

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số : 355 /QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 15 tháng 02 năm 2013

QUYẾT ĐỊNH

**Về việc phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển
giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030**

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,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 với những nội dung chủ yếu sau đây:

I. QUAN ĐIỂM PHÁT TRIỂN

1. Giao thông vận tải là một bộ phận quan trọng trong kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, một trong ba khâu đột phá, 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, bảo đảm quốc phòng, an ninh, phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa - hiện đại hóa đất nước.

2. Phát huy tối đa lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên của đất nước, đặc biệt là tiềm năng biển, để phát triển hệ thống giao thông vận tải hợp lý, tiết kiệm chi phí xã hội.

3. Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông một cách đồng bộ, có trọng tâm trọng điểm, vừa có bước đi phù hợp vừa có bước đột phá theo hướng 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, áp dụng công nghệ tiên tiến, nâng cao năng suất lao động đảm bảo hiệu quả, bền vững trong khai thác kết cấu hạ tầng giao thông hiện có.

4. Phát triển vận tải theo hướng hiện đại, chất lượng ngày càng được nâng cao với chi phí hợp lý, an toàn, hạn chế ô nhiễm môi trường và tiết kiệm năng lượng; ứng dụng công nghệ vận tải tiên tiến, đặc biệt là vận tải đa phương thức và logistics.

5. Kết hợp đầu tư mới với cải tạo, nâng cấp, đầu tư theo 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, đặc biệt là trong lĩnh vực đóng tàu, chế tạo ô tô và đầu máy, toa xe để sử dụng trong nước và xuất khẩu.

6. Phát triển hệ thống giao thông vận tải đối ngoại gắn kết chặt chẽ với hệ thống giao thông vận tải trong nước để chủ động hợp tác, hội nhập khu vực và quốc tế.

7. Nhanh chóng phát triển phương thức vận tải nhanh, khối lượng lớn đối với các đô thị lớn (trước mắt là Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh); phát triển vận tải ở các đô thị theo hướng sử dụng vận tải công cộng là chính, đảm bảo hiện đại, an toàn, tiện lợi; phát triển hệ thống giao thông tĩnh; kiểm soát sự gia tăng phương tiện cá nhân; giải quyết ùn tắc giao thông và bảo đảm trật tự an toàn giao thông đô thị.

8. Phát triển giao thông vận tải địa phương, gắn kết được mạng lưới giao thông vận tải địa phương với mạng giao thông vận tải quốc gia, tạo sự liên hoàn, thông suốt, hiệu quả.

9. Đẩy mạnh xã hội hóa việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông. Huy động tối đa mọi nguồn lực để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông. Người sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông có trách nhiệm đóng góp phí sử dụng để bảo trì và tái đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông.

10. 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 đất sử dụng cho kết cấu hạ tầng giao thông cần có sự thống nhất và phối hợp chặt chẽ, thực hiện đồng bộ giữa các Bộ, ngành và địa phương.

II. MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐẾN NĂM 2020, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2030

1. Mục tiêu phát triển đến năm 2020

Đến năm 2020, hệ thống giao thông vận tải nước ta cơ bản đáp ứng nhu cầu vận tải của xã hội, đảm bảo chất lượng ngày càng được nâng cao, giá thành hợp lý; kiểm chế tiến tới giảm dần tai nạn giao thông và hạn chế ô

nhằm môi trường. Về tổng thể, hình thành được một hệ thống giao thông vận tải hợp lý giữa các phương thức vận tải, phát triển một cách đồng bộ, từng bước tiến tới hiện đại nhằm góp phần đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020.

a) Về vận tải

- Phát triển hài hòa hợp lý các phương thức vận tải:

+ Vận tải đường bộ chủ yếu đảm nhận việc gom hàng, tạo chân hàng, vận chuyển hàng hóa, hành khách với cự ly ngắn và trung bình.

+ Vận tải đường sắt chủ yếu đảm nhận vận tải hàng hóa đường dài hoặc trung bình, khối lượng lớn; vận tải hành khách đường dài, hành khách liên tỉnh, liên thành phố, và vận tải hành khách công cộng tại các thành phố lớn.

