

ỦY BAN NHÂN DÂN  
TỈNH NINH BÌNH

Số: 1007/QĐ-UBND

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

Ninh Bình, ngày 31 tháng 12 năm 2013

### QUYẾT ĐỊNH

V/v phê duyệt Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng, bến thủy nội địa tỉnh Ninh Bình đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.

SỐ GIAO THÔNG VẬN TẢI NINH BÌNH

ĐẾN: Số: 156

Ngày: 16/1/2014

Chuyên: .....

### ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH NINH BÌNH

Căn cứ Luật Tổ chức HĐND và UBND ngày 26/11/2003;

Căn cứ Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 07/9/2006 của Chính phủ về lập, phê duyệt và quản lý quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội, Nghị định số 04/2008/NĐ-CP ngày 11/01/2008 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 07/9/2006;

Căn cứ Quyết định số 1071/QĐ-BGTVT ngày 24/4/2013 của Bộ Giao thông Vận tải phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển Giao thông vận tải Đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định số 1112/QĐ-BGTVT ngày 26/4/2013 của Bộ Giao thông Vận tải phê duyệt Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng đường thủy nội địa khu vực phía Bắc đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

Xét đề nghị của Sở Giao thông Vận tải tại Tờ trình số 2805/TTr-SGTVT ngày 26/12/2013, Biên bản thẩm định ngày 23/12/2013 của Hội đồng thẩm định Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng, bến thủy nội địa tỉnh Ninh Bình đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 và hồ sơ quy hoạch,

### QUYẾT ĐỊNH:

**Điều 1.** Phê duyệt Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng, bến thủy nội địa tỉnh Ninh Bình đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, với các nội dung sau:

#### I. Quan điểm phát triển:

- Phát triển hệ thống cảng, bến thủy nội địa tỉnh phải phù hợp với Chiến lược, Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa cả nước và khu vực phía Bắc, phù hợp với định hướng phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh, cụ thể hoá quy hoạch giao thông vận tải của tỉnh.

- Quy hoạch phát triển hệ thống cảng, bến thủy nội địa tỉnh theo hướng tận dụng hệ thống cảng, bến thủy nội địa hiện có, đồng thời chú trọng cải tạo, nâng cấp một cách hợp lý để đáp ứng nhu cầu vận tải, đảm bảo khả năng giao lưu

thông suốt trong phạm vi tỉnh, giữa tỉnh Ninh Bình và các tỉnh khác trong khu vực đồng bằng sông Hồng.

- Phát triển hệ thống cảng, bến thủy nội địa phải đảm bảo vai trò kết nối với các phương thức vận tải khác. Đầu tư đồng bộ giữa cảng, luồng tàu, đội tàu, công nghệ quản lý và bốc xếp. Từng bước xây dựng hệ thống cảng hiện đại, phát triển bền vững, gắn với đảm bảo an ninh quốc phòng, bảo vệ môi trường.

- Huy động mọi nguồn lực từ các thành phần kinh tế tham gia đầu tư, khai thác cảng, bến thủy nội địa, chủ yếu theo các hình thức đầu tư BO, BOT và cho thuê công trình hạ tầng hiện có.

- Bên cạnh đầu tư phát triển, coi trọng công tác duy tu, bảo trì và tăng cường quản lý nhà nước chuyên ngành để phát triển hệ thống cảng đáp ứng lượng hàng hoá thông qua từng thời kỳ, yêu cầu của quá trình công nghiệp hóa - hiện đại hóa khu vực.

## **II. Mục tiêu phát triển:**

### **1. Mục tiêu chung:**

- Làm cơ sở để đầu tư xây dựng và phát triển hệ thống bến, cảng đường thủy nội địa một cách hợp lý đồng bộ, có quy mô phù hợp với từng địa phương, từng cấp sông, tạo kết nối giữa vận tải thủy nội địa với các phương thức vận tải khác nhanh chóng, thuận tiện và an toàn.

