

khiếu nại, khởi kiện được thực hiện theo quy định của pháp luật.

Trong thời gian khiếu nại hoặc khởi kiện, tổ chức, cá nhân bị xử phạt vi phạm hành chính vẫn phải thi hành quyết định xử phạt. Khi có quyết định giải quyết khiếu nại của cơ quan nhà nước có thẩm quyền hoặc bản án, quyết định của Tòa án đã có hiệu lực pháp luật, thì thi hành theo quyết định giải quyết khiếu nại của cơ quan nhà nước có thẩm quyền hoặc theo bản án, quyết định của Tòa án.

2. Tố cáo và giải quyết tố cáo về hành vi trái pháp luật của người có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực tiền tệ và hoạt động ngân hàng, thực hiện theo quy định tại Luật Khiếu nại, tố cáo và các quy định pháp luật khác.

Điều 52. Xử lý vi phạm đối với người có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính

Xử lý vi phạm đối với người có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực tiền tệ và hoạt động ngân hàng được thực hiện theo Điều 121 Pháp lệnh Xử lý vi phạm hành chính.

Chương V

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 53. Hiệu lực thi hành

Nghị định này có hiệu lực thi hành sau 15 ngày, kể từ ngày đăng Công báo và thay thế Nghị định số 20/2000/NĐ-CP ngày 15 tháng 6 năm 2000 của Chính phủ về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực tiền tệ và hoạt động ngân

hàng. Những quy định trước đây trái với Nghị định này đều bị bãi bỏ.

Điều 54. Hướng dẫn thi hành

Thống đốc Ngân hàng Nhà nước Việt Nam có trách nhiệm hướng dẫn thi hành và trong trường hợp cần thiết được phối hợp với Bộ, ngành có liên quan hướng dẫn thi hành Nghị định này.

Điều 55. Trách nhiệm thi hành

Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chịu trách nhiệm thi hành Nghị định này./.

TM. CHÍNH PHỦ

Thủ tướng

Phan Văn Khải

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

QUYẾT ĐỊNH của Thủ tướng Chính phủ số 206/2004/QĐ-TTg ngày 10/12/2004 về việc phê duyệt Chiến lược Phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020.

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;

Xét đề nghị của Bộ Giao thông vận tải (Tờ trình số 5145/GTVT-KHĐT ngày 31 tháng 12 năm 2002 và Văn bản số 3406/2004/BGTVT ngày 08 tháng 7 năm 2004) và ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư (Văn bản số 4955/BKH-KCHT&ĐT ngày 14 tháng 8 năm 2003 và số 1026/BKH-KCHT&ĐT ngày 26 tháng 02 năm 2004) về Chiến lược Phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Chiến lược Phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020 với những nội dung chủ yếu sau đây:

I. QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2020

1. Quan điểm phát triển

- Giao thông vận tải là một bộ phận quan trọng trong kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, cần ưu tiên đầu tư phát triển đi trước một bước với tốc độ nhanh, bền vững nhằm tạo tiền đề cho phát triển kinh tế - xã hội, củng cố an ninh, quốc phòng, phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa - hiện đại hóa đất nước.

- Phát huy tối đa lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên của đất nước để phát triển hệ thống giao thông vận tải hợp lý, giảm thiểu chi phí vận tải, tiết kiệm chi phí xã hội.

- Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông một cách đồng bộ, hợp lý, từng bước đi vào hiện đại, tạo nên mạng lưới hoàn chỉnh, liên hoàn, liên kết giữa các phương thức vận tải, giữa các vùng lãnh thổ, giữa đô thị và nông thôn trên phạm vi toàn quốc.

- Coi trọng công tác bảo trì, đảm bảo khai thác hiệu quả, bền vững kết cấu hạ tầng giao thông hiện có. Đồng thời đẩy mạnh việc nâng cấp và xây dựng mới các công trình kết cấu hạ tầng giao thông mang lại hiệu quả kinh tế - xã hội, trước hết là trục Bắc - Nam, các khu kinh tế trọng điểm, các trục giao thông đối ngoại, các đô thị lớn và các vùng có ý nghĩa quan trọng trong chiến lược xóa đói, giảm nghèo và phục vụ an ninh, quốc phòng.

- Phát triển vận tải theo hướng hiện đại với chi phí hợp lý, an toàn, giảm thiểu tác động môi trường và tiết kiệm năng lượng; ứng dụng công nghệ vận tải tiên tiến, đặc biệt là vận tải đa phương thức; nhanh chóng đổi mới phương tiện vận tải; nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải, đồng thời phát triển nhanh hệ thống dịch vụ vận tải đối ngoại, trước hết là vận tải hàng không và hàng hải nhằm tăng cường khả năng cạnh tranh và tạo điều kiện đẩy nhanh quá trình hội nhập quốc tế.

- Ưu tiên cải tạo, nâng cấp đầu tư chiều sâu phát huy hiệu quả của các cơ sở công nghiệp giao thông vận tải hiện có, nhanh chóng đổi mới và tiếp cận công nghệ hiện đại, từng bước tăng tỷ lệ nội

địa hóa và tiến tới tự sản xuất được các phương tiện vận tải, đặc biệt là trong lĩnh vực đóng tàu và chế tạo ô tô để sử dụng trong nước và xuất khẩu ra các nước trong khu vực và thế giới.

- Phát triển hệ thống giao thông vận tải đối ngoại, gắn kết chặt chẽ với hệ thống giao thông vận tải trong nước, đáp ứng kịp thời yêu cầu hội nhập quốc tế và khu vực.

- Phát triển giao thông vận tải ở các đô thị theo hướng sử dụng vận tải công cộng là chính, đảm bảo hiện đại, an toàn, tiện lợi và bảo vệ môi trường. Đối với các đô thị lớn (trước mắt là Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh) nhanh chóng phát triển phương thức vận tải khối lượng lớn (vận tải bánh sắt); kiểm soát sự gia tăng phương tiện vận tải cá nhân; giải quyết ùn tắc giao thông và an toàn giao thông đô thị.

- Phát triển mạnh giao thông vận tải địa phương, đáp ứng được yêu cầu công nghiệp hóa - hiện đại hóa nông nghiệp - nông thôn, gắn kết được mạng giao thông vận tải địa phương với mạng giao thông vận tải quốc gia, tạo sự liên hoàn, thông suốt và chi phí vận tải hợp lý, phù hợp với đa số dân cư.