+ Vận tải đường biển chủ yếu đảm nhận vận chuyển hàng hóa viễn dương, các tuyến ven biển, nhất là vận tải Bắc - Nam, vận tải than nhập khẩu phục vụ các nhà máy nhiệt điện, vận chuyển dầu thô phục vụ các nhà máy lọc hoá dầu. Nâng cao thị phần vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu lên 25÷30%. Phát triển vận tải hành khách ven biển, hải đảo.

+ Vận tải đường thủy nội địa chủ yếu đảm nhận vận tải hàng rời khối lượng lớn (than, xỉ, phân bón, vật liệu xây dựng...) hàng siêu trường, siêu trọng trong nội địa.

+ Vận tải hàng không chủ yếu đảm nhận vận tải hành khách đường dài, quốc tế và hàng hoá có giá trị kinh tế cao. Phát triển vận tải hàng không trở thành phương thức vận tải an toàn và thuận tiện theo hướng thị trường mở, gắn liền với thị trường vận tải hàng không khu vực và thế giới.

- Tỷ lệ đảm nhận giữa các phương thức vận tải đến năm 2020:

Tổng khối lượng vận chuyển hành khách là 6.240 triệu HK, trong đó đường bộ đảm nhận 86,0÷90,0%; đường sắt 1,0÷2,0%; đường thủy nội địa 4,5÷7,5% và hàng không 1,0÷1,7%. Tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa là 2.090 triệu tấn, trong đó đường bộ đảm nhận 65,0÷70,0%; đường sắt 1,0÷3,0%; đường thủy nội địa 17,0÷20,0%; đường biển 9,0÷14,0% và hàng không 0,1÷0,2%.

- Phát triển phương tiện vận tải phù hợp với kết cấu hạ tầng giao thông, phù hợp với chủng loại hàng hóa và đối tượng hành khách, đảm bảo hiệu chuẩn kỹ thuật về an toàn và môi trường.

b) Về phát triển kết cấu hạ tầng giao thông

* Trục dọc Bắc - Nam

- Ưu tiên đầu tư, hoàn thành nâng cấp và mở rộng quốc lộ 1 với quy mô 4 làn xe. Tập trung đầu tư xây dựng trước một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc- Nam với thời gian phù hợp có xét đến hiệu quả chung của việc khai thác các đoạn tuyến quốc lộ 1 song hành. Đầu tư nối thông tuyến đường Hồ Chí Minh và nâng cấp đoạn qua Tây Nguyên. Lựa chọn đầu tư những đoạn có nhu cầu trên tuyến đường bộ ven biển gắn với đề biển.

- Tập trung, ưu tiên nâng cấp, hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc-Nam hiện có. Tiếp tục nghiên cứu các phương án khả thi để có kế hoạch đầu tư xây dựng phù hợp đường sắt tốc độ cao.

- Phát triển mạng đường bay chủ yếu theo mô hình trục nan với tần suất khai thác cao, dịch vụ trung chuyển tốt tại hai trung tâm là Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh.

* 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:

- Hoàn thành nâng cấp, mở rộng các đoạn tuyến thuộc quốc lộ 1 trong khu vực với quy mô 4 làn xe. Xây dựng mới các đoạn thuộc tuyến đường bộ cao tốc Bắc- Nam, các tuyến đường bộ cao tốc thuộc hai hành lang và một vành đai kinh tế Việt Nam- Trung Quốc, các tuyến cao tốc hướng tâm và vành đai vùng Thủ đô Hà Nội. Hoàn thành nâng cấp, đưa vào cấp kỹ thuật các tuyến quốc lộ còn lại, nối thông và nâng cấp các quốc lộ thuộc hệ thống vành đai phía Bắc, hoàn thiện đầu tư hệ thống đường tuần tra biên giới theo quy hoạch được duyệt.

- Hoàn thành nâng cấp và hiện đại hóa đoạn đường sắt thuộc tuyến đường sắt Bắc-Nam hiện có trong khu vực, đưa vào cấp các tuyến đường sắt hiện có. Nghiên cứu xây dựng mới các tuyến đường sắt tốc độ cao thuộc hai hành lang và một vành đai kinh tế Việt Nam- Trung Quốc, các tuyến nối đến cảng biển, các khu kinh tế lớn.