- Hỗ trợ các khu, cụm công nghiệp, các khu chế xuất; đồng thời tạo điều kiện đẩy nhanh quá trình công nghiệp hóa và hiện đại hóa của tỉnh.

- Tổ chức khoa học mạng lưới vận tải đường thủy trong tỉnh, phối hợp với các loại hình vận tải khác (đường bộ, đường sắt) tạo thành một mạng lưới vận tải thông suốt và cơ động. Phối hợp chặt chẽ giữa các loại hình và lực lượng tham gia vận tải đáp ứng nhu cầu vận tải phục vụ phát triển kinh tế - xã hội và an ninh quốc phòng.

### **2. Mục tiêu cụ thể:**

- Xác định vị trí, quy mô và đề xuất hướng phát triển, các giải pháp thực hiện, xác định các công trình ưu tiên nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế xã hội của tỉnh, đảm bảo phát triển bền vững ngành giao thông vận tải đường sông.

- Xây dựng đồng bộ các cảng, bến trên sông Đáy, sông Hoàng Long, sông Vạc, kênh Yên Mô, ... gắn liền với phát triển dịch vụ liên vận đường bộ - đường thủy hành khách, hàng hoá từ Hải Phòng - Nam Định - Ninh Bình, Quảng Ninh - Ninh Bình và Ninh Bình - Thanh Hóa, kết hợp với vận tải khách du lịch trên sông Đáy, khu Tam Cốc - Bích Động, Kênh Gà,...

Đầu tư nâng cấp các tuyến vận tải thủy. Từng bước xây dựng các cảng, bến thủy nội địa kết nối với hệ thống giao thông vận tải toàn tỉnh, khu vực nhằm đáp ứng khối lượng hàng hóa thông qua cảng đến năm 2020 đạt khoảng 43 triệu tấn/năm; đến năm 2030 đạt 65 triệu tấn/năm

### III. Tiêu chí quy hoạch cảng:

- Tận dụng tối đa tài nguyên mặt đất, mặt nước phát triển cảng phục vụ phát triển kinh tế của tỉnh.

- Phát triển cụm cảng với quy mô đồng bộ: Tuyến bến, kích thước bến, quy mô cỡ tàu ra vào cảng, cao độ mặt bến và độ sâu đáy bến, các yếu tố kỹ thuật đồng bộ, cơ sở dịch vụ hàng hải phục vụ hệ thống cảng. Công nghệ, thiết bị sử dụng trên cảng cần đảm bảo yếu tố hiện đại. Phát triển đồng bộ với hạ tầng giao thông và hạ tầng kỹ thuật ngoài cảng. Đảm bảo khi cảng xây dựng xong phải kết nối ngay được với mạng lưới hạ tầng ngoài cảng phục vụ khai thác.

- Quy hoạch phát triển cảng thủy cần phải phù hợp với quy hoạch phát triển chung của tỉnh Ninh Bình, quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật và các quy hoạch ngành liên quan khác.

- Phát triển cảng cần đảm bảo yếu tố bền vững, trong đó gắn phát triển cảng thủy nội địa với phát triển khu công nghiệp với việc bảo vệ môi trường, bảo tồn sinh thái thiên nhiên, không gây tác động xấu đến các hoạt động xã hội dân sinh trong khu vực.

### IV. Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng, bến thủy nội địa:

#### 1. Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng :

- Đầu tư nâng cấp 36 cảng hiện có đạt công suất 30 triệu tấn /năm vào năm 2020

- Đầu tư xây dựng mới 16 cảng nhằm đáp ứng tốt hơn nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy của tỉnh Ninh Bình, với tổng công suất xây dựng mới đạt 13 triệu tấn/năm vào năm 2020: Trên sông Đáy đầu tư xây dựng mới 14 cảng; sông Hệ Dường đầu tư xây dựng mới 01 cảng, sông Bôi xây dựng mới 01 cảng tại xã Xích Thổ.

