

TỈNH ỦY BÀ RỊA-VŨNG TÀU
*
Số 08-NQ/TU

ĐẢNG CỘNG SẢN VIỆT NAM
Bà Rịa, ngày 28 tháng 7 năm 2017

NGHỊ QUYẾT
CỦA BAN CHẤP HÀNH ĐẢNG BỘ TỈNH

**về phát triển cảng biển, dịch vụ hậu cần cảng tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu
đến năm 2020, định hướng đến năm 2025**

SỐ KHOA HỌC VÀ CÔNG NGHỆ
Số: 0275
ĐƠN Ngày: 01/8/18
Chuyển:

Nghị quyết Đại hội Đảng bộ tỉnh lần VI đã đưa ra mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2016 - 2020 “Phát triển Bà Rịa - Vũng Tàu thành tỉnh mạnh về công nghiệp, cảng biển, dịch vụ hậu cần cảng và du lịch.”

Để cụ thể hóa mục tiêu nêu trên, Ban Chấp hành Đảng bộ tỉnh ban hành Nghị quyết về phát triển cảng biển, dịch vụ hậu cần cảng (logistics) tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu đến năm 2020, định hướng đến năm 2025 với những nội dung như sau:

**I- ĐÁNH GIÁ TÌNH HÌNH PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN, DỊCH
VỤ HẬU CẦN CẢNG TỈNH BÀ RỊA – VŨNG TÀU GIAI ĐOẠN
2011 – 2016:**

1- Những kết quả đạt được:

Trên toàn tỉnh có 31/57 dự án cảng biển quy hoạch đã đi vào hoạt động với vốn thực hiện 45.865 tỷ đồng (riêng giai đoạn 2011 – 2016 đạt khoảng 25.665 tỷ đồng). Tổng vốn nhà nước đã đầu tư 15.000 tỷ đồng và vốn ngoài nhà nước 30.865 tỷ đồng.

Lượng hàng qua hệ thống cảng biển của tỉnh giai đoạn 2011 – 2016 đạt 362 triệu tấn bao gồm: 250 triệu tấn hàng xếp dỡ trực tiếp qua cảng và 112 triệu tấn hàng quá cảnh trên tàu. Lượng hàng xuất nhập khẩu trực tiếp qua hệ thống cảng biển của tỉnh trong 05 năm qua tăng bình quân trên 16% /năm, trong đó hàng công-ten-nơ tăng bình quân trên 17% /năm. Doanh thu dịch vụ cảng biển giai đoạn 2011-2016 đạt 13.000 tỷ đồng.

Riêng khu vực Cái Mép Thị Vải có 20/35 dự án quy hoạch đã đi vào hoạt động với tổng công suất khoảng 112 triệu tấn/năm. Các cảng công-ten-nơ tại Cái Mép - Thị Vải được đầu tư 27.000 tỷ đồng (trên 1 tỷ USD), đi vào hoạt động từ năm 2009 với tổng công suất 6,8 triệu TEUs/năm và tổng chiều dài cầu bến là 4.000 m. Từ khi đi vào hoạt động đến nay, khu vực Cái Mép - Thị Vải đã đóng góp cho ngân sách nhà nước 79.603 tỷ đồng.

Cái Mép - Thị Vải cũng là cụm cảng duy nhất ở Việt Nam có các chuyến tàu mẹ chở công-ten-nơ đi trực tiếp châu Âu, châu Mỹ mà không phải trung chuyển qua nước thứ 3. Hàng tuần có 21 chuyến tàu mẹ với kích cỡ trên 80.000 DWT của các hãng tàu hàng đầu thế giới vào làm hàng, trong đó có 2 chuyến tàu có kích cỡ trên 160.000 DWT với sức chở đến 14.000 TEU công-ten-nơ. Đồng thời, cảng CMIT cũng đã đón thử nghiệm thành công tàu công-ten-nơ dòng Triple-E sức chở đến 18.000 TEU (trọng tải đến 194.000DWT), đây là lần đầu tiên một trong những cảng tàu công-ten-nơ lớn nhất thế giới cập cảng Việt Nam và Cái Mép – Thị Vải trở thành một trong một số cảng trên thế giới có thể đón được tàu loại này.