- Huy động tối đa mọi nguồn lực, đặc biệt chú trọng nguồn lực trong nước dưới mọi hình thức và từ mọi thành phần kinh tế để đầu tư phát triển giao thông vận tải. Xã hội hóa việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, trước hết là kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ: người sử dụng kết cấu hạ tầng giao

thông có trách nhiệm đóng góp để bảo trì và tái đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông.

- Dành quỹ đất hợp lý để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và đảm bảo hành lang an toàn giao thông. Quy hoạch sử dụng đất cho kết cấu hạ tầng giao thông cần có sự thống nhất và phối hợp thực hiện đồng bộ, chặt chẽ giữa các Bộ, ngành và địa phương.

2. Mục tiêu phát triển

Giao thông vận tải Việt Nam phải phát triển đồng bộ cả về kết cấu hạ tầng, vận tải và công nghiệp giao thông vận tải theo hướng công nghiệp hóa - hiện đại hóa, tạo thành mạng lưới giao thông vận tải hoàn chỉnh, liên hoàn, liên kết được các phương thức vận tải, đảm bảo giao lưu thông suốt, nhanh chóng, an toàn và thuận lợi trên phạm vi cả nước với trình độ tương đương các nước tiên tiến trong khu vực, phục vụ mục tiêu đưa Việt Nam cơ bản trở thành một nước công nghiệp vào năm 2020, đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế và khu vực.

a) Về vận tải

Thỏa mãn nhu cầu vận tải xã hội đa dạng với mức tăng trưởng cao, đảm bảo chất lượng ngày càng cao, giá thành hợp lý; kiềm chế tiến tới giảm sự gia tăng tai nạn giao thông và giảm thiểu tác động môi trường.

b) Về kết cấu hạ tầng giao thông vận tải:

Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông giai đoạn trước mắt tập trung đưa vào

cấp kỹ thuật và nâng cấp các công trình hiện có, kết hợp xây dựng mới một số công trình phục vụ đắc lực cho phát triển kinh tế - xã hội của Trung ương và địa phương. Giai đoạn 2010 - 2020, hoàn chỉnh, hiện đại hóa và tiếp tục phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đảm bảo vận tải tối ưu trên toàn mạng lưới. Mục tiêu cụ thể đến năm 2020 của từng chuyên ngành như sau:

Đường bộ: toàn bộ hệ thống quốc lộ và hầu hết tỉnh lộ phải được đưa vào đúng cấp kỹ thuật; mở rộng và xây dựng mới các quốc lộ có nhu cầu vận tải lớn; xây dựng hệ thống đường bộ cao tốc trên các hành lang vận tải quan trọng. Các tuyến đường bộ đối ngoại đạt tiêu chuẩn kỹ thuật của đường bộ khu vực.

Đường sắt: hoàn thành cải tạo, nâng cấp các tuyến đường sắt hiện có đạt cấp tiêu chuẩn kỹ thuật đường sắt quốc gia và khu vực; từng bước xây dựng mới mạng lưới đường sắt cao tốc và đường sắt tốc độ cao; ưu tiên xây dựng tuyến đường sắt cao tốc Bắc - Nam.

Đường biển: hoàn thành việc mở rộng, nâng cấp các cảng tổng hợp quốc gia chính; xây dựng cảng nước sâu ở 3 vùng kinh tế trọng điểm; phát triển cảng trung chuyển quốc tế tiếp nhận tàu trọng tải lớn, đáp ứng được nhu cầu vận tải.

Đường sông: nâng tổng chiều dài sông kênh khai thác và quản lý vận tải; nâng cấp hệ thống đường sông chính yếu trong mạng đường sông trung ương và địa phương đạt cấp kỹ thuật quy định; đầu tư chiều sâu, nâng cấp và xây dựng mới

các cảng hàng hóa và hành khách, đặc biệt ở đồng bằng sông Hồng và đồng bằng sông Cửu Long.

Hàng không: nâng cấp, mở rộng và xây dựng mới các cảng hàng không - sân bay quốc tế có quy mô và tiêu chuẩn kỹ thuật ngang tầm với các nước trong khu vực. Hoàn thành nâng cấp và xây dựng mới đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế đối với các sân bay nội địa.

Giao thông đô thị: phát triển hợp lý hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đô thị và vận tải công cộng; đảm bảo quỹ đất dành cho giao thông đô thị đạt 15 - 25%. Đối với các thành phố lớn, tiếp tục xây dựng và hoàn chỉnh hệ thống vận tải công cộng khối lượng lớn, đặc biệt là đường xe điện, đường sắt trên cao và tàu điện ngầm, giải quyết ùn tắc và tai nạn giao thông.

Giao thông nông thôn: đường giao thông nông thôn cho phương tiện giao thông cơ giới tới tất cả trung tâm các xã hoặc cụm xã, có điều kiện đảm bảo thông suốt quanh năm. Tỷ lệ mặt đường nhựa và bê tông xi - măng đạt trên 50%.

c) Về công nghiệp giao thông vận tải:

Công nghiệp đóng tàu: đóng mới tàu biển trọng tải tới 100.000 DWT; sửa chữa tàu biển trọng tải tới 400.000 DWT; từng bước đáp ứng nhu cầu trong nước và có sản phẩm xuất khẩu; phấn đấu nâng tỷ lệ nội địa hóa lên 70%.

Công nghiệp ô tô, xe máy thi công: hình thành được ngành công nghiệp ô tô, xe máy thi công; tăng nhanh tỷ lệ nội địa

hóa đạt trên 60%. Công nghiệp ô tô Việt Nam sẽ phát triển theo hướng các dòng xe: loại xe phổ thông đáp ứng khoảng 80% nhu cầu, xe chuyên dùng, xe cao cấp đáp ứng 60%. Có sản phẩm xuất khẩu.

Công nghiệp đầu máy - toa xe: đóng mới các loại toa xe khách và hàng hiện đại, đủ tiện nghi và đa dạng về chủng loại để sử dụng trong nước và xuất khẩu. Chế tạo một số phụ tùng, linh kiện và lắp ráp được các loại đầu máy hiện đại.

Công nghiệp hàng không: đảm nhận việc bảo dưỡng, sửa chữa nhỏ các loại máy bay hiện đang khai thác. Đại tu được một số loại máy bay, động cơ và các thiết bị trên máy bay. Sản xuất được một số phụ tùng máy bay thay thế nhập khẩu.

II. CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2020

1. Chiến lược phát triển kết cấu hạ tầng giao thông

Tập trung đầu tư, cải tạo, nâng cấp hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông hiện có kết hợp với xây dựng mới các công trình quan trọng khác, ưu tiên các công trình thuộc 3 vùng kinh tế trọng điểm và các khu đầu mối giao thông để hình thành mạng lưới giao thông vận tải hiện đại, liên hoàn, liên kết được các phương thức vận tải, đảm bảo giao thông thông suốt, tiết kiệm chi phí đầu tư xây dựng và khai thác vận tải.

a) Trên trục dọc Bắc - Nam:

Hoàn thành nâng cấp và mở rộng quốc lộ 1A từ Hữu Nghị Quan đến Năm Căn; nối thông và nâng cấp toàn tuyến đường Hồ Chí Minh từ Cao Bằng đến Đất Mũi (Cà Mau); xây dựng đường bộ cao tốc Bắc - Nam từ Lạng Sơn đến Cà Mau; hoàn thành nâng cấp đường sắt Thống Nhất đạt cấp tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia và khu vực, xây dựng thêm một đường để thành đường đôi và điện khí hóa các tuyến Hà Nội - Vinh, Sài Gòn - Nha Trang. Nghiên cứu và từng bước xây dựng đường sắt cao tốc Bắc - Nam.

b) Khu vực phía Bắc:

Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông khu vực phía Bắc với trọng tâm là vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, tập trung vào các nhiệm vụ sau:

Xây dựng mới đường bộ cao tốc: Hà Nội - Hải Phòng, Nội Bài - Hạ Long - Móng Cái, Hà Nội - Việt Trì - Yên Bái - Lào Cai, Hà Nội - Thái Nguyên, Lạng Sơn - Hà Nội - Vinh (nằm trong tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam), Láng - Hòa Lạc - Trung Hà, Hòa Lạc - Tân Kỳ, vành đai III, vành đai IV và vành đai V Hà Nội; hoàn thành nâng cấp các tuyến quốc lộ trong vùng kinh tế trọng điểm: quốc lộ 5, quốc lộ 10, quốc lộ 18, quốc lộ 12B, quốc lộ 21, quốc lộ 21B; nâng cấp các quốc lộ: quốc lộ 1B, quốc lộ 39, quốc lộ 38; nâng cấp các trục đường bộ nan quạt từ Hà Nội đi các tỉnh phía Bắc, các cửa khẩu biên giới bao gồm quốc lộ 2, quốc lộ 3, quốc lộ 6, quốc lộ 32, quốc lộ 70. Nối thông và nâng cấp toàn bộ các quốc lộ

thuộc hệ thống vành đai phía Bắc: vành đai I (quốc lộ 4A, 4B, 4C, 4D, 4E, 4G, 34), vành đai II (quốc lộ 279, 12) và vành đai III (quốc lộ 37); nghiên cứu xây dựng tuyến vành đai biên giới; xây dựng mới các đoạn tránh ngập khi xây dựng thủy điện Sơn La.

Xây dựng mới đường sắt tốc độ cao Hà Nội - Hải Phòng; Hà Nội - Đồng Đăng; cải tạo và nâng cấp đường sắt Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Lạng Sơn, Lưu Xá - Kép - Hạ Long; xây dựng mới các đoạn tuyến: Thái Nguyên - Yên Bái, Yên Viên - Phả Lại và Hạ Long - Cái Lân.

Hoàn thành đưa vào cấp kỹ thuật, đảm bảo chạy tàu 24/24h các tuyến đường thủy quan trọng: Cửa Đáy - Ninh Bình, Lạch Giang - Hà Nội, Hà Nội - Việt Trì, Hải Phòng - Ninh Bình, Hải Phòng - Hà Nội qua sông Đuống, Quảng Ninh - Hải Phòng - Ninh Bình qua sông Luộc, Quảng Ninh - Phả Lại qua sông Chanh, Đá Bạch, Kinh Thầy, Việt Trì - Tuyên Quang, Hà Nội - Lào Cai. Nâng cấp và xây dựng mới một số cảng, đặc biệt tại cụm cảng Hà Nội - Khuyến Lương, Ninh Bình - Ninh Phúc, Việt Trì, Hòa Bình.

Mở rộng, nâng cấp các cảng Hải Phòng, Cái Lân; xây dựng các bến container và các bãi container nội địa; xây dựng cảng cửa ngõ nước sâu Lạch Huyện ở khu vực phía Bắc tiếp nhận tàu trọng tải 50.000 - 80.000 DWT.

Phát triển cảng hàng không - sân bay quốc tế Nội Bài thành điểm trung chuyển hành khách, hàng hóa có sức cạnh tranh trong khu vực, đạt tiêu chuẩn

quốc tế; nâng cấp và xây dựng các sân bay nội địa Cát Bi, Điện Biên, Nà Sản, Gia Lâm, Cao Bằng, Lào Cai đạt tiêu chuẩn quốc tế đối với sân bay nội địa.

c) Khu vực miền Trung:

Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông khu vực miền Trung với trọng tâm là khu kinh tế trọng điểm miền Trung, tập trung vào các nhiệm vụ sau:

Xây dựng các đoạn đường bộ cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi, Đà Nẵng - Huế - Quảng Trị (thuộc tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam) và đường bộ cao tốc Tây Nguyên đoạn Ngọc Hồi - Chơn Thành. Nâng cấp, xây dựng các đường thuộc hành lang Đông - Tây và các đường ngang nối vùng duyên hải với các tỉnh Tây Nguyên, nối các cảng biển Việt Nam với các nước láng giềng như Lào, Thái Lan và Campuchia bao gồm: quốc lộ 45, quốc lộ 46, quốc lộ 48, quốc lộ 7, quốc lộ 8A, quốc lộ 12A, quốc lộ 9, quốc lộ 217, quốc lộ 49, quốc lộ 14D, quốc lộ 14E, quốc lộ 24, quốc lộ 19, quốc lộ 25, quốc lộ 26, quốc lộ 27, quốc lộ 27B, quốc lộ 28, quốc lộ 40; tuyến dọc biên giới Việt - Lào - Campuchia: quốc lộ 14C; kiên cố hóa các đoạn bị ngập lụt, đảm bảo khai thác thường xuyên. Xây dựng đường phía Tây các tỉnh miền Trung từ Thanh Hóa, Nghệ An đến Quảng Nam. Xây dựng đường Trường Sơn Đông từ Đà Nẵng đến Lâm Đồng.

Nghiên cứu xây dựng đoạn đường sắt Vũng Áng - Biên giới Việt - Lào là tuyến nhánh của Đường sắt xuyên Á Singapore - Côn Minh.