- Đầu tư xây dựng mới 2 cảng khách trên địa bàn tỉnh: Cảng Ninh Bình với công suất 50.000 lượt hành khách/năm; cảng Phát Diệm với công suất 5.000 lượt hành khách/năm phục vụ vận chuyển hành khách du lịch.

*(Chi tiết theo phụ lục 01)*

#### 2. Các bến hàng hóa:

- Quy hoạch đến năm 2020 tăng cường công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực hoạt động các bến hàng hoá hiện có. Cải thiện cơ sở hạ tầng nhằm đảm bảo an toàn giao thông đường thủy, nâng cao chất lượng dịch vụ tại các bến, đáp ứng nhu cầu xếp dỡ hàng hóa ngày càng tốt hơn.

- Phát triển các bến hàng hóa thủy nội địa trên cơ sở cơ bản bám sát theo Quyết định số 2179/QĐ-UBND ngày 17/9/2007 của UBND tỉnh Ninh Bình đã phê duyệt, xây dựng các bến mới trên các tuyến sông phù hợp với điều kiện tự nhiên phục vụ nhu cầu phát triển kinh tế xã hội, cụ thể :

- Phát triển thêm cụm bến hàng hóa trên sông Vạc tại phường Ninh Phong với diện tích khu bến khoảng 3-4 ha gồm một số bến sau: Bến Anh Đức, bến Tiến Tài, bến Thành Hưng, bến Tân Phong, bến Tiến Nhất...

- Các bến còn lại duy trì hoạt động, nâng cấp cải tạo trên các sông:

+ Trên sông Đáy 02 bến: Bến hàng hóa La Mai và bến Ninh Giang.

+ Trên sông Vạc 05 bến: Bến hàng hoá Tri Chính (thị trấn Phát Diệm), bến cầu Tràng (Khánh Cư), bến Đức Hậu, bến Khánh Hoà, bến xăng dầu Phương Nam tại Ninh An.

+ Trên sông Yên Mô 03 bến: Bến Phương Nại, bến Cầu Hội, bến Háo Nho

+ Trên sông Hoàng Long 06 bến: Bến xã Gia Tân, bến xã Gia Trung 2 bến, bến Đồng Chư (Gia Thịnh), bến xã Gia Phú 2 bến.

+ Trên sông Bôi: Bến Viên.

+ Sông Ghềnh 04 bến: Bến Chợ Tu, bến Chợ Bến, bến cầu Ghềnh, bến cầu Lông.

+ Sông Đăng 02 bến: Bến cầu Giang Khương và bến cầu Đăng.

+ Sông Trinh Nữ: Bến Trinh Nữ (Yên Hoà).

+ Trên sông Mới: Bến Khương Thượng.

### **3. Các bến phà, bến khách ngang sông:**

- Đến 2020 quy hoạch phát triển 68 các vị trí bến phà và các bến đò tại các huyện có tuyến vận tải thủy nội địa đi qua phục vụ vận chuyển hành khách, hàng hóa. Xây dựng hệ thống bến, bến ngang, cảng thủy nội địa đảm bảo hoạt động hiệu quả, an toàn (*Chi tiết tại phụ lục số 02*).

- Tất cả các bến khách ngang sông phải được làm thủ tục để cấp giấy mở bến chờ khách, được Sở Giao thông Vận tải cấp giấy phép. Được đầu tư xây dựng bến theo tiêu chuẩn quy định của Nhà nước. và quản lý bến khách theo Luật giao thông đường thủy nội địa.

- Loại bỏ những tàu, thuyền có tình trạng kỹ thuật kém không đảm bảo an toàn cho khách qua sông, tăng cường đóng mới để bổ sung phương tiện kịp thời.

- Người điều khiển tàu, thuyền phải được đào tạo, phải có chứng chỉ chuyên môn nghiệp vụ ...