Tỉnh cũng đã chỉ đạo tập trung hoàn thành các chương trình khung nhằm tạo cơ sở pháp lý để phát triển dịch vụ hậu cần cảng, bao gồm: Đề án phát triển dịch vụ hậu cần cảng giai đoạn 2011-2020; Quy hoạch tổng thể phát triển ngành dịch vụ hậu cần cảng tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu giai đoạn 2014-2020, định hướng đến 2030; Đề án phát triển nhân lực dịch vụ hậu cần cảng trên địa bàn tỉnh đến năm 2020, định hướng đến 2030; Hệ thống hóa chính sách hỗ trợ, ưu đãi đầu tư trong lĩnh vực hậu cần cảng và hoàn thành thi tuyển quốc tế ý tưởng quy hoạch xây dựng tỷ lệ 1/2000 Trung tâm dịch vụ hậu cần cảng Cái Mép Hạ, huyện Tân Thành.

Hệ thống đường bộ kết nối cảng đã được đầu tư khoảng 4.200 tỷ đồng bao gồm: đầu tư, cải tạo nâng cấp đường Trần Hưng Đạo, đường Nguyễn Văn Linh, đường Nguyễn Huệ, đường 965, đường liên cảng Cái Mép - Thị Vải giai đoạn 1. Tỉnh cũng đã bố trí và xin cơ chế vốn để bắt đầu triển khai đường Phước Hòa – Cái Mép (1.291 tỷ đồng) và đường 991B (3.951 tỷ đồng). Ngoài ra, tỉnh đã kiến nghị Bộ Giao thông Vận tải đầu tư nạo vét nâng cấp luồng Vũng Tàu – Thị Vải đoạn đến cảng CMIT đạt -14m để phục vụ tàu có trọng tải lớn ra vào, đồng thời chuyền luồng sông Đồng Tranh thành luồng hàng hải để đầu tư hệ thống báo hiệu hàng hải phục vụ kết nối đường thủy nội địa.

Tình hình quốc phòng - an ninh, trật an toàn tại khu vực cảng biển, các tuyến luồng hàng hải được các cơ quan chức năng quan tâm chỉ đạo bảo đảm và dần đi vào ổn định.

2- Những hạn chế và nguyên nhân:

2.1- Hạn chế:

- Mặc dù các nghị quyết, quy hoạch của Chính phủ hiện nay đều đề cập đến tầm quan trọng của cụm cảng Cái Mép - Thị Vải, tuy nhiên tính đến hết năm 2016, các cảng công-ten-nơ mới chỉ đạt khoảng 29% so với

công suất thiết kế (khoảng 2,03 triệu TEUs/6,8 triệu TEUs/năm), hiệu quả đầu tư và khai thác cảng biển chưa cao, sản lượng hàng hóa chưa đạt được mục tiêu đề ra. Nếu cứ tiếp tục tăng trưởng với tốc độ trung bình 17%/năm như giai đoạn vừa qua thì chưa khai thác hết tiềm năng và chưa phát huy được hiệu quả đầu tư của khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải.

- Hệ thống hạ tầng giao thông (đường cao tốc, đường sắt, luồng hàng hải, đường thủy nội địa...) kết nối hệ thống cảng với các tỉnh thành trong khu vực chưa được quan tâm kịp thời và đầu tư đúng mức.

- Dịch vụ hậu cần sau cảng chưa phát triển nên chủ hàng vẫn sử dụng dịch vụ hậu cần ở các khu vực khác. Khu vực Cái Mép - Thị Vải hiện đang thiếu hệ thống các kho bãi công-ten-nơ rỗng, kho tổng hợp hàng công-ten-nơ (kho CFS), cảng cạn (ICD) và các dịch vụ hậu cần cảng liên quan, chưa đáp ứng được nhu cầu kết nối của doanh nghiệp, làm lượng hàng hóa xuất nhập khẩu qua cảng và lượng hàng hóa khai báo hải quan trực tiếp tại Bà Rịa – Vũng Tàu chưa cao.

2.2- Nguyên nhân:

- Tầm nhìn vĩ mô trong việc điều phối luồng hàng hóa khu vực còn hạn chế, cơ chế phối hợp Vùng chưa chặt chẽ và còn mang tính chất cục bộ, phát triển riêng lẻ nên chưa thực sự phát huy được tiềm năng của khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải và hệ thống cảng trên địa bàn tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu.

- Chưa có cơ chế, chính sách đặc thù để đầu tư phát triển cảng trung chuyển quốc tế; phí và lệ phí hàng hải so với mặt bằng các nước trong khu vực còn cao.

