

Số: 466 /QĐ-UBND

Ninh Bình, ngày 23 tháng 6 năm 2014

QUYẾT ĐỊNH

Về việc phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 trên địa bàn tỉnh Ninh Bình.

ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH NINH BÌNH

Căn cứ Luật Tổ chức Hội đồng Nhân dân và Ủy ban Nhân dân ngày 26/11/2003;

Thực hiện Quyết định số 318/QĐ-TTg ngày 04/3/2014 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Xét đề nghị của Giám đốc Sở Giao thông Vận tải tại Tờ trình số 1220/TTr-SGTVT ngày 15/6/2014,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 trên địa bàn tỉnh Ninh Bình, với các nội dung chủ yếu sau đây:

I. QUAN ĐIỂM

- Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải phải phù hợp với Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội và Quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Ninh Bình đã được phê duyệt;

- Hoàn thiện thể chế, chính sách quản lý nhà nước về dịch vụ vận tải nhằm tạo lập môi trường kinh doanh thuận lợi, minh bạch, thúc đẩy sự phát triển các đơn vị kinh doanh vận tải, hình thành thị trường vận tải có tính xã hội hóa, tính cạnh tranh cao, bình đẳng và lành mạnh; khuyến khích đầu tư phát triển vận tải trong tỉnh góp phần phát triển vận tải trong nước và vận tải quốc tế;

- Phát triển hài hoà, bền vững trên cơ sở phát huy tối đa lợi thế của từng phương thức vận tải nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải phục vụ mục đích phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh, bảo đảm an ninh, quốc phòng của tỉnh và đất nước;

- Phát triển dịch vụ vận tải hàng hóa, hành khách theo hướng hiện đại; thực hiện các giải pháp đồng bộ nhằm nâng cao năng lực và chất lượng dịch vụ, giảm chi phí vận tải, tăng khả năng cạnh tranh của nền kinh tế; đẩy mạnh phát triển vận

tải đa phương thức; đẩy nhanh tiến độ phát triển vận tải hành khách công cộng trong đô thị và trên các hành lang vận tải chính;

- Phát triển hợp lý về số lượng và chủng loại phương tiện vận tải theo hướng hiện đại, tiện nghi, đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật an toàn, tiết kiệm năng lượng và thân thiện với môi trường;

- Phát triển các doanh nghiệp vận tải trên địa bàn tỉnh, áp dụng mô hình quản trị tiên tiến, hiệu quả kinh doanh cao, có sức cạnh tranh, làm chủ thị trường vận tải trong tỉnh;

- Nâng cao chất lượng đào tạo nguồn nhân lực, đồng thời đẩy mạnh nghiên cứu ứng dụng khoa học, làm chủ và ứng dụng, phát triển các công nghệ mới trong quản trị và cung ứng dịch vụ vận tải; lấy nhân lực và công nghệ làm cơ sở chủ yếu để nâng cao năng suất, chất lượng và hiệu quả của các ngành vận tải.

II. MỤC TIÊU

1. Mục tiêu tổng quát

Nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải, giảm chi phí vận tải, bảo đảm trật tự an toàn giao thông và bảo vệ môi trường, đáp ứng kịp thời, đầy đủ nhu cầu vận tải hàng hóa, hành khách trên cơ sở tổ chức vận tải hợp lý và phát huy lợi thế về vận tải đường thủy; từng bước phát triển vận tải công cộng ở các đô thị, vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics góp phần quan trọng thực hiện thắng lợi chiến lược phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh và tìm kiếm cứu nạn.

2. Mục tiêu cụ thể

a) Giai đoạn đến năm 2020

- Khối lượng vận tải hành khách đến năm 2020 đạt 42,7 triệu lượt hành khách/năm; 3.659 triệu hành khách.km với tốc độ tăng trưởng bình quân 13,7%/năm.

