của đất nước, xu thế sử dụng cỡ trọng tải tàu lớn hơn của thế giới, số lượng cảng biển được định hướng với quy mô lớn hơn.</p> <p>- Quan điểm đầu tư có trọng điểm được quán triệt xuyên suốt trong Quy hoạch. Quy hoạch cảng phải đảm bảo tính liên tục, “gói đầu”. Tại Quy hoạch thời kỳ trước, bến cảng Nam Đồ Sơn định hướng quy hoạch là cảng tiềm năng. Tại Quy hoạch này, định hướng Quy hoạch bến cảng Nam Đồ Sơn (cửa Văn Úc) trước mắt xây dựng các bến cảng phục vụ cụm công nghiệp tại khu vực và Trung tâm điện khí theo quy hoạch ngành năng lượng, lâu dài phát triển hỗ trợ cho bên cảng Lạch Huyện đảm bảo chức năng cửa ngõ quốc gia. Quy hoạch cảng gắn liền với quy hoạch sử dụng đất làm cơ sở để giữ quỹ đất, dự phòng phát triển cho những năm tiếp theo. Tiến trình đầu tư bến cảng Nam Đồ Sơn, bến cảng Đông Hài, bến cảng Bắc Cửa Lò sẽ nghiên cứu cụ thể trong Quy hoạch chi tiết nhóm và Quy hoạch chi tiết vùng đất vùng nước trên cơ sở nhu cầu phát triển KT, XH và lượng hàng thông qua, phù hợp nhu cầu và năng lực của Nhà đầu tư.</p> <p>- Bến cảng Trần Đề: nằm tại trung tâm vùng hạ lưu sông Hậu, kết nối ĐTNĐ, đường bộ (QL 60, QL1, QL91, 91C) thuận lợi đến các cảng và đầu mối logistics vùng ĐBSCL. Tuy nhiên, do có một số hạn chế nhất định về điều kiện tự nhiên nên cần xây dựng ngoài khơi để tận dụng độ sâu nước để phục vụ cỡ tàu TH, công ten nơ đến 100.000 DWT hoặc lớn hơn; tàu hàng rời (than) đến 160.000 DWT. Xin tiếp thu ý kiến của Ủy viên phản biện. Quá trình lập Quy hoạch chi tiết nhóm và Quy hoạch chi tiết vùng đất vùng nước sẽ nghiên cứu sâu hơn về điều kiện tự nhiên, bố trí mặt bằng, các công trình chính trị phù hợp đảm bảo tính kinh tế - kỹ thuật, lộ trình đầu tư đảm bảo tính</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>- Nhiều cảng được quy hoạch bến tổng hợp và công ten nơ.</p> <p>- Cần có sự liên kết chặt chẽ trong một nhóm cảng (không đầu tư xây dựng thêm cầu tàu tại khu vực vịnh Cửa Lục. Quy hoạch phát triển cảng Cẩm Phả bao gồm cả việc nghiên cứu phá đá trên tuyến luồng vào cảng của khu vực này).</p> <p>- Bổ sung quan điểm quy hoạch: tập trung nguồn lực đầu tư có trọng điểm. Không lãng phí tài nguyên đường bờ. Tăng cường sự hợp tác, sự phối hợp để khai thác có hiệu quả các cảng biển trong vùng và liên vùng.</p> <p>- Định hướng quy hoạch Nhóm 1: (1) Cảng biển Quảng Ninh: Phát triển cảng Cẩm Phả; không xây dựng thêm cầu cảng trên Vịnh Cửa Lục; xóa bỏ các điểm chuyên tải Hòn Gai, Hòn Pháo. (2) Cảng biển Hải Phòng: Phát triển cảng thủy nội địa sông Văn Úc; trước mắt chưa đầu tư xây dựng cảng Nam Đồ Sơn.</p>	<p>khả thi, phù hợp với nhu cầu và năng lực của Nhà đầu tư.</p> <p>- Cảng biển bao gồm nhiều khu bến, bến cảng. Quy hoạch cảng biển vừa mang tính chất kế thừa, vừa phát triển mới các bến cảng có công năng khác nhau (tổng hợp, công ten nơ, hàng lỏng). Quy hoạch tổng thể xác định mỗi cảng biển đều phát triển đầy đủ các chức năng tổng hợp, container để đảm bảo tính linh hoạt trong triển khai thực hiện, tổ chức vận tải và tạo điều kiện để các địa phương chủ động trong XNK hàng hóa, thu hút đầu tư, phát huy tối đa hiệu quả đầu tư, khai thác cảng biển; lộ trình phát triển và chức năng từng khu bến, bến cảng được nghiên cứu cụ thể trong Quy hoạch chi tiết các nhóm cảng biển, Quy hoạch chi tiết vùng đất vùng nước.</p> <p>- Trong Quy hoạch, các nhóm cảng gồm các cảng chính, cảng vệ tinh đảm bảo tính tương hỗ trong tổ chức khai thác, phát huy hiệu quả đầu tư. Cơ quan lập Quy hoạch đã tiếp thu không quy hoạch phát triển các bến mới tại khu vực vịnh Cửa Lục, quy hoạch phát triển cảng Cẩm Phả đã gồm cả nghiên cứu phá đá trên tuyến luồng vào cảng của khu vực này.</p> <p>- Đã tiếp thu và đưa vào quan điểm quy hoạch và giải pháp thực hiện quy hoạch.</p> <p>- Đã tiếp thu định hướng phát triển cảng Cẩm Phả và không xây dựng thêm cầu cảng trên vịnh Cửa Lục. Đối với điểm chuyên tải Hòn Gai, Hòn Pháo, do nhu cầu chuyên tải tại khu vực rất lớn nên sau khi phát triển Khu bến Cẩm Phả sẽ chuyển đổi thành khu neo chờ. Tiếp thu việc phát triển cảng thủy nội địa sông Văn Úc phía thượng lưu cầu Khuê; phía hạ lưu quy hoạch cảng phục vụ di dời khu bến sông Cẩm. Bến cảng Nam Đồ Sơn như đã báo cáo phần trên, trước mắt nghiên cứu xây dựng bên cảng phục vụ cụm công nghiệp tại</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>- Định hướng quy hoạch Nhóm 2: Chưa xây dựng cảng Đông Hồi; chức năng khu bến Vũng Áng là cảng tổng hợp; khu bến Sơn Dương là chuyên dùng.</p> <p>- Định hướng quy hoạch Nhóm 3: Đầu tư xây dựng và khai thác cảng trung chuyển công ten nơ quốc tế Vân Phong sớm hơn.</p> <p>- Định hướng quy hoạch Nhóm 4: Nghiên cứu thành lập cơ quan quản lý để tăng hiệu quả của cả nhóm; làm rõ thời điểm di dời các cảng trên sông Sài Gòn.</p> <p>- Định hướng quy hoạch Nhóm 5: Phát triển dịch vụ logistics và kết cấu hạ tầng GTVT kết nối Nhóm 5 với Nhóm 4. Quy hoạch tập trung cho khu bến Phú Quốc.</p>	<p>khu vực và bến cảng Trung tâm điện khí theo quy hoạch ngành năng lượng; các bến cảng phục vụ phát triển các bến cảng cửa ngõ, kết hợp trung chuyên quốc tế theo nhu cầu thông qua hàng hóa, đáp ứng phát triển KT, XH, phù hợp nhu cầu, năng lực Nhà đầu tư.</p> <p>- Đã tiếp thu ý kiến. Tiến trình bến cảng Đông Hồi sẽ được nghiên cứu cụ thể trong Quy hoạch chi tiết các nhóm cảng biển và Quy hoạch chi tiết vùng đất vùng nước. Chức năng khu bến Vũng Áng là cảng tổng hợp; khu bến Sơn Dương là chuyên dùng và chỉ phát triển các bến tổng hợp, công ten nơ khi khu bến Vũng Áng phát huy hết công suất.</p> <p>- Đã tiếp thu. Trong Quy hoạch để mở về thời điểm hình thành các bến trung chuyển tại Bắc Vân Phong. Phụ thuộc vào tiến trình phát triển KKT Vân Phong và khả năng thu hút nhà đầu tư lớn xây dựng cảng trung chuyển công ten nơ quốc tế.</p> <p>- Xin giải trình như sau: việc thành lập cơ quan quản lý cảng đã được quy định trong Bộ luật Hàng hải Việt Nam. Nội dung này đang được Bộ GTVT triển khai tại Đề án khác, ngoài phạm vi nghiên cứu tại Quy hoạch này. Về thời điểm di dời các cảng trên sông Sài Gòn phù hợp với lộ trình quy hoạch sử dụng đất và phát triển không gian đô thị của TP Hồ Chí Minh và được tiếp tục được nghiên cứu cụ thể hơn trong Quy hoạch chi tiết nhóm và Quy hoạch chi tiết vùng đất vùng nước.</p> <p>- Xin giải trình như sau: nội dung kết nối Nhóm 5 và Nhóm 4 đã được nghiên cứu, hoạch định trong Quy hoạch KCHT ĐTNĐ, Quy hoạch mạng lưới đường bộ, đường sắt. Cơ quan lập Quy hoạch xin tiếp thu ý kiến phản biện, sẽ nghiên cứu cơ chế chính sách để phát triển dịch vụ logistics. Tiếp thu ý kiến quy hoạch tập trung cho khu bến Phú Quốc trên sở phát huy hiệu quả đầu tư, khai thác các bến cảng hiện hữu phù hợp với điều kiện tự nhiên và</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
		quy hoạch chung Phú Quốc.
3	<p>Ông Nguyễn Ngọc Hải (Phó Chủ tịch thường trực Hội cảng – Đường thủy và thêm lục địa Việt Nam)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bổ sung đánh giá: Số lượng, quy mô các cảng phát huy và không phát huy năng lực (như Cảng cửa ngõ quốc tế Vân Phong) - Thống kê trọng tải các tàu vào cảng làm cơ sở dự báo cỡ tàu vào cảng, nhiều luồng không đủ độ sâu. - Hạ tầng kết nối mất cân đối, chủ yếu dùng đường bộ. Cảng chính không có liên kết với đường sắt; ĐTNĐ còn nhiều hạn chế. - Số liệu dự báo mới có khối lượng của các Nhóm cảng, chưa có của từng cảng. - Cần dự báo cỡ tàu nào vào cảng chính. - Quan điểm và mục tiêu quy hoạch: cần làm rõ việc có giải quyết các tồn tại và hạn chế được nêu trong Chương 2 về hiện trạng cảng biển (luồng tàu và mối liên kết với các phương thức vận tải khác). 	<ul style="list-style-type: none"> - Đã tiếp thu ý kiến và bổ sung trong đánh giá kết quả thực hiện Quy hoạch. - Đã tiếp thu và cập nhật trong phần hiện trạng. Theo quan điểm quy hoạch, cỡ tàu quy hoạch là cơ sở ĐTXD luồng tàu; tuy nhiên trong khai thác, các tàu có trọng tải lớn hơn có thông số kỹ thuật phù hợp với khả năng tiếp nhận của cầu cảng, chuẩn tắc luồng tàu, đảm bảo an toàn hàng hải đều được vào, rời cảng. - Đã tiếp thu và bổ sung tại mục 3.4.6 Báo cáo chính. Quy hoạch chuyên ngành đường sắt đã quy hoạch tuyến đường sắt đến Lạch Huyện, Cái Mép - Thị Vải. Trong các khu bến cảng biển đã quy hoạch các bến cảng phục vụ phương tiện thủy nội địa, đáp ứng nhu cầu gom, rút hàng hóa. - Xin giải trình như sau: Quy hoạch tổng thể này chỉ dự báo khối lượng hàng hóa, hành khách cho các Nhóm cảng. Về dự báo hàng hóa, hành khách qua từng cảng biển, khu bến sẽ được thực hiện trong Quy hoạch chi tiết các nhóm cảng và Quy hoạch chi tiết vùng đất, vùng nước. - Xin tiếp thu và dự báo cỡ tàu sẽ được thực hiện chi tiết trong Quy hoạch chi tiết các nhóm cảng và Quy hoạch chi tiết vùng đất vùng nước. - Việc đánh giá các tồn tại, hạn chế làm cơ sở đưa ra quan điểm và mục tiêu quy hoạch; các tồn tại, hạn chế được nêu trong Chương 2 được giải quyết trong mục tiêu quan điểm (ví dụ: Phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải đồng bộ, kết nối hiệu quả với các phương thức vận tải khác và hệ thống hạ tầng giao thông địa phương).