Xây dựng, nâng cấp và mở rộng các cảng: Cửa Lò, Nghi Sơn, Vũng Áng, Chân Mây, cụm cảng Đà Nẵng (Tiên Sa, Liên Chiểu), Quy Nhơn, Ba Ngòi, Nha Trang, Dung Quất; xây dựng cảng Kỳ Hà phục vụ cho khu kinh tế mở Chu Lai; nghiên cứu xây dựng cảng trung chuyển quốc tế Văn Phong cho tàu container sức chở 4.000 - 6.000 TEU và tàu dầu trọng tải đến 240.000 DWT.

Phát triển cảng hàng không - sân bay quốc tế Đà Nẵng; khôi phục và nâng cấp sân bay Chu Lai thành sân bay dự bị quốc tế và là sân bay trung chuyển hàng hóa của khu vực; nâng cấp và xây dựng các sân bay nội địa Vinh, Đồng Hới, Phú Bài, Phù Cát, Cam Ranh, Nha Trang, Đông Tác, Liên Khương, Pleiku, Buôn Ma Thuột, Ái Tử và Kon Tum đạt tiêu chuẩn quốc tế đối với sân bay nội địa.

d) Khu vực phía Nam:

- Khu vực Đông Nam Bộ

Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông khu vực Đông Nam Bộ với trọng tâm là vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, tập trung vào các nhiệm vụ sau:

Xây dựng đường bộ cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây - Phan Thiết (thuộc đường bộ cao tốc Bắc - Nam), thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Vũng Tàu; thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành; Dầu Giây - Đà Lạt, vành đai III và vành đai IV thành phố Hồ Chí Minh; hoàn thành nâng cấp quốc lộ 13, quốc lộ 14C kéo dài, quốc lộ 20, quốc lộ 22, quốc lộ 22B, quốc lộ 55, quốc lộ 56.

Xây dựng mới đường sắt tốc độ cao thành phố Hồ Chí Minh - Vũng Tàu, đường sắt Dĩ An - Chơn Thành - Đắc Nông; khôi phục, xây dựng đường sắt thành phố Hồ Chí Minh - Lộc Ninh.

Nâng cấp, cải tạo tuyến đường sông thành phố Hồ Chí Minh - Bến Kéo; thành phố Hồ Chí Minh - Bến Súc; xây dựng và nâng cấp các cảng sông hàng hóa và hành khách.

Cải tạo, nâng cấp và xây dựng 3 cụm cảng biển:

1. Cụm cảng thành phố Hồ Chí Minh bao gồm khu cảng Sài Gòn trên sông Sài Gòn, khu cảng Nhà Bè trên sông Nhà Bè, khu cảng Cát Lái trên sông Đồng Nai, khu cảng Hiệp Phước trên sông Soài Rạp phục vụ trực tiếp việc xuất nhập khẩu hàng hóa của thành phố Hồ Chí Minh và vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. Từ năm 2008 thực hiện di dời khu cảng Sài Gòn. Đầu tư phát triển cụm cảng thành phố Hồ Chí Minh tại khu Cát Lái, khu cảng Hiệp Phước, khu cảng tổng hợp Nhà Bè.

2. Cụm cảng Đồng Nai bao gồm khu cảng Đồng Nai trên sông Đồng Nai, khu cảng Phú Hữu trên sông Lòng Tàu - Nhà Bè, khu cảng Ông Kèo trên sông Lòng Tàu, khu cảng Gò Dầu A và B, khu cảng Phước An trên sông Thị Vải chủ yếu phục vụ cho các khu công nghiệp trên địa bàn Đồng Nai.

3. Cụm cảng Bà Rịa - Vũng Tàu bao gồm khu cảng Gò Dầu C, khu cảng Phú Mỹ, khu cảng Cái Mép trên sông Thị Vải, khu cảng Vũng Tàu (Bến Đình - Sao

Mai), khu cảng sông Dinh trên sông Dinh. Cụm cảng này có vai trò cảng cửa ngõ quốc tế, vừa phục vụ cho các khu công nghiệp trên địa bàn, vừa hỗ trợ cho cụm cảng thành phố Hồ Chí Minh và Đồng Nai.

Phát triển cảng hàng không - sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất thành điểm trung chuyển hành khách, hàng hóa có sức cạnh tranh trong khu vực, đạt tiêu chuẩn quốc tế; nghiên cứu xây dựng cảng hàng không - sân bay quốc tế Long Thành.

- Khu vực Tây Nam Bộ

Xây dựng đường bộ cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ, Cần Thơ - Bạc Liêu (thuộc đường bộ cao tốc Bắc - Nam). Nâng cấp và xây dựng mới 3 trục dọc chính (quốc lộ 1A, tuyến N1, N2); 1 trục ven biển (quốc lộ 60 và quốc lộ 50); các trục tiểu vùng (tuyến Nam Sông Hậu, tuyến Quản Lộ - Phụng Hiệp); các trục ngang (quốc lộ 30, quốc lộ 53, quốc lộ 54, quốc lộ 57, quốc lộ 61, quốc lộ 62, quốc lộ 63, quốc lộ 80, quốc lộ 91).

Nghiên cứu, xây dựng tuyến đường sắt tốc độ cao thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ.

Hoàn thành đưa vào cấp kỹ thuật, đảm bảo chạy tàu 24/24h trên 4 tuyến đường thủy chủ yếu: thành phố Hồ Chí Minh - Kiên Lương qua kênh Sa Đéc - Lấp Vò; thành phố Hồ Chí Minh - Kiên Lương qua Đồng Tháp Mười; thành phố Hồ Chí Minh - Cà Mau qua kênh Xà No; thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Hóa và 2 tuyến quốc tế: Cửa Tiểu - Hồng Ngự,

Cần Thơ - Tân Châu. Nâng cấp tuyến ven biển thành phố Hồ Chí Minh - Bến Tre - Trà Vinh - Bạc Liêu - Cà Mau và tuyến Đại Ngãi - Bạc Liêu - Cà Mau.

Mở rộng, nâng cấp cảng Cần Thơ bao gồm khu vực Hoàng Diệu, Cái Cui và Trà Nóc trở thành cụm cảng đầu mối khu vực Tây Nam Bộ. Nâng cấp, cải tạo cảng Định An cho tàu trọng tải 20.000 T. Nghiên cứu xây dựng 1 cảng lớn cho khu vực Tây Nam Bộ.