- Thiếu vốn đầu tư hệ thống hạ tầng giao thông kết nối; tổng vốn đầu tư cho đường bộ kết nối cảng hiện chỉ bằng khoảng 9% so với tổng vốn đầu tư cho hệ thống bến cảng (4.200 tỷ / 45.865 tỷ đồng) và chỉ đạt khoảng 16% so với tổng nhu cầu vốn phát triển đường bộ (4.200 tỷ / 26.000 tỷ đồng). Nếu bao gồm cả đường sắt và luồng hàng hải thì tỷ lệ đầu tư so với nhu cầu phát triển giao thông thực tế còn thấp hơn rất nhiều.

- Số lượng doanh nghiệp hậu cần cảng của tỉnh còn ít; năng lực, kinh nghiệm của các doanh nghiệp này còn yếu, chỉ dừng lại ở các hoạt động chủ yếu là kho bãi, bốc xếp hàng hóa, chưa chú trọng đúng mức và đầy đủ các dịch vụ hậu cần cảng có giá trị gia tăng lớn.

- Chưa có cơ quan quản lý điều hành chung về cảng biển và hậu cần cảng, khiến cho việc đầu tư và khai thác chưa đạt hiệu quả, cũng như khả năng giải quyết và kết nối liên thông giữa chính quyền - doanh nghiệp- bạn hàng còn chưa kịp thời.

- Công tác cải cách hành chính, trong đó có thủ tục thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu chỉ mới được thực hiện trong thời gian gần đây.

- Thiếu hệ thống thông tin quản lý doanh nghiệp cảng biển và hậu cần cảng khiến việc tổng hợp số liệu phục vụ đánh giá hoạt động kinh doanh và hiệu quả kinh tế - xã hội chưa được kịp thời, chính xác.

- Việc cảng phát triển, mở rộng hoạt động với lưu lượng hàng hóa, phương tiện ra vào ngày càng tăng kéo theo hoạt động của các loại tội phạm cũng diễn biến phức tạp cả đường bộ lẫn đường thủy, tiềm ẩn nguy cơ ảnh hưởng đến uy tín của cảng và quyết định lựa chọn cảng của chủ hàng.

II- QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU, NHIỆM VỤ VÀ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN, DỊCH VỤ HẬU CẦN CẢNG ĐẾN NĂM 2020, ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN 2025:

1- Quan điểm phát triển:

- Thu hút đầu tư, tập trung mọi nguồn lực, quan trọng nhất là nguồn lực tài chính ngoài nhà nước để phát triển hệ thống cảng biển Cái Mép - Thị Vải trở thành cảng cửa ngõ, cảng trung chuyển quốc tế quan trọng của quốc gia và khu vực Đông Nam Á;

- Phát triển ngành cảng biển và dịch vụ hậu cần cảng trở thành ngành kinh tế mũi nhọn chủ lực của tỉnh, đóng góp ngày càng lớn vào tăng trưởng GRDP, thu ngân sách, đồng thời hỗ trợ các ngành công nghiệp, thương mại, dịch vụ khác của tỉnh phát triển;

- Kết hợp chặt chẽ phát triển cảng biển và hậu cần cảng gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh biển.

2- Mục tiêu:

2.1- Phát triển hoạt động cảng biển:

- Tổng sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu giai đoạn 2017-2020 đạt khoảng 260 triệu tấn, bình quân khoảng 65 triệu tấn/năm; tỷ lệ tăng trưởng trung bình hàng năm đạt 6,5%, trong đó tỷ lệ tăng trưởng trung bình hàng năm của hàng công-ten-nơ đạt trên 20%. Giai đoạn 2021-2025 đạt khoảng 375 triệu tấn, bình quân khoảng 75 triệu tấn/năm.

- Tổng doanh thu dịch vụ cảng giai đoạn 2017-2020 đạt khoảng 11.690 tỷ đồng; tỷ lệ tăng trưởng trung bình hàng năm đạt 5,65%. Giai đoạn 2021-2025 đạt khoảng 20.000 tỷ đồng.

