

**QUYẾT ĐỊNH**

**Phê duyệt Đề án Phát triển, nâng cao năng lực vận tải đường thủy nội địa gắn với phát triển hệ thống cảng đường sông - dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Tây Ninh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050**

**ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH TÂY NINH**

Căn cứ Luật Tổ chức Chính quyền địa phương ngày 19 tháng 6 năm 2015; Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức Chính quyền địa phương ngày 22 tháng 11 năm 2019;

Căn cứ Luật Giao thông đường thủy nội địa ngày 15 tháng 6 năm 2004; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa ngày 17 tháng 6 năm 2014;

Căn cứ Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28 tháng 01 năm 2021 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động đường thủy nội địa;

Căn cứ Quyết định số 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021 của Thủ tướng chính phủ phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03/7/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025;

Căn cứ Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 của Thủ tướng Chính phủ sửa đổi, bổ sung Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025;

Căn cứ Quyết định số 531/QĐ-TTg ngày 01/4/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ Chỉ thị số 21/CT-TTg ngày 18/07/2018 của Thủ tướng Chính phủ về đẩy mạnh triển khai các giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông trong đó phát huy tối đa vận tải đa phương thức và



dịch vụ logistics, đẩy mạnh thu hút đầu tư vào lĩnh vực hạ tầng logistics;

Căn cứ Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng bộ tỉnh Tây Ninh lần thứ XI, nhiệm kỳ 2020-2025 và Kế hoạch số 1545/KH-UBND của Ủy ban nhân dân tỉnh Tây Ninh ngày 19/07/2019 nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 trên địa bàn tỉnh Tây Ninh;

Căn cứ Thông báo kết luận của Ban Thường vụ Tỉnh ủy cho ý kiến về Đề án Phát triển, nâng cao năng lực vận tải đường thủy nội địa gắn với phát triển hệ thống cảng đường sông - dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Tây Ninh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (Thông báo số 744-TB/VPTU ngày 08/4/2022 của Văn phòng Tỉnh ủy);

Theo đề nghị của Giám đốc Sở Giao thông vận tải tại Tờ trình số 54/TTr-SGTVT ngày 27 tháng 4 năm 2022.

## **QUYẾT ĐỊNH:**

**Điều 1. Phê duyệt Đề án Phát triển, nâng cao năng lực vận tải đường thủy nội địa gắn với phát triển hệ thống cảng đường sông - dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Tây Ninh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, với các nội dung chính như sau:**

### **1. Quan điểm, mục tiêu phát triển**

#### **1.1. Quan điểm**

- Phát triển, nâng cao năng lực vận tải đường thủy nội địa gắn với phát triển hệ thống cảng đường sông - dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Tây Ninh phù hợp với các quy hoạch ngành quốc gia, nhất là Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, Quy hoạch vùng, Quy hoạch tỉnh đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, của vùng và góp phần đảm bảo an ninh - quốc phòng.

- Phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa từng bước đồng bộ, hiện đại, bảo đảm an toàn; kết nối hiệu quả với các phương thức vận tải khác, với hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông địa phương và vùng. Phát huy lợi thế vận tải hàng hóa khối lượng lớn, chi phí vận tải thấp ở cự ly trung bình, kết nối trực tiếp với hệ thống cảng trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

- Phát triển các trung tâm logistics theo hướng đồng bộ, chuyên nghiệp và hiện đại; gắn kết hợp lý với các trung tâm logistics của Vùng và của Khu vực. Phù hợp với định hướng phát triển kinh tế xã hội và các định hướng phát triển của các ngành có liên quan của Tỉnh. Xây dựng dịch vụ logistics là dịch vụ nòng cốt trong lưu thông và phân phối hàng hóa, phục vụ đắc lực cho sản xuất, tiêu dùng hàng hóa trong Tỉnh và xuất nhập khẩu, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của Tỉnh.

- Phát triển ngành logistics bằng sự huy động tích cực mọi nguồn lực của Tỉnh, bao gồm cả nguồn lực từ các nhà đầu tư nước ngoài; bảo đảm huy động và sử dụng có hiệu quả các nguồn lực đầu tư xây dựng và khai thác hạ tầng logistics.

Phát triển ngành logistics theo hướng bền vững, kết hợp chặt chẽ với bảo đảm an ninh quốc phòng, tạo việc làm tại chỗ, thu hẹp khoảng cách phát triển kinh tế - xã hội giữa các vùng trong tỉnh.

- Đầu tư có trọng điểm nhằm hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, các dịch vụ logistics; ưu tiên các khu vực có tiềm năng, lợi thế như: cửa khẩu, khu vực có nhiều khu công nghiệp, nhà máy....

- Chủ động tiếp cận, đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ hiện đại, đặc biệt là các thành tựu của cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư trong xây dựng, quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, dịch vụ logistics nhằm hạn chế ô nhiễm môi trường và tiết kiệm năng lượng, sử dụng hiệu quả nguồn tài nguyên thiên nhiên.

## 1.2. Mục tiêu phát triển

- Phát triển, nâng cao năng lực vận tải đường thủy nội địa gắn với phát triển hệ thống cảng đường sông - dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Tây Ninh từng bước đồng bộ, hiện đại cả về luồng tuyến, cảng bến, ICD, kho, bãi, công nghệ quản lý, xếp dỡ,... kết nối thuận lợi với các phương thức khác nhằm tăng thị phần vận tải, giảm giá thành vận tải, nâng cao chất lượng dịch vụ, đảm bảo ATGT và hạn chế ô nhiễm môi trường. Phát triển ngành dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh là một trong các ngành dịch vụ trọng yếu của tỉnh, thực hiện tốt vai trò, chức năng đối với Vùng và khu vực; đóng góp vào tăng trưởng GDRP, đồng thời hỗ trợ các ngành công nghiệp, thương mại, dịch vụ khác của tỉnh phát triển.