Khôi phục, cải tạo và nâng cấp các sân bay nội địa Cà Mau, Phú Quốc, Rạch Giá, Côn Sơn. Nâng cấp sân bay Cần Thơ thành sân bay quốc tế, trước mắt sớm đầu tư đáp ứng nhu cầu vận tải nội địa.

2. Chiến lược phát triển vận tải

a) Chiến lược tổng thể:

Đầu tư phát triển cân đối các phương thức vận tải và dịch vụ vận tải, đảm bảo tận dụng lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên, giảm giá thành vận tải, tiết kiệm chi phí xã hội, hội nhập với quốc tế, an toàn, tiện lợi và bảo vệ môi trường trên cơ sở:

- Sử dụng hợp lý các phương thức vận tải: vận tải đường bộ chủ yếu đảm nhận vận chuyển hàng hóa, hành khách nội tỉnh, trên các cung, chặng ngắn dưới 300 km, gom hàng, tạo chân hàng; vận tải đường sắt chủ yếu vận tải hàng hóa, hành khách đường dài, khối lượng lớn, cự ly trên 300 km và vận tải hành khách giữa các thành phố và vận tải hành khách công cộng tại các thành phố lớn. Vận tải đường biển chủ yếu vận chuyển

hàng hóa các tuyến ven biển dài trên 800 km và hàng hóa viễn dương. Nghiên cứu và tổ chức vận tải nhằm tăng cường vận tải Bắc Nam bằng đường biển để giảm áp lực vận tải bằng đường bộ. Khuyến khích và có kế hoạch phát triển vận tải thủy nội địa tại các vùng có điều kiện tự nhiên thuận lợi, đặc biệt ở đồng bằng sông Hồng và đồng bằng sông Cửu Long. Nghiên cứu và tổ chức vận tải hàng hóa bằng các phương tiện vận tải thủy có trọng tải lớn vào các cảng sông của đồng bằng sông Cửu Long để tăng hiệu quả kinh tế, thúc đẩy sản xuất của vùng và giảm áp lực cho vận tải đường bộ về thành phố Hồ Chí Minh. Vận tải hàng không chủ yếu vận tải hành khách đường dài và quốc tế.

- Phương tiện sử dụng phải phù hợp với tính chất, đặc trưng của hàng hóa vận chuyển, cự ly vận chuyển, điều kiện kết cấu hạ tầng giao thông; tăng dần mức độ cơ giới hóa xếp dỡ.

- Đầu tư phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng, phương tiện vận tải, công nghệ xếp dỡ của các phương thức vận tải; hoàn thiện, bổ sung luật lệ thể chế phù hợp với thông lệ quốc tế để phát triển mạnh vận tải đa phương thức.

- Phát triển vận tải đường biển để tăng tỷ lệ đảm nhận khối lượng vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu. Mở mới các tuyến bay quốc tế tầm trung và xa, tăng tỷ lệ đảm nhận vận chuyển hành khách quốc tế đi/đến Việt Nam. Cải thiện thủ tục quá cảnh, xuất nhập cảnh biên giới, tạo điều kiện thuận lợi phát triển vận tải quá cảnh bằng đường bộ,

đường sắt và đường sông với các nước láng giềng.

b) Định hướng phát triển phương tiện vận tải:

Đường bộ: từng bước hạn chế tốc độ tăng lượng xe máy và kiểm soát sự gia tăng lượng ô tô con cá nhân, đặc biệt ở các thành phố lớn. Phương tiện vận tải phù hợp với kết cấu cầu đường, đảm bảo tiêu chuẩn môi trường, tốc độ kỹ thuật cho phép và phù hợp với chủng loại hàng hóa và đối tượng hành khách.

Đường sắt: sử dụng loại đầu máy có công suất từ 1.500 - 2.800 CV; toa xe hàng đảm bảo an toàn và tải trọng theo tiêu chuẩn 16 T/trục đối với đường 1.000 mm và 19 T/trục đối với đường 1.435 mm; toa xe khách đầy đủ tiện nghi, an toàn, văn minh, lịch sự. Chú trọng phát triển toa xe chở container 20, 40 feet, tham gia tích cực vào vận tải đa phương thức nhằm tăng cường hiệu suất vận tải xã hội.

Đường biển: sử dụng cỡ tàu và loại tàu phù hợp với loại hàng, cự ly, khối lượng vận chuyển trên từng tuyến: đối với hàng rời đi các nước châu Á chủ yếu dùng tàu trọng tải 15.000 - 20.000 DWT, đi Bắc Mỹ, châu Âu, châu Phi chủ yếu sử dụng tàu trọng tải 30.000 - 50.000 DWT, đi các tuyến nội địa sử dụng tàu trọng tải 3.000 - 5.000 DWT; đối với hàng bách hóa đi các nước châu Á chủ yếu dùng tàu trọng tải 10.000 - 15.000 DWT, đi Bắc Mỹ, châu Âu, châu Phi chủ yếu sử dụng tàu trọng tải 20.000 - 30.000 DWT, đi các tuyến nội địa sử dụng tàu trọng tải 1.000 -

5.000 DWT; đối với hàng container đi các nước châu Á chủ yếu dùng tàu sức chở 1.500 - 3.000 TEU, đi Bắc Mỹ, châu Âu, châu Phi sử dụng tàu cỡ lớn, tối thiểu 4.000 - 6.000 TEU, đi các tuyến nội địa sử dụng tàu cỡ 500 - 1.000 TEU; đối với dầu sản phẩm sử dụng tàu trọng tải 30.000 - 40.000 DWT cho các tuyến khu vực châu Á và 3.000 - 10.000 DWT cho các tuyến nội địa, đối với dầu thô sử dụng cỡ tàu trọng tải 100.000 DWT.

Đường thủy nội địa: trên các tuyến đường sông khu vực đồng bằng sông Hồng, tàu hàng chọn đoàn tàu kéo đẩy 1200 - 1600 T, tàu tự hành loại 200 - 300 T và tàu khách chọn loại tàu 50 - 120 ghé; trên các tuyến sông khu vực đồng bằng sông Cửu Long, tàu hàng chọn đoàn tàu kéo đẩy 1200 - 1600 T, tàu tự hành loại 200 - 400 T và tàu khách chọn loại 50 - 120 ghé.