## **V. Dự kiến quỹ đất, nhu cầu vốn và dự án ưu tiên đầu tư:**

**1. Nhu cầu quỹ đất:** Hiện trạng diện tích sử dụng đất bến, cảng thủy nội địa và bến hàng hóa hành khách năm 2012 là 230ha (tính cả 106 ha khu neo đậu tránh, trú bão huyện Kim Sơn). Dự kiến quỹ đất cho phát triển bến, cảng thủy nội địa và bến hàng hóa hành khách đến năm 2020 khoảng 260ha tăng 30ha so

với đất hiện trạng năm 2012 và đến năm 2030 khoảng 300 ha tăng thêm 40ha so với năm 2020.

**2. Nhu cầu vốn đầu tư:** Vấn đề đầu tư xây dựng và nâng cấp cảng chủ yếu là vốn doanh nghiệp và có sự đóng góp của các ngành khác cùng khai thác và hưởng lợi như thủy lợi, than, xi măng, nhiệt điện... trong và ngoài tỉnh. Tỉnh tạo điều kiện cho các doanh nghiệp đầu tư xây dựng cảng, bến thủy nội địa trên địa bàn có thể vay và tiếp cận vốn vay thuận lợi, với những chính sách ưu đãi theo đúng các quy định hiện hành.

### Nhu cầu vốn đầu tư phát triển cảng, bến thủy nội địa

TT	Nội dung đầu tư	Phân kỳ đầu tư (tỷ đồng)			Nguồn vốn	
		Giai đoạn	Giai đoạn	Giai đoạn	NSNN	Từ các thành phần kinh tế
		2013-2015	2016-2020	2021- 2030		
1	Cảng hàng hóa	250	530	650	285	1.145
2	Cảng khách	0	50	85	25	110
3	Bến hàng hóa, hành khách	80	115	155	70	280
	<b>Tổng số</b>	<b>330</b>	<b>695</b>	<b>890</b>	<b>380</b>	<b>1.535</b>

#### Dự án ưu tiên đầu tư đến năm 2020

- Cảng Trung ương: Cụm cảng Ninh Phúc – Ninh Bình; Cụm cảng Ninh Phúc mới.

- Cảng địa phương: Cụm cảng Khánh Phú, Cụm cảng Khánh An, cảng Kim Đài, cảng cầu Rào, cảng Đò Mười, cụm cảng Kim Sơn.

- Ngoài ra, để kết nối đồng bộ hệ thống cảng, bến với hệ thống giao thông đường bộ cần tiếp tục nâng cấp đầu tư các tuyến đường bộ có liên quan, đặc biệt là các tuyến đê sông Đáy, các tuyến kết nối từ đê sông Đáy với Quốc lộ 10.

### VI. Các giải pháp, chính sách chủ yếu:

#### 1. Giải pháp, chính sách về vốn đầu tư:

- Đối với các cảng, bến đầu tư từ nguồn ngân sách nhà nước, từng bước thực hiện cho doanh nghiệp thuê, khai thác nhằm thu hồi vốn đầu tư.

- Đối với các công trình cảng, bến phục vụ vận chuyển hàng hoá thì nguồn vốn được xác định từ doanh nghiệp. Nhà nước chỉ tạo điều kiện về định hướng quy hoạch, hỗ trợ các thủ tục hành chính, hỗ trợ giải phóng mặt bằng cho các doanh nghiệp triển khai giải ngân nhanh chóng, hiệu quả.

- Đối với cảng, bến phục vụ cho khách du lịch của các doanh nghiệp: Doanh nghiệp tự bỏ vốn đầu tư xây dựng cảng bến, hệ thống phao tiêu báo hiệu trên cơ sở có sự thỏa thuận của cấp có thẩm quyền về quy mô xây dựng trong dự án đầu tư được duyệt theo quy định.