- Về vận tải đường thủy đến năm 2030: khối lượng vận chuyển hàng hóa đạt khoảng 17,792 triệu tấn, chiếm thị phần khoảng 20% khối lượng hàng hoá lưu thông qua địa bàn tỉnh.

- Về kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa: nâng cấp và công bố các luồng tuyến đường thủy nội địa trên địa bàn tỉnh; hình thành các tuyến vận tải khách kết hợp du lịch sinh thái; phát triển hệ thống cảng, bến thủy nội địa đáp ứng nhu cầu vận tải.

- Về trung tâm logistics: Xây dựng 04 trung tâm, trong đó 02 Trung tâm logistics hạng I (cấp quốc gia và quốc tế) và 02 Trung tâm logistics hạng II (cấp vùng) tại những khu vực có điều kiện thuận lợi trên các hành lang kinh tế, hành lang vận tải; hỗ trợ lưu thông hàng hóa từ sản xuất, nhập khẩu đến tiêu dùng. Kết nối với hệ thống cảng thủy nội địa, cảng biển, cảng cạn, cảng hàng không, mạng lưới giao thông đường bộ, đường thủy, các cửa khẩu và khu kinh tế cửa khẩu, các khu công nghiệp, khu sản xuất hàng hóa tập trung.

- Các cửa khẩu chính, cửa khẩu phụ: tập trung đầu tư phát triển hệ thống cảng cạn, kho, bãi tập kết hàng hoá. Khi hàng hoá và nhu cầu dịch vụ logistics tăng cao, hình thành phát triển các Trung tâm vệ tinh cho các trung tâm cấp vùng, cấp quốc gia và quốc tế.

- Huy động mọi nguồn lực để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa; ưu tiên nguồn lực nhà nước để đầu tư kết cấu hạ tầng luồng, tuyến đường thủy nội địa; nguồn vốn ngoài ngân sách để đầu tư toàn bộ kết cấu hạ tầng cảng thủy nội địa, ICD, kho, bãi....

## **2. Định hướng phát triển, nâng cao năng lực vận tải đường thủy nội địa gắn với phát triển hệ thống cảng đường sông - dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Tây Ninh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050**

### **2.1. Phát triển vận tải đường thủy nội địa**

#### **2.1.1. Tuyến vận tải đường thủy nội địa**

a) Tuyến luồng quốc gia: có 02 tuyến đường thủy nội địa, bao gồm:

- Sông Sài Gòn: Quy hoạch có tuyến TP Hồ Chí Minh - Bến Súc - Bến Củi hạ lưu đập thủy điện Dầu Tiếng, từ ngã ba rạch Bến Nghé đến hạ lưu đập Dầu Tiếng 2km (Bến Củi), dài 130,3km, trong đó:

+ Từ ngã ba rạch Bến Nghé đến ngã ba rạch Thị Nghè, dài 2,2km, hiện trạng cấp đặc biệt, quy hoạch cấp đặc biệt.

+ Từ ngã ba rạch Thị Nghè đến cầu Bình Triệu, dài 15,1km, hiện trạng cấp II, quy hoạch cấp II.

+ Từ cầu Bình Triệu đến hạ lưu đập Dầu Tiếng 2km (Bến Củi), dài 113km, hiện trạng cấp III, quy hoạch cấp II.

Tuyến đường thủy nội địa này đang được Bộ Giao thông vận tải đưa vào kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 dự án nâng cấp, công bố luồng đạt tiêu chuẩn luồng cấp II.

- Sông Vàm Cỏ Đông: Quy hoạch có tuyến TP Hồ Chí Minh - Bến Kéo - Biên giới Campuchia (sông Vàm Cỏ Đông), từ ngã ba Kênh Tẻ - cảng Bến Kéo - Biên giới Campuchia dài 196,7 km, trong đó:

+ Từ ngã ba Kênh Tẻ đến cầu cảng Bến Kéo, dài 142,9km, hiện trạng cấp III, quy hoạch cấp II.

+ Từ cảng Bến Kéo kéo dài đến Vàm Trảng Trâu, dài 53,8km, hiện trạng cấp IV, quy hoạch cấp III. Đoạn tuyến này hiện đang là tuyến đường thủy nội địa phương quản lý, theo Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 quy hoạch là tuyến đường thủy nội địa quốc gia.

b) Tuyến luồng địa phương: có 04 tuyến đường thủy nội địa, bao gồm:

- Rạch Trảng Bàng: từ thị trấn Trảng Bàng đến sông Vàm Cỏ Đông, chiều dài 10,05 km, quy hoạch cấp VI.

- Rạch Tây Ninh: từ cầu Thái Hòa đến sông Vàm Cỏ Đông dài 10,2km, quy hoạch cấp VI.

- Rạch Bảo: từ cầu Long Thuận qua các xã Tiên Thuận, Long Khánh, Long Giang đến sông Vàm Cỏ Đông, dài 4,1km, quy hoạch cấp V.

- Rạch Bến Đá: Từ cầu Vĩnh đến sông Vàm Cỏ Đông, dài 7,7km, quy hoạch cấp IV.

### **2.1.2. Phát triển cảng, bến thủy nội địa**

a) Giai đoạn 2021-2030

\*. Cảng, bến hàng hoá: Quy hoạch các cảng, bến hàng hoá, với tổng công suất 17.792.000 tấn/năm, diện tích khoảng 416,68 ha. Trong đó:

- Duy trì hoạt động và nâng cấp 04 cảng đang khai thác, bao gồm: cảng Thanh Phước, cảng Xăng dầu Long Thành Nam, cảng Xi măng Fico, cảng Bến Kéo. Sau năm 2025, định hướng hình thành cụm cảng Bến Kéo phục vụ đa chức năng trên cơ sở 03 cảng hiện hữu (cảng Xăng dầu Long Thành Nam, cảng Xi măng Fico, cảng Bến Kéo) và mở rộng, với tổng diện tích khoảng 30 ha (mở rộng thêm 16,5 ha).