- Các hoạt động liên quan đến cảng biển đóng góp cho ngân sách nhà nước giai đoạn 2017-2020 đạt khoảng 40.000 tỷ đồng, giai đoạn 2021-2025 đạt khoảng 100.000 tỷ đồng.

b) Phát triển dịch vụ hậu cần cảng:

- Hoàn thành quy hoạch 1/2.000, lập phương án đầu tư xây dựng, lựa chọn nhà đầu tư, triển khai đầu tư hạ tầng Trung tâm dịch vụ hậu cần cảng Cái Mép Hạ;
- Đưa vào hoạt động ít nhất 01 kho tổng hợp hàng công-ten-nơ (CFS) hoặc cảng cạn (ICD) ngay sau hệ thống cảng Cái Mép Thị Vải nhằm định hình chuỗi cung ứng và tạo sự ổn định nguồn hàng phục vụ hệ thống cảng biển;
- Tổng doanh thu dịch vụ kho bãi, hỗ trợ vận tải, dịch vụ hậu cần cảng giai đoạn 2017 - 2020 đạt khoảng 24.000 tỷ đồng, giai đoạn 2020 - 2025 đạt khoảng 35.000 tỷ đồng.

3- Nhiệm vụ và giải pháp chủ yếu:

3.1- Giải pháp về quy hoạch và thu hút đầu tư:

- Điều chỉnh quy hoạch cảng biển và khu hậu cần sau cảng với thiết kế, chức năng, công năng hợp lý; phát triển đồng bộ, hiệu quả hệ thống cầu cảng, kho bãi hậu cần cảng và giao thông kết nối.
- Tiếp tục kiến nghị Trung ương bổ sung Bà Rịa – Vũng Tàu vào các quy hoạch cảng cạn (ICD) và quy hoạch trung tâm dịch vụ hậu cần cảng trọng tâm quốc gia để có những giải pháp đầu tư phù hợp.
- Đôn đốc các cơ quan, đơn vị rút ngắn thời gian lập, thẩm định, phê duyệt, nhanh chóng hoàn thành quy hoạch xây dựng 1/2.000 Trung tâm dịch vụ hậu cần cảng Cái Mép Hạ; lập các phương án đầu tư làm cơ sở đầu tư các đường trực chính và kêu gọi đầu tư.
- Chuyển đổi chức năng, sử dụng quỹ đất khu công nghiệp ngay sau cảng (đặc biệt là khu nam KCN Cái Mép) để triển khai nhanh hạ tầng cơ bản và hạ tầng kỹ thuật, phục vụ kêu gọi đầu tư dịch vụ hậu cần cảng.
- Chuyển đổi mục đích sử dụng đất và bổ sung Trung tâm dịch vụ hậu cần cảng Cái Mép Hạ vào kế hoạch sử dụng đất hàng năm để có thể triển khai đầu tư các đường trực chính, hạ tầng kỹ thuật cơ bản ngay sau khi hoàn thành quy hoạch; trước mắt thu hút đầu tư vào các khu vực đã có sẵn hạ tầng để đáp ứng nhu cầu trong thời gian đầu tư xây dựng Trung tâm dịch vụ hậu cần cảng Cái Mép Hạ.
- Định kỳ rà soát tiến độ thực hiện các dự án cảng biển và hậu cần cảng; thu hồi các dự án cảng chậm triển khai; điều chỉnh chức năng phù hợp với nhu cầu thực tế và tổ chức quản lý quỹ đất để kêu gọi đầu tư.

3.2- Giải pháp đầu tư phát triển hạ tầng kết nối:

- Chủ động phối hợp với Trung ương và các địa phương khác trong Vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam nhanh chóng triển khai, hoàn thành các dự án đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu (trước mắt là đoạn Biên Hòa - Cái Mép), cầu Phước An, nâng cấp luồng hàng hải, đường thủy nội địa và hoàn thành phương án đầu tư đường sắt kết nối.

- Tập trung nguồn lực xây dựng các tuyến hạ tầng giao thông nhằm hoàn thiện hành lang công nghiệp, cảng biển, hậu cần cảng, đầu khí dọc Quốc lộ 51 và đô thị mới Phú Mỹ; trong đó, tập trung đầu tư và hoàn thành đường liên cảng Cái Mép - Thị Vải, đường Phước Hòa - Cái Mép, đường 991B và các đường trực chính Trung tâm dịch vụ hậu cần cảng Cái Mép Hạ.