Hàng không: các loại máy bay vận tải hành khách tầm ngắn (40 - 80 ghé) sử dụng loại ATR72/42 và tương đương, tầm trung ngắn (120 - 220 ghé) sử dụng loại A318/319/320/321 và tương đương, tầm trung xa và xa sử dụng loại B777-200/B777-300 và tương đương. Các loại máy bay khác: chọn mua thêm những máy bay chuyên vận tải hàng hóa (Freighter) và kết hợp vận tải hành khách và hàng hóa (Combi); máy bay phục vụ taxi trong nước cũng như đội máy bay lên thẳng và cánh cố định chuyên dùng phục vụ nền kinh tế quốc dân hay tìm kiếm - cứu nạn.

3. Chiến lược phát triển giao thông vận tải đô thị và các đầu mối giao thông đô thị

a) Về kết cấu hạ tầng:

Kết cấu hạ tầng giao thông đô thị, đặc biệt các đầu mối giao thông ở các đô thị lớn phải được ưu tiên phát triển đồng bộ với các công trình kỹ thuật hạ tầng khác để hình thành kết cấu hạ tầng đô thị hợp lý, hoàn chỉnh, đáp ứng nhu cầu vận tải xã hội, phục vụ hiệu quả cho phát triển kinh tế - xã hội của các thành phố.

Đảm bảo quỹ đất dành cho giao thông đô thị đến 2020 phải đạt 15 - 25% tổng diện tích đô thị bao gồm cả giao thông tĩnh và động.

Phát triển đa dạng hệ thống kết cấu hạ tầng phục vụ vận tải hành khách công cộng để đảm bảo trật tự - an toàn giao thông đô thị và bảo vệ môi trường.

Xây dựng hệ thống vận tải khối lượng lớn cho thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, bao gồm tàu điện mặt đất, đường sắt trên cao, tàu điện ngầm... Trước mắt, từ nay tới năm 2010, bên cạnh việc nâng cấp, cải tạo hệ thống kết cấu hạ tầng hiện có, tập trung xây dựng các đường hướng tâm, các đường vành đai, các trục chính đô thị, các nút giao cắt lập thể, phát triển hệ thống giao thông tĩnh và kết cấu hạ tầng phục vụ xe buýt đồng thời triển khai gấp một số tuyến tàu điện ngầm, tàu điện mặt đất và đường sắt trên cao cho Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh.

b) Về vận tải:

Ưu tiên phát triển vận tải hành khách công cộng, đặc biệt là các phương thức vận tải hành khách công cộng khối lượng

lớn, đảm bảo tỷ lệ đảm nhận vận tải hành khách công cộng ở các thành phố lớn đạt 25 - 30% vào năm 2010 và 50 - 60% vào năm 2020. Hạn chế xe máy, đồng thời có các giải pháp hợp lý về phát triển xe ô tô con cá nhân, đặc biệt là tại hai thành phố lớn Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh.

Tổ chức quản lý giao thông đô thị một cách khoa học bằng việc sử dụng công nghệ và các trang thiết bị hiện đại như tín hiệu, đài điều khiển, hệ thống camera... đảm bảo lưu thông thông suốt, an toàn và bảo vệ môi trường.

4. Chiến lược phát triển giao thông nông thôn

Duy trì, củng cố và nâng cấp mạng lưới giao thông hiện có theo đúng tiêu chuẩn kỹ thuật đường giao thông nông thôn, đáp ứng yêu cầu cơ giới hóa sản xuất nông nghiệp, nông thôn.

Tập trung mở đường mới đến trung tâm các xã, cụm xã chưa có đường, các nông, lâm trường, các tụ điểm công nghiệp nông thôn. Tiếp tục xây dựng hệ thống đường liên thôn, xã tạo thành mạng lưới giao thông nông thôn liên hoàn đến các thôn, xã; gắn kết mạng lưới giao thông nông thôn với mạng lưới giao thông quốc gia. Từng bước xây dựng hệ thống cầu chui, cầu vượt tại các giao cắt giữa đường cao tốc, quốc lộ và đường địa phương, đảm bảo an toàn giao thông.

Đối với đồng bằng sông Cửu Long, kết hợp giữa giao thông đường bộ và giao thông đường thủy, giữa giao thông với thủy lợi để hình thành các tuyến đường

bộ đến các ấp xã, các cụm dân cư tập trung, đáp ứng yêu cầu tồn tại chung với lũ, khai thác thế mạnh về giao thông thủy.

Cải tạo và xây dựng hệ thống cầu, cống đạt tiêu chuẩn kỹ thuật.

Phát triển phương tiện vận tải cơ giới nhỏ phù hợp với điều kiện kết cấu hạ tầng giao thông nông thôn. Giá thành vận tải phù hợp với mức sống của đa số dân cư.

5. An toàn giao thông và bảo vệ môi trường

a) Về an toàn giao thông:

Phát triển hệ thống giao thông vận tải phải gắn liền với việc đảm bảo an toàn, từng bước giảm thiểu tai nạn giao thông.

Để đảm bảo an toàn giao thông, trong quá trình phát triển hệ thống giao thông vận tải cần:

- Các công trình giao thông và phương tiện vận tải phải có tiêu chuẩn kỹ thuật và chất lượng phù hợp với các yêu cầu về an toàn giao thông.

- Nâng cao chất lượng đào tạo người điều khiển phương tiện vận tải.

- Tăng cường công tác tuyên truyền giáo dục, nâng cao ý thức chấp hành luật lệ giao thông.

- Nghiên cứu, ban hành các luật lệ về an toàn giao thông.

b) Về môi trường trong giao thông vận tải:

- Tiến hành việc điều tra, phân tích, đánh giá tác động đến môi trường trong quá trình xây dựng và khai thác hệ thống giao thông vận tải.

- Nghiên cứu, đề xuất các giải pháp giảm thiểu tác động môi trường của quá trình xây dựng, khai thác giao thông vận tải.

- Nghiên cứu các cơ chế chính sách bảo vệ môi trường trong lĩnh vực giao thông vận tải.

III. CÁC GIẢI PHÁP, CHÍNH SÁCH CHỦ YẾU

1. Các giải pháp, chính sách tạo vốn phát triển kết cấu hạ tầng giao thông

Tăng mức đầu tư cho kết cấu hạ tầng giao thông bằng Ngân sách Nhà nước hàng năm đạt khoảng 3% GDP.

Phát huy nội lực, tạo điều kiện thuận lợi để thu hút vốn đầu tư từ các thành phần kinh tế cho kết cấu hạ tầng giao thông dưới nhiều hình thức: phát hành trái phiếu, đầu tư - khai thác - chuyển giao (BOT); đầu tư - chuyển giao (BT); đầu tư - thu phí hoàn trả, chuyển nhượng quyền thu phí..., phấn đấu đảm bảo được 40 - 50% tổng nhu cầu đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông.