- Quy hoạch các cảng (15 cảng và các cảng khác) và các bến thủy nội địa ven sông, với tổng diện tích 353,88 ha.

\*. Cảng, bến hành khách: Quy hoạch 02 cụm các cảng, bến hành khách, với tổng công suất 500.000 HK/năm, diện tích khoảng 10 ha, bao gồm:

- Cụm cảng, bến hành khách trên sông Vàm Cỏ Đông, diện tích khoảng 05 ha, công suất đến 300.000 HK/ năm, tàu đến 100 ghế. Vị trí cụ thể từng cảng, bến do nhà đầu tư đề xuất.

- Cụm cảng, bến hành khách trên sông Sài Gòn, diện tích khoảng 05 ha, công suất đến 200.000 HK/ năm, tàu đến 100 ghế. Vị trí cụ thể từng cảng, bến do nhà đầu tư đề xuất.

b) Tầm nhìn đến năm 2050

- Tiếp tục kêu gọi đầu tư các cảng, bến chưa đầu tư của thời kỳ 2021-2030 theo quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa và Quy hoạch tỉnh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

- Rà soát, điều chỉnh bổ sung quy hoạch cảng, bến thủy nội địa phù hợp với nhu cầu và tình hình phát triển kinh tế xã hội của tỉnh.

## **2.2. Phát triển Trung tâm Logistics**

Phát triển 04 trung tâm logistics, trong đó: có 02 Trung tâm logistics cửa khẩu, 02 Trung tâm logistics kết nối các phương thức vận tải. Cụ thể:

### **2.2.1. Trung tâm 01 – Trung tâm Logistics Mộc Bài**

- Vị trí: Tại Khu kinh tế Cửa khẩu Mộc Bài, xã Lợi Thuận, huyện Bến Cầu, tỉnh Tây Ninh.

- Quy mô: Trung tâm Logistics hạng I kết hợp với cảng cạn ICD. Quy mô đầu tư 150ha. Giai đoạn đầu tư 2021-2030, trong đó: cảng cạn đưa vào khai thác sử dụng trước năm 2025, quy mô 16,5ha.

### **2.2.2. Trung tâm 02 – Trung tâm Logistics khu vực phía Bắc tỉnh Tây Ninh**

- Vị trí: Trong Khu kinh tế Cửa khẩu Xa Mát, xã Tân Lập và xã Tân Bình, huyện Tân Biên tỉnh Tây Ninh.

- Quy mô: Trung tâm Logistics hạng II. Quy mô đầu tư 100ha. Giai đoạn 2021 – 2030 đầu tư đầu tư cảng cạn, quy mô 20-30 ha. Sau năm 2030 đầu tư hoàn thành theo quy hoạch.

### **2.2.3. Trung tâm 03 – Trung tâm Logistics ven sông Sài Gòn**

- Vị trí: ven sông Sài Gòn, thuộc xã Hưng Thuận, thị xã Trảng Bàng, tỉnh Tây Ninh.

- Quy mô: Trung tâm Logistics hạng I kết hợp với cảng cạn ICD và cảng tổng hợp. Tổng diện tích 259,22 ha (Trung tâm Logistics 159,7 ha; đất giao thông 55,96 ha; đất hạ tầng kỹ thuật 7,19ha, đất cây xanh 55,96 ha). Giai đoạn đầu tư 2021 – 2030, trong đó đầu tư đưa vào khai thác sử dụng giai đoạn 1 trước năm 2025.

### **2.2.4. Trung tâm 04 – Trung tâm Logistics ven sông Vàm Cỏ Đông (Thanh Phước)**

- Vị trí: ven sông Vàm Cỏ Đông thuộc xã Thanh Phước, huyện Gò Dầu, tỉnh Tây Ninh.

- Quy mô: Trung tâm Logistics hạng II. Diện tích 54,96 ha. Giai đoạn đầu tư 2021 – 2030, trong đó: cảng cạn đưa vào khai thác sử dụng trước năm 2025.

### **2.3. Phát triển cảng cạn**

- Đầu tư hoàn thành và đưa vào khai thác sử dụng 03 cảng cạn theo Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020 định hướng đến năm 2030 được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt tại Quyết định số 1201/QĐ-BGTVT ngày 11/6/2018, Văn bản số 1494/BGTVT-KHĐT ngày 24/02/2020 của Bộ GTVT, trong đó: cảng cạn Mộc Bài đưa vào khai thác sử dụng trước năm 2025, cảng cạn ven sông Sài Gòn (trong Khu đa chức năng Trung tâm Logistics, cảng cạn và cảng tổng hợp Tây Ninh) đưa vào khai thác sử dụng giai đoạn 1 trước năm 2025, cảng cạn Thanh Phước đưa vào khai thác sử dụng trước năm 2025.

- Quy hoạch phát triển 04 cảng cạn tại các cửa khẩu trên địa bàn tỉnh Tây Ninh, cụ thể:

+ Cảng cạn Tân Nam: trong khu cửa khẩu quốc tế Tân Nam, thuộc xã Tân Bình, huyện Tân Biên, tỉnh Tây Ninh. Diện tích dự kiến khoảng 20 ha. Khi hạ tầng cửa khẩu được đầu tư hoàn chỉnh và hàng hoá xuất, nhập khẩu tăng cao, phát triển thành Trung tâm logistics.

+ Cảng cạn Phước Tân: trong quy hoạch cửa khẩu chính Phước Tân, thuộc xã Biên Giới, huyện Châu Thành, tỉnh Tây Ninh. Diện tích dự kiến khoảng 15 ha.

Khi hạ tầng cửa khẩu được đầu tư hoàn chỉnh và hàng hoá xuất, nhập khẩu tăng cao, phát triển thành Trung tâm logistics.

+ Cảng cạn Chàng Riệc: trong quy hoạch cửa khẩu chính Chàng Riệc, thuộc xã Tân Lập, huyện Tân Biên, tỉnh Tây Ninh. Diện tích dự kiến khoảng 15 ha. Khi hạ tầng cửa khẩu được đầu tư hoàn chỉnh và hàng hoá xuất, nhập khẩu tăng cao, phát triển thành Trung tâm logistics.

+ Cảng cạn Kà Tum: trong quy hoạch cửa khẩu chính Kà Tum, thuộc xã Tân Hà, huyện Tân Châu, tỉnh Tây Ninh. Diện tích dự kiến khoảng 15 ha. Khi hạ tầng cửa khẩu được đầu tư hoàn chỉnh và hàng hoá xuất, nhập khẩu tăng cao, phát triển thành Trung tâm logistics.

#### **2.4. Phát triển kho, bến, bãi**

- Gia tăng số lượng kho bãi hiện đại khi nhu cầu sản xuất tăng; thành lập các khu kho bãi tập trung gần các KCN, khu vực sản xuất nông nghiệp tập trung, trung tâm đô thị, bến thủy nội địa.

- Nâng cấp và hình thành mới các kho ngoại quan, kho bảo thuế, kho CFS chuyên dùng để phục vụ hàng quá cảnh và trung chuyển Quốc tế. Phát triển các kho tại các cửa khẩu phụ, lối mở.

- Phát triển các kho hàng thông thường (hàng khô): gồm các loại hàng hóa đa dạng như hàng khô, hàng gom, hàng tiêu dùng và các loại hàng khác được yêu cầu phục vụ thông thường.

- Thiết lập kho hàng hóa phù hợp với đặc tính thương phẩm của những mặt hàng nông sản trên địa bàn tỉnh, như kho hàng lạnh, kho chuyên dụng khác. Các kho lạnh có thể có các mức nhiệt độ khác nhau, gồm kho mát (duy trì nhiệt độ từ 18<sup>0</sup>C-20<sup>0</sup>C); Kho lạnh (duy trì nhiệt độ từ 0-12<sup>0</sup>C); Kho đông lạnh (duy trì nhiệt độ từ - 5<sup>0</sup>C đến - 3<sup>0</sup>C).

- Thiết lập trung tâm trung chuyển hàng hóa cung cấp những dịch vụ hỗ trợ xuất, nhập khẩu hàng hóa như tiếp nhận, đóng gói, bảo quản, làm thủ tục kiểm dịch, thông quan.... Trung tâm trung chuyển hàng hóa bao gồm những hạng mục chủ yếu là Trung tâm hải quan tập trung và khu dịch vụ trung chuyển hàng hóa (gồm bãi chờ xe, đậu xe, bãi container lạnh và rỗng và các công trình phụ trợ). Định hướng phát triển các trung tâm trung chuyển hàng hóa tại các khu công nghiệp lớn hoặc ở các khu kinh tế cửa khẩu.

**3. Nguồn vốn đầu tư:** Tổng nhu cầu vốn thực hiện Đề án dự kiến 7.744,9 tỷ đồng, trong đó:

**3.1. Nguồn vốn Nhà nước: 160 tỷ đồng** thực hiện nạo vét, chỉnh trị, nâng cấp luồng các tuyến đường thủy nội địa địa phương quản lý (xã hội hoá và thực hiện theo hình thức nạo vét kết hợp thu hồi sản phẩm).

**3.2. Nguồn vốn Nhà đầu tư (xã hội hoá): 7.584,9 tỷ đồng** thực hiện các dự án: Trung tâm logistics, Cảng cạn, cảng, bến thủy nội địa, kho bãi, các dự án khác... Các nguồn vốn: Vốn chủ sở hữu của tổ chức, cá nhân; Vốn huy động...

(kèm theo Phụ lục 1, 2, 3, 4)

#### **4. Nhiệm vụ và giải pháp**

##### **4.1. Giải pháp về cơ chế chính sách**

- Thực hiện và rà soát các quy hoạch liên quan đến các lĩnh vực kinh doanh logistics, đặc biệt là quy hoạch sử dụng đất, quy hoạch giao thông vận tải, quy hoạch thương mại, đảm bảo tính đồng bộ của hạ tầng giao thông và dịch vụ vận tải trên địa bàn. Kịp thời bổ sung, điều chỉnh quy hoạch bảo đảm đáp ứng yêu cầu phát triển logistics. Lựa chọn, công bố những dự án cơ sở hạ tầng logistics trọng điểm cần kêu gọi đầu tư, tăng cường hoạt động quảng bá, xúc tiến đầu tư...

- Xác định và bố trí quỹ đất cho phát triển cảng, trung tâm logistics cấp tỉnh phù hợp với đặc thù tự nhiên, kinh tế, xã hội. Xây dựng bộ máy hành chính phục vụ, hành động, tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp nói chung và các doanh nghiệp kinh doanh logistics nói riêng, qua đó tạo chuyển biến mạnh mẽ trong thu hút đầu tư, kinh doanh. Tăng cường trao đổi, đối thoại, hỗ trợ nhà đầu tư để kịp thời tháo gỡ các khó khăn, vướng mắc.

- Áp dụng các chính sách khuyến khích đầu tư, quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, nhất là ưu đãi đầu tư, ưu đãi về thuế, phí. Nghiên cứu và đề xuất các chính sách kiểm soát giá, xây dựng khung giá cước cho các phương thức vận tải trong kinh doanh vận tải, khắc phục tình trạng cạnh tranh giá trong kinh doanh vận tải và logistics hiện nay.

- Hoạt động của cơ quan hải quan là một khâu quan trọng, đồng thời cũng là điểm yếu trong logistics của Việt Nam nói chung và của tỉnh nói riêng. Do vậy, tiếp tục mở rộng việc thực hiện hệ thống hải quan một cửa, thông quan điện tử, giảm thiểu chi phí dọc tuyến vận tải qua các tỉnh, là giải pháp quan trọng giúp thuận lợi hóa hoạt động kinh doanh logistics trên địa bàn trong bối cảnh hội nhập khu vực và thế giới.

##### **4.2. Giải pháp về môi trường và khoa học, công nghệ**

- Xây dựng kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, hạ tầng logistics phù hợp với các kịch bản biến đổi khí hậu; kiểm soát, phòng ngừa và hạn chế gia tăng ô nhiễm môi trường.

- Khuyến khích, đẩy mạnh sử dụng năng lượng sạch trong hoạt động vận tải đường thủy nội địa, dịch vụ logistics và ứng dụng công nghệ mới trong đầu tư, quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa.

- Tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, dịch vụ logistics; thực hiện số hoá hệ thống cơ sở dữ liệu chuyên ngành theo quy định.



### 4.3. Giải pháp về phát triển nguồn nhân lực

- Nghiên cứu, áp dụng các cơ chế đặc thù để đào tạo, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, thu hút nguồn nhân lực chất lượng cao. Đẩy mạnh đào tạo nghề về logistics, chú trọng kỹ năng nghề; đào tạo nghề về logistics cần có sự phối hợp giữa ba nhà “Nhà trường – Nhà nước – Nhà doanh nghiệp”.

- Tăng cường liên kết đào tạo với các trung tâm, các trường có uy tín, chất lượng, sử dụng chương trình chuẩn quốc tế nhằm tăng cường hội nhập.

- Chú trọng mô hình đào tạo nghề với sự tham gia của doanh nghiệp – hình thức đào tạo kép. Kết nối chặt chẽ giữa doanh nghiệp và nhà trường để xây dựng chương trình đào tạo kép. Hình thức đào tạo kép này thực hiện sẽ mang lại hiệu quả cao: phía doanh nghiệp, sẽ hạn chế chi phí, thời gian đào tạo lại tại các doanh nghiệp; cá nhân người lao động, sẽ có cơ hội để nâng cao trình độ kiến thức cũng như kinh nghiệm.

### 4.4. Giải pháp về huy động và sử dụng vốn đầu tư phát triển

- Huy động, phân bổ nguồn vốn đầu tư có trọng tâm, trọng điểm vào các công trình động lực, có tính lan tỏa, kết nối giữa các phương thức vận tải có tính đến cân đối giữa các vùng, miền. Cân đối ưu tiên ngân sách nhà nước để đầu tư kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa công cộng như: luồng, tuyến, kè đường thủy nội địa; bảo trì.

- Đẩy mạnh hoạt động xúc tiến đầu tư theo phương thức đối tác công tư; cung cấp thông tin đầy đủ, kịp thời, công khai về danh mục các dự án đối tác công tư. Ưu tiên nguồn vốn ngân sách nhà nước hỗ trợ các dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư với vai trò là vốn môi, đầu tư các dự án không hút hút được nguồn vốn ngoài ngân sách, các dự án ở các vùng khó khăn.

- Nghiên cứu, xem xét việc phát triển các dự án đầu tư logistics theo mô hình đối tác công tư (PPP); Xây dựng khung pháp lý và chính sách kêu gọi đầu tư rõ ràng đối với đầu tư PPP trong logistics.

- Ưu tiên cho các doanh nghiệp đầu tư cảng bến thủy nội địa được đầu tư, khai thác các dịch vụ liên quan đến phạm vi dự án và được vay vốn từ nguồn vốn tín dụng dài hạn, lãi suất ưu đãi.

- Vốn để đầu tư cho phát triển hệ thống logistics trên địa bàn có thể được huy động từ các nguồn: Ngân sách Nhà nước, vốn doanh nghiệp, vốn vay từ các tổ chức tín dụng, tài trợ quốc tế, vốn huy động từ nguồn khác theo quy định của pháp luật.

### 4.5. Giải pháp về tổ chức thực hiện và giám sát thực hiện Đề án

- Tổ chức công bố công khai Đề án tạo sự đồng thuận, nhất trí cao trong các tổ chức chính trị, các doanh nghiệp, nhà đầu tư và nhân dân khi triển khai thực hiện.

- Phối hợp đồng bộ, chặt chẽ trong quá trình thực hiện giữa tỉnh với các cơ

quan Trung ương, giữa các sở, ban ngành tỉnh, giữa tỉnh và huyện... bảo đảm các quy hoạch địa phương phải tuân thủ các định hướng của Đề án; phối hợp xử lý các vấn đề liên ngành, bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ và hiệu quả.

- Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát công tác quản lý, thực hiện Đề án để bảo đảm thực hiện đúng quy định; phát huy vai trò của người dân, doanh nghiệp, các tổ chức chính trị - xã hội trong giám sát thực hiện Đề án. Xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm.

## **5. Trách nhiệm của các sở, ngành**

### **5.1. Sở Giao thông Vận tải**

- Công bố Quyết định phê duyệt Đề án.

- Thường xuyên rà soát các quy hoạch giao thông, nhất là quy hoạch đường thủy nội địa để cập nhật, điều chỉnh kịp thời; kết nối, hoàn thiện hệ thống hạ tầng giao thông phục vụ logistics.

- Chủ trì triển khai đồng bộ nhóm giải pháp phát triển kết cấu hạ tầng giao thông phục vụ phát triển logistics (đường giao thông, cảng cạn, cảng thủy nội địa....).

- Trên cơ sở Đề án được phê duyệt, Sở Giao thông vận tải chủ trì xây dựng kế hoạch thực hiện, trong đó: tập trung phối hợp với các bộ ngành Trung ương quy hoạch và đầu tư các dự án giao thông quốc gia trên địa bàn; quy hoạch và đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải phục vụ phát triển logistics.

- Phối hợp với các sở, ngành có liên quan; UBND các huyện, thị xã, thành phố thực hiện các giải pháp và chính sách phù hợp thực hiện các nhiệm vụ trọng tâm của Đề án.

- Tổng hợp những vấn đề vướng mắc, phát sinh trong quá trình thực hiện Đề án để trình UBND tỉnh có giải pháp sửa đổi, bổ sung cho phù hợp.