- Tập trung, ưu tiên đầu tư xây dựng đồng bộ, hiện đại cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện tiếp nhận tàu có trọng tải đến 100.000 DWT (8.000TEU); tiếp tục phát triển các cảng biển, các bến container và các bến cảng chuyên dùng đáp ứng nhu cầu trong từng thời kỳ; xây dựng cảng khách tại khu vực Hải Phòng, Quảng Ninh.

- Hoàn thành đưa vào cấp kỹ thuật, đảm bảo chạy tàu 24/24h các tuyến đường thủy nội địa quan trọng. Nâng cấp và xây dựng mới một số cảng chính, bến hàng hóa như Ninh Phúc, Đa Phúc, Việt Trì, Hòa Bình, cảng container Phù Đổng. Nâng cấp, xây dựng mới một số cảng, bến hành khách tại Hà Nội, Hải Phòng và Quảng Ninh.

- Tập trung, ưu tiên đầu tư nâng cấp đồng bộ, hiện đại cảng hàng không quốc tế Nội Bài, Cát Bi, trong đó cảng hàng không quốc tế Nội Bài trở thành cảng cửa ngõ quốc tế của Miền Bắc. Khai thác an toàn, có hiệu quả cảng hàng không Điện Biên; khôi phục hoạt động cảng hàng không Gia Lâm, Nà Sản, Thọ Xuân đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội. Nghiên cứu xây dựng cảng hàng không Quảng Ninh, cảng hàng không Lào Cai.

* Khu vực miền Trung - Tây Nguyên

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

- Hoàn thành nâng cấp, mở rộng các đoạn tuyến thuộc quốc lộ 1 trong khu vực với quy mô 4 làn xe. Xây dựng các đoạn đường bộ cao tốc thuộc tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam. Tiến hành nâng cấp, xây dựng các đường thuộc hành lang kinh tế 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, Campuchia; đưa vào cấp kỹ thuật các tuyến quốc lộ còn lại. Xây dựng đường hành lang biên giới và hệ thống đường tuần tra biên giới theo quy hoạch được duyệt.

- Tiến hành nâng cấp và hiện đại hóa nhằm nâng cao hiệu quả khai thác các đoạn đường sắt thuộc tuyến đường sắt Bắc-Nam hiện có. Nghiên cứu xây dựng mới một số đoạn tuyến đường sắt: Vũng Áng- Cha Lo (Mộ Giạ), nối các tỉnh Tây Nguyên, phục vụ khai thác và sản xuất alumin-nhôm tại các tỉnh Tây Nguyên, nối Tây Nguyên với cảng biển.

- Tiếp tục xây dựng, nâng cấp và mở rộng các cảng: Nghi Sơn, Cửa Lò, Vũng Áng, Đà Nẵng, Dung Quất, Quy Nhơn nhằm đáp ứng nhu cầu theo từng thời kỳ. Xây dựng các cảng chuyên dụng phục vụ cho các nhà máy nhiệt điện, xuất khẩu nhôm. Lựa chọn và xây dựng bến cảng hành khách quốc tế tại khu vực Huế, Đà Nẵng, Nha Trang. Khuyến khích các nhà đầu tư nước ngoài đầu tư phát triển cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong.

- Chính trị và nâng cấp một số đoạn tuyến sông quan trọng; chú trọng tăng chiều dài các đoạn sông được quản lý, khai thác.

- Tập trung đầu tư nâng cấp đồng bộ, hiện đại và khai thác có hiệu quả các cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng, Cam Ranh. Tiếp tục nâng cấp cảng hàng không Chu Lai thành cảng hàng không trung chuyển hàng hoá quốc tế của khu vực. Nâng cấp các cảng hàng không Vinh, Phú Bài, Phù Cát, Tuy Hoà, Pleiku, Buôn Ma Thuột đáp ứng nhu cầu từng thời kỳ. Nghiên cứu phát triển cảng hàng không Liên Khương thành cảng hàng không quốc tế.