Tiếp tục tranh thủ các nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức của nước ngoài với các hình thức đa dạng.

Nghiên cứu lập quỹ bảo trì và đầu tư

phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, trước hết là quỹ bảo trì đường bộ.

Có chính sách đền bù giải phóng mặt bằng phù hợp để giảm chi phí đầu tư.

2. Các giải pháp, chính sách phát triển vận tải

a) Khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải:

Khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh trong lĩnh vực vận tải. Đẩy mạnh cổ phần hóa doanh nghiệp nhà nước. Doanh nghiệp nhà nước chỉ chiếm một tỷ lệ cần thiết để vận tải phục vụ vùng sâu, vùng xa, vùng hải đảo và các nhiệm vụ đột xuất khác.

b) Tạo lập môi trường cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng đối với mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải:

Các phương tiện tham gia kinh doanh vận tải của các thành phần kinh tế phải đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật về an toàn vận tải và bảo vệ môi trường, đồng thời thực hiện đầy đủ nghĩa vụ đóng góp đối với nhà nước (các loại thuế, phí...) với mức đóng góp hợp lý.

Xây dựng hệ thống giá cước hợp lý giữa các phương thức vận tải để Nhà nước làm công cụ điều tiết vĩ mô.

c) Nâng cao chất lượng vận tải và dịch vụ vận tải:

Đổi mới phương tiện về chất lượng và chủng loại phù hợp với yêu cầu vận tải hàng hóa, hành khách trên các tuyến vận tải và điều kiện kết cấu hạ tầng.

Phát triển mạnh vận tải đa phương thức trong vận tải hàng hóa, đảm bảo “của tới cửa”, tạo điều kiện thuận lợi cho chủ hàng.

Quy định, kiểm tra thường xuyên chất lượng phương tiện và dịch vụ trên các tuyến vận tải hành khách liên tỉnh đảm bảo quyền lợi của khách hàng.

Phát triển đa dạng các dịch vụ vận tải, đảm bảo nhanh chóng, an toàn, tiện lợi, tiết kiệm chi phí xã hội.

d) Tăng cường, phát huy vai trò của các cơ quan, hiệp hội bảo vệ quyền lợi của người tiêu dùng các dịch vụ giao thông, vận tải:

Sắp xếp hệ thống các cơ quan, tổ chức, hiệp hội bảo vệ quyền lợi khách hàng. Tổ chức mạng lưới văn phòng trên toàn quốc.

Các cơ quan, hiệp hội tham gia các đoàn kiểm tra thường xuyên, bất thường, kịp thời xử lý các sai phạm của các chủ vận tải.

Tăng cường tuyên truyền để khách hàng ý thức quyền lợi của mình và liên hệ, hợp tác với các cơ quan, hiệp hội chức năng khi nhận thấy bị xâm phạm quyền lợi khách hàng.

3. Các giải pháp, chính sách phát triển công nghiệp giao thông vận tải

Cho phép các cơ sở công nghiệp giao thông vận tải trong nước liên doanh với nước ngoài để tranh thủ nguồn vốn, công nghệ cũng như kinh nghiệm trong

điều hành quản lý, đồng thời có lộ trình nội địa hóa.

Thành lập các công ty thuê mua tài chính có sự bảo lãnh của Nhà nước để tạo điều kiện cho các doanh nghiệp tiếp cận, sử dụng các nguồn tài chính, công nghệ, phương tiện kỹ thuật mới.

4. Các giải pháp, chính sách phát triển giao thông đô thị

a) Đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đô thị theo hướng đa dạng hóa phương thức vận tải:

Nhanh chóng xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đô thị hiện đại nhằm đáp ứng nhu cầu đi lại tăng rất nhanh tại các thành phố lớn, giải quyết tình trạng ách tắc giao thông. Đẩy nhanh việc xây dựng hệ thống vận tải khối lượng lớn như xe điện mặt đất, đường sắt trên cao, tàu điện ngầm tại các thành phố lớn. Nhà nước có chính sách ưu tiên và tập trung đầu tư từ các dự án kết cấu hạ tầng giao thông đô thị cho thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh.

b) Phát triển vận tải hành khách công cộng:

Khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia vận tải hành khách công cộng. Khi cần thiết Nhà nước thành lập doanh nghiệp công ích đảm bảo vận tải hành khách công cộng.

Hỗ trợ đầu tư cho doanh nghiệp vận tải hành khách công cộng với nhiều hình thức đa dạng như ưu đãi tín dụng, ưu đãi sau đầu tư mua sắm phương tiện hoặc trợ giá.

Khuyến khích sử dụng phương tiện lắp ráp trong nước để vận chuyển hành khách công cộng như bán trả chậm, bán trả góp, có chính sách ưu đãi trong việc nhập khẩu phụ tùng, thiết bị chưa sản xuất được trong nước...

Miễn hoặc giảm tối đa các loại thuế, phí theo quy định của pháp luật đối với doanh nghiệp tham gia vận tải hành khách công cộng đô thị như: thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế giá trị gia tăng, thuế sử dụng đất và tiền thuê đất (đối với đất được dùng làm nhà chờ, bến bãi đỗ xe, trạm bảo dưỡng sửa chữa), phí sử dụng bến bãi, phí cầu đường đối với phương tiện vận tải khách công cộng đô thị bằng xe buýt.

Nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải khách công cộng. Chỉ cho phép các doanh nghiệp nào đủ tiêu chuẩn (phương tiện, chất lượng phục vụ...) mới được tham gia vận tải khách công cộng đảm bảo lợi ích của hành khách.

5. Các giải pháp, chính sách phát triển giao thông nông thôn

Tiếp tục đẩy mạnh thực hiện chủ trương "Nhà nước và nhân dân cùng làm" để một mặt tranh thủ nguồn lực trong dân, mặt khác nâng cao ý thức trách nhiệm của nhân dân đối với việc phát triển kết cấu hạ tầng giao thông địa phương.

Ưu tiên dành vốn ODA, ngân sách địa phương để phát triển giao thông nông thôn gắn kết với công nghiệp hóa - hiện đại hóa nông nghiệp, nông thôn.

Hỗ trợ cho các doanh nghiệp đảm nhận vận tải đến các vùng sâu, vùng xa, hải đảo, vùng kinh tế khó khăn và phục vụ các nhiệm vụ đột xuất.

Giảm các loại phí, lệ phí đăng ký phương tiện cho các vùng nông thôn và các vùng sâu, vùng xa.

Có chính sách ưu đãi tín dụng cho các doanh nghiệp và cá nhân mua sắm phương tiện vận tải đường bộ và đường thủy phục vụ nông thôn, vùng sâu, vùng xa.

6. Giải pháp về hội nhập và cạnh tranh quốc tế

Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đối ngoại (sân bay, cảng biển quốc tế, các trục đường sắt, đường bộ xuyên Á) với các tiêu chuẩn kỹ thuật công nghệ tiên tiến ngang tầm với các nước trong khu vực, có khả năng tiếp nhận được các cỡ tàu, máy bay lớn.

Nhà nước ưu tiên vốn và nguồn lực để phát triển đội tàu biển và máy bay Việt Nam hiện đại, tăng sức cạnh tranh quốc tế.

Phát triển phương tiện vận tải và công nghệ xếp dỡ đồng bộ, có tiêu chuẩn phù hợp với các nước trong khu vực và quốc tế.

Nâng cao chất lượng dịch vụ, tiêu chuẩn phục vụ, giảm thời gian vận chuyển tối đa, các chỉ tiêu kỹ thuật của phương tiện phải đạt mức như các nước khu vực.

Giảm giá thành vận tải, đảm bảo mức

cước cạnh tranh với thị trường khu vực và thế giới.

Tổ chức, sắp xếp lại các đơn vị tham gia vận tải, hình thành các tập đoàn đủ mạnh để có thể hội nhập và cạnh tranh trong khu vực và thế giới. Đa dạng hóa hình thức liên doanh các đơn vị giao thông vận tải với doanh nghiệp nước ngoài với tỷ lệ vốn góp thuận lợi cho phía Việt Nam về lâu dài.

Sử dụng các dây chuyền sản xuất hiện đại, nâng cao trình độ công nhân lành nghề, cán bộ quản lý trong sản xuất công nghiệp giao thông vận tải.

Áp dụng các luật lệ, chính sách khuyến khích vận tải đến và qua Việt Nam phù hợp với thông lệ quốc tế.

Xây dựng lộ trình hội nhập cụ thể.

7. Các giải pháp, chính sách đổi mới tổ chức quản lý, cải cách hành chính

Nghiên cứu, sắp xếp lại các đơn vị quản lý theo mô hình chức năng, tách chức năng quản lý nhà nước với quản lý sản xuất kinh doanh, phân công, phân cấp quản lý một cách hợp lý để bộ máy quản lý gọn nhẹ, hoạt động có hiệu quả.

Đổi mới hoạt động của các doanh nghiệp nhà nước, đẩy mạnh chương trình cổ phần hóa, thực hiện chủ trương giao, bán, khoán kinh doanh và cho thuê doanh nghiệp nhà nước. Khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia vào các dịch vụ công như xây dựng và bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông, môi trường giao thông đô thị thông qua các hình

thức chuyển nhượng quyền thu phí, khoán thu, khoán chi bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông để giảm chi phí, tăng chất lượng công trình và tăng nguồn vốn tái đầu tư.

Tăng cường quản lý chặt chẽ quy hoạch các cấp.

Kiên toàn tổ chức và hoàn thiện thể chế quản lý đối với giao thông nông thôn (ở cấp huyện, xã).

Xây dựng Luật Giao thông đường sắt bổ sung, sửa đổi Bộ luật Hàng hải, Luật Hàng không và các văn bản quy phạm pháp luật khác tạo cơ sở pháp lý quản lý nhà nước về giao thông vận tải.

8. Các chính sách áp dụng khoa học - công nghệ mới

Nghiên cứu, xây dựng và hoàn thiện các tiêu chuẩn, quy trình, quy phạm trong các lĩnh vực khảo sát, thiết kế, thi công, nghiệm thu, bảo trì, vật liệu, công nghệ được sử dụng trong xây dựng công trình giao thông vận tải. Khuyến khích áp dụng công nghệ mới, vật liệu mới.

Từng bước hiện đại hóa phương tiện vận tải, áp dụng các công nghệ và phương thức vận tải tiên tiến, đặc biệt là vận tải đa phương thức.

Khuyến khích việc mua máy móc, thiết bị thi công kèm chuyển giao công nghệ tiên tiến. Hạn chế nhập phương tiện, thiết bị đã qua sử dụng; cấm nhập phương tiện, thiết bị, công nghệ lạc hậu.

Áp dụng công nghệ thông tin vào điều hành, quản lý.

Nâng cao năng lực các viện nghiên cứu, các trung tâm thí nghiệm, thử nghiệm...

9. Các chính sách phát triển nguồn nhân lực

Thực hiện chương trình đào tạo và đào tạo lại để nâng cao trình độ, năng lực cho đội ngũ cán bộ quản lý, công nhân lành nghề.

Mở rộng các hình thức đào tạo: ngắn hạn, dài hạn, đào tạo trong nước và đào tạo nước ngoài, đào tạo theo trường lớp và tự đào tạo.

Áp dụng chế độ tuyển dụng công khai thông qua thi tuyển, thử việc.

Thực hiện việc áp dụng chế độ ưu đãi đối với người lao động duy tu bảo dưỡng kết cấu hạ tầng giao thông ở các vùng sâu, vùng xa, lao động nặng nhọc, nguy hiểm, xa đất liền lâu ngày...

Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Giao Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương tổ chức triển khai thực hiện “Chiến lược Phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020”; định kỳ cập nhật, đề xuất bổ sung Chiến lược phù hợp với yêu cầu phát triển đất nước.

2. Các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương theo chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thực hiện các nhiệm vụ, mục tiêu của Chiến lược phát

triển giao thông vận tải, đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ với việc thực hiện kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của ngành và địa phương.

Điều 3. Quyết định này có hiệu lực thi hành sau 15 ngày, kể từ ngày đăng Công báo.

Điều 4. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Phan Văn Khải

CÁC BỘ

LIÊN BỘ

QUỐC PHÒNG - TÀI CHÍNH

THÔNG TƯ liên tịch số 162/2004/TTLT-BQP-BTC ngày 06/12/2004 hướng dẫn nội dung chi và quản lý ngân sách thực hiện công tác quản lý, bảo vệ biên giới quốc gia, giữ gìn an ninh, trật tự, an toàn xã hội trong khu vực biên giới.

Căn cứ Nghị định số 34/2000/NĐ-CP

09638603