### **5.2. Sở Công thương**

- Tham mưu UBND tỉnh: đề xuất bổ sung quy hoạch các Trung tâm logistics trên địa bàn tỉnh vào các Quy hoạch ngành quốc gia để làm cơ sở triển khai thực hiện; phương án mời gọi đầu tư, lập kế hoạch đầu tư và triển khai xây dựng các trung tâm logistics.

- Tham mưu UBND tỉnh xây dựng quy định về tổ chức thực hiện chức năng quản lý nhà nước các trung tâm logistics trên địa bàn tỉnh.

- Phối hợp các ngành chức năng tổ chức rà soát, tham mưu sửa đổi, bổ sung các văn bản pháp lý liên quan đến lĩnh vực logistics. Nghiên cứu, đề xuất cơ chế chính sách và các giải pháp hỗ trợ phát triển logistics trên địa bàn tỉnh.

### **5.3. Sở Kế hoạch và Đầu tư**

- Quy hoạch hạ tầng, sử dụng đất... phục vụ phát triển Logistics trong Quy hoạch tỉnh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

- Phối hợp rà soát, sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện cơ chế, chính sách nhằm thu hút, khuyến khích đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng và dịch vụ logistics; Cung cấp thông tin về các chính sách hỗ trợ, ưu đãi đầu tư theo quy định của pháp luật.

- Đẩy mạnh thực hiện các hoạt động xúc tiến đầu tư nhằm hỗ trợ các doanh nghiệp; chủ động thực hiện các hoạt động đối thoại doanh nghiệp để kịp thời tìm hiểu, tháo gỡ các vướng mắc khó khăn đối với các doanh nghiệp logistics trong quá trình hoạt động.

- Tham mưu UBND tỉnh về việc cân đối nguồn vốn và thực hiện bố trí vốn đầu tư xây dựng đối với các dự án nhà nước đầu tư.

#### **5.4. Sở Tài chính**

Thẩm định, tổng hợp báo cáo UBND tỉnh trình Hội đồng nhân dân tỉnh phân bổ kinh phí thực hiện các nội dung Đề án có liên quan trên cơ sở đề xuất của các ngành theo quy định của Luật NSNN hiện hành.

#### **5.5. Sở Tài nguyên và Môi trường**

- Chủ trì, phối hợp Sở Giao thông vận tải, Sở Công Thương và các đơn vị có liên quan cập nhật, bổ sung nhu cầu sử dụng đất của Đề án vào Kế hoạch sử dụng đất (2021-2025, 2026-2030) tỉnh Tây Ninh trình Chính phủ phê duyệt theo quy định.

- Hướng dẫn chuyên môn về lĩnh vực tài nguyên và môi trường cho các đơn vị có liên quan trong quá trình triển khai Đề án này.

#### **5.6. Sở Xây dựng**

- Chủ trì rà soát quy hoạch xây dựng, quy hoạch phân khu, cung cấp thông tin quy hoạch và hướng dẫn nhà đầu tư nghiên cứu lập dự án, đồ án quy hoạch và tổ chức thẩm định, trình duyệt đảm bảo đồng bộ mục tiêu, nhiệm vụ phát triển logistics.

- Phối hợp các đơn vị tham mưu UBND tỉnh trong công tác quản lý nhà nước về quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng phục vụ ngành logistics.

#### **5.7. Sở Lao động, Thương binh và Xã hội**

Tổ chức thực hiện và lồng ghép nội dung đào tạo về logistics trong các chương trình, chính sách, đề án về phát triển dạy nghề, hỗ trợ đào tạo nghề, phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao trên địa bàn Tỉnh đã được phê duyệt.

#### **5.8. Ban Quản lý Khu kinh tế**

Nghiên cứu Điều chỉnh, bố trí quỹ đất dành cho phát triển hệ thống bến bãi; các dịch vụ logistic trong Khu kinh tế cửa khẩu, Khu Công nghiệp. Phối hợp với Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Tài chính phân bổ vốn ngân sách cho các công trình hạ tầng logistics thiết yếu để trình UBND tỉnh phê duyệt.

### 5.9. Cục Hải quan

Đẩy mạnh công tác cải cách hành chính trên cơ sở áp dụng công nghệ tiên tiến, hiện đại, minh bạch nhằm giảm chi phí, thời gian thông quan hàng hóa.

### 5.10. UBND các huyện, thị xã, thành phố

- Phối hợp với các ngành liên quan triển khai thực hiện Đề án.

- Phổ biến Đề án “Phát triển, nâng cao năng lực vận tải đường thủy nội địa gắn với phát triển hệ thống cảng đường sông - dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Tây Ninh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050” đã được UBND tỉnh phê duyệt đến các đơn vị quản lý và người dân trên địa bàn.

- Bổ sung Đề án này vào quy hoạch sử dụng đất, kế hoạch sử dụng đất trình UBND tỉnh phê duyệt làm cơ sở để thực hiện các thủ tục đất đai theo đúng quy định

*(Kèm Đề án Phát triển, nâng cao năng lực vận tải đường thủy nội địa gắn với phát triển hệ thống cảng đường sông - dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Tây Ninh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050)*

**Điều 2.** Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký.

**Điều 3.** Chánh Văn phòng UBND tỉnh; thủ trưởng các sở, ban, ngành tỉnh và Chủ tịch UBND các huyện, thị xã, thành phố chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

*Nơi nhận:*

- TT:TU, HĐND tỉnh;
- CT, các PCT UBND tỉnh;
- Như Điều 3;
- LĐVP, KT;
- Lưu: VT, VP UBND tỉnh.

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



Dương Văn Thắng

**Phụ lục 1**

**QUY HOẠCH TUYẾN ĐƯỜNG THUỶ NỘI ĐỊA TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH TÂY NINH THỜI KỲ 2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050**

*(Kèm theo Quyết định số 1038/QĐ-UBND ngày 05/5/2022 của UBND tỉnh Tây Ninh)*

TT	Tên đường thủy nội địa	Phạm vi	Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật		Vốn đầu tư (tỷ đồng)
				Hiện trạng	Quy hoạch	
<b>I</b>	<b>ĐƯỜNG THUỶ NỘI ĐỊA QUỐC GIA</b>					
1	Tuyến Tp. Hồ Chí Minh - Bến Súc - Bến Củi (hạ lưu hồ Dầu Tiếng)	Sông Sài Gòn	130,3			NSTW
	Đoạn 1	Từ ngã ba rạch Bến Nghé đến ngã ba rạch Thị Nghè	2,2	Đặc biệt	Đặc biệt	
	Đoạn 2	Từ ngã ba rạch Thị Nghè đến cầu Bình Triệu	15,1	II	II	
	Đoạn 3	Từ cầu Bình Triệu đến hạ lưu hồ Dầu Tiếng 2km	113	III	II	
2	Tuyến Tp. Hồ Chí Minh - Bến Kéo - Biên giới Campuchia (từ ngã ba Kênh Tẻ - cảng Bến Kéo - Biên giới Campuchia)	Sông Vàm Cỏ Đông	196,7			NSTW
	Đoạn 1	Từ ngã ba Kênh Tẻ đến cảng Bến Kéo	142,9	III	II	
	Đoạn 2	Từ cảng Bến Kéo đến Vàm Trảng Trâu	53,8	IV	III	
<b>II</b>	<b>ĐƯỜNG THUỶ NỘI ĐỊA ĐỊA PHƯƠNG</b>					<b>160</b>
1	Rạch Trảng Bàng	Từ trung tâm thị xã Trảng Bàng đến sông Vàm Cỏ Đông	10,05		VI	50
2	Rạch Tây Ninh	Từ cầu Thái Hoà đến sông Vàm Cỏ Đông	10,2		VI	51
3	Rạch Bào	Từ thị trấn Bến Cầu đến sông Vàm Cỏ Đông	4,1		V	21
4	Rạch Bến Đá	Từ cầu Vịnh đến sông Vàm Cỏ Đông	7,7		IV	39

**Phụ lục 2**  
**QUY HOẠCH CẢNG, BẾN ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA THỜI KỲ 2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050**  
*(Kèm theo Quyết định số 1032/QĐ-UBND ngày 05/5/2022 của UBND tỉnh Tây Ninh)*

TT	Tên cảng	Vị trí	Quy hoạch thời kỳ 2021-2030				Ghi chú
			Cỡ tàu (Tấn)	Công suất TK (nghìn tấn/năm)	Nhu cầu sử dụng đất (ha)	Dự kiến kinh phí đầu tư (tỷ đồng)	
	<b>Tổng cộng cảng hàng hoá</b>			<b>17.792</b>	<b>416,68</b>	<b>5.150</b>	
<b>I</b>	<b>SÔNG VÀM CỎ ĐÔNG</b>						
1	Cảng Buorbon An Hòa	Km số 90+050 đến 90+620,2, Bờ Trái, sông Vàm Cỏ Đông thuộc xã An Hoà, TX Trảng Bàng	2.000	500	36	500	
2	Cảng Thanh Phước*	Km số 98+750 đến 98+827,2, Bờ Trái, sông Vàm Cỏ Đông thuộc xã Thanh Phước, huyện Gò Dầu	2.000	1.000	32,80		Theo QH cảng Thanh Phước có tổng diện tích 54,96 ha, trong đó: cảng 47,8 ha (cảng cạn khoảng 15ha, cảng TND khoảng 32,8ha), thương mại và dịch vụ 7,16 ha)
3	Cảng Đại An - Sài Gòn	Bờ phải sông Vàm Cỏ Đông thuộc xã An Thạnh, huyện Bến Cầu	2.000	500	20	500	
4	Cảng Hiệp Thạnh	Xã Hiệp Thạnh, huyện Gò Dầu	2.000	500	10	250	
5	Cảng Thạnh Đức	Xã Thạnh Đức, huyện Gò Dầu	2.000	1.000	20	500	
6	Cảng Bến Đình	Xã Cẩm Giang, huyện Gò Dầu; xã Tiên Thuận, huyện Bến Cầu	2.000	500	5	125	
7	Cảng Xăng dầu Long Thành Nam*	Xã Long Thành Nam, thị xã Hoà Thành	2.000	100	2,2		Định hướng sau năm 2025 phát triển thành Cụm cảng Bến Kéo, với diện tích khoảng 30 ha.
8	Cảng Xi măng Fico*	Xã Long Thành Nam, thị xã Hoà Thành	2.000	500	9,4	495	
9	Cảng Bến Kéo*	Km 136+355 đến km 136+500, Bờ Trái, sông Vàm Cỏ Đông thuộc xã Long Thành Nam, TX Hoà Thành	2.000	1.000	1,9		