* Khu vực phía Nam

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

- Hoàn thành nâng cấp, mở rộng các đoạn tuyến thuộc quốc lộ 1 khu vực phía Nam với quy mô 4 làn xe. Xây dựng các đoạn đường bộ cao tốc thuộc tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam, các tuyến cao tốc nối thành phố Hồ Chí Minh với các cửa ngõ và các đầu mối giao thông quan trọng và các đường vành đai thuộc khu vực thành phố Hồ Chí Minh; nối thông tuyến đường biên giới phía Tây Nam; hoàn thành nâng cấp, đưa vào đúng cấp kỹ thuật các tuyến quốc lộ còn lại.

- Tiến hành nâng cấp và hiện đại hóa nhằm nâng cao hiệu quả khai thác các đoạn đường sắt thuộc tuyến đường sắt Bắc-Nam hiện có. Nghiên cứu đầu tư mới tuyến đường sắt khổ 1,435m nối thành phố Hồ Chí Minh với Vũng Tàu và thành phố Hồ Chí Minh với Cần Thơ; nghiên cứu xây dựng đường sắt Dĩ An - Lộc Ninh để kết nối với đường sắt Xuyên Á.

- Tập trung, ưu tiên đầu tư xây dựng đồng bộ, hiện đại cảng cửa ngõ quốc tế Cái Mép-Thị Vải để tiếp nhận tàu có trọng tải trên 100.000 DWT (8.000TEU). Tiếp tục đầu tư phát triển và khai thác có hiệu quả các cảng, bến trong khu vực theo quy hoạch được duyệt. Xây dựng luồng tàu mới vào sông Hậu qua kênh Quan Chánh Bồ cho tàu trọng tải 10.000 DWT đẩy tải

(tàu 20.000 DWT giảm tải) gắn với việc mở rộng, nâng cấp cụm cảng Cần Thơ - Cái Cui trở thành cụm cảng đầu mối khu vực miền Tây Nam Bộ.

- Hoàn thành đưa vào cấp kỹ thuật, đảm bảo chạy tàu 24/24h các tuyến đường thủy chủ yếu từ thành phố Hồ Chí Minh đi các tỉnh miền Tây Nam Bộ, các tuyến sông Tiền, sông Hậu. Xây dựng và nâng cấp các cảng thủy nội địa hàng hóa và hành khách. Nâng cao năng lực vận tải đường thủy lên 70÷75% tỷ trọng vận tải trong khu vực Tây Nam Bộ.

- Tập trung đầu tư nâng cấp đồng bộ, hiện đại cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất. Tiếp tục nâng cấp các cảng hàng không Cà Mau, Rạch Giá, Côn Đảo đáp ứng nhu cầu; đảm bảo khai thác hiệu quả cảng hàng không quốc tế Cần Thơ, Phú Quốc. Nghiên cứu xây dựng cảng hàng không Vũng Tàu. Khuyến khích hợp tác công tư để đẩy nhanh tiến độ đầu tư xây dựng mới cảng trung chuyển hàng không quốc tế Long Thành.

c) Về phát triển giao thông vận tải đô thị

- Phát triển hợp lý hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đô thị và vận tải công cộng; phân đầu quỹ đất dành cho giao thông đô thị từ 16÷26%. Đối với các thành phố lớn, phát triển mạnh hệ thống xe buýt, nhanh chóng đầu tư xây dựng các tuyến vận tải công cộng khối lượng lớn như đường sắt trên cao và tàu điện ngầm để đạt tỷ lệ đảm nhận vận tải hành khách công cộng 25÷30%. Kiểm soát sự phát triển của xe máy, xe ô tô cá nhân, đặc biệt ở Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh.

- Tập trung đầu tư nâng cấp, mở rộng và xây dựng mới các trục giao thông hướng tâm, các nút giao lập thể tại các giao lộ lớn, các tuyến tránh đô thị, các đường vành đai đô thị. Đẩy nhanh tiến độ thực hiện một số dự án đường sắt đô thị, đường sắt nội ngoại ô tại Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh.

- Tổ chức quản lý giao thông đô thị một cách khoa học, sử dụng công nghệ và các trang thiết bị hiện đại như tín hiệu, đài điều khiển, hệ thống camera, hệ thống giao thông thông minh (ITS). Nâng cấp hai trung tâm điều khiển giao thông tại Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, đầu tư các trung tâm tương tự ở các đô thị khác khi có nhu cầu.

d) Về 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 công

ngiệp hóa - hiện đại hóa nông nghiệp - nông thôn. Tỷ lệ mặt đường cứng, rải nhựa hoặc bê tông, xi măng đạt 100% đối với đường huyện, 70% đối với đường xã và 50% đối với đường thôn, xóm.

- Hoàn thành mở đường mới đến trung tâm các xã, cụm xã chưa có đường, các nông, lâm trường, các điểm công nghiệp. Từng bước xây dựng hệ thống hầm 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 vùng đồng bằng sông Cửu Long, coi trọng phát triển giao thông đường thủy.

- Nghiên cứu sử dụng vật liệu tại chỗ, lựa chọn kết cấu mặt đường phù hợp với điều kiện và khí hậu của từng vùng, chú trọng sử dụng xi măng trong xây dựng nâng cấp đường nông thôn.

- Sử dụng hợp lý phương tiện vận tải truyền thống, phát triển phương tiện cơ giới nhỏ phù hợp với điều kiện kết cấu hạ tầng giao thông nông thôn và phù hợp với mức sống của đa số người dân.

đ) Về phát triển công nghiệp giao thông vận tải

- Công nghiệp tàu thủy: tập trung vào các sản phẩm có thị trường tiêu thụ, có lợi thế cạnh tranh đáp ứng nhu cầu trong nước và có sản phẩm xuất khẩu. Đóng mới tàu biển tập trung vào nhóm tàu có trọng tải 100.000 DWT trở xuống; sửa chữa tàu biển tập trung vào nhóm tàu có trọng tải 150.000 DWT trở xuống.

- Công nghiệp ô tô và xe máy thi công: tập trung lắp ráp chế tạo xe khách, xe ô tô buýt, xe tải nặng, xe tải nông dụng và một số chủng loại xe máy thi công bảo đảm cho nhu cầu trong nước và có sản phẩm xuất khẩu.

- Công nghiệp đường sắt: tập trung vào các loại sản phẩm như 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: tăng cường năng lực sửa chữa, bảo dưỡng máy bay, động cơ máy bay và các trang thiết bị chuyên ngành, đảm bảo tự chủ trong việc cung cấp dịch vụ bảo dưỡng, sửa chữa máy bay cho các hãng hàng không trong nước, tiến tới mở rộng dịch vụ cho các hãng hàng không nước ngoài.

2. Tầm nhìn đến năm 2030

Đến năm 2030, cơ bản hoàn thiện mạng lưới giao thông vận tải trong cả nước, đảm bảo sự kết nối và phát triển hợp lý giữa các phương thức vận tải. Chất lượng vận tải và dịch vụ được nâng cao, đảm bảo: nhanh chóng, an toàn, tiện lợi.

Cơ bản hoàn thành xây dựng các tuyến đường bộ cao tốc; triển khai xây dựng một số đoạn trên tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam. Hệ thống đường bộ, đường sắt Việt Nam đồng bộ về tiêu chuẩn kỹ thuật, kết nối thuận lợi với hệ thống đường bộ ASEAN, Tiểu vùng Mê Công mở rộng và đường sắt xuyên Á.

Hệ thống cảng biển đáp ứng tốt nhu cầu thông qua về hàng hoá xuất nhập khẩu và nội địa. Các cảng cửa ngõ quốc tế tại các vùng kinh tế trọng điểm gắn liền với hệ thống trung tâm phân phối hàng hóa, hệ thống giao thông kết nối đảm bảo tạo thành mạng lưới cơ sở hạ tầng logistics hiện đại, hiệu quả ngang tầm các nước tiên tiến trong khu vực.

Hoàn thành đưa vào cấp kỹ thuật, đảm bảo chạy tàu 24/24h các tuyến đường thủy nội địa. Cơ giới hóa bốc xếp và hoạt động có hiệu quả tại các cảng, bến thủy nội địa. Phát triển mạnh các tuyến đường thủy nội địa ra các đảo.

Cơ bản hoàn thiện mạng lưới cảng hàng không trong cả nước với quy mô hiện đại; cảng hàng không quốc tế Nội Bài, Long Thành có vai trò và quy mô ngang tầm với các cảng hàng không quốc tế lớn trong khu vực. Hệ thống quản lý hoạt động bay hiện đại, đảm bảo tầm phủ của các trang thiết bị liên lạc, dẫn đường và giám sát theo yêu cầu nhiệm vụ trong toàn bộ vùng FIR của Việt Nam theo đúng kế hoạch không vận của ICAO.

Phát triển giao thông đô thị hướng tới văn minh, hiện đại. Từng bước xây dựng các tuyến vận tải hành khách khối lượng lớn tại các đô thị loại I. Tiếp tục phát triển mạng lưới đường sắt đô thị tại Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh để đảm bảo tỷ lệ vận tải hành khách công cộng đạt $40 \div 45\%$.

III. CÁC GIẢI PHÁP, CHÍNH SÁCH CHỦ YẾU

1. 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 và trái phiếu Chính phủ hàng năm đạt $3,5 \div 4,5\%$ GDP, trong đó ưu tiên

cho những công trình trọng điểm. Phát hành trái phiếu được Chính phủ bảo lãnh để đầu tư xây dựng một số công trình cấp bách.

- Huy động tối đa mọi nguồn lực, tiếp tục hoàn thiện các cơ chế chính sách nhằm thu hút vốn đầu tư từ mọi thành phần kinh tế, kể cả các nhà đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông dưới nhiều hình thức như BOT, BT, BTO, PPP. Sửa đổi, bổ sung các quy định về chính sách hỗ trợ tài chính, thuế, giá, phí, lệ phí, nhượng quyền... để tăng tính thương mại của các dự án giao thông và trách nhiệm đóng góp của người sử dụng.

- Thu hút mạnh và sử dụng có hiệu quả nguồn vốn ODA. Đẩy mạnh vận động các nhà tài trợ tiếp tục cung cấp ODA để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, nhất là các công trình lớn, có sức lan tỏa, tạo ra đột phá. Nghiên cứu có bước đi phù hợp để phát huy hiệu quả mô hình PPP giữa doanh nghiệp đầu tư nước ngoài với tài trợ ODA của các nước, các tổ chức quốc tế.

- Nhanh chóng triển khai Quỹ bảo trì đường bộ. Nghiên cứu hình thành Quỹ đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

2. Giải pháp nâng cao hiệu quả vốn đầu tư, phát huy tính đồng bộ kết nối của hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông

- Đầu tư có trọng tâm, trọng điểm, tránh dàn trải; tạo bước chuyển biến rõ rệt trong việc phân bổ nguồn vốn đầu tư giữa các lĩnh vực giao thông.

- Tập trung vốn cho các công trình có tính lan tỏa, tạo sự kết nối giữa các phương thức vận tải, giữa các công trình trong cùng hệ thống, tại các vùng kinh tế trọng điểm, các cửa ngõ quốc tế.

3. Giải pháp, chính sách phát triển vận tải

- Nghiên cứu tái cơ cấu vận tải toàn ngành để phát triển hài hòa hợp lý các phương thức vận tải, đảm bảo hiệu quả kinh tế xã hội, an toàn giao thông và bảo vệ môi trường, phát triển bền vững.

- Khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải. Hình thành một số doanh nghiệp vận tải có vốn của Nhà nước để phục vụ các tuyến có nhu cầu vận tải lớn như tuyến Bắc- Nam, vận tải hành khách công cộng đô thị, vận tải phục vụ vùng sâu, vùng xa, vùng hải đảo và các nhiệm vụ đột xuất khác khi cần thiết.

- Hỗ trợ cho các doanh nghiệp vận tải hành khách công cộng và vận tải phục vụ vùng sâu, vùng xa, vùng đặc biệt khó khăn với các hình thức phù hợp. Khuyến khích sử dụng phương tiện sản xuất, lắp ráp trong nước.

- Xây dựng hệ thống giá cước, phí, lệ phí làm công cụ điều tiết vĩ mô, định hướng cho việc phát triển hợp lý các phương thức vận tải.

- Phát triển đa dạng các loại hình vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải, đảm bảo chất lượng, nhanh chóng, an toàn, tiện lợi, tiết kiệm chi phí xã hội. Phát triển mạnh vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics trong vận tải hàng hoá.

- Tăng cường công tác quản lý, kiểm tra định kỳ chất lượng phương tiện và chất lượng dịch vụ vận tải, đặc biệt là đối với vận tải hành khách. Phát triển các tổ chức, hiệp hội bảo vệ quyền lợi khách hàng.

4. Giải pháp, chính sách phát triển công nghiệp giao thông vận tải

- Khuyến khích và tạo mọi điều kiện để các doanh nghiệp công nghiệp giao thông vận tải mở rộng liên doanh, liên kết trong và ngoài nước để huy động vốn, chuyển giao công nghệ, trao đổi kinh nghiệm trong quản lý, điều hành và thực hiện lộ trình nội địa hóa. Tập trung vào sản xuất các sản phẩm có lợi thế cạnh tranh.

- Có chính sách để tạo điều kiện cho các doanh nghiệp tiếp cận và áp dụng công nghệ, phương tiện kỹ thuật mới.

5. Các giải pháp, chính sách về đảm bảo an toàn giao thông

- Nhanh chóng triển khai thực hiện Chiến lược quốc gia bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.

- Đẩy nhanh việc đầu tư cải tạo, nâng cấp hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông một cách đồng bộ, đảm bảo hành lang an toàn, xử lý điểm đen trên tuyến... nhằm giảm thiểu tai nạn giao thông, phấn đấu giảm số người chết vì tai nạn giao thông hàng năm.

- Hoàn thiện hệ thống pháp luật, kiện toàn tổ chức quản lý an toàn giao thông từ Trung ương đến địa phương hướng tới đảm bảo trật tự an toàn giao thông một cách bền vững; nâng cao hiệu quả công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục kết hợp với tăng cường công tác cưỡng chế thi hành pháp luật về trật tự an toàn giao thông.

- Nâng cao chất lượng đào tạo, sát hạch và quản lý người điều khiển phương tiện giao thông; chất lượng kiểm định phương tiện cơ giới.

- Tăng cường công tác cứu hộ, cứu nạn để giảm thiểu thiệt hại do tai nạn giao thông gây ra.

6. Các giải pháp bảo vệ môi trường và phát triển bền vững trong giao thông vận tải

- Từng bước kiểm soát, phòng ngừa và hạn chế gia tăng ô nhiễm môi trường do hoạt động giao thông vận tải.

- Nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng trong giao thông vận tải trên cơ sở tổ chức vận tải hợp lý, phát huy lợi thế về vận tải đường thủy, đường sắt; nhanh chóng phát triển vận tải công cộng ở các đô thị, áp dụng vận tải đa phương thức.

- Tăng cường năng lực thích ứng với biến đổi khí hậu và nước biển dâng của hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông.

- Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ, phương tiện sử dụng năng lượng hiệu quả; Ứng dụng nhiên liệu sạch, năng lượng tái tạo và các dạng năng lượng thay thế khác trong hoạt động giao thông vận tải.

7. Giải pháp, chính sách về hội nhập và cạnh tranh quốc tế

- Phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng giao thông đối ngoại và phương tiện vận tải, thiết bị xếp dỡ phù hợp với tiêu chuẩn kỹ thuật của các nước tiên tiến trong khu vực và thế giới. Nâng cao chất lượng, tiêu chuẩn dịch vụ để đảm bảo sức cạnh tranh quốc tế.

- Tiếp tục sửa đổi, bổ sung hệ thống pháp luật, thể chế, chính sách cho phù hợp với các quy định của Tổ chức Thương mại thế giới và các tổ chức hợp tác quốc tế khác mà Việt Nam là thành viên.

8. Giải pháp, chính sách đổi mới tổ chức quản lý, tái cơ cấu các doanh nghiệp nhà nước trong lĩnh vực giao thông vận tải

- Sắp xếp lại các đơn vị quản lý theo mô hình chức năng, phân định rõ chức năng quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với quản lý sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp.

- Đẩy mạnh quá trình tái cơ cấu các doanh nghiệp nhà nước trong ngành giao thông vận tải nhằm tập trung nguồn lực vào đúng lĩnh vực hoạt động chủ yếu, sản phẩm chủ yếu, tăng cường năng lực cạnh tranh. Trước mắt tập trung vào các Tập đoàn, Tổng công ty.

- Đổi mới quản lý hành chính trong lĩnh vực giao thông vận tải bằng phương pháp ứng dụng tin học và tiêu chuẩn quốc tế (ISO).

9. Giải pháp, chính sách áp dụng khoa học - công nghệ mới

- Xây dựng và hoàn thiện các tiêu chuẩn, quy chuẩn, quy trình, quy phạm, định mức kinh tế kỹ thuật trong các lĩnh vực tư vấn, quản lý, thi công, bảo trì... trong lĩnh vực giao thông vận tải. Khuyến khích áp dụng công nghệ mới, vật liệu mới.

- Hiện đại hóa phương tiện vận tải, thiết bị xếp dỡ; áp dụng các công nghệ vận tải tiên tiến, đặc biệt là vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics. Áp dụng công nghệ thông tin vào quản lý, điều hành và khai thác hệ thống giao thông vận tải.

- Triển khai thực hiện hệ thống thông tin, dẫn đường, giám sát và quản lý không lưu mới phù hợp với kế hoạch và lộ trình chuyển đổi trong khu vực Châu Á - Thái Bình Dương với hướng tiếp cận đi thẳng vào công nghệ cao sử dụng vệ tinh và kỹ thuật số.

- Nâng cao năng lực các Viện nghiên cứu, các trung tâm thí nghiệm, thử nghiệm trong ngành giao thông vận tải...

10. Giải pháp, chính sách phát triển nguồn nhân lực

- Mở rộng các hình thức đào tạo, đào tạo lại; xã hội hoá công tác đào tạo để nâng cao trình độ, năng lực cho đội ngũ cán bộ quản lý, công chức, viên chức và người lao động; áp dụng chế độ tuyển dụng công khai thông qua thi tuyển, thử việc.

- Đầu tư tập trung nâng cao năng lực và trang thiết bị cho các cơ sở đào tạo, huấn luyện, đặc biệt là đào tạo phi công, sĩ quan, thuyền viên để nâng cao trình độ nguồn nhân lực. Tăng cường sự phối hợp và gắn kết giữa các công ty sử dụng nguồn nhân lực với các cơ sở đào tạo, huấn luyện để đảm bảo đáp ứng nhu cầu thực tế và sử dụng hiệu quả nguồn nhân lực đã được đào tạo.

- Có chính sách tiền lương và các chế độ ưu đãi đối với người lao động trong điều kiện lao động đặc thù của ngành giao thông vận tải, đặc biệt là công tác bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông ở các vùng sâu, vùng xa, lao động nặng nhọc, nguy hiểm...

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 đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030"; định kỳ cập nhật, đề xuất, điều chỉnh cho 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 trong phạm vi 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 kể từ ngày ký và thay thế Quyết định số 35/2009/QĐ-TTg ngày 03 tháng 3 năm 2009 phê duyệt Chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.

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

Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc CP;
- Văn phòng BCĐTW về phòng, chống tham nhũng;
- HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Tổng bí thư;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện Kiểm sát nhân dân tối cao;
- Kiểm toán Nhà nước;
- UB Giám sát tài chính Quốc gia;
- Ngân hàng Chính sách Xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- UBTW Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan Trung ương của các đoàn thể;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTCT, Cổng TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: Văn thư, KTN (3b). *xh 240*

THỦ TƯỚNG



Nguyễn Tấn Dũng