- Lượng hàng hoá đạt khoảng 71,0 triệu tấn/năm; 13.397,5 triệu tấn.km với tốc độ tăng trưởng bình quân 9,6%/năm.

(Chi tiết tại phụ lục kèm theo)

- Phát triển vận tải hành khách công cộng, đến 2020 tỷ lệ đảm nhận vận tải hành khách công cộng đáp ứng khoảng 15% nhu cầu đi lại. Đưa vào hoạt động mạng lưới xe buýt theo quy hoạch đã được phê duyệt, xây dựng quy hoạch phát triển và đưa vào hoạt động vận tải hành khách bằng taxi.

- Tăng cường an toàn giao thông trong hoạt động kinh doanh vận tải, phấn đấu giảm bình quân hàng năm từ 5 – 10% về số người chết do tai nạn giao thông có nguyên nhân từ phương tiện kinh doanh vận tải.

- Nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hàng hoá, hành khách với chi phí phù hợp.

- Nâng cao tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện vận tải, hiệu quả sử dụng năng lượng; kiểm soát, phòng ngừa, hạn chế gia tăng ô nhiễm môi trường trong hoạt động vận tải.

- Tăng cường vai trò quản lý nhà nước, tạo môi trường kinh doanh bình đẳng, công khai, minh bạch.

b) Định hướng đến năm 2030

- Khối lượng vận tải hành khách đến năm 2030 đạt 108 triệu lượt hành khách/năm; 13.059,5 triệu hành khách.km với tốc độ tăng trưởng bình quân 8,6%/năm.

- Lượng hàng hoá đạt khoảng 184,6 triệu tấn/năm; 33.891,5 triệu tấn.km với tốc độ tăng trưởng bình quân 7,6%/năm.

(Chi tiết tại phụ lục)

- Tái cơ cấu vận tải, đến năm 2030, tăng thị phần vận tải hàng hoá bằng đường thủy nội địa để giảm tải cho đường bộ.

- Phát triển vận tải hành khách công cộng, đến 2030 tỷ lệ đảm nhận vận tải hành khách công cộng đáp ứng khoảng 25% nhu cầu đi lại. Đưa vào hoạt động mạng lưới xe buýt theo quy hoạch điều chỉnh, bổ xung được phê duyệt, phát triển phương tiện vận tải công cộng sức chứa nhỏ và xe taxi.

- Tăng năng suất, chất lượng và hiệu quả các phương thức vận tải nhằm thoả mãn nhu cầu vận tải và dịch vụ vận tải với chất lượng cao, nhanh chóng, an toàn, giá thành hợp lý và cạnh tranh; kết nối thuận lợi giữa các phương thức vận tải, giữa các huyện, thị xã, thành phố trong tỉnh với cả nước.

- An toàn giao thông trong hoạt động kinh doanh vận tải được bảo đảm ngày càng cao, phấn đấu giảm tỷ lệ số người tử vong do tai nạn giao thông trên 10.000 phương tiện kinh doanh vận tải về mức thấp hơn so với tỷ lệ chung của phương tiện vận tải trên cả nước.

- Xây dựng hệ thống dịch vụ vận tải thân thiện với môi trường, tiết kiệm năng lượng, kiểm soát được các thành phần gây ô nhiễm môi trường trong các dịch vụ vận tải và hoạt động vận tải.

- Nâng cao năng lực và hiệu quả công tác quản lý nhà nước chú trọng xây dựng đội ngũ cán bộ quản lý nhà nước, quản lý doanh nghiệp đảm bảo thực thi pháp luật hiệu quả, nghiêm minh.

- Phát triển các doanh nghiệp vận tải có quy mô vừa và lớn, xây dựng mô hình quản trị doanh nghiệp tiên tiến, trình độ nhân lực và mức độ ứng dụng công nghệ trong quản trị doanh nghiệp cao; từng bước mở rộng đầu tư kinh doanh vận tải trong và ngoài nước.