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>- Tiêu chí phân loại cảng biển bao gồm vùng phục vụ của cảng căn cứ vào các quyết định phê duyệt thiếu khách quan.</p> <p>- Cần lựa chọn cửa sông để cải tạo, không nhất thiết phải cải tạo nhiều cửa như quy hoạch.</p> <p>- Lý do quy hoạch nhiều cảng cho tàu 50.000 - 100.000 DWT trong khi đã phân loại Cảng cửa ngõ, Cảng liên vùng; Ngoài các cảng cửa ngõ Quốc tế và một số cảng loại 1, việc dự báo tàu cỡ lớn vào các cảng gây mất cân đối giữa luồng tàu, công trình cảng và kinh phí đầu tư cải tạo luồng</p> <p>- Giải thích cơ sở đưa Cảng Khánh Hòa, Sóc Trăng thành cảng đặc biệt.</p>	<p>- Phân loại cảng hiện nay được thực hiện theo QĐ số 70/2013/QĐ-TTg của TTgCP với các tiêu chí: cỡ tàu, lượng hàng, vùng hấp dẫn. Xin tiếp thu ý kiến của chuyên gia phản biện để đề xuất điều chỉnh, bổ sung trong quá trình sửa đổi, bổ sung QĐ số 70/2013/QĐ-TTg để khách quan, khoa học hơn.</p> <p>- Xin giải trình như sau: ngoài các cảng chính (Hải Phòng, TP HCM, Cái Mép - Thị Vải), các cảng trong sông chủ yếu là các bến gắn với chân hàng được quy hoạch phù hợp với điều kiện tự nhiên. Xin tiếp thu ý kiến phản biện để nghiên cứu kỹ hơn trong Quy hoạch chi tiết các nhóm cảng, Quy hoạch chi tiết vùng đất vùng nước.</p> <p>- Xin giải trình như sau: cỡ tàu quy hoạch được nghiên cứu trên cơ sở phù hợp với vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên, nguồn hàng, loại tàu thông dụng trên tuyến vận tải hàng hải. Quy hoạch cỡ tàu sẽ được nghiên cứu chi tiết hơn trong Quy hoạch chi tiết các nhóm cảng, Quy hoạch chi tiết vùng đất, vùng nước.</p> <p>- Xin giải trình như sau: căn cứ vào lợi thế điều kiện tự nhiên, nhu cầu và tiềm năng phát triển kinh tế, đã đề xuất một số cảng biển tiềm năng phát triển trở thành cảng đặc biệt là có cơ sở và phù hợp với chủ trương của Đảng (NQ số 21-NQ/TW ngày 20/01/2003 của Bộ Chính trị về phát triển KT, XH và bảo đảm QP,AN vùng ĐBSCL; QĐ số 308/QĐ-TTg ngày 17/3/2014 về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chung KKT Vân Phong đến năm 2030). Khu bến Đầm Môn, Bắc Vân Phong thuộc Cảng biển Khánh Hòa có điều kiện tự nhiên rất thuận lợi cho phát triển cảng trung chuyển quốc tế (độ sâu tự nhiên đến -20 m, kín gió; quỹ đất rộng, gần tuyến hàng hải quốc tế...), đã được quy hoạch tiềm năng cảng trung chuyển quốc tế (QĐ số 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014 của TTgCP). Cảng biển Sóc Trăng có vị trí thuận lợi nhất trong 5</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>- Cần tập trung giải quyết hạ tầng giao thông kết nối với cảng biển; tăng thị phần của ĐTNĐ, đường sắt, giảm tối đa đường bộ để giảm ách tắc, giảm giá cước vận tải.</p> <p>- Giải thích lý do đưa Cảng Trần Đề là dự án ưu tiên với kinh phí 50.000 tỷ đồng</p> <p>- Cần có tiêu chí cụ thể xác định dự án ưu tiên.</p> <p>- Nguồn vốn đầu tư chưa tương xứng, đặc biệt là vốn NSNN.</p>	<p>Địa điểm tiềm năng ngoài khơi vùng ĐBSCL, quy hoạch tiếp nhận tàu cỡ lớn (vượt khả năng cải tạo nâng cấp cửa sông) phục vụ XNK trực tiếp giúp giảm chi phí logistics của vùng tiệp cận với chi phí logistics các vùng khác trong cả nước. Nội dung này sẽ được nghiên cứu chi tiết hơn tại Quy hoạch chi tiết các nhóm cảng, Quy hoạch chi tiết vùng đất, vùng nước.</p> <p>- Bộ GTVT đã chỉ đạo trong nghiên cứu 05 quy hoạch chuyên ngành nhằm tăng tính kết nối, tăng thị phần vận tải đường sắt, ĐTNĐ và giảm thị phần vận tải đường bộ.</p> <p>- Xin giải trình như sau: bến Cảng Trần Đề được kêu gọi đầu tư bằng nguồn vốn doanh nghiệp (kể cả luồng tàu, đê chắn sóng và cầu vượt biển kết nối từ bờ ra cảng) với quy mô và kinh phí đầu tư lớn, tính chất kỹ thuật cao, thời gian nghiên cứu dài (thực tế đầu tư cảng Lạch Huyện cần mất 10 năm từ quy hoạch cho đến khi có bến đi vào hoạt động). Do đó cần đưa vào danh mục ưu tiên để Nhà đầu tư có cơ sở quan tâm, nghiên cứu đầu tư.</p> <p>- Xin giải trình như sau: trong Quy hoạch các dự án ưu tiên đã được đề xuất theo các tiêu chí tại mục 6.3.1 và được phân kỳ, xếp thứ tự ưu tiên tại bảng 6.2.</p> <p>- Xin giải trình như sau: nhu cầu vốn thực hiện được ước tính theo quy mô đầu tư kết cấu hạ tầng quy hoạch trên nguyên tắc nguồn vốn NSNN chỉ tập trung đầu tư KCHT hàng hải công cộng (luồng công cộng, đê chắn sóng, chắn cátm đèn biển...) tại các khu vực trọng yếu; nguồn vốn doanh nghiệp đầu tư các bến cảng, luồng chuyên dùng. Trong đó “vốn đầu tư công dẫn dắt đầu tư tư” và “vốn nhà nước chỉ là vốn môi” để thu hút nguồn vốn doanh nghiệp.</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>- Xem xét lại quy mô và cỡ tàu đến một số cảng để giảm nguồn lực đầu tư.</p> <p>- Cần xây dựng một chính sách đặc thù để huy động vốn xã hội hóa.</p> <p>- Mạng lưới cảng biển vào quá sâu trong nội địa chông chéo với ĐTND cần sớm giải quyết.</p> <p>- Tăng cường đầu tư công nghệ quản lý khai thác luồng tàu...</p> <p>- Nên có nghiên cứu về ảnh hưởng của biến đổi khí hậu</p>	<p>- Xin giải trình như sau: quy mô cỡ tàu quy hoạch là giới hạn cỡ tàu lớn nhất phù hợp với xu thế phát triển của đội tàu quốc tế và tăng sức hút đầu tư đến các cảng biển. Tiếp thu ý kiến phản biện; trong Quy hoạch chi tiết nhóm cảng và QH chi tiết vùng đất vùng nước sẽ đánh giá, quy hoạch chi tiết cỡ tàu từng khu bến, từng bến cảng phù hợp, đảm bảo tính kinh tế - kỹ thuật và hiệu quả đầu tư.</p> <p>- Xin giải trình như sau: việc đầu tư các bến cảng biển thực hiện theo Luật Đầu tư và quy định chuyên ngành hàng hải. Với các chính sách hiện thời, hạ tầng bến cảng (cầu cảng, khu nước trước bến, luồng tàu kết nối, luồng chuyên dùng) cơ bản đã được đầu tư bằng vốn của doanh nghiệp. Thực tế lĩnh vực hàng hải thu hút nguồn vốn XHH với tỉ trọng lớn nhất trong các lĩnh vực (vốn đầu tư cho lĩnh vực hàng hải giai đoạn 2011 - 2020 đạt 202 nghìn tỷ đồng, chiếm 20,6% tổng vốn đầu tư cho KCHTGT; trong đó, nguồn vốn XHH khoảng 173,4 nghìn tỷ, xấp xỉ 86% tổng vốn đầu tư).</p> <p>- Xin giải trình như sau: các cảng biển nằm sâu trong hiện nay đều có nhu cầu vận tải đường biển với cỡ tàu vừa phải phù hợp luồng hàng vận tải biển cự ly trung bình, hiện đang khai thác hiệu quả. Về mặt quản lý nhà nước không có khó khăn vướng mắc, chông chéo. Trong Quy hoạch, các cảng biển này định hướng không tăng quy mô, giữ nguyên vai trò là cảng vệ tinh.</p> <p>- Xin giải trình như sau: Ngành hàng hải đã đầu tư, ứng dụng mạnh mẽ KHCN trong quản lý, vận hành, khai thác cảng biển và luồng hàng hải (xây dựng hệ thống quản lý hành hải tàu biển VTS tại các cảng biển chính; ứng dụng hải đồ điện tử trong dẫn tàu; lắp đặt nhận dạng AIS, hệ thống truy theo tầm xa LRIT...). Xin tiếp thu ý kiến phản biện để tiếp tục thực hiện mạnh mẽ, hiệu quả trong thời gian tới.</p> <p>- Nội dung này đã được đề cập chi tiết trong báo cáo đánh giá môi trường</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	và nước biển dâng vào hệ thống cảng biển.	chiến lược ĐMC của Quy hoạch, Bộ TN&MT đã thẩm định, báo cáo TTgCP tại VB số 2851/BTNMT-TCMT ngày 26/5/2021
II	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN CỦA CÁC THÀNH VIÊN HỘI ĐỒNG THẨM ĐỊNH	
1.	Ông Tạ Anh Tuấn, Thứ trưởng Bộ Tài chính	
	<p>- Báo cáo chưa làm rõ cơ cấu kinh phí đầu tư đối với từng loại hình (kết cấu hạ tầng công cộng cảng biển, các bến cảng, cầu cảng chuyên dùng,...) nên chưa đủ cơ sở để so sánh với định hướng quy hoạch.</p> <p>- Đối với việc thực hiện các giải pháp, chính sách chủ yếu, đề nghị nêu cụ thể các cơ chế chính sách đã được ban hành hoặc áp dụng nhằm thu hút vốn đầu tư nước ngoài.</p> <p>- Về “nội dung quy hoạch và định hướng kết nối hệ thống cảng biển Việt Nam” (mục 5.7 Chương 5 - từ trang 242 đến 244): Các nội dung trình bày tại mục này không phù hợp với tên đề mục; đề nghị rà soát, điều chỉnh.</p> <p>- Giải trình về cơ sở xác định nhu cầu sử dụng đất tăng gấp gấp 6 lần so với diện tích sử dụng trong giai đoạn trước.</p>	<p>- Xin giải trình như sau: trong danh mục đầu tư đã định hướng nguồn vốn đầu tư cho từng loại hình kết cấu hạ tầng cảng biển cụ thể tại bảng 6.2 Báo cáo chính.</p> <p>- Xin giải trình như sau: về hành lang pháp lý để thu hút vốn đầu tư nước ngoài, đặc biệt với ngành hàng hải đã được tháo gỡ, hoàn thiện đảm bảo hấp dẫn theo hướng phân cấp tối đa cho địa phương cấp phép, thu hút đầu tư, thủ tục đơn giản, thuận lợi. Thực tế đã chứng minh điều này. Đến nay, các nhà khai thác cảng, các hãng tàu lớn trên thế giới đều đã khai thác cảng biển tại Việt Nam (các Tập đoàn: DP World - UAE, SSA Marine - Mỹ, PSA - Singapore; APMT - Đan Mạch, Hutchison Port Holding - Hồng Kông; các hãng tàu Mitsui O.S.K line - Nhật Bản, Wanhai Lines - Đài Loan; MOL, NYK).</p> <p>- Xin tiếp thu và điều chỉnh trong Báo cáo chính tại mục 5.7.</p> <p>- Xin giải trình như sau: quy hoạch trước đây không quy hoạch các khu hậu cần cảng, khu vực logistics, cảng cạn nên các nhà đầu tư khi thực hiện đã thiếu có quỹ đất hậu phương cảng. Tại Quy hoạch này đã quy hoạch khu hậu phương cảng, khu vực logistics, cảng cạn, bổ sung một số khu bến cảng cần</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>- Giải trình về sự phù hợp của nhu cầu sử dụng đất với quy hoạch sử dụng đất quốc gia, quy hoạch sử dụng đất địa phương.</p> <p>- Vốn đầu tư giai đoạn này (mục 6.2 trang 300) cao gấp 3 lần nhu cầu đầu tư của giai đoạn trước và cao hơn nhiều so với nhu cầu đầu tư tại dự thảo Quy hoạch đã lấy ý kiến của các Bộ, ngành địa phương (150 - 200 nghìn tỷ), vì vậy cần rà soát đánh giá về tính khả thi của việc huy động các nguồn vốn thực hiện quy hoạch.</p> <p>- Đề nghị tính toán lại nhu cầu vốn đầu tư, huy động nguồn vốn ngoài ngân sách để đầu tư hệ thống KCHT cảng biển, đồng thời xây dựng phương án huy động vốn đầu tư có phân kỳ hợp lý đảm bảo tính khả thi, hiệu quả phù hợp với khả năng bố trí, huy động các nguồn lực đầu tư.</p> <p>- Đối với các giải pháp huy động và phân bổ vốn đầu tư (mục 8.2 trang 360) đề nghị bỏ gạch đầu dòng (-) thứ 4 tại mục này do: (1) nội dung về huy động đa dạng hóa các nguồn lực để đầu tư phát triển đã có tại gạch đầu dòng (-) thứ nhất và thứ 2; (2) việc huy động và sử dụng các nguồn lực vốn nêu tại mục này cần tuân thủ quy định cụ thể của pháp luật có liên quan.</p>	<p>phát triển nên nhu cầu sử dụng đất tăng lên.</p> <p>- Xin giải trình như sau: khi quy hoạch sử dụng đất chưa được lập, để đảm bảo phù hợp đã lấy ý kiến của Bộ TN&MT.</p> <p>- Xin giải trình như sau: khi lấy ý kiến các bộ, ngành, địa phương nhu cầu vốn đầu tư là 150 - 200 nghìn tỷ. Sau khi rà soát, cập nhật ý kiến các bộ, ngành, địa phương, cập nhật các cảng tiềm năng, cảng cạn nên nhu cầu vốn tăng lên.</p> <p>- Xin giải trình như sau: nhu cầu vốn đầu tư đã được rà soát, tính toán lại, xác định rõ định hướng nguồn vốn ngân sách để đầu tư kết cấu hạ tầng công cộng (luồng công cộng, đền biển, đê chắn sóng, chắn cát...), nguồn vốn doanh nghiệp cho các bến cảng, cảng cạn, luồng chuyên dùng. Tiếp thu ý kiến, trong Quy hoạch chi tiết các nhóm cảng và Quy hoạch chi tiết vùng đất, vùng nước sẽ nghiên cứu và phân kỳ đầu tư hợp lý theo nhu cầu hàng hóa thông qua từng bến cảng và khả năng huy động nguồn lực, phát huy hiệu quả đầu tư.</p> <p>- Xin tiếp thu ý kiến để hoàn chỉnh hồ sơ Quy hoạch tại mục 8.2 và 8.10.</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
2.	Bà Nguyễn Linh Kha, Phó Vụ trưởng Vụ Pháp luật quốc tế, Bộ Tư pháp	
	<ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị bổ sung phân tích đánh giá thêm về tác động của xu thế phát triển KHCN đến phát triển cảng biển Việt Nam. - Đề nghị cơ quan lập quy hoạch cân nhắc xác định rõ tại hồ sơ quy hoạch giai đoạn đến năm 2030 sẽ không có dự án quan trọng quốc gia. - Phương án phân kỳ đầu tư mới chỉ được đề cập một phần tại Phụ lục 2 Tờ trình số 1436/TTr-CHVN của Cục HHVN; chưa được đề cập tại Báo cáo tổng hợp Quy hoạch và dự thảo Tờ trình TTgCP. Đề nghị cơ quan lập quy hoạch cân nhắc bổ sung các nội dung tương ứng để đảm bảo tính thống nhất của hồ sơ quy hoạch. - Đề nghị bổ sung thêm thông tin về việc lấy ý kiến cộng đồng theo quy định tại khoản 3 Điều 19 Luật Quy hoạch năm 2017 và khoản 5 Điều 30 Nghị định số 37/2019/NĐ-CP ngày 07/5/2019 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Quy hoạch. - Để đảm bảo quy định tại khoản 2 Điều 6 Luật Quy hoạch năm 2017, đề nghị cơ quan tổ chức lập quy hoạch phối hợp chặt chẽ với Bộ TN&MT về các nội dung quy hoạch nhằm đảm bảo phù hợp giữa quy hoạch trong phạm vi khu vực, vùng bờ và trên các vùng biển liên quan. - Hồ sơ chưa có đánh giá cụ thể về sự phù hợp của việc 	<ul style="list-style-type: none"> - Đã tiếp thu ý kiến và bổ sung mục 4.4.2.2 Báo cáo chính. - Đã tiếp thu và rà soát theo điều 7 Luật Đầu tư công không có dự án quan trọng quốc gia. - Đã tiếp thu; danh mục các dự án ưu tiên trong hồ sơ đã đề cập đến phương án phân kỳ đầu tư các giai đoạn 2021 - 2025 và 2026 - 2030. (Bảng 6.2 Báo cáo chính). - Xin giải trình như sau: quá trình lấy ý kiến quy hoạch đã thực hiện theo quy định tại khoản 5 điều 30, Nghị định số 37/2019/NĐ-CP ngày 07/5/2019, cơ quan lập quy hoạch đã đăng tải các nội dung yêu cầu trên trang thông tin điện tử Cục HHVN. Việc lấy ý kiến cộng đồng theo quy định tại điều 30, NĐ số 37/2019/NĐ-CP do UBND các địa phương thực hiện. - Thống nhất và sẽ phối hợp chặt chẽ. - Đã tiếp thu và bổ sung trong hồ sơ tại mục 5.4.2 Báo cáo chính.

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>phân loại cảng biển với các tiêu chí quy định tại khoản 1 Điều 75 Bộ luật Hàng hải năm 2015. Đề nghị cơ quan lập quy hoạch bổ sung các phân tích, thuyết minh kỹ hơn.</p> <p>- Về giải pháp “Tiếp tục nghiên cứu, đề xuất áp dụng mô hình quản lý cảng...” đề nghị cần nhắc kỹ lưỡng về tính khả thi của đề xuất này do vẫn còn những khó khăn, vướng mắc trong quá trình triển khai mô hình Ban quản lý và khai thác cảng theo quy định tại Điều 87, 88 và 89 Bộ luật Hàng hải.</p> <p>- Đề nghị có thuyết minh rõ hơn về nội dung chính sách cảng mở và sự phù hợp với các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành do BLHH không đề cập cụ thể đến mô hình cảng này.</p> <p>- Đảm bảo sự thống nhất giữa nội dung tại dự thảo Tờ trình và dự thảo QĐ phê duyệt Quy hoạch.</p> <p>- Chính sửa căn cứ lập quy hoạch tại mục I dự thảo Tờ trình theo hướng bám sát các căn cứ nêu tại Điều 20 Luật Quy hoạch năm 2017 (như Chiến lược phát triển KT, XH 2021 - 2030, quy hoạch thời kỳ trước...).</p> <p>- Đề nghị cơ quan tổ chức lập quy hoạch hoàn thiện hồ sơ</p>	<p>- Việc thành lập cơ quan quản lý cảng đã được quy định trong Bộ luật Hàng hải Việt Nam. Nội dung này đang được Bộ GTVT triển khai tại Đề án khác, ngoài phạm vi nghiên cứu tại Quy hoạch này. Xin được tiếp thu để nghiên cứu thực hiện trong Đề án khác.</p> <p>- Xin giải trình như sau: Cảng mở đã được các cảng lớn trên thế giới áp dụng và triển khai để thu hút các hàng hóa trung chuyên và nâng cao các dịch vụ giá trị gia tăng của hàng hóa tại cảng biển Mô hình cảng mở thí điểm tại Cát Lái tại QĐ số 37/2006/QĐ-TTg ngày 10/02/2006 của TTgCP, theo đó về dịch vụ, ngoài việc kinh doanh dịch vụ bốc dỡ hàng hoá và các dịch vụ hỗ trợ hàng hải, các dịch vụ sau đây được phép thực hiện thí điểm tại Khu vực cảng mở: mua bán, đóng gói, đóng gói lại, sắp xếp, sắp xếp lại hàng hoá; gia cố, sửa chữa hoặc thay công ten nơ khác đối với công ten nơ trung chuyên và hàng xuất nhập khẩu, hàng quá cảnh.</p> <p>- Đã tiếp thu và hoàn chỉnh tại mục 7.3.2 dự thảo Tờ trình và mục 2.2 dự thảo Quyết định.</p> <p>- Đã tiếp thu và hoàn chỉnh tại mục 1 dự thảo Tờ trình.</p> <p>- Nội dung về đánh giá môi trường chiến lược đã được trình bày trong báo</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>theo quy định tại Điều 35 Luật Quy hoạch năm 2017, trong đó lưu ý: (i) bổ sung Báo cáo đánh giá môi trường chiến lược; và (ii) hoàn thiện danh mục và tỷ lệ bản đồ quy hoạch theo quy định tại mục IV Phụ lục I Nghị định số 37/2019/NĐ-CP.</p> <p>- Xây dựng dự thảo QĐ phê duyệt đáp ứng yêu cầu quy định tại Điều 37 Luật Quy hoạch năm 2017.</p> <p>- Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát kỹ lưỡng hồ sơ để đảm bảo tính chính xác như rà soát lại các căn cứ pháp lý, bổ sung Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương năm 2019 vào phân căn cứ pháp lý QĐ.</p>	<p>cáo môi trường chiến lược (ĐMC); Báo cáo ĐMC được Bộ TN&MT thẩm định, trình TTgCP tại VB số 2851/BTNMT-TCMT ngày 26/5/2021. Danh mục và tỷ lệ bản đồ quy hoạch đã được thực hiện theo đúng quy định tại mục IV Phụ lục I Nghị định số 37/2019/NĐ-CP. Tiếp thu ý kiến, cơ quan lập Quy hoạch sẽ tiếp tục rà soát, hoàn chỉnh hồ sơ theo quy định.</p> <p>- Đã tiếp thu và hoàn chỉnh trong dự thảo Quyết định.</p> <p>- Đã tiếp thu và rà soát, hoàn chỉnh tại mục 1.2.1 Báo cáo chính.</p>
3.	Bà Phạm Thị Anh, Phó Vụ trưởng Vụ Tổng hợp kinh tế, Bộ Ngoại giao	
	<p>- Đề nghị các bản đồ Việt Nam thể hiện trong Báo cáo thuyết minh cần thể hiện hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa của Việt Nam.</p> <p>- Đề nghị điều chỉnh tiêu đề phần 1.2.2 thành “Các điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên”; rà soát phần các văn bản QPPL của Nhà nước; những văn bản là NQ của Đảng nên tách thành một phần riêng về các đường lối, chủ trương của Đảng hoặc chuyển sang phần 1.2.5. “Các văn bản khác có liên quan”, đồng thời bổ sung văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII vào phần này; không đưa vào phân căn cứ lập quy hoạch các tài liệu không liên quan như Hợp đồng giữa Cục HHVN và Liên danh tư vấn.</p>	<p>- Đã tiếp thu và hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa của Việt Nam đã được thể hiện đầy đủ trong Báo cáo thuyết minh, bản đồ.</p> <p>- Đã tiếp thu và đã điều chỉnh tại mục 1.2.2; đã rà soát hoàn chỉnh.</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<ul style="list-style-type: none"> - Rà soát, cân nhắc chỉnh sửa, bổ sung các giải pháp về hợp tác quốc tế. - Rà soát, bổ sung trích dẫn nguồn đầy đủ đối với các bảng, biểu đồ, hình ảnh trong Báo cáo thuyết minh. - Đề nghị rà soát lại phần căn cứ ban hành QĐ, trong đó chỉ liệt kê các VB có liên hệ trực tiếp đến việc ban hành Quy hoạch và sắp xếp lại thứ tự các văn bản dựa trên phân loại, hiệu lực pháp lý. Đồng thời, rà soát, cập nhật các điều chỉnh tương ứng trong Báo cáo thuyết minh vào QĐ, đảm bảo thống nhất trong toàn bộ hồ sơ Quy hoạch. 	<ul style="list-style-type: none"> - Đã tiếp thu và điều chỉnh tại mục 8.7. “Giải pháp về hợp tác quốc tế”. - Xin tiếp thu, đã bổ sung trong Báo cáo thuyết minh. - Đã tiếp thu và bổ sung trong Báo cáo thuyết minh.
4.	Ông Lê Văn Hữu, Phó Vụ trưởng Vụ Kế hoạch - Tài chính, Bộ TN&MT	
	<ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị Bộ GTVT chỉ đạo tiếp tục chỉnh sửa, bổ sung, hoàn thiện Báo cáo ĐMC của Quy hoạch để lồng ghép vào nội dung hồ sơ Quy hoạch theo nội dung VB số 2851/BTNMT-TCMT ngày 26/5/2021 của Bộ TN&MT. 	<ul style="list-style-type: none"> - Bộ TN&MT thẩm định ĐMC của quy hoạch và báo cáo TTCP tại VB 2851/BTNMT-TCMT ngày 26/5/2021. Tư vấn lập ĐMC đã thực hiện theo yêu cầu và đã được lồng ghép vào Chương 7 Báo cáo chính.
5.	Ông Nguyễn Quang Hùng, Phó Tổng cục trưởng Tổng cục Thủy sản, Bộ Nông nghiệp và phát triển nông thôn	
	<ul style="list-style-type: none"> - Cảng biển là vị trí trung tâm, chức năng là cửa ngõ, trung chuyển hàng hóa quy mô lớn nên việc lựa chọn vị trí từng cảng cần được nghiên cứu, đánh giá, tính toán đảm bảo kết nối đồng bộ với hệ thống quy hoạch giao thông khác. - Lựa chọn vị trí quy hoạch cảng biển cần đánh giá về điều kiện tự nhiên, địa chất, khí hậu, thủy hải văn vị trí cảng và khu vực quy hoạch cảng vì ảnh hưởng trực tiếp 	<ul style="list-style-type: none"> - Xin tiếp thu ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định và thực tế quy hoạch cảng biển đã đánh giá kết nối đến các phương thức vận tải ĐTNĐ, đường sắt, đường bộ là 03 phương thức gom, giải tỏa hàng hóa cho cảng biển. - Thống nhất ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định. Quá trình nghiên cứu lựa chọn quy hoạch cảng biển đã đánh giá lực chọn điều kiện tự nhiên cần thiết đối với mức độ quy hoạch ngành quốc gia. Các số liệu chi tiết hơn sẽ

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>đến chi phí đầu tư cảng, sự thuận lợi cho tàu thuyền ra vào nhất là trong điều kiện nước ta chịu ảnh hưởng nhiều từ biến đổi khí hậu.</p> <p>- Cần có sự khảo sát, phân tích, đánh giá về đội tàu (số lượng; công suất; sản phẩm chuyên chở), dự kiến sự phát triển của đội tàu tại địa phương, khu vực quy hoạch cảng biển đảm bảo quy mô cảng phù hợp với đội tàu và sản lượng hàng hóa qua cảng.</p> <p>- Phân tích, đánh giá để đưa ra giải pháp liên kết, kết nối các hãng tàu lớn, tập trung khối lượng hàng hóa vận chuyển chính của các hãng tàu để lựa chọn được những cảng quốc tế với lượng hàng qua cảng lớn, tạo động lực cho việc phát triển kinh tế của vùng, khu vực trọng điểm của cả nước.</p> <p>- Phân loại cảng theo chức năng: Mỗi cảng được quy hoạch, đầu tư, hoạt động cần căn cứ trên những chức năng chính khác nhau: Cảng chuyên dùng; cảng hành khách; cảng tổng hợp...</p> <p>- Xuất phát từ quy hoạch phát triển KT, XH, các quy hoạch chuyên ngành liên quan để xác định chức năng chính của cảng và sản phẩm chính qua cảng: công ten nơ, hàng rời... Theo từng chức năng, sản phẩm hàng hóa qua</p>	<p>được nghiên cứu, đánh giá trong quá trình lập Quy hoạch chi tiết các nhóm cảng và Quy hoạch chi tiết vùng đất, vùng nước.</p> <p>- Thống nhất ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định. Quá trình lập Quy hoạch này đã có khảo sát, đánh giá đội tàu theo từng tuyến vận tải đến từng cảng, cả đội tàu trong nước và quốc tế, có tính đến xu thế phát triển đội tàu trong tương lai. Trong quá trình lập Quy hoạch chi tiết các nhóm cảng và Quy hoạch chi tiết vùng đất, vùng nước sẽ được nghiên cứu chi tiết hơn.</p> <p>- Xin giải trình như sau: Quy hoạch đã nghiên cứu xác định các cảng biển lớn đối với từng vùng kinh tế như các cảng: Hải Phòng (phía Bắc), Thanh Hóa (Bắc Trung Bộ), Đà Nẵng (Trung Trung Bộ), Vân Phong (Nam Trung Bộ), Cái Mép - Thị Vải (Đông Nam Bộ), cảng Trần Đề (ĐBSCL) là những nơi tập trung khối lượng hàng hóa, tiếp nhận đội tàu biển có trọng tải lớn kết nối với các tuyến hàng hải quốc tế. Hiện tại các cảng biển lớn Lạch Huyện, Cái Mép - Thị Vải các hãng tàu lớn (hãng tàu CMA-CGM, OOCL, MOL, NYK...) đã liên doanh đầu tư, khai thác và đã hình thành các tuyến vận tải quốc tế đi Châu Âu và Bắc Mỹ. Xin tiếp thu để tiếp tục thực hiện trong tổ chức quản lý, khai thác cảng biển.</p> <p>- Thống nhất ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định và tiếp thu, hoàn chỉnh trong phụ lục (tờ trình và Quyết định) và nội dung Quy hoạch.</p> <p>- Thống nhất ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định. Trong hồ sơ Quy hoạch, đặc biệt là phần dự báo đã điều tra chi tiết các loại hàng hóa thông qua cảng và từ đó đã dự báo, tính toán cho kỳ quy hoạch; đồng thời hoạch định chức năng từng khu bến, từng cảng.</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>cảng để phân tích, xác định các hạng mục công trình cảng phù hợp: khu trung chuyển tại cảng; hệ thống kho lạnh; ngoại quan; khu neo đậu tránh trú bão...</p> <p>- Cần hoàn thiện cơ chế, chính sách khuyến khích, tạo động lực huy động các nguồn lực tham gia đầu tư cảng biển: nhà nước đầu tư hạ tầng kết nối đồng bộ giao thông cảng biển; doanh nghiệp đầu tư, khai thác cảng biển, thu nộp phí theo quy định của nhà nước và có trách nhiệm bảo trì, duy tu các hạng mục công trình trong quá trình vận hành, khai thác.</p> <p>- Cần nghiên cứu, xây dựng hình thức quản lý, vận hành hệ thống cảng biển, trong đó quy định rõ về: Phương thức cho thuê hạ tầng tại cảng; quy chế, thẩm quyền bắt giữ tàu...</p> <p>- Quy hoạch hệ thống cảng biển cần xem xét tính đồng bộ với Quy hoạch hệ thống cảng cá, khu neo đậu tránh trú bão cho tàu cá đảm bảo đồng bộ, phát huy hiệu quả tổng thể đối với các quy hoạch quốc gia nói chung và từng quy hoạch nói riêng; xem xét đến việc lựa chọn quy hoạch một số cảng biển về vị trí, công năng, sự kết nối về giao thông (đường bộ, ĐTNĐ, hàng hải...) đối với các cảng cá, khu neo đậu tránh trú bão cho tàu cá.</p>	<p>- Thống nhất ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định. Trong quy hoạch mạng lưới đường sắt, đường bộ, ĐTNĐ, Bộ GTVT đã chỉ đạo thực hiện các nội dung đảm bảo kết nối đồng bộ đến các cảng biển. Quy hoạch cảng biển cũng đã định hướng rõ nguồn lực đầu tư, trong đó ngân sách nhà nước đầu tư, quản lý, bảo trì vận hành kết cấu hạ tầng dùng chung; các doanh nghiệp đầu tư, khai thác các bến cảng và luồng chuyên dùng nộp phí theo quy định.</p> <p>- Thống nhất ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định. Tuy nhiên quy chế, thẩm quyền bắt giữ tàu thuyền chỉ có thể đưa vào các văn bản quy phạm pháp luật; phương thức cho thuê kết cấu hạ tầng sẽ được nghiên cứu trong Đề án riêng. Các nội dung này nằm ngoài phạm vi Quyết định phê duyệt Quy hoạch của Thủ tướng Chính phủ.</p> <p>- Xin giải trình như sau: Quy hoạch đã nghiên cứu, cập nhật các quy hoạch chuyên ngành liên quan đảm bảo tính đồng bộ. Các cảng cá, khu neo đậu tránh trú bão cho tàu cá gắn với cảng biển đều có thể sử dụng chung hạ tầng cơ sở cảng biển. Sau khi quy hoạch hệ thống cảng cá được duyệt, sẽ tiếp tục được cập nhật tại Quy hoạch chi tiết các nhóm cảng và Quy hoạch chi tiết vùng đất, vùng nước, đảm bảo tính đồng bộ giữa các quy hoạch.</p>
6.	Ông Trần Hoàng, Vụ trưởng Vụ Kế hoạch, Tài chính, Bộ Văn hóa thể thao và Du lịch	
	- Đề nghị rà soát cập nhật các mục tiêu phát triển du lịch giai đoạn đến năm 2025, 2030.	- Đã tiếp thu và cập nhật tại mục 4.6.3.3 Báo cáo chính.

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>- Trong định hướng phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam, cần nghiên cứu, xem xét định hướng xây dựng một số bến cảng khách quốc tế gắn với các vùng động lực phát triển du lịch để nâng cao khả năng tiếp cận của khách du lịch quốc tế qua đường biển, góp phần thúc đẩy phát triển hoạt động du lịch tại các khu vực này</p> <p>- Số liệu dự báo phát triển nên sử dụng số liệu làm tròn số.</p> <p>- Về dự kiến quỹ đất đến năm 2030: Cần luận chứng làm rõ cơ sở tính toán nhu cầu sử dụng đất để đảm bảo bố trí đủ quỹ đất phát triển theo đúng định hướng quy hoạch, tránh lãng phí.</p> <p>- Làm rõ các định hướng, giải pháp bảo tồn sinh thái, cảnh quan di tích lịch sử, văn hóa, danh lam thắng cảnh có liên quan đến phát triển hệ thống cảng biển theo quy định tại điểm 7, mục I, Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị định số 37/2019/NĐ-CP ngày 07/5/2019 của Chính phủ.</p> <p>- Đề nghị bổ sung làm rõ hơn vai trò, trách nhiệm của các cơ quan liên quan trong quá trình tổ chức thực hiện các quy hoạch này sau khi được cấp có thẩm quyền phê duyệt, cần đề xuất cụ thể Chính phủ, các Bộ, ngành địa phương liên quan thực hiện những nhiệm vụ gì để đảm bảo tính khả thi và hiệu quả.</p>	<p>- Thống nhất ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định. Quy hoạch đã hoạch định các cảng khách quốc tế gắn với các trung tâm du lịch quốc gia (phía Bắc tại Quảng Ninh gồm Hòn Gai (hiện hữu), Cẩm Phả, Vân Đồn...; miền Trung tại Cửa Lò; Chân Mây...; phía Nam tại Phú Quốc; Thị Vải; TP Hồ Chí Minh...).</p> <p>- Đã tiếp thu và hoàn chỉnh.</p> <p>- Thống nhất ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định và đã làm rõ trong báo cáo (trên cơ sở dự báo lượng hàng, nhu cầu phát triển cảng, hậu phương cảng, khu logistics, các cảng phát triển tiềm năng để tính toán) cụ thể tại mục 6.1.1 Báo cáo chính.</p> <p>- Thống nhất ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định. Về định hướng, giải pháp bảo tồn sinh thái, cảnh quan di tích lịch sử, văn hóa, danh lam thắng cảnh... được làm rõ trong Báo cáo môi trường chiến lược riêng, được lồng ghép tại chương 7, Báo cáo chính.</p> <p>- Xin tiếp thu và cập nhật trong tờ trình của Bộ GTVT và dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ và chương 9 Báo cáo chính.</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>- Đề nghị cơ quan lập Quy hoạch rà soát, đảm bảo đầy đủ các nội dung chủ yếu của Quy hoạch theo quy định tại Điều 23 và mục I, Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị định số 37/2019/NĐ-CP ngày 07/5/2019 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Quy hoạch.</p> <p>- Về dự thảo QĐ duyệt Quy hoạch: Điểm c, mục 2.2, Điều 1 (trang 03 Dự thảo), đề nghị chỉnh sửa cụ thể như sau: “Bến cảng khách quốc tế gắn với các vùng động lực phát triển du lịch”. Phần Phụ lục kèm theo QĐ duyệt, đề nghị bổ sung Cảng tàu khách quốc tế Hạ Long (Cảng tàu khách du lịch quốc tế chuyên biệt đầu tiên của Việt Nam).</p>	<p>- Xin tiếp thu và đã rà soát đảm bảo tuân thủ quy định.</p> <p>- Xin tiếp thu và đã cập nhật tại điểm c, mục 2.2, Điều 1, trang 03 của dự thảo Quyết định. Bến tàu khách quốc tế Hạ Long đã được đề cập trong Phụ lục của dự thảo Quyết định, tên là “Cảng khách quốc tế Bãi Cháy, Hòn Gai”.</p>
7.	Ông Nguyễn Sỹ Đăng, Phó Vụ trưởng Vụ Đánh giá, thẩm định và Giám định công nghệ, Bộ Khoa học và Công nghệ	
	<p>- Đề nghị cần lưu ý các ý kiến của Bộ KH&CN tại VB số 824/BKHHCN-ĐTĐG, Cụ thể:</p> <p>+ Đề nghị bổ sung căn cứ Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng.</p> <p>+ Đề nghị rà soát, chuẩn xác lại số liệu về tổng số cầu cảng và chiều dài của tổng số cầu cảng tương ứng năm 2019 và năm 2020 của QH(trang 85).</p> <p>+ Đánh giá, phân tích rõ hơn về hiện trạng (mức độ tiên tiến, hiện đại hay còn bất cập, hạn chế,...) đối với hệ thống QLHH VTS.</p> <p>+ Phân tích rõ hơn về hiện trạng, chỉ ra những điểm tích cực, những tồn tại, bất cập trong: hoạt động cung ứng</p>	<p>+ Xin tiếp thu và đã cập nhật tại mục 1.2.5 – Báo cáo chính.</p> <p>+ Xin tiếp thu và đã rà soát cập nhật tại mục 3.3.1 – Báo cáo chính.</p> <p>+ Nội dung này đã có tại mục 3.3.6 – Báo cáo chính.</p> <p>+ Nội dung này đã có tại “Phụ lục đánh giá chi tiết từng nhóm cảng biển”. Cụ thể việc phân tích cho từng cảng sẽ được nghiên cứu trong quá trình lập quy</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>dịch vụ, kết cấu hạ tầng, giao thông kết nối, trang thiết bị, công nghệ vận hành từng cảng; thực trạng các luồng hàng hải để làm cơ sở đề xuất định hướng quy hoạch cho từng cảng và quy hoạch luồng hàng hải.</p> <p>+ Đề nghị bổ sung thuyết minh đánh giá về việc thực hiện các mục tiêu nêu tại Quyết định 1037/QĐ-TTg, trong đó có đánh giá tình hình thực hiện mục tiêu “Khắc phục tình trạng lạc hậu về trình độ kỹ thuật – công nghệ, yếu kém về chất lượng phục vụ, tăng khả năng cạnh tranh trong hội nhập quốc tế về cảng biển”.</p> <p>+ Đề nghị bổ sung dự báo xu thế phát triển khoa học và công nghệ tác động tới phát triển cảng biển tại Việt Nam, khả năng ứng dụng công nghệ, trang thiết bị, phương tiện mới trong vận tải đường biển và khai thác cảng biển.</p> <p>+ Nội dung quy hoạch chưa thể hiện cụ thể kết quả tính điểm đối với các dự án ưu tiên.</p> <p>+ Đề nghị nêu kỹ hơn về định hướng ứng dụng công nghệ trong thời kỳ Quy hoạch</p> <p>- Tại dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch: Đề nghị tổng hợp các nội dung chính giải pháp về KH&CN nêu tại Báo cáo tổng hợp để đưa vào nội dung giải pháp KH&CN dự thảo Quyết định</p>	<p>hoạch chi tiết các nhóm cảng biển và quy hoạch chi tiết vùng đất vùng nước cảng biển.</p> <p>+ Nội dung này đã có tại mục 3.4 – Báo cáo chính.</p> <p>+ Xin tiếp thu và cập nhật tại mục 4.4.2.2 – Báo cáo chính.</p> <p>+ Trong quy hoạch đã xây dựng tiêu chí để xác định các dự án ưu tiên đầu tư theo quy định của Luật quy hoạch, chi tiết tại mục 6.3.1 – Báo cáo chính.</p> <p>+ Xin tiếp thu và cập nhật tại mục 4.4.2.2 và 8.4 – Báo cáo chính.</p> <p>- Đã tiếp thu và hoàn chỉnh tại mục 4.7, Điều 1 dự thảo Quyết định.</p>
8.	Ông Nguyễn Hoàng Giang, Phó Vụ trưởng Vụ Kế hoạch, Bộ Công Thương	
	- Cần bổ sung, làm rõ hơn về mức độ đáp ứng của hạ tầng	- Đã tiếp thu và cập nhật tại mục 3.3.1 Báo cáo chính.

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>cảng biển hiện nay đối với việc phục vụ các ngành kinh tế, phục vụ việc khai thác hạ tầng khác có liên quan.</p> <p>- Đề nghị làm rõ hơn những vấn đề sẽ giải quyết trong quy hoạch giai đoạn này là gì?</p> <p>- Đề nghị tiếp tục chỉ đạo rà soát, cập nhật để đảm bảo sự thống nhất ở mức độ cao nhất.</p>	<p>- Xin giải trình như sau: Quy hoạch này đã: (i) Khắc phục toàn bộ tồn tại, hạn chế của Quy hoạch cảng biển thời kỳ trước (GD đến năm 2020, định hướng đến năm 2030), trong đó chú trọng khắc phục giao thông kết nối; (ii) Hoạch định hệ thống cảng biển với khu vực hậu phương cảng, các cảng cạn trên phạm vi cả nước; phát triển các khu bến lớn chuyên khai thác hàng công ten nơ như tại Lạch Huyện và Cái Mép Hạ; (iii) Đưa ra danh mục các dự án ưu tiên nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải, phát triển kinh tế, xã hội.</p> <p>- Xin tiếp thu ý kiến.</p>
9.	Ông Trần Nam Tú, Phó Vụ trưởng Vụ Khoa học, Công nghệ và Môi trường, Bộ Giáo dục và Đào tạo	
	<p>- Chương 1, mục 1.2. Các căn cứ pháp lý: Bên cạnh việc liệt kê các văn bản, cần phân tích, đánh giá rõ hơn về tính pháp lý của quy hoạch này.</p> <p>- Bổ sung lý do Quy hoạch không gian hệ thống cảng biển từ 06 nhóm theo QĐ số 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014 thành 05 nhóm theo Quy hoạch mới.</p>	<p>- Xin giải trình như sau: Thực hiện các QĐ của TTgCP: số 995/QĐ-TTg ngày 09/8/2018 giao nhiệm vụ cho các bộ tổ chức lập Quy hoạch ngành quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; số 77/QĐ-TTg ngày 13/01/2020 duyệt Nhiệm vụ lập Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, Bộ GTVT đã tổ chức lập Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Xin tiếp thu để cập nhật, hoàn chỉnh.</p> <p>- Xin giải trình như sau: Theo phân vùng kinh tế xã hội của nước ta hiện nay, đối với khu vực miền Trung hiện chỉ có 02 khu vực: (1) Bắc Trung Bộ gồm 06 tỉnh: Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị và Thừa Thiên Huế; (2) Duyên Hải miền Trung (Nam Trung Bộ) gồm 08 tỉnh: Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận và Bình Thuận. Do đó, để phù hợp với điều kiện phân vùng kinh tế, xã hội đã điều chỉnh 03 nhóm cảng biển khu vực miền Trung trước đây thành 02</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>- Danh mục dự án ưu tiên lĩnh vực hàng hải giai đoạn 2021 - 2030 chưa làm rõ căn cứ, cơ sở đề xuất. Các dự án quan trọng quốc gia và ưu tiên đầu tư: Theo Quy hoạch hiện có các nhóm cảng biển và phân loại cảng biển (đặc biệt, nhóm I, II, III). Do vậy, cần xây dựng nguyên tắc, tiêu chí theo từng phân loại để ưu tiên đầu tư NSNN và xã hội hóa.</p> <p>- Mục 6.3.1. Nội dung chưa gắn với các bài học kinh nghiệm cho Việt Nam nêu tại mục 4.4.3 trang 166.</p> <p>- Chương 8, mục 8.3. Giải pháp về phát triển nguồn nhân lực. Cần đưa giải pháp Nhà nước và các cơ quan quản lý cảng biển 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.</p>	<p>nhóm cảng biển vì vậy Quy hoạch tổng thể hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ mới đã điều chỉnh từ 06 nhóm thành 05 nhóm cảng biển. Nội dung này đã nêu tại mục 5.4.1 Báo cáo chính và tại mục 7.5.1 dự thảo tờ trình của Bộ GTVT.</p> <p>- Danh mục dự án ưu tiên đã tiếp thu và bổ sung, cụ thể, các dự án thuộc danh mục ưu tiên xem xét dựa trên các tiêu chí: (i) Đánh giá nhu cầu thông qua hàng hóa và sông suất các bên cảng trong khu vực. Ưu tiên các dự án trong các khu vực có nhu cầu mà lượng hàng qua cảng sắp vượt công suất; (ii) Về luồng và hạ tầng dùng chung dự trên luồng hàng, đội tàu, nhu cầu thông qua hàng hóa để lựa chọn; (iii) Ưu tiên các vùng kinh tế trọng điểm, vùng động lực được xác định tại các Nghị quyết của Đảng, chỉ đạo của Chính phủ; (iv) Căn cứ vào đề xuất, khả năng huy động nguồn lực của các nhà đầu tư.</p> <p>- Xin tiếp thu và cập nhật tại mục 6.3.1 Báo cáo chính.</p> <p>- Xin tiếp thu và cập nhật tại mục 8.10 Báo cáo chính.</p>
10.	Ông Trần Minh Tuấn, Phó Viện trưởng phụ trách Viện	Chiến lược Thông tin và Truyền thông, Bộ Thông tin và Truyền thông
	<p>Tại mục 8.4. Giải pháp về môi trường, khoa học và công nghệ (trang 361 - 365 của báo cáo tổng hợp), đề nghị rà soát lại nội dung “đề nghị nghiên cứu bổ sung giải pháp ứng dụng công nghệ số và chuyển đổi số để giải quyết bài toán trong hoạt động vận hành, quản lý và khai thác hệ</p>	<p>- Xin tiếp thu và cập nhật nội dung tại mục 8.10 Báo cáo chính .</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	thông cảng biển tại Việt Nam phù hợp với xu hướng cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư” tại VB số 507/BTTTT-VCL ngày 24/2/2021.	
11.	Ông Nguyễn Hồng Hiền, Vụ trưởng Vụ Công nghệ và Hạ tầng, Ủy ban Quản lý vốn Nhà nước tại Doanh nghiệp	
	Hồ sơ Quy hoạch gửi kèm các văn bản của Bộ GTVT, các ý kiến tham gia của Ủy ban đã được tiếp thu bổ sung và có giải trình tại hồ sơ Quy hoạch. Vì vậy, thành viên Hội đồng thẩm định Quy hoạch không có ý kiến tham gia thêm.	
12.	Ông Bùi Văn Khăng, Phó Chủ tịch UBND tỉnh Quảng Ninh	
	<p>- Đối với dự thảo quyết định: Bổ sung cảng biển Quảng Ninh quy hoạch tiềm năng thành cảng biển đặc biệt.</p> <p>- Khu bến Cái Lân: Thống nhất theo Dự thảo với phạm vi phục vụ liên vùng và cả nước, cho tàu công ten nơ đến 4.000 TEU; tàu tổng hợp, hàng rời đến 50.000 DWT hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện; tàu hàng lỏng/khí trọng tải đến 40.000 DWT; tàu khách đến 225.000 GT.</p> <p>- Khu bến Cẩm Phả, đề xuất sửa thành: Chức năng là cửa ngõ kết hợp trung chuyển quốc tế, phục vụ liên vùng và</p>	<p>- Xin giải trình như sau: Trên cơ sở Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII, định hướng phát triển kinh tế, xã hội địa phương và căn cứ nhu cầu lượng hàng dự báo, phân bổ hàng hóa giữa các vùng, nghiên cứu Quy hoạch đưa ra định hướng quy hoạch cụm cảng Hải Phòng - Quảng Ninh với cảng Hải Phòng là cảng biển loại đặc biệt, Khu bến cảng Lạch Huyện chức năng cửa ngõ kết hợp trung chuyển quốc tế; Cảng biển Quảng Ninh phục vụ cho phát triển vùng và liên vùng. Hai cảng biển Hải Phòng và Quảng Ninh lân cận nhau, được quy hoạch phát triển tương hỗ để khai thác nhiều gam tàu, nhiều loại hàng hóa phù hợp.</p> <p>- Xin được tiếp thu và cập nhật thông số cỡ tàu tại mục 5.4.4.1 Báo cáo chính, mục 1.2.1 Phụ lục dự thảo Tờ trình và Phụ lục dự thảo Quyết định.</p> <p>- Xin giải trình như sau: với việc đã có Khu bến cảng Lạch Huyện chức năng cửa ngõ kết hợp trung chuyển quốc tế; cảng biển Hải Phòng và Quảng Ninh</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>cả nước.</p> <p>- Khu bến Yên Hưng (sông Chanh, sông Bạch Đằng): đề xuất sửa thành Khu bến Yên Hưng (sông Chanh, sông Bạch Đằng, sông Rút). Chức năng Phục vụ cả cả nước và liên vùng, kết nối và cùng với cảng Lạch Huyện để nâng cao năng lực cạnh tranh cảng biển quốc gia</p> <p>- Khu bến Hải Hà: Thống nhất theo dự thảo với phạm vi phục vụ liên vùng và cả nước cho cỡ tàu tổng hợp, công ten nơ, hàng rời, hàng lỏng/khí trọng tải từ 30.000 ÷ 80.000 DWT và lớn hơn khi đủ điều kiện.</p> <p>- Các bến phao, khu neo đậu chuyển tải, đề xuất sửa thành Khu vực Hạ Long, vị trí vùng nước 2 bên tuyến luồng Hòn Gai - Cái Lân; tại Hòn Gai, Hòn Pháo, Hòn Miêu trước mắt neo đậu chuyển tải hàng khô, hàng rời, xây dựng lộ trình chuyển đổi công năng phù hợp quy định bảo tồn Vịnh Hạ Long; cỡ tàu khu neo Hòn Gai phù hợp với điều kiện tự nhiên, tại Hòn Miêu đến 200.000 DWT hoặc lớn hơn.</p> <p>- Khu vực Cẩm Phả: Tại khu vực Hòn Nét, Hòn Ót, Hòn Con Ong, chức năng chuyển tải hàng khô, hàng rời. Tàu khu neo Hòn Nét đến 200.000 DWT hoặc lớn hơn khi đủ</p>	<p>lân cận nhau, được quy hoạch phát triển đồng thời khai thác nhiều gam tàu, nhiều loại hàng hóa phù hợp nên quy hoạch Khu bến Cẩm Phả chức năng phục vụ cơ sở công nghiệp, năng lượng liên vùng và cả nước là phù hợp với mục tiêu và định hướng phát triển địa phương, tiết kiệm nguồn lực, đảm bảo phát huy tối đa hiệu quả đầu tư, khai thác cảng biển, phát triển kinh tế, xã hội liên vùng.</p> <p>- Xin tiếp thu và cập nhật, bổ sung tại mục 5.4.4.1 Báo cáo chính, mục 1.2.3 Phụ lục dự thảo Tờ trình và mục 1.2.1 Phụ lục dự thảo Quyết định.</p> <p>- Xin tiếp thu và cập nhật thông số cỡ tàu sung tại mục 5.4.4.1 Báo cáo chính, mục 1.2.4 Phụ lục dự thảo Tờ trình và mục 1.2.1 Phụ lục dự thảo Quyết định.</p> <p>- Xin tiếp thu và cập nhật tại mục 5.4.4.1 Báo cáo chính, mục 1.2.6 Phụ lục dự thảo Tờ trình và mục 1.2.1 Phụ lục dự thảo Quyết định.</p> <p>- Xin tiếp thu và cập nhật tại mục 5.4.4.1 Báo cáo chính, mục 1.2.6 Phụ lục dự thảo Tờ trình và mục 1.2.1 Phụ lục dự thảo Quyết định.</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>điều kiện, tại Hòn Ót tàu đến 30.000 DWT, tại Hòn Con Ong tàu đến 70.000 DWT hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện. Khu vực Mũi Chùa, Vạn Gia: Chức năng chuyên tải hàng khô, hàng rời, hàng lỏng (xăng dầu), cho tàu trọng tải đến 20.000 DWT hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện.</p> <p>- Đề nghị Bộ GTVT ủng hộ tỉnh Quảng Ninh trước mắt chưa xem xét chuyển luồng hàng hải Cẩm Phả thành luồng hàng hải công cộng.</p> <p>- Đề nghị chưa xem xét các đề nghị thiết lập các bến phao, khu neo đậu chuyên tải tại khu vực hòn Soi Mui, Hòn Nét để tập trung kêu gọi, thu hút đầu tư cảng biển Con Ong - Hòn Nét tại khu vực Cẩm Phả.</p>	<p>- Do hàng hóa thông qua ngày càng tăng, đến nay nhiều bến cảng cứng khác và đặc biệt là khu chuyên tải khu vực cảng biển Quảng Ninh đã được đầu tư, khai thác. Tàu thuyền vào, rời các bến cảng, khu chuyên tải này không đi qua đoạn luồng Cty Cảng Cẩm Phả đã đầu tư (với kinh phí rất ít) trước đây. Do đó, việc chuyển một phần tuyến luồng hàng hải Cẩm Phả từ luồng chuyên dùng thành luồng công cộng là cấp thiết nhằm phục vụ hoạt động hàng hải cho toàn bộ khu vực, đảm bảo việc thu nộp phí hàng hải, tránh thất thu ngân sách nhà nước theo quy định và đồng bộ trong công tác bảo trì, duy tu luồng, an toàn hàng hải.</p> <p>- Xin giải trình như sau: Những năm qua, sản lượng hàng qua cảng biển Quảng Ninh tăng cao, năm 2019 là 99 triệu tấn, hàng qua khu chuyên tải trên 71 triệu tấn, chiếm 72%; năm 2020 đạt 109,2 triệu tấn, hàng qua khu chuyên tải đạt 83,68 triệu tấn, chiếm 77%. Nhu cầu chuyên tải các loại hàng rời như xi măng, clinke, đá vôi... bằng đường biển tại Quảng Ninh ngày một tăng cao nên các tàu đã phải neo chờ để chuyên tải làm tăng thời gian vận chuyển, giá thành hàng hóa. Do đó, việc quy hoạch, bổ sung quy hoạch và cho phép thiết lập các bến phao, khu neo chuyên tải tại vùng nước Cảng biển Quảng Ninh là cần thiết nhằm đáp ứng lượng hàng, cỡ tàu thông qua, nâng cao hiệu quả sử dụng mặt nước.</p>
13.	Ông Nguyễn Đức Thọ, Phó Chủ tịch UBND thành phố Hải Phòng	
	Thông nhất với nội dung Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn	

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	đến năm 2050	
14.	Ông Mai Xuân Liêm, Phó Chủ tịch UBND tỉnh Thanh Hóa	
	<p>- Điều chỉnh, mở rộng cảng biển Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa về phía Đông và về phía Nam tiếp nhận cỡ tàu từ 100.000 - 300.000 DWT, diện tích khoảng 500 ha.</p> <p>- Thiết lập tuyến luồng hàng hải phục vụ chung cho hoạt động hàng hải khu vực bên cảng Bắc Nghi Sơn.</p> <p>- Nghiên cứu bổ sung cảng biển tại khu vực đảo Hòn Nẹ, thuộc địa bàn các huyện Hậu Lộc, Hoằng Hóa, Nga Sơn tỉnh Thanh Hóa.</p> <p>- Đề nghị bổ sung quy mô nạo vét từ phao số 0 đến đê Bắc và điều chỉnh Tổng mức đầu tư từ 636 tỷ đồng thành 4.000 tỷ đồng.</p>	<p>- Xin giải trình như sau: Quy hoạch đã xác định phạm vi vùng nước cảng biển Nghi Sơn - Thanh Hóa được mở rộng về phía Nam (giáp ranh với Nghệ An) và phía Đông đến đảo Hòn Mê (hết phao SPM của lọc hóa dầu Nghi Sơn), cỡ tàu đến 100.000 DWT hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện - ở khu bến Nam và Bắc Nghi Sơn, cỡ tàu đến 400.000 DWT ở khu bến đảo Hòn Mê. Diện tích sử dụng đất cảng sẽ được xác định cụ thể trong Quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển và Quy hoạch chi tiết vùng đất vùng nước cảng biển Thanh Hóa.</p> <p>- Xin giải trình như sau: Bộ GTVT đã thống nhất về chủ trương, hiện nay đã giao cho Cục HHVN triển khai các công việc cụ thể theo quy định. Phạm vi Quy hoạch đã thể hiện không gian vùng nước cảng biển Nghi Sơn - Thanh Hóa có tuyến luồng dùng chung khu bến Bắc Nghi Sơn.</p> <p>- Xin giải trình như sau: Phạm vi quy hoạch vùng nước cảng biển tại khu vực Lạch Sung (cửa sông Lèn) đã bao gồm cả khu vực đảo Hòn Nẹ thuộc huyện Hậu Lộc, Hoằng Hóa, Nga Sơn tỉnh Thanh Hóa. Xin tiếp thu và thống nhất bổ sung cảng biển tại khu vực Lạch Sung (gồm đảo Hòn Nẹ), quy mô theo nhu cầu của KCN sau cảng.</p> <p>- Xin giải trình như sau: Dự án cải tạo, nâng cấp luồng hàng hải và các bến cảng khu vực Nam Nghi Sơn (từ phao số 0 đến đê Bắc với tổng vốn dự kiến 636 tỷ đã được Bộ GTVT đưa vào danh mục ưu tiên đầu tư tại KH đầu tư công trung hạn 2021 - 2025. Dự án nâng cấp luồng Nghi Sơn dự kiến tổng vốn 4.000 tỷ không bao gồm phạm vi dự án của Bộ GTVT, dự kiến sử dụng vốn vay ODA, hiện đang được UBND tỉnh Thanh Hóa nghiên cứu, đề xuất với Bộ KH&ĐT. Sau khi Dự án được cấp thuan quyền chấp thuận, triển khai</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>- Bổ sung đầu tư nạo vét tuyến luồng hàng hải phục vụ chung cho hoạt động hàng hải khu vực bến cảng Bắc Nghi Sơn.</p>	<p>các bước chủ trương đầu tư, Hiệp định vay ... sẽ được cập nhật trong lập Quy hoạch vùng đất, vùng nước cảng biển Thanh Hóa.</p> <p>- Thống nhất ủng hộ chủ trương đầu tư nạo vét tuyến luồng hàng hải phục vụ chung cho hoạt động hàng hải khu vực bến cảng Bắc Nghi Sơn. Do đây là khu bến chuyên dùng nên sử dụng nguồn vốn huy động từ các doanh nghiệp khai thác cảng để đầu tư.</p>
15.	Ông Lê Quang Nam, Phó Chủ tịch UBND thành phố Đà Nẵng (VB số 3445/UBND-TVHĐTĐ ngày 10/6/2021)	
	<p>- Làm rõ khái niệm cảng khách quốc tế, cảng khách nội địa để thuận lợi cho việc quy hoạch chi tiết và đầu tư sau này.</p> <p>- Khu bến Liên Chiểu đề nghị điều chỉnh “Cỡ tàu: Trọng tải đến 100.000 DWT và lớn hơn”.</p> <p>- Bổ sung quy hoạch “Bến du thuyền, tàu du lịch biển” vào phân quy mô và cỡ tàu cho khu bến Tiên Sa, bến thủy nội địa vào khu bến Liên Chiểu.</p> <p>- Bổ sung phần kết nối đường bộ đến cảng biển Đà Nẵng theo hàng lang kinh tế Đông - Tây 2 (đoạn đường nối cửa khẩu Dak Tà Ook (cửa khẩu Nam Giang) đến cảng biển Đà Nẵng.</p> <p>- Giải thích lý do: Cảng Thừa Thiên Huế và Đà Nẵng thuộc 2 nhóm cảng khác nhau nhưng nằm trong 1 cụm cảng.</p>	<p>- Xin giải trình, làm rõ như sau: Bến cảng khách quốc tế là các bến tiếp nhận tàu du lịch biển cỡ lớn (trọng tải đến 225.000 GT, sức chở đến 6.600 khách) theo tuyến hải trình xuyên đại dương, được quy hoạch gắn với trung tâm du lịch quốc gia.... Cảng khách nội địa phục vụ các tàu khách theo các tuyến vận tải trong nước. Xin tiếp thu và bổ sung, làm rõ thêm trong hồ sơ.</p> <p>- Xin tiếp thu, cập nhật cỡ tàu tại mục 5.4.4.3 Báo cáo chính, mục 3.1.2 Phụ lục dự thảo Tờ trình và mục 3.2.1 Phụ lục dự thảo Quyết định.</p> <p>- Xin giải trình như sau: Theo Quy hoạch, Khu bến Tiên Sa có quy mô gồm bến khách quốc tế nên đã bao gồm cả chức năng tiếp nhận du thuyền, thuyền buồm và các tàu thể thao, du lịch và các tàu chạy tuyến bờ - đảo.</p> <p>- Xin tiếp thu, bổ sung tại mục 5.4.4.3 Báo cáo chính.</p> <p>- Xin giải trình như sau: Cảng biển Thừa Thiên Huế và Đà Nẵng thuộc 2 nhóm cảng biển khác nhau nhưng có chung vùng phục vụ hàng hóa thuộc hành lang kinh tế Đông - Tây theo tuyến QL9 kết nối từ Miama - Thái Lan -</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
		Lào - Việt Nam nên được quy hoạch trong cùng 1 cụm cảng để phát huy tối đa khả năng phục vụ, thông qua hàng hóa tại hành lang kinh tế này.
16.	Ông Trần Quang Lâm, Giám đốc Sở GTVT thành phố Hồ Chí Minh	
	<p>- Khu bến Nhà Bè có thể tiếp nhận tàu đến 45.000 DWT (quy hoạch phục vụ tàu 40.000 DWT) hoặc lớn hơn giảm tải, tàu khách đến 60.000 GT.</p> <p>- Các cảng Khu vực Bình Khánh, Long Hòa và Cù lao Ông Chó: tiếp nhận tàu hàng đến 150.000 DWT (quy hoạch phục vụ tàu 100.000 DWT) hoặc lớn hơn, tàu khách 225.000GT.</p> <p>- Nghiên cứu bổ sung quy hoạch cảng biển nước sâu tại Khu vực Cù lao Gò Gia, huyện Cần Giò, TP Hồ Chí Minh, bên trái luồng Vũng Tàu - Thị Vải cho tàu biển đến 80.000 - 100.000 DWT (đối diện Khu cảng Phú Mỹ - Bà Rịa Vũng Tàu).</p> <p>- Đề xuất điều chỉnh: “Cải tạo nâng cấp 03 đoạn luồng trên phục vụ cho tàu đến 45.000 DWT và lớn hơn giảm tải hành hải”. Đối với luồng Sài Gòn - Vũng Tàu, đề xuất điều chỉnh: “Luồng Sài Gòn - Vũng Tàu cải tạo cục bộ các điểm cạn cho tàu 30.000 DWT hoặc đến 60.000 DWT giảm tải lợi dụng thủy triều hành hải”</p> <p>- Cần định hướng phát triển quy hoạch cảng nước sâu (tiềm năng) tương lai, đề nghị nghiên cứu bổ sung quy hoạch cảng biển nước sâu tại khu vực Cù lao Gò Gia, huyện Cần Giò phục vụ cho tàu 200.000 DWT, tàu công</p>	<p>- Xin tiếp thu, cập nhật cỡ tàu tại mục 5.4.4 Báo cáo chính và dự thảo Tờ trình, Quyết định.</p> <p>- Xin tiếp thu, cập nhật cỡ tàu cỡ tàu tại mục 5.4.4 Báo cáo chính và mục 4.1.4 Phụ lục dự thảo Tờ trình, mục 4.2.1 Phụ lục dự thảo Quyết định..</p> <p>- Xin tiếp thu, cập nhật tại mục 5.4.4 Báo cáo chính và dự thảo tờ trình, dự thảo Quyết định như sau: “<i>Bổ sung quy hoạch tiềm năng cảng biển nước sâu tại Khu vực cù lao Gò Gia, huyện Cần Giò, TP Hồ Chí Minh</i>”. Quy hoạch chi tiết khu bến này sẽ được nghiên cứu cụ thể trong Quy hoạch chi tiết các Nhóm cảng và Quy hoạch vùng đất, vùng nước.</p> <p>- Xin giải trình như sau: do nguồn vốn NSNN hiện nay còn hạn chế nên cần tập trung nguồn lực đầu tư nâng cấp các tuyến hàng hải trọng yếu như tuyến Luồng Cái Mép - Thị Vải. Dự án Cải tạo, nâng cấp luồng Sài Gòn - Vũng Tàu (đoạn từ phao GR đến rạch Thiêng Liêng) đã được đưa vào các danh mục dự án ưu tiên đầu tư giai đoạn đến năm 2030; phạm vi nghiên cứu cụ thể sẽ được hiện khi cần đổi được nguồn lực.</p> <p>- Nội dung này đã được tiếp thu, giải trình tại phần trên.</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	ten nơ tương đương sức chở đến 24.000 TEU.	
17.	Ông Trần Thượng Chí, Giám đốc Sở GTVT tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu	
	<p>- Quy hoạch xây dựng kịch bản tăng trưởng GDP bình quân hàng năm khoảng 6,5 - 7% trong giai đoạn 2021 - 2030 chung cho cả nước. Tuy nhiên, Đại hội đại biểu Đảng bộ tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu lần thứ VII, nhiệm kỳ 2020 - 2025 dự báo tốc độ tăng trưởng (GRDP) không tính dầu khí của tỉnh bình quân khoảng 7,6%/năm. Do đó trong quá trình đánh giá dự báo số liệu về hàng hóa cần có sự dự báo cho phù hợp với điều kiện phát triển của từng địa phương.</p> <p>- Cần tính đến trung chuyên hàng hóa của Cam pu chia, khu Nam Tây nguyên cả bằng đường bộ, đường thủy về khu vực cảng biển Cái Mép - Thị Vải.</p> <p>- Tách khu đoạn vận tải từ Biên Hòa về Vũng Tàu theo các phân đoạn Biên Hòa - Phú Mỹ, Phú Mỹ - Vũng Tàu thay cho tách phân đoạn Biên Hòa - Bà Rịa và Bà Rịa - Vũng Tàu. Cần xem xét lại để đảm bảo tính khả thi số liệu dự báo hàng hóa, hành khách bằng đường sắt đoạn từ TP Bà Rịa về TP Vũng Tàu cho giai đoạn đến năm 2030.</p> <p>- Với lượng hàng qua nhóm cảng biển số 4 khoảng 460,9 – 540,1 triệu tấn, trong đó khoảng 23,5 – 27,7 triệu TEU/năm. Đề nghị phân bổ cho các cụm cảng trong</p>	<p>- Xin giải trình như sau: trong dự báo nhu cầu vận tải nói chung và dự báo hàng hóa qua cảng biển nói riêng, việc sử dụng kịch bản tăng trưởng GDP bình quân hàng năm khoảng 6,5 - 7% trong giai đoạn 2021 - 2030 của cả nước là một căn cứ quan trọng để dự báo tổng nhu cầu vận tải toàn quốc và phân bổ cho 05 lĩnh vực vận tải và dự báo tổng khối lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển cả nước (được sử dụng phương pháp dự báo từ trên xuống). Tốc độ tăng trưởng (GRDP) của từng địa phương là căn cứ để dự báo nhu cầu vận tải theo vùng, theo địa phương và hàng hóa thông qua nhóm cảng biển, cụm cảng biển (được sử dụng trong phương pháp dự báo từ dưới lên).</p> <p>- Xin được giải trình: tổng khối lượng hóa thông qua của khu vực cảng biển Cái Mép - Thị Vải đều đã bao gồm hàng hóa của tất cả các khu vực hậu phương thuộc phạm vi phục vụ của cảng biển này, bao gồm cả hàng hóa của Cam pu chia, khu Nam Tây Nguyên đi bằng mọi phương thức vận tải tới cảng.</p> <p>- Xin được giải trình: đã rà soát lại tổng thể mạng lưới vận tải trong khu vực liên quan và xin hiệu chỉnh, cập nhật như sau: khu đoạn vận tải Biên Hòa - Vũng Tàu được phân thành Biên Hòa - Long Thành và Long Thành - Vũng Tàu do Long Thành là điểm nút giao thông quan trọng (gồm sân bay Long Thành, nút giao cao tốc TP-HCM - Long Thành - Dầu Giây và cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu).</p> <p>- Xin được giải trình: quy hoạch tổng thể hệ thống cảng biển mới dự báo và xác định nhu cầu hàng hóa thông qua trên toàn hệ thống và phân bổ theo từng nhóm cảng biển. Việc dự báo và phân bổ theo từng cụm cảng biển sẽ được</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>nhóm để quy hoạch phát triển các khu bên cảng cho phù hợp.</p> <p>- Bổ sung tính toán đến việc kết nối đường vành đai 3, vành đai 4 TP HCM, và đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu đoạn Trảng Bom - Phú Mỹ. Đề nghị cập nhật các dự án: Đường và cầu Phước An; Đường Vành đai 4 – TP Hồ Chí Minh.</p> <p>- Cần nghiên cứu phạm vi quay tàu tại các luồng Cái Mép (tàu có tải trọng lớn) và Thị Vải.</p> <p>- Đề nghị phân định cỡ tàu lớn cho khu bến phía hạ lưu Cái Mép (từ Gemalink xuống phía hạ lưu); Khu bến Long Sơn nghiên cứu bổ sung, điều chỉnh chức năng bến cảng tổng hợp, công ten nơ một số cảng trên khu vực sông Rạng, khu phía nam đảo Long Sơn (ven sông Dinh) để phục vụ nhu cầu vận chuyển hàng hóa trong khu vực Long Sơn, Vũng Tàu; Khu bến Côn Đảo đề nghị nghiên cứu bổ quy hoạch các bến cảng có khả năng làm ảnh hưởng đến môi trường, cảnh quan (dịch vụ dầu khí, LNG) nhằm bảo tồn môi trường thiên nhiên hiện hữu; các khu vực neo đậu tránh trú bão cần nghiên cứu bổ sung các vị trí có điều kiện thuận lợi cho tàu neo trú, tránh bão và chuyển tải hàng hóa nhưng không làm ảnh hưởng đến hành lang và an toàn luồng.</p>	<p>thực hiện trong Quy hoạch chi tiết các nhóm cảng và Quy hoạch chi tiết vùng đất, vùng nước.</p> <p>- Xin tiếp thu, bổ sung tính toán đến việc kết nối đường vành đai 3, vành đai 4 TP HCM, và đường sắt Biên Hòa – Vũng Tàu đoạn Trảng Bom - Phú Mỹ; cập nhật thông tin chi tiết các dự án Đường và cầu Phước An; Đường vành đai 4.</p> <p>- Phạm vi quay tàu tại các luồng Cái Mép (tàu có tải trọng lớn) và Thị Vải đã được nghiên cứu tại dự án Nghiên cứu, tổng thể, toàn diện tuyến luồng tàu biển Cái Mép - Thị Vải; sẽ tiếp tục nghiên cứu tại dự án đầu tư Nâng cấp tuyến luồng Cái Mép - Thị Vải và trong Quy hoạch chi tiết các nhóm cảng, Quy hoạch chi tiết vùng đất, vùng nước.</p> <p>- Xin giải trình như sau: quy hoạch đã xác định khu bến Cái Mép - Thị Vải tiếp nhận cỡ tàu 80.000 - 250.000 DWT; khu bến Long Sơn đã có chức năng bến cảng tổng hợp, công ten nơ; Khu bến Côn Đảo tiếp thu, không quy hoạch các bến cảng có khả năng làm ảnh hưởng đến môi trường, cảnh quan (dịch vụ dầu khí, LNG) nhằm bảo tồn môi trường thiên nhiên hiện hữu; tiếp thu bổ sung các vị trí có điều kiện thuận lợi cho tàu neo trú, tránh bão và chuyển tải hàng hóa không ảnh hưởng an toàn luồng. Các nội dung chi tiết sẽ được thực hiện trong bước quy hoạch chi tiết nhóm cảng và quy hoạch chi tiết vùng đất, vùng nước.</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>- Về hậu cần cảng: Đề nghị cập nhật bổ sung Trung tâm logistics Cái Mép Hạ với diện tích 1.763 ha để hỗ trợ hệ thống cảng biển. Đối với các khu vực kho bãi, khu dịch vụ hậu cần cảng, cảng bên thủy nội địa giao cho UBND các địa phương quy hoạch phát triển để hỗ trợ hệ thống cảng biển.</p> <p>- Về giải pháp thực hiện kết nối, hợp tác các bến cảng trong hệ thống cảng biển đề nghị rà soát khả năng kết nối các cảng liền kề với nhau và xây dựng cơ chế phối hợp giữa các bến cảng nhằm đảm bảo tính liên kết, hỗ trợ, bảo đảm an toàn hàng hải và an ninh trật tự của các bến cảng trong khu vực.</p> <p>- Đề xuất sơ bộ về mô hình quản lý cảng biển làm định hướng cho công tác nghiên cứu tiếp sau này.</p> <p>- Đề nghị bổ sung giải pháp tổ chức Hội nghị cảng biển hàng năm đối với các cảng đặc biệt để giải quyết các vấn đề liên quan nhằm thúc đẩy phát triển hệ thống cảng theo quy hoạch.</p>	<p>- Xin giải trình như sau: phạm vi gianh giới quy hoạch đã bao gồm Trung tâm logistics Cái Mép Hạ diện tích 1.763 ha. Việc giao cho UBND các địa phương quy hoạch phát triển các khu vực kho bãi, khu dịch vụ hậu cần cảng, cảng bên thủy nội địa sẽ được UBND tỉnh đề xuất trong quá trình lập quy hoạch chi tiết vùng đất, vùng nước phù hợp với đặc thù từng cảng biển.</p> <p>- Xin được giải trình như sau: việc xây dựng cơ chế phối hợp giữa các bến cảng nhằm đảm bảo tính liên kết, hỗ trợ, bảo đảm an toàn hàng hải và an ninh trật tự của các bến cảng trong khu vực) được đề xuất trong quá trình lập Quy hoạch chi tiết các nhóm cảng.</p> <p>- Xin giải trình như sau: mô hình quản lý cảng đã được quy định tại Bộ luật hàng hải và được thực hiện trong Đề án khác, không thuộc phạm vi Quy hoạch này. Do vậy, Quy hoạch chỉ nêu giải pháp mang tính định hướng “<i>Tiếp tục nghiên cứu, đề xuất áp dụng mô hình quản lý cảng để nâng cao hiệu quả quản lý, đầu tư, khai thác cho từng khu bến, cảng biển, cụm cảng biển</i>” làm cơ sở nghiên cứu về vấn đề này trong thời gian tới.</p> <p>- Xin tiếp thu ý kiến và cập nhật trong giải pháp tại mục 8.10 Báo cáo chính, mục 9.6 Phụ lục dự thảo Tờ trình và mục 4.7 Phụ lục dự thảo Quyết định.</p>
18.	Ông Lê Công Minh, Chủ tịch Hiệp hội Cảng biển Việt Nam	
	Đề nghị chỉnh sửa một số nội dung trong dự thảo Quyết định phê duyệt Quy hoạch	Xin tiếp thu và các nội dung này sẽ được cơ quan soạn thảo nghiên cứu thêm trong quá trình dự thảo Quyết định

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
19.	Đại tá Lê Thanh Sơn - PCT Cục Tác chiến, Bộ Quốc Phòng	
	<p>- Chưa đề cập những văn bản quy phạm pháp luật cần thiết có liên quan đến bảo đảm quốc phòng, an ninh, như: Luật Quốc phòng số 22/2018/QH14, Nghị định số 21/2019/NĐ-CP về khu vực phòng thủ...các văn bản này đều có quy định nhằm bảo đảm quốc phòng an ninh.</p> <p>- Bổ sung Luật Quốc phòng số 22/2018/QH14 vào phần căn cứ pháp lý.</p>	<p>- Đã tiếp thu ý kiến và cập nhật tại mục 1.2.1 Báo cáo chính.</p> <p>- Đã tiếp thu ý kiến và cập nhật tại mục 1.2.1. Báo cáo chính.</p>
20.	Đại diện Bộ Kế hoạch và đầu tư	
	<p>- Đề nghị đưa dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch thành một tài liệu riêng trong bộ hồ sơ trình thẩm định quy hoạch.</p> <p>- Đề nghị Bộ GTVT rà soát, đảm bảo hồ sơ, nội dung trình duyệt bám sát Nhiệm vụ lập quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được TTgCP duyệt tại QĐ số 77/QĐ-TTg ngày 13/01/2020; quy định tại Điều 25 Luật Quy hoạch, Điều 23 Nghị định số 37/2019/NĐ-CP và nội dung chi tiết quy hoạch ngành kết cấu hạ tầng quốc gia quy định tại mục I Phụ lục II Nghị định số 37/2019/NĐ-CP.</p> <p>- Về hiện tượng nước biển dâng (mục 2.6.2 trang 33-38): báo cáo quy hoạch đưa ra 04 kịch bản về nước biển dâng là RCP 2.6, RCP 4.5, RCP 6.0 và RCP 8.5. Đề nghị làm rõ đâu là kịch bản về nước biển dâng được chọn để làm căn cứ đề ra các định hướng quy hoạch.</p>	<p>- Xin tiếp thu ý kiến và cập nhật.</p> <p>- Xin tiếp thu; sau khi rà soát, các nội dung đã thực hiện đúng theo quy định.</p> <p>- Xin giải trình như sau: Quy hoạch đưa ra 04 kịch bản về nước biển dâng là RCP 2.6, RCP 4.5, RCP 6.0 và RCP 8.5 là các kịch bản khuyến khích áp dụng trong quy hoạch. Việc lựa chọn kịch bản về nước biển dâng cần thực hiện cho từng khu bến/bến cảng căn cứ vào tính chất, công năng, vị trí từng khu bến/bến cảng nhằm đảm bảo tính KT - KT và được tiếp tục nghiên cứu</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>- Về quy hoạch không gian hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ mới (phần IV trang 66), đề nghị bổ sung phạm vi phục vụ gián tiếp của nhóm cảng biển số 4 (Đông Nam Bộ) là các tỉnh thuộc vùng ĐBSCL.</p> <p>- Nghiên cứu, rà soát, bổ sung đánh giá đầy đủ các nội dung về liên kết ngành, liên kết vùng trong thực trạng phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam nêu tại điểm c khoản 3 Điều I Quyết định số 77/QĐ-TTg.</p> <p>- Đề nghị nghiên cứu đưa các nội dung từ mục 3.4.2.1 đến mục 3.4.2.6; mục 3.5.2; mục 3.5.3 vào phần đánh giá về hiện trạng liên kết ngành, liên kết vùng tại mục 3.3.7 nêu trên; đưa nội dung tại mục 4.4.1 vào phần đánh giá về liên kết ngành, liên kết vùng tại mục 3.3.7 để đảm bảo phù hợp với quy định tại điểm c khoản 3 Điều 1 Quyết định số 77/QĐ-TTg.</p> <p>- Làm rõ tổng công suất thông qua của hệ thống cảng biển Việt Nam, cũng như của từng nhóm cảng biển để làm cơ sở đối chiếu với sản lượng hàng hóa thông qua, xác định tình trạng quá tải hay dư thừa công suất, trên cơ sở đó đề ra các định hướng phát triển cảng biển phù hợp (mục 3.3.1. trang 68).</p> <p>- Đề nghị bổ sung định hướng phát triển chung cho từng cảng biển gồm các nội dung như loại cảng biển, phạm vi, chức năng phục vụ, quy mô, công suất...</p>	<p>trong lập Quy hoạch chi tiết nhóm cảng và Quy hoạch chi tiết vùng đất, vùng nước.</p> <p>- Tiếp thu ý kiến và cập nhật tại mục 5.4.4.4 Báo cáo chính, mục 4.1 Phụ lục dự thảo Tờ trình và mục 4.2.1 Phụ lục dự thảo Quyết định.</p> <p>- Xin tiếp thu, bổ sung tại mục 3.3.7 và mục 3.5 Báo cáo chính.</p> <p>- Xin tiếp thu, bổ sung tại 3.3.7 Báo cáo chính. Riêng mục 4.4.1 về “<i>Tham khảo kinh nghiệm phát triển cảng biển thế giới</i>” đề nghị được giữ nguyên để đảm bảo tính liên mạch và logic trong báo cáo.</p> <p>- Xin giải trình như sau: Các bến cảng chính và bến XD mới trong thời gian gần đây được đầu tư chiều sâu, công nghệ hiện đại nên lượng hàng thông qua vượt công suất thiết kế 1,2 - 1,5 lần giúp nâng lực toàn hệ thống (mặc dù mới đầu tư 82% so với QH) đạt 800 - 850 triệu tấn/năm đáp ứng vượt lượng hàng dự báo (15 -20%) và còn dư địa đảm nhận lượng hàng tăng trưởng trong 1 - 2 năm tới.</p> <p>- Xin tiếp thu, giải trình như sau: Định hướng phát triển chung cho từng cảng biển (loại cảng biển, phạm vi, chức năng phục vụ, quy mô) đã được thể hiện</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>- Đề nghị bổ sung đánh giá về điều kiện tự nhiên khu vực bến cảng Nam Đồ Sơn và khả năng tiếp nhận tàu trọng tải cỡ lớn tại khu vực này; phương án đầu tư hệ thống hạ tầng giao thông kết nối đến bến cảng Nam Đồ Sơn khi phát triển bến cảng này thành cảng cửa ngõ, trung chuyển quốc tế.</p> <p>- Đề nghị Bộ GTVT bổ sung làm rõ phạm vi, chức năng phục vụ của các cảng biển: Quảng Nam, Trà Vinh, Long An và cơ sở quy hoạch các cảng biển này là cảng biển loại I. Trường hợp quy hoạch các cảng biển nêu trên là cảng biển loại I thì có ảnh hưởng gì đến tính thống nhất, đồng bộ và nguồn hàng của các cảng biển khác trong khu vực.</p>	<p>trong nội dung tờ trình, dự thảo QĐ và báo cáo chính tại mục 5.4.2. Công suất của từng cảng biển/khu bến sẽ được chi tiết trong quá trình triển khai lập các quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển và quy hoạch vùng đất, vùng nước cảng biển.</p> <p>- Xin giải trình như sau: Trong quy hoạch thời kỳ trước, khi lựa chọn vị trí cảng nước sâu cho khu vực phía Bắc, Bộ GTVT đã tiến hành nghiên cứu 3 địa điểm là Cẩm Phả, Lạch Huyện, Nam Đồ Sơn, trong đó ưu tiên chọn Lạch Huyện (Nam Đồ Sơn quy hoạch tiềm năng), trong đó vị trí Nam Đồ Sơn đã được khảo sát, đánh giá về điều kiện tự nhiên (độ sâu, địa chất) và mô hình toán đánh giá sa bồi kết quả thuận lợi tương đương Lạch Huyện. Giao thông kết nối ĐTNĐ tại cửa Văn Úc; kết nối đường bộ ra cao tốc Hà Nội - Hải Phòng tuyến đường bộ ven biển ngắn hơn, quy hoạch tuyến nhán từ đường sắt Hà Nội - Hải Phòng đến Nam Đồ Sơn. Lộ trình đầu tư sẽ được xem xét cụ thể trong Quy hoạch chi tiết nhóm và Quy hoạch chi tiết vùng đất vùng nước.</p> <p>- Xin giải trình như sau: tại QĐ số 1737/QĐ-TTg ngày 13/12/2018 của TTgCP phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chung KKT Chu Lai đến năm 2035, tầm nhìn đến 2050 “<i>Cảng biển Chu Lai sẽ được nghiên cứu thành cảng loại I</i>”. Hàng qua cảng gồm hàng phục vụ phát triển KKT Chu Lai và vùng phụ cận, có khối lượng lớn hàng nông sản xuất khẩu từ Gia Lai, Đắk Lắk, Lào và Cam pu chia. Cảng Long An trên sông Soài Rạp phục vụ vùng TP HCM và các tỉnh Tây Nam Bộ. Cảng Trà Vinh (nằm trong bể cảng Duyên Hải) hiện là cảng duy nhất vùng ĐBSCL có tuyến luồng -9,5 m cho tàu 20.000 - 50.000 DWT (do giới hạn đáy luồng vào sông Hậu đạt -6,5 m, các cảng phía trong sông Hậu chỉ đáp ứng tàu 10.000 DWT đủ tải, 20.000 DWT giảm tải) đảm nhận hàng XNK các tuyến nội Á cho các tỉnh ĐBSCL và Cam pu chia (kể cả khi hình thành bến cửa ngõ vùng ĐBSCL ngoài khơi tại Trần Đề). Đối chiếu với Điều 75 của Bộ luật Hàng hải, các cảng biển trên được quy hoạch là cảng biển loại I.</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>- Về xác định dự án ưu tiên đầu tư: Đề nghị bổ sung tiêu chí như các dự án lớn có tác động lan tỏa, thúc đẩy phát triển KT, XH của một vùng kinh tế hoặc cả nước.</p> <p>- Đề nghị bổ sung nội dung về luận chứng xây dựng dự án quan trọng quốc gia, dự án quan trọng của cảng biển; đề xuất thứ tự ưu tiên thực hiện và phương án phân kỳ đầu tư đúng như quy định tại điểm h khoản 3 Điều I Quyết định số 77/QĐ-TTg.</p> <p>- Đề nghị lưu ý đảm bảo sự thống nhất đồng bộ giữa các định hướng phát triển hạ tầng giao thông kết nối đến các cảng biển với quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng của 03 phương thức vận tải.</p> <p>- Tư vấn đưa nội dung về đánh giá môi trường chiến lược vào Chương 6 của Báo cáo thuyết minh quy hoạch là chưa phù hợp. Đề nghị Bộ GTVT đưa nội dung này thành một báo cáo riêng để trình cơ quan chức năng thẩm định theo quy định.</p>	<p>- Xin tiếp thu ý kiến, bổ sung tại mục 6.3.1.</p> <p>- Xin giải trình như sau: theo quy định tại điều 7, Luật Đầu tư công về tiêu chí dự án quan trọng quốc gia, Quy hoạch cảng biển không có dự án quan trọng quốc gia. Các dự án ưu tiên đã được đề xuất theo các tiêu chí tại mục 6.3.1 và được phân kỳ, xếp thứ tự ưu tiên tại bảng 6.2.</p> <p>- Xin tiếp thu. Mục tiêu Quy hoạch chung ngành GTVT giai đoạn tới là tập trung giải quyết hạ tầng giao thông kết nối với cảng biển; tăng thị phần của ĐTNĐ, đường sắt, giảm thị phần đường bộ để giảm ách tắc và giá cước vận tải. Nội dung này đã được nghiên cứu trong Quy hoạch các chuyên ngành khác.</p> <p>- Xin được giải trình như sau: ĐMC của Quy hoạch được lập thành hồ sơ riêng và đã được Bộ TN&MT thẩm định, báo cáo TTgCP tại VB 2851/BTNMT-TCMT ngày 26/5/2021. Nội dung đánh giá môi trường chiến lược được cập nhật tại Chương 7 của Báo cáo chính quy hoạch tuân thủ theo Nhiệm vụ lập Quy hoạch đã được TTgCP duyệt tại Quyết định số 77/QĐ-TTg ngày 13/01/2020; quy định tại Điều 25 Luật Quy hoạch, Điều 23 Nghị định số 37/2019/NĐ-CP và mục I Phụ lục II Nghị định số 37/2019/NĐ-CP.</p>
21.	<p>Ông Nguyễn Ngọc Hè, Phó chủ tịch UBND Tp. Cần Thơ (Văn bản số 1401/UBND-KT ngày 27/4/2021 và 2128/UBND-KT ngày 11/6/2021)</p>	
	<p>Đề nghị bổ sung:</p> <p>- Khu bến Trà Nóc, Ô Môn bổ sung phạm vi quy hoạch gồm vùng đất và vùng nước bên trái lòng sông Hậu,</p>	<p>- Đã tiếp thu ý kiến và cập nhật tại mục 5.4.4.5 Báo cáo chính, mục 5.1.3 Phụ lục dự thảo Tờ trình và mục 5.2.1 Phụ lục dự thảo Quyết định.</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>đoạn từ sông Trà Nóc đến sông Ô Môn và kéo dài thêm phạm vi đoạn từ sông Ô Môn đến bến cảng Thốt Nốt.</p> <p>- Bến cảng khách quốc tế Cần Thơ bổ sung nội dung định hướng quy hoạch giai đoạn 2021-2030 có công năng, quy mô là cảng tổng hợp hàng hóa và hành khách tiếp nhận cỡ tàu có trọng tải từ 5.000-10.000DWT, giai đoạn sau năm 2030 tiếp tục duy trì và nâng cấp theo quy hoạch hiện hữu.</p>	<p>- Đã tiếp thu ý kiến và cập nhật tại mục 5.4.4.5 Báo cáo chính, mục 5.1.5 Phụ lục dự thảo Tờ trình và mục 5.2.1 Phụ lục dự thảo Quyết định</p>
22.	Đại diện Bộ Xây dựng (Văn bản số 2196/BXD-QHKT ngày 14/6/2021)	
	<p>- Đề nghị thống nhất các nội dung tại mục 1.4 Mục tiêu lập quy hoạch và mục 5.2. Mục tiêu phát triển đến năm 2030.</p> <p>- Bổ sung phân tích, đánh giá về thực trạng sử dụng không gian (phạm vi vùng đất, mặt nước, vùng bờ) của hệ thống cảng biển hiện nay; phân tích các kết nối, mối quan hệ giữa hệ thống cảng biển với hệ thống đô thị, khu kinh tế, khu du lịch, khu công nghiệp, khu chế xuất tại khu vực ven biển; làm rõ tác động của các cảng biển hiện hữu trong đô thị.</p> <p>- Bổ sung định hướng kết nối hệ thống cảng biển dự kiến với hệ thống đô thị, nông thôn, đặc biệt kết nối đến các đô thị đặc biệt, đô thị loại lớn.</p>	<p>- Xin được giải trình như sau: Mục tiêu lập quy hoạch tại mục 1.4 được xác định theo quyết định số 77/QĐ-TTg ngày 13/01/2020 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Nhiệm vụ lập Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 là định hướng các nội dung cần nghiên cứu của quy hoạch. Mục 5.2. Mục tiêu phát triển đến năm 2030 là kết quả nghiên cứu của quy hoạch.</p> <p>- Đã tiếp thu ý kiến và cập nhật: Thực trạng sử dụng vùng đất, vùng nước cảng biển đã nêu tại mục 3.4.2 Báo cáo chính; Phân tích các kết nối, mối quan hệ giữa hệ thống cảng biển với hệ thống đô thị, khu kinh tế, khu du lịch, khu công nghiệp, khu chế xuất tại khu vực ven biển đã nêu tại mục 3.3.7.10 Báo cáo chính; Đánh giá tác động của các cảng biển hiện hữu trong đô thị đã nêu tại mục 5.6 Báo cáo chính.</p> <p>- Tiếp thu ý kiến, trong nội dung quy hoạch hệ thống cảng biển đã đưa ra các định hướng về giao thông kết nối các phương thức vận tải đến cảng biển tại mục 5.4.4 Báo cáo chính.</p>

TT	Ý kiến thành viên Hội đồng thẩm định	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	<p>- Bổ sung nội dung đề xuất các giải pháp về quản lý, khai thác và đảm bảo an toàn đối với hệ thống cảng biển trước các rủi ro thiên tai và bối cảnh biến đổi khí hậu.</p> <p>- Đề nghị rà soát phạm vi vùng đất, vùng nước cảng biển để tránh chồng lấn với các khu vực phát triển đô thị, khu vực phát triển khu chức năng hiện hữu và quy hoạch đang được triển khai thực hiện.</p> <p>- Làm rõ cơ sở và đánh giá ưu điểm việc đề xuất phân nhóm cảng biển từ 6 nhóm như hiện nay thành 5 nhóm trong thời kỳ mới.</p> <p>- Xây dựng tiêu chí xác định dự án ưu tiên đầu tư của hệ thống cảng biển trong thời kỳ quy hoạch; luận chứng xây dựng dự án quan trọng theo quy định tại khoản 8 mục I Phụ lục II của Luật Quy hoạch.</p> <p>- Đề nghị rà soát nội dung QHTT hệ thống cảng biển để thống nhất, đồng bộ với các quy hoạch quốc gia đang tổ chức lập.</p>	<p>- Nội dung này đã được nêu tại mục 7.3.2 Báo cáo chính.</p> <p>- Xin tiếp thu, trong quá trình nghiên cứu lập quy hoạch đã lấy ý kiến của các tỉnh, thành phố liên quan. Cụ thể sẽ tiếp tục được nghiên cứu trong quá trình lập Quy hoạch chi tiết các Nhóm cảng biển và Quy hoạch chi tiết vùng đất, vùng nước cảng biển.</p> <p>- Xin giải trình như sau: Theo phân vùng kinh tế xã hội của nước ta hiện nay, đối với khu vực miền Trung hiện chỉ có 02 khu vực: (1) Bắc Trung Bộ gồm 06 tỉnh: Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị và Thừa Thiên Huế; (2) Duyên Hải miền Trung (Nam Trung Bộ) gồm 08 tỉnh: Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận và Bình Thuận. Do đó, để phù hợp với điều kiện phân vùng kinh tế, xã hội đã điều chỉnh 03 nhóm cảng biển khu vực miền Trung trước đây thành 02 nhóm cảng biển vì vậy Quy hoạch tổng thể hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ mới đã điều chỉnh từ 06 nhóm thành 05 nhóm cảng biển. Nội dung này đã nêu tại mục 5.4.1 Báo cáo chính và tại mục 7.5.1 dự thảo tờ trình của Bộ GTVT.</p> <p>- Xin giải trình như sau: Các dự án ưu tiên đã được đề xuất theo các tiêu chí tại mục 6.3.1 và được phân kỳ, sắp xếp thứ tự ưu tiên tại bảng 6.2. Đối với dự án quan trọng quốc gia căn cứ điều 7 Luật Đầu tư công thì ngành hàng hải không có dự án quan trọng quốc gia.</p> <p>- Xin tiếp thu ý kiến. Theo nghị quyết 751/2019/UBTVQH14, sau khi Quy hoạch tổng thể quốc gia (trong đó bao gồm hợp phần quy hoạch các chuyên ngành quốc gia) được quyết định hoặc phê duyệt, nếu có sai khác, sẽ tiếp tục điều chỉnh.</p>

