

Lu. Cường
- P. Văn
10/6

QUYẾT ĐỊNH

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

CỤC HÀNG HẢI VIỆT NAM	
CÔNG VĂN ĐẾN	
Số: <u>№ 8739</u>	
Ngày nhận: <u>h. 19-06-2018</u>	
T. gian chuyển lại: <u>h. 20-06-2018</u>	

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ Nghị định số 12/2017/NĐ-CP ngày 10 tháng 02 năm 2017 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

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

Căn cứ Nghị định số 38/2017/NĐ-CP ngày 04 tháng 4 năm 2017 của Chính phủ về đầu tư xây dựng, quản lý và khai thác cảng cạn;

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

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

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

QUYẾT ĐỊNH:

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

I. Quan điểm và mục tiêu phát triển.

1. Quan điểm phát triển

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

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

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

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

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

2. Mục tiêu phát triển

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

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

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

1. Định hướng quy hoạch

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Danh mục ưu tiên đầu tư

Giai đoạn từ nay đến năm 2025, tập trung, khuyến khích đầu tư một số cảng cạn trên các hành lang vận tải kết nối với các cửa khẩu cảng biển lớn ở khu vực phía Bắc (cảng biển Hải Phòng) và khu vực phía Nam (cảng biển thành phố Hồ Chí Minh, khu bến cảng Cái Mép - Thị Vải), các cảng cạn nằm trên hành lang vận tải qua biên giới gắn với các cửa khẩu quốc tế. Ưu tiên đầu tư cảng cạn có vị trí kết nối được với hai phương thức vận tải, các vị trí gắn liền hoặc nằm gần các cụm khu công nghiệp, khu chế xuất tập trung, các trung tâm logistics cấp I đã được quy hoạch, các cửa khẩu đường bộ quốc tế lớn.

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

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

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

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

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

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

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

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

Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Trách nhiệm của Cục Hàng hải Việt Nam

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nơi nhận:

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

KT. BỘ TRƯỞNG



Nguyễn Văn Công

PHỤ LỤC 1: NHU CẦU HÀNG HÓA THÔNG QUA HỆ THỐNG CẢNG CẠN ĐẾN NĂM 2025, 2030 VÀ SAU 2030

(Kèm theo Quyết định số: 1201 /QĐ-BGTVT ngày 11 tháng 6 năm 2018 của Bộ Giao thông vận tải)

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