3.3- Giải pháp về quản lý nhà nước:

- Kiên trì kiến nghị Trung ương ban hành các chính sách để quản lý chung sự phát triển của hệ thống cảng biển, trong đó điều tiết vĩ mô hàng hóa giữa các cụm cảng trong hệ thống cảng nhóm Đông Nam bộ (nhóm 5).

- Tiếp tục kiến nghị cho phép giảm phí, lệ phí hàng hải cho tất cả các tàu chuyên chở công-ten-nơ cập cảng Cái Mép - Thị Vải không phân biệt dung tích, tải trọng; ưu đãi cho các tàu mẹ chuyển tải, tàu con gom hàng cập cảng Cái Mép - Thị Vải.

- Thành lập Ban quản lý cảng biển và hậu cần cảng tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu để thống nhất quản lý cảng biển và các khu hậu cần sau cảng.

- Thực hiện mạnh mẽ cải cách thủ tục hành chính và nâng cao chất lượng dịch vụ công tại khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải, bao gồm triển khai xây dựng địa điểm kiểm tra hàng hóa tập trung, thành lập Trung tâm kiểm tra chuyên ngành tại khu vực Cái Mép Thị Vải; điều chỉnh quy định, thủ tục hải quan liên quan đến hoạt động trung chuyển, khai báo hàng trung chuyển theo hướng tập trung, điện tử hóa, đơn giản hóa.

- Phối hợp với Bộ Giao thông Vận tải họp định kỳ hàng năm nhằm thực hiện các giải pháp nâng cao hiệu quả khai thác bến cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải.

3.4- Giải pháp về nguồn vốn đầu tư:

- Ưu tiên bố trí nguồn vốn ngân sách tỉnh, nguồn trái phiếu chính quyền địa phương để hoàn thành đường Phước Hòa - Cái Mép, đường 991B và đường trực chính Trung tâm dịch vụ hậu cần cảng Cái Mép Hạ.

- Đề xuất Trung ương hỗ trợ ngân sách để hoàn thành đường liên cảng Cái Mép – Thị Vải, đường 991B, đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu (đoạn Biên Hòa – Cái Mép) và nạo vét nâng cấp toàn diện luồng hàng hải Vũng Tàu – Thị Vải.

- Huy động nguồn vốn ngoài nhà nước để đầu tư cầu Phước An, các dự án cảng biển, kho bãi hậu cần cảng. Xây dựng khung pháp lý và danh mục các dự án hậu cần cảng và một số hạ tầng ngoài hàng rào để kêu gọi đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP).

3.5- Giải pháp về tăng cường liên kết vùng để phát triển hệ thống cảng biển và dịch vụ hậu cần cảng:

- Kiến nghị Trung ương chỉ đạo mạnh mẽ việc tập trung phát triển Cái Mép – Thị Vải thành cảng trung chuyển quốc tế, phục vụ phát triển vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và cả nước.

- Tăng cường làm việc, kết nối với các tỉnh, thành phố trong Vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam và Tây Nam bộ để hoàn thiện hệ thống giao thông liên vùng.

- Thực hiện các giải pháp kết nối doanh nghiệp, đồng hành cùng doanh nghiệp trong và ngoài tỉnh để liên kết cảng biển và khai thác nguồn hàng cho cụm cảng Cái Mép - Thị Vải.

3.6- Giải pháp về nguồn nhân lực:

Triển khai hiệu quả Đề án Phát triển nguồn nhân lực hậu cần cảng đến năm 2020 đã được Ủy ban nhân dân tỉnh phê duyệt tại quyết định số 2727/QĐ-UBND ngày 12/12/2014; trong đó chú trọng kết nối, kết hợp với doanh nghiệp điều tra, xác định nhu cầu thực tiễn và ưu tiên tận dụng các nguồn tài trợ, chương trình hợp tác quốc tế để xây dựng kế hoạch đào tạo phù hợp.

3.7- Giải pháp về quốc phòng, an ninh trật tự:

Xây dựng các giải pháp quản lý, phối hợp giữa các cơ quan chức năng giám sát tập trung, bảo đảm an ninh, an toàn cảng biển; các giải pháp nâng cao năng lực ứng phó chuyên nghiệp, phản ứng nhanh các sự cố ảnh hưởng an ninh an toàn cảng biển trong đó tập trung:

- Triển khai lắp đặt camera giám sát tại các bến cảng Cái Mép - Thị Vải theo hướng quản lý tập trung.