- Đối với các bến hàng hóa, hành khách quan trọng tại các trung tâm huyện, khu công nghiệp, cần có nguồn vốn hỗ trợ từ ngân sách để làm động lực và kích cầu các doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư và thu hồi vốn qua thu phí.

- Đối với những bến đồ ngang, cần vận dụng linh hoạt giữa các hình thức Nhà nước đầu tư và xã hội đầu tư. Các bến đông khách thì chủ động giao hoặc đấu thầu đầu tư. Các bến vắng hơn thì cần hỗ trợ bằng ngân sách nhà nước để đảm bảo nhu cầu đi lại an toàn của nhân dân.

### **2. Giải pháp và chính sách quản lý và khai thác:**

Thành lập đơn vị chuyên ngành để tăng cường chức năng quản lý đối với hệ thống cảng, bến thủy nội địa và giúp nâng cao năng lực thông qua của hệ thống cảng.

### **3. Giải pháp và chính sách đào tạo nguồn nhân lực:**

Nâng cao chất lượng chuyên môn đội ngũ cán bộ quản lý khai thác hệ thống cảng, bến thủy nội địa. Giải quyết sự thiếu hụt thực tế chưa có cán bộ chuyên môn về giao thông đường thủy nội địa bằng các giải pháp tuyển dụng cán bộ đúng chuyên môn hoặc cử đi đào tạo theo các hình thức tại chức, ngắn hạn. Ngoài ra, duy trì chế độ báo cáo thường xuyên cũng là một giải pháp đào tạo thực hành.

### **4. Giải pháp tổ chức thực hiện quy hoạch:**

- Công bố quy hoạch để các tổ chức, cá nhân biết để thực hiện và kêu gọi đầu tư.

- Đảm bảo về chính sách tài chính cho hệ thống quản lý cảng, bến thủy nội địa.

- Thường xuyên bám sát các chủ trương, dự án từ cấp Trung ương (Bộ Giao thông Vận tải, Cảng vụ, Cục Đường thủy nội địa, các Đoàn quản lý đường sông).

- Tạo điều kiện cung cấp thông tin và tiếp xúc với các doanh nghiệp có tiềm lực đầu tư vào cảng, bến.

- Tranh thủ các nguồn lực từ ngân sách và các nguồn từ doanh nghiệp để lập các phương án quy hoạch, thiết kế chi tiết để giới thiệu với các nhà đầu tư tiềm năng về dự án, tạo điều kiện triển khai thu hút đầu tư.

- Có các biện pháp hỗ trợ, tạo điều kiện thuận lợi để các nhà đầu tư triển khai nhanh chóng, hoàn vốn được.

(Chi tiết theo hồ sơ quy hoạch trình duyệt).

**Điều 2.** Giao Sở Giao thông Vận tải chủ trì, phối hợp với các sở, ngành liên quan, UBND các huyện, thành phố, thị xã: Công bố công khai, rộng rãi đầy đủ nội dung quy hoạch đã phê duyệt cho các ngành, địa phương, đơn vị và nhân dân biết, đồng thời quản lý xây dựng theo đúng quy hoạch.

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

**Điều 4.** Chánh Văn phòng UBND tỉnh; Giám đốc các Sở: Kế hoạch và Đầu tư, Xây dựng, Tài chính, Giao thông Vận tải/Tài nguyên và Môi trường, Nông nghiệp và Phát triển nông thôn; Thủ trưởng các ngành có liên quan, Chủ tịch UBND các huyện, thành phố, thị xã chịu trách nhiệm thi hành quyết định này. *ĐVD*

**Nơi nhận:**

- Như điều 4;
- Bộ Giao thông Vận tải;
- Cục Đường thủy nội địa Việt Nam;
- Lưu VT, VP4, 3;

MH 06.

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN**  
**KT. CHỦ TỊCH**  
**PHÓ CHỦ TỊCH**



• Đinh Văn Điển