10	Cảng Gò Chai	Xã Thanh Điền, huyện Châu Thành	1.000	300	5	100	
11	Cảng Thanh Điền	Xã Thanh Điền, huyện Châu Thành	1.000	500	5	100	
12	Cảng Châu Thành (xã Trí Bình)	Xã Trí Bình, huyện Châu Thành	1.000	300	5	100	
13	Cảng Bến Sỏi	Xã Ninh Điền hoặc xã Long Vĩnh, huyện Châu Thành	1.000	300	5	100	
14	Cảng Hào Đức	Xã Hào Đức, huyện Châu Thành	1.000	100	5	75	
15	Cảng Cây Ói	Xã Phước Vinh, huyện Châu Thành	1.000	100	5	75	
16	Cảng Vàm Trảng Trâu	Xã Phước Vinh, huyện Châu Thành	1.000	100	2	30	
17	Các cảng, bến thủy nội địa khác	Sông Vàm Cỏ Đông		2.500	30	450	
<b>II</b>	<b>SÔNG SÀI GÒN</b>						<b>6</b>
1	Cảng Hưng Thuận - Trảng Bàng	Xã Hưng Thuận, thị xã Trảng Bàng	2.000	3.000	50,88		Theo QHPK 1/2000 trung tâm Logistics, cảng cạn và cảng tổng hợp Tây Ninh với tổng diện tích 259,22 ha (TT logistics: 159,7 ha, cảng cạn 48,94 ha, cảng tổng hợp 50,58 ha)
2	Cảng Phước Đông	Xã Đơn Thuận, thị xã Trảng Bàng	2.000	1.000	50	750	
3	Cụm cảng Dương Minh Châu	Xã Bến Cui, huyện Dương Minh Châu	2.000	1.000	30	450	
4	Các cảng, bến thủy nội địa khác	Sông Sài Gòn		2.000	20	300	
<b>III</b>	<b>CÁC RẠCH TRÊN ĐỊA BÀN</b>						
1	Các bến thủy nội địa hàng hoá	Đọc theo tuyến rạch	30 - 50	992	50	250	

Ghi chú:

1. Quy mô diện tích có thể thay đổi phù hợp với từng vị trí cụ thể và sự phát triển của khu vực...
2. \* là cảng đang khai thác

**Phụ lục 3**  
**QUY HOẠCH CẢNG, BẾN HÀNH HÁCH THỜI KỲ 2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050**  
*(Kèm theo Quyết định số 1032.../QĐ-UBND ngày 05/5/2022 của UBND tỉnh Tây Ninh)*

TT	Tên cảng	Vị trí	Quy hoạch thời kỳ 2021-2030				Ghi chú
			Cỡ tàu (Ghê)	Công suất TK (nghìn lượt KH/năm)	Nhu cầu sử dụng đất (ha)	Dự kiến kinh phí đầu tư (tỷ đồng)	
	<b>Tổng</b>			<b>500</b>	<b>10</b>	<b>100</b>	
1	Cụm cảng, bến hành khách trên sông Vàm Cỏ Đông	Do nhà đầu tư đề xuất	100	300	5	50	
2	Cụm cảng, bến hành khách trên sông Sài Gòn	Do nhà đầu tư đề xuất	100	200	5	50	





Phụ lục 4

**QUY HOẠCH TRUNG TÂM LOGISTICS VÀ CẢNG CẠN THỜI KỲ 2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050**

(Kèm theo Quyết định số 1038/QĐ-UBND ngày 05/5/2022 của UBND tỉnh Tây Ninh)

Stt	Tên dự án	Vị trí	Quy mô (ha)	Cấp, hạng	Vốn đầu tư (tỷ đồng)	Giai đoạn đầu tư	Ghi chú
	<b>Tổng cộng</b>		<b>629,18</b>		<b>2.334,90</b>		
1	Trung tâm Logistics cửa khẩu Mộc Bài (TT01) và Cảng cạn Mộc Bài	Trong Khu Kinh tế cửa khẩu Mộc Bài, thuộc huyện Bến Cầu, tỉnh Tây Ninh.	150	Hạng 1	500,00	Đầu tư giai đoạn 2021-2030, trong đó: ICD Mộc Bài đưa vào sử dụng trước năm 2025.	
2	Trung tâm Logistics khu vực phía Bắc (TT02)	Trong Khu Kinh tế cửa khẩu Xa Mát, thuộc huyện Tân Biên, tỉnh Tây Ninh.	100	Hạng 2	300,00	Giai đoạn 2021-2030 đầu tư đưa vào khai thác sử dụng ICD. Sau 2030 nâng cấp thành Trung tâm Logistics.	
3	Trung tâm Logistics, cảng cạn và cảng tổng hợp Tây Ninh (TT03)	Xã Hưng Thuận, thị xã Trảng Bàng	259,22	Hạng 1	544,03	Đầu tư giai đoạn 2021-2030, trong đó đưa vào khai thác sử dụng giai đoạn 1 trước năm 2025	
4	Trung tâm Logistics, cảng cạn và cảng thủy nội địa Thanh Phước (TT04)	Xã Thanh Phước, huyện Gò Dầu, tỉnh Tây Ninh	54,96	Hạng 2	540,87	Đầu tư giai đoạn 2021- 2030, trong đó: ICD Thanh Phước đưa vào sử dụng trước năm 2025	
5	Cảng cạn Tân Nam	Xã Tân Bình, huyện Tân Biên, tỉnh Tây Ninh	20*		150,00	Giai đoạn 2021-2030 đầu tư cảng cạn. Khi hạ tầng cửa khẩu đầu tư hoàn chỉnh và hàng hoá xuất, nhập khẩu tăng cao, phát triển thành Trung tâm Logistics.	
5	Cảng cạn Phước Tân	Xã Biên Giới, huyện Châu Thành, tỉnh Tây Ninh	15*		100,00	Giai đoạn 2021-2030 đầu tư cảng cạn. Khi hạ tầng cửa khẩu đầu tư hoàn chỉnh và hàng hoá xuất, nhập khẩu tăng cao, phát triển thành Trung tâm Logistics.	
6	Cảng cạn Chàng Riệp	Xã Tân Lập, huyện Tân Biên, tỉnh Tây Ninh	15*		100,00	Giai đoạn 2021-2030 đầu tư cảng cạn. Khi hạ tầng cửa khẩu đầu tư hoàn chỉnh và hàng hoá xuất, nhập khẩu tăng cao, phát triển thành Trung tâm Logistics.	
7	Cảng cạn Kà Tum	Xã Tân Hà, huyện Tân Châu, tỉnh Tây Ninh	15*		100,00	Giai đoạn 2021-2030 đầu tư cảng cạn. Khi hạ tầng cửa khẩu đầu tư hoàn chỉnh và hàng hoá xuất, nhập khẩu tăng cao, phát triển thành Trung tâm Logistics.	

Ghi chú: \* là diện tích tối thiểu