- Xây dựng chương trình nâng cao năng lực ứng phó chống khủng bố, cướp biển và cứu hộ cứu nạn hàng hải.

- Xây dựng chương trình hỗ trợ các cảng tại Cái Mép - Thị Vải đáp ứng và đạt chứng nhận An ninh Tàu và Bến cảng Quốc tế của Hiệp hội Hàng hải Quốc tế.

3.8- Các giải pháp khác:

- Xác định địa điểm và kêu gọi đầu tư cảng tàu khách du lịch.
- Nhanh chóng lựa chọn vị trí để kêu gọi đầu tư khu dịch vụ vui chơi, giải trí cho thuyền viên, thủy thủ.
- Bên cạnh cơ chế chính sách thu hút các nhà đầu tư đã được hệ thống hóa, nghiên cứu đề xuất thêm cơ chế ưu đãi riêng cho các doanh nghiệp hậu cần cảng tại Bà Rịa Vũng Tàu gắn liền với việc đăng ký mới hoặc mở rộng hoạt động tại Cái Mép - Thị Vải như ưu đãi thuế, khuyến khích cho vay ưu đãi phát triển kinh doanh...
- Tiếp tục xây dựng danh mục và phân loại các nhà đầu tư dịch vụ hậu cần cảng tiềm năng (kể cả các nhà sản xuất có nhu cầu lập trung tâm phân phối) để xây dựng chiến lược và kế hoạch tiếp cận mời gọi đầu tư vào tỉnh.
- Xây dựng khung chuẩn hóa đánh giá chất lượng các nhà cung cấp dịch vụ hậu cần cảng và hệ thống thông tin quản lý doanh nghiệp cảng biển và hậu cần cảng.
- Tăng cường hỗ trợ các doanh nghiệp đang hoạt động, kêu gọi doanh nghiệp xuất nhập khẩu đầu tư vào các khu công nghiệp để phát triển nguồn hàng nội tỉnh.

III. TỔ CHỨC THỰC HIỆN:

1. Ban cán sự đảng Ủy ban nhân dân tỉnh chỉ đạo xây dựng Kế hoạch hành động thực hiện Nghị quyết, cụ thể hóa thành chương trình, kế hoạch hàng năm để thực hiện; trong đó, mỗi nhiệm vụ, giải pháp của Nghị quyết cần phân công cụ thể cơ quan chủ trì, cơ quan phối hợp và quy định thời gian hoàn thành; thường xuyên theo dõi, đôn đốc kiểm tra việc thực hiện Nghị quyết, định kỳ sơ kết, tổng kết và báo cáo Ban Thường vụ Tỉnh ủy.

2. Các cấp ủy đảng trực thuộc Tỉnh ủy, đảng đoàn, ban cán sự đảng tổ chức phỏng vấn, quán triệt Nghị quyết của Tỉnh ủy, xây dựng kế hoạch thực hiện phù hợp với chức năng, nhiệm vụ và điều kiện thực tế tại địa phương, đơn vị.

3. Ban Tuyên giáo Tỉnh ủy tham mưu tổ chức quán triệt Nghị quyết; phối hợp với Ban cán sự đảng Ủy ban nhân dân tỉnh chỉ đạo các cơ

quan thông tin đại chúng đầy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến Nghị quyết và Kế hoạch hành động của Uỷ ban nhân dân tỉnh.

Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng (b/c);
- Văn phòng Trung ương Đảng (b/c);
- Đoàn Đại biểu Quốc hội tỉnh;
- Các Đảng đoàn, Ban cán sự Đảng, Ban TV Đoàn TNCS HCM tỉnh;
- Các đảng ủy trực thuộc Tỉnh ủy;
- UBKT, các ban của Tỉnh ủy;
- Mặt trận Tổ quốc tỉnh và các đoàn thể;
- Các đồng chí UVBCH Đảng bộ tỉnh;
- Các Sở, Ban, Ngành thuộc tỉnh;
- HU-UBND các huyện, thành phố;
- Trung tâm Công báo và Tin học tỉnh;
- Báo BR-VT, Đài PT-TH tỉnh;
- Cục Thuế tỉnh; Hải quan tỉnh;
- Lưu: Văn phòng Tỉnh ủy.

T/M TỈNH ỦY

BÍ THƯ



Nguyễn Hồng Linh

[Handwritten signature of Nguyễn Hồng Linh]

