

Bộ Xây dựng hoàn thiện khung pháp lý cảng cạn, tập trung phân cấp và siết chặt tiêu chí kết nối

15:36 22/11/2025

Dự thảo Nghị định quy định về đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn, do Bộ Xây dựng chủ trì soạn thảo nhằm hoàn thiện hành lang pháp lý, thể chế hạ tầng giao thông.

Sự thay đổi lớn nhất trong dự thảo là việc đảm bảo tính thống nhất với các văn bản quy phạm pháp luật (QPPL) cấp cao hơn, đặc biệt là việc tuân thủ Luật Quy hoạch 2017. Theo đó, dự thảo đã lược bỏ hoàn toàn các quy định về lập, thẩm định, phê duyệt và quản lý quy hoạch phát triển cảng cạn (các Điều 11, 12, 13, 14 của Nghị định 38/2017/NĐ-CP), khẳng định Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn là quy hoạch kỹ thuật, chuyên ngành duy nhất thuộc thẩm quyền phê duyệt của Thủ tướng Chính phủ.

Dự thảo cũng cập nhật tên gọi các cơ quan quản lý sau sắp xếp, trong đó Bộ Xây dựng là cơ quan đầu mối giúp Chính phủ tổ chức thực hiện quản lý Nhà nước về cảng cạn và điều phối hoạt động liên ngành. Cục Hàng hải Việt Nam được đổi tên thành Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam.



Bộ Xây dựng hoàn thiện khung pháp lý cảng cạn, tập trung phân cấp và siết chặt tiêu chí kết nối

Đặc biệt, dự thảo cụ thể hóa chủ trương phân cấp, phân quyền rõ rệt. Thẩm quyền thực hiện thủ tục đổi tên cảng cạn được chuyển từ Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam về Ủy ban nhân dân cấp tỉnh. Theo quy định mới, doanh nghiệp tự thực hiện đổi tên cảng cạn và chỉ cần thông báo bằng văn bản đến các cơ quan liên quan (Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, Tổng cục Hải quan, UBND cấp tỉnh) để cập nhật, quản lý.

Động thái này giúp tinh gọn thủ tục hành chính, phù hợp với Nghị định số 144/2025/NĐ-CP. Chủ đầu tư, doanh nghiệp khai thác cảng cạn giờ đây sẽ chủ động quyết định việc tạm dừng hoặc đóng cảng cạn (trong trường hợp bảo dưỡng, sửa chữa hoặc hết thời hạn hoạt động) và gửi thông báo đến các cơ quan liên quan để tổng hợp.

Việc quy định về thành phần và phương thức nộp hồ sơ cũng được sửa đổi để phù hợp với áp dụng công nghệ thông tin, hướng đến mục tiêu hạn chế tối đa việc tiếp xúc trực tiếp.

Ngoài ra, Điều khoản chuyển tiếp quy định các điểm thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu (ICD) đã được tiếp nhận hồ sơ chuyển đổi nhưng chưa có văn bản chấp thuận chủ trương sau ngày Nghị định này có hiệu lực thì sẽ không phải thực hiện thủ tục chấp thuận chủ trương chuyển đổi thành cảng cạn nữa.

Để tối ưu hóa vai trò của cảng cạn là đầu mối tổ chức vận tải, dự thảo đã đưa ra các tiêu chí kỹ thuật và kết nối chặt chẽ hơn. Tiêu chí xác định cảng cạn bắt buộc phải có ít nhất hai phương thức vận tải để tổ chức vận tải đa phương thức,

hoặc kết nối trực tiếp với một phương thức vận tải có năng lực cao. Phương thức vận tải có năng lực cao được định nghĩa rõ ràng bao gồm đường thủy trên các tuyến từ cấp II trở lên, đường sắt, và đường bộ cao tốc.

Đáng chú ý, đối với các cảng cạn hình thành mới, tiêu chí về diện tích được quy định bắt buộc phải có diện tích tối thiểu 05 ha nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển lâu dài.

Bên cạnh đó, các điểm thông quan hàng hóa xuất, nhập khẩu (ICD) phù hợp với quy hoạch cảng cạn sẽ phải thực hiện chuyển đổi thành cảng cạn trong thời kỳ quy hoạch và thực hiện thủ tục công bố mở cảng cạn theo Nghị định này.

Ông Đào Trọng Khoa, Chủ tịch Hiệp hội Logistics Việt Nam (VLA), nhấn mạnh yêu cầu đối với Ban soạn thảo. Ông cho rằng, dự thảo cần hướng tới tinh thần "một cửa - một quy trình - một đầu mối" để giúp doanh nghiệp triển khai nhanh, minh bạch và hiệu quả.

Theo ông Khoa, Ban soạn thảo cần rà soát và thống nhất hệ thống khái niệm, tránh chồng chéo về phạm vi quản lý và thẩm quyền, vì hiện nay, các thuật ngữ "cảng cạn", "trung tâm logistics", "điểm thông quan", "địa điểm làm thủ tục hải quan" đang được sử dụng chưa đồng nhất trong nhiều văn bản.

Ông cũng nhấn mạnh sự cần thiết của cơ chế "một cửa liên thông" trong quy trình đầu tư, đặc biệt là cơ chế liên thông giữa Bộ Xây dựng (quản lý hạ tầng) và Bộ Tài chính (Tổng cục Hải quan) để đơn giản hóa quy trình cho doanh nghiệp.

Thu Trang (t/h)