III. ĐỊNH HƯỚNG CHIẾN LƯỢC

1. Phát triển thị trường vận tải

a) Vận tải đường bộ

- Tăng cường phát triển vận tải đường bộ kết nối các vùng nông thôn và đô thị nhằm kết nối các vùng sản xuất nông nghiệp đến thị trường tiêu thụ; ưu tiên đặc biệt đối với dịch vụ vận tải đường bộ đến các cụm dân cư ven biển, vùng sâu, vùng xa, vùng đặc biệt khó khăn, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội kết hợp với đảm bảo an ninh, quốc phòng, góp phần thực hiện thắng lợi chương trình, mục tiêu quốc gia về xây dựng nông thôn mới.

- Tăng cường phát triển vận tải hành khách liên tỉnh có cự ly ngắn và trung bình (dưới 500 km); vận tải nội tỉnh; vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt và taxi.

- Đẩy mạnh phát triển dịch vụ vận tải hàng hóa từ các trung tâm phân phối theo khu vực đến các điểm bán lẻ, vận tải cự ly ngắn, khối lượng vận tải nhỏ đến trung bình; tham gia vào chuỗi vận tải đa phương thức kết nối giữa các đầu mối của phương thức vận tải khối lượng lớn (đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển) đến các trung tâm phân phối quy mô vừa và nhỏ.

b) Vận tải đường sắt

- Ưu tiên phát triển dịch vụ vận tải đường sắt để đảm nhận vận tải hàng hóa khối lượng lớn, cự ly trung bình trở lên (từ 300 km trở lên); Phát huy tối đa khả năng khai thác của Ga Ninh Bình, Ga Cầu Yên, Ga Ghềnh, Ga Đồng Giao trong việc vận chuyển hành khách, hàng hoá trên địa bàn.

- Hoàn chỉnh kết nối vận tải đường sắt với các cảng đường thủy nội địa chính yếu; ưu tiên về cơ chế khuyến khích đầu tư và khai thác hệ thống cảng cạn (ICD) tại các khu công nghiệp, khu kinh tế trọng điểm bảo đảm kết nối ICD với đường sắt và các tuyến quốc lộ trọng điểm, các tuyến đường bộ cao tốc.

c) Vận tải đường thủy nội địa

- Ưu tiên, khuyến khích phát triển vận tải đường thủy nội địa chủ yếu đảm nhận vận chuyển hàng rời, hàng bao khối lượng lớn, hàng siêu trường, siêu trọng phục vụ vận chuyển nguyên liệu và tiêu thụ sản phẩm của các ngành công nghiệp trong tỉnh như hàng clinker, xi măng, đạm, lân, thép và máy móc thiết bị. Kết nối tới các cảng biển lớn, các trung tâm sản xuất công nghiệp theo các tuyến đường thủy nội địa chủ yếu, đặc biệt là theo mạng lưới đường thủy nội địa quốc gia tại khu vực đồng bằng sông Hồng, các tuyến sông pha biển, các tuyến vận tải thủy từ đất liền ra đảo.

- Nâng cao năng lực cung ứng dịch vụ hỗ trợ vận tải, đặc biệt là năng lực xếp dỡ và dịch vụ hậu cần vận tải hàng container tại các cảng lớn như cảng Ninh Phúc, cảng Long Sơn, cảng Vissai, cảng Nhà máy đạm, cảng của Công ty cổ phần chế tạo cầu và các thiết bị phi tiêu chuẩn...

- Nâng cao chất lượng phương tiện vận chuyển khách ngang sông và các phương tiện vận chuyển khách tại các khu du lịch đảm bảo an toàn tuyệt đối cho khách khi tham gia giao thông.

d) Vận tải đường biển

- Tập trung phát triển năng lực vận tải hàng hoá xuất, nhập khẩu bằng đường biển, vận chuyển hàng hóa quốc tế, vận chuyển tuyến ven biển Bắc - Nam, vận chuyển hàng hoá và hành khách từ đất liền ra các đảo xa bờ. Từng bước mở rộng, khai thác thị trường để mở rộng thị phần vận tải biển trong nước và phát triển vận tải quốc tế.

e) Vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics

- Đẩy mạnh phát triển dịch vụ vận tải đa phương thức trong vận tải nội địa; nhanh chóng hoàn thành quy hoạch mạng lưới trung tâm phân phối nhiều cấp (cảng cạn, kho, bãi hàng hoá) và các tuyến vận tải thu, gom hàng hoá trong các đô thị lớn và các vùng kinh tế trọng điểm.

- Hoàn thiện cơ chế chính sách khuyến khích tạo điều kiện thuận lợi cho các nhà đầu tư phát triển dịch vụ logistics, cung cấp dịch vụ trọn gói, đẩy mạnh ứng dụng thương mại điện tử và mô hình quản trị chuỗi cung ứng hiện đại.

g) Vận tải hành khách công cộng trong đô thị

- Phát triển vận tải hành khách công cộng trên cơ sở Quy hoạch mạng lưới các tuyến xe buýt trên địa bàn tỉnh đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được phê duyệt và Quy hoạch vận tải hành khách bằng xe taxi và các tuyến cố định nội tỉnh.

- Phát triển hợp lý dịch vụ vận tải gom khách tại các khu vực xe buýt không thể tiếp cận đồng thời nâng cao chất lượng và an toàn giao thông của dịch vụ vận tải taxi nhằm mở rộng tối đa vùng và đối tượng phục vụ của vận tải hành khách công cộng, đặc biệt là người cao tuổi, khách du lịch và người sở hữu xe ô tô cá nhân.

2. Chiến lược phát triển phương tiện vận tải

Phát triển phương tiện vận tải có quy mô đáp ứng nhu cầu vận tải, có cấu trúc, chủng loại phù hợp với kết cấu hạ tầng giao thông, loại hàng hóa và đối tượng hành khách, đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật về an toàn, bảo vệ môi trường và sử dụng năng lượng tiết kiệm, hiệu quả.

a) Phương tiện vận tải đường bộ

- Phát triển phương tiện đường bộ theo hướng ưu tiên phương tiện vận tải công cộng, kiểm chế gia tăng phương tiện cơ giới cá nhân;

Đến tháng 12/2013, toàn tỉnh hiện có 13.778 phương tiện cơ giới đường bộ, trong đó: xe con 4.900 chiếc, xe khách 781 chiếc, xe tải 7.453 chiếc, xe chuyên dùng 269 chiếc và các loại xe khác 375 chiếc.

Theo dự báo tại Quy hoạch phát triển GTVT tỉnh Ninh Bình đến năm 2020 và định hướng năm 2030, đến năm 2020 toàn tỉnh có khoảng 21.800 phương tiện vận tải (trong đó phương tiện vận tải hành khách 10.000 xe, chiếm 46%; phương tiện vận tải hàng hoá 11.800 xe, chiếm 54%); đến năm 2030, toàn tỉnh có khoảng 28.300 phương tiện vận tải (trong đó phương tiện vận tải hành khách 12.500 xe chiếm 44%; phương tiện vận tải hàng hoá 15.800 xe, chiếm 56%);

- Phát triển phương tiện vận tải đường bộ theo hướng hiện đại, thân thiện môi trường; tăng cường sử dụng nhiên liệu sạch trong giao thông đô thị, đến năm 2020 có 5 - 10% số xe buýt và taxi chuyển sang sử dụng nhiên liệu LPG, CNG và năng lượng mặt trời.

- Tăng cường quản lý, kiểm soát điều kiện an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện cơ giới đường bộ khi tham gia giao thông.

b) Phương tiện vận tải đường thủy nội địa

Số lượng phương tiện vận tải năm 2020, định hướng 2030:

- *Phương tiện chở hàng vận tải đường sông:*

Tính đến 31/3/2014, toàn tỉnh có 1021 phương tiện, trong đó:

+ Tàu kéo, đẩy = 115 chiếc

+ Tàu tự hành = 620 chiếc

+ Sà lan = 286 chiếc

Theo tính toán, nhu cầu phương tiện vận tải đường thủy nội địa đến năm 2030 của tỉnh Ninh Bình:

TT	Hạng mục	Đơn vị	2020	2030
1	Khối lượng luân chuyển	<i>T.Km</i>	8.874.450.000	23.777.922.000
2	Năng suất phương tiện	<i>T.Km/TPT/năm</i>	5.800	6.800
3	Nhu cầu phương tiện	<i>TPT</i>	1.530.077	3.496.753
4	Phương tiện	<i>chiếc/TPT</i>		
	Tàu tự hành	<i>Chiếc/TPT</i>	1.805/902.745	3.438/2.063.085
	Sà lan	<i>Chiếc/TPT</i>	922/627.332	1.911/1.433.668
	Tàu kéo	<i>Chiếc</i>	307	637
	Tổng số PT	<i>Chiếc</i>	3.044	5.986

- *Tàu biển:*

Toàn tỉnh Ninh Bình hiện nay có 22 tàu biển, tải trọng 1.000 tấn đến 3.000 tấn. hàng vận chuyển chủ yếu là Xi măng, Clinker, sắt, phân lân Ninh Bình, hàng nông sản, đạm...

+ Tuyển vận chuyển: Từ các cảng Ninh Phúc, Khánh An, Long Sơn vận chuyển vào các cảng: Đà Nẵng, Quy Nhơn, Nha Trang, Sài Gòn; trong tương lai sẽ vận chuyển clinker xuất khẩu đi các nước Tây Á, Ấn Độ, Châu Phi.

+ Khả năng khai thác: 790.000 tấn/năm

Theo định hướng phát triển thị trường vận tải đến năm 2030, cần khuyến khích, có phương án ưu tiên cho các doanh nghiệp vận tải biển và các nhà đầu tư khác phát triển, tăng thêm số lượng phương tiện tàu biển, thực hiện dịch vụ vận tải đáp ứng nhu cầu thị trường vận tải biển trong tỉnh và toàn quốc.

Kế hoạch phát triển:

* Đến năm 2020: Có 35 tàu biển, tải trọng từ 1.000 tấn đến 4.000 tấn;

* Đến năm 2030: Có 45 tàu biển, tải trọng từ 1.000 tấn đến 5.000 tấn.

- Phương tiện chở khách:

Hiện tại trên địa bàn của tỉnh Ninh Bình có 3.018 phương tiện chở khách, trong đó:

+ Phương tiện có động cơ, sức chở trên 12 khách, công suất máy chính trên 15cv: 13 phương tiện

+ Phương tiện có động cơ, sức chở đến 12 khách, công suất máy chính đến 15cv: 29 phương tiện

+ Phương tiện thô sơ chèo tay, sức chở đến 12 khách: 30 phương tiện

+ Phương tiện thô sơ chèo tay, sức chở đến 04 khách: 2.946 phương tiện

Với tổng số phương tiện chở khách như hiện nay đã đáp ứng tương đối đầy đủ nhu cầu của khách tham quan du lịch. Trong tương lai khi lượng khách tham quan tăng, số lượng phương tiện phục vụ khách du lịch chỉ cần tăng đến 4.000 phương tiện sẽ đáp ứng đủ lượng khách du lịch tới tham quan. Khi hình thành phát triển thêm các điểm du lịch mới, căn cứ quy mô, diện tích, khả năng khai thác... sẽ là cơ sở để tính toán nhu cầu phương tiện phục vụ khách du lịch theo từng thời kỳ.

Đối với bến khách ngang sông, với số phương tiện hiện có đã đáp ứng đủ nhu cầu của nhân dân. Trong thời gian tới, cần nâng cấp đò chở khách tại các bến có nhu cầu chở ô tô thành phà 2 lườn theo đúng quy định để đảm bảo an toàn tuyệt đối cho khách qua đò.

3. Chiến lược phát triển lực lượng kinh doanh vận tải

- Tối ưu hoá quy mô đơn vị kinh doanh vận tải nhằm kéo giảm tỷ lệ chi phí cố định trên 01 đơn vị sản lượng (01 tấn.km hoặc 01 hành khách.km), đặc biệt là cần tăng quy mô đơn vị kinh doanh vận tải đường bộ, đường thuỷ nội địa để có thể bảo đảm các điều kiện kinh doanh vận tải theo quy định.

- Hình thành một số doanh nghiệp vận tải hàng hoá đa phương thức có quy mô lớn, có khả năng thực hiện các chuỗi vận tải hoàn chỉnh đường bộ - đường sắt - đường biển hoặc đường bộ - đường thuỷ - đường biển, đường bộ - đường hàng không; tăng cường kết nối dịch vụ vận tải giữa các phương thức thông qua việc kết nối hoạt động phân phối dịch vụ, đặc biệt ưu tiên phát triển mô hình bán vé liên thông giữa các phương thức vận tải hành khách.

- Nâng cao hiệu quả quản trị kinh doanh của đơn vị vận tải theo hướng đổi mới mô hình tổ chức, tăng cường ứng dụng khoa học công nghệ, đặc biệt là công nghệ thông tin; tăng cường đào tạo, bồi dưỡng nguồn nhân lực; chủ động liên

doanh, liên kết với các đối tác nước ngoài để có cơ hội tiếp nhận chuyển giao, kinh nghiệm và công nghệ tiên tiến.

- Nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải Ninh Bình, giữ vững vai trò chủ đạo trong thị trường vận tải hành khách đi và đến Ninh Bình; bảo đảm khả năng cung ứng chuỗi dịch vụ vận tải hàng hoá nội địa - quốc tế với giá thành hợp lý, chất lượng cao.

IV. CÁC GIẢI PHÁP, CHÍNH SÁCH THỰC HIỆN

1. Hoàn thiện hệ thống chính sách và thể chế về vận tải

- Hoàn chỉnh hệ thống quy hoạch về vận tải hành khách và hàng hoá của từng phương thức vận tải và đa phương thức ở địa phương.

- Xây dựng cơ chế, chính sách hỗ trợ phù hợp đối với từng loại hình vận tải của địa phương.

2. Tái cơ cấu và điều chỉnh thứ tự ưu tiên trong đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông

a) Gia tăng và tái cơ cấu nguồn vốn đầu tư cho kết cấu hạ tầng giao thông

- 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 hạ tầng GTNT, ưu tiên dành một phần vốn ngân sách nhà nước, từ thu tiền chuyển đổi mục đích sử dụng đất, vốn ODA cho xây dựng đường GTNT. Kết hợp giữa đầu tư xây dựng với bảo trì quản lý bảo đảm TTATGT ở nông thôn.

- Từng bước xây dựng thành phố Ninh Bình và thị xã Tam Điệp hiện đại có kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, bảo đảm đi lại thông thoáng kết hợp chặt chẽ với việc cải tạo, nâng cấp hạ tầng khu dân cư; có đủ các hình thức vận chuyển phù hợp với đô thị, cân đối giữa đường giao thông với bến bãi, vỉa hè, cây xanh. Cần có chính sách trợ giúp, hỗ trợ cho các doanh nghiệp vận tải hành khách công cộng đầu tư mua sắm phương tiện, xây dựng bến bãi, nhà chờ phục vụ vận tải hành khách bằng xe buýt, taxi; Tăng cường các biện pháp tuyên truyền pháp luật TTATGT, xây dựng các điểm giao cắt lập thể, trang bị tín hiệu điều khiển giao thông, biển báo, vạch kẻ đường, xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm quy định TTATGT, trật tự đô thị.

- Tạo lập môi trường kinh doanh bình đẳng, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải, dịch vụ vận tải; đổi mới phương tiện, công nghệ, trang thiết bị dịch vụ vận tải, ưu tiên phát triển vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics để điều tiết hợp lý giữa các phương thức vận tải.

- Đẩy mạnh tái cơ cấu đầu tư, ưu tiên đầu tư cho các phương thức vận tải khối lượng lớn như đường thủy nội địa nhằm giảm áp lực cho đường bộ;

- Ưu tiên huy động các nguồn lực đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông, chú trọng nguồn vốn xã hội hoá;

- Đầu tư có trọng tâm, trọng điểm, tập trung vốn cho các công trình có tính lan tỏa, đảm bảo kết nối các phương thức vận tải, các trung tâm kinh tế lớn, các cửa ngõ, đầu mối giao thông quan trọng;

- Ưu tiên vốn ngân sách nhà nước để đầu tư các công trình phục vụ quốc phòng, an ninh, an sinh xã hội cũng như các công trình có hiệu quả kinh doanh thấp nhưng có vai trò bảo đảm tính đồng bộ và kết nối thông suốt trong mạng lưới kết cấu hạ tầng giao thông; huy động tối đa nguồn lực xã hội hoá để đầu tư xây dựng các công trình có hiệu quả kinh doanh cao.

Đến năm 2020:

- *Đối với giao thông đường bộ*: Xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông trên tuyến quốc lộ 1 đoạn qua Ninh Bình, tuyến cao tốc Ninh Bình - Nghi Sơn (Thanh Hoá); đường nối cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình với quốc lộ 1 và đường tỉnh lộ vào các khu Tràng An, chùa Bái Đính (làm cầu qua sông Đáy, tuyến Nam Định - Lâm - Thiên Tôn); các tuyến đường tránh, đường nối, đường đến các khu du lịch, dịch vụ trọng điểm, đường vào khu cụm công nghiệp và đường vành đai thành phố Ninh Bình, tạo nên sự liên hoàn, thông thoáng các tuyến.

Nâng cấp hệ thống đường bộ, trong đó: Nâng cấp đường ĐT 480 (Bình Sơn - Lai Thành) và ĐT 481 (Tuy Lộc - Bình Minh) thành Quốc lộ; ĐT 477B (Trường Yên - Me - Đá Hàn) kết nối với Tam Chúc, Ba Sao (của Hà Nam) và Đại Lộ Thăng Long thành Quốc lộ. Hoàn chỉnh, nâng cấp các tuyến Quốc lộ 10, Quốc lộ 12B, Quốc lộ 45, Quốc lộ 38B, tuyến Bái Đính - Kim Sơn; tuyến Bái Đính - Cúc Phương, tuyến vành đai thành phố Tam Điệp, các tuyến trục chính các đô thị... Xây dựng đường chiến lược ven biển nhằm phát triển du lịch, phát triển kinh tế biển và củng cố quốc phòng, an ninh.

Nâng cấp, mở rộng hệ thống đường giao thông liên huyện, liên xã, trong đó có 80% được trải bê tông, trải nhựa. Phát triển mạnh mẽ hệ thống giao thông nông thôn liên xóm, liên thôn, đường trục chính nội đồng theo chương trình mục tiêu quốc gia xây dựng nông thôn mới, phục vụ tốt nhất phát triển kinh tế - xã hội, trong đó có chú trọng tới các làng nghề, cụm dân cư và vùng nguyên liệu (lúa, dứa, thủy sản,...).

Xây dựng đường chiến lược ven biển: Khảo sát, thiết kế và tiến hành thi công đường chiến lược ven biển phục vụ phát triển kinh tế, xã hội và củng cố quốc phòng, an ninh nói chung và huyện Kim Sơn nói riêng.

- *Nâng cấp, mở rộng giao thông thủy*: Nạo vét, chỉnh trị cửa Đáy (tàu 3000 tấn ra vào) và các tuyến sông trung ương, địa phương. Nâng cấp, mở rộng, xây dựng mới hệ thống cảng và kho bãi trong đó ưu tiên vận chuyển than và chuyên

vật liệu xây dựng. Đẩy nhanh việc mở rộng và xây dựng cụm cảng Ninh Bình - Ninh Phúc, cảng khô ICD, các cảng Gián Khẩu, Nho Quan, Kim Đài... và một số cảng nhỏ khác nhằm phát huy lợi thế của tỉnh để phát triển công nông nghiệp và dịch vụ. Phát huy hiệu quả sử dụng công trình Khu neo đậu, tránh trú bão cho tàu thuyền tại cửa Đáy - huyện Kim Sơn.

- *Nâng cấp tuyến đường sắt Bắc Nam*: Tích cực xây dựng cầu đường sắt Non Nước, cầu vượt đường sắt Ninh Phong; tham gia tích cực thực hiện dự án quy hoạch và xây dựng đường sắt tốc độ cao Nam - Bắc, trong đó có các nhà ga tại Ninh Bình. Xây dựng ga Ninh Bình trở thành ga trung chuyển hàng hoá lớn miền Bắc nói chung và vùng Nam đồng bằng sông Hồng nói riêng.

- *Xây dựng sân bay, cảng hàng không*: Kết hợp với Bộ Giao thông Vận tải và Bộ Quốc phòng để xây dựng sân bay loại nhỏ, phục vụ du lịch, phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo an ninh quốc phòng.

b) Tập trung đầu tư nâng cao năng lực và chất lượng các công trình kết cấu hạ tầng cho dịch vụ hỗ trợ vận tải

- Khẩn trương thực hiện các quy hoạch mạng lưới ICD, ưu tiên thực hiện đầu tư các ICD có khả năng kết nối trực tiếp với đường sắt và sẵn có kết nối đường bộ thuận lợi với cảng biển, cảng sông chính.

- Đầu tư, nâng cấp các nhà ga hành khách của đường sắt, các bến xe khách từ loại 2 trở lên đảm bảo phân tách hoàn toàn khu vực cách ly dành cho khách đi - đến với khu vực công cộng, tách luồng hành khách đi với hành khách đến; kết nối dữ liệu giám sát hành trình xe với tất cả các phương tiện đăng ký khai thác tại bến; xây dựng phần mềm, đầu tư hệ thống camera giám sát hoạt động của phương tiện và theo dõi an ninh trật tự tại khu vực phòng chờ, cổng ra, vào khu vực xe ô tô đón, trả khách.

- Hoàn thành đầu tư xây dựng mạng lưới các điểm dừng đón, trả khách dành cho các xe vận chuyển hành khách theo tuyến cố định; các điểm đầu, điểm cuối, điểm dừng, nhà chờ cho các tuyến xe buýt; các điểm đỗ taxi trên địa bàn.

- Tổ chức giao thông kết nối thuận tiện, bố trí điểm đón; trả khách cho xe buýt, taxi, bãi trông giữ xe cá nhân cho hành khách trong khuôn viên khu vực công cộng của nhà ga, bến xe; bảo đảm các công trình, trang thiết bị phục vụ giao thông tiếp cận thuận tiện cho các đối tượng người khuyết tật, người cao tuổi, tại các nhà ga hành khách đường sắt, bến xe khách, cảng bến thủy nội địa; đầu tư nâng cấp hệ thống thu gom xử lý nước thải, rác thải theo đúng quy định về bảo vệ môi trường.

- Đầu tư mở rộng hệ thống kho, bãi hàng hoá, khu vực tác nghiệp hàng hoá container (CFS), hệ thống xử lý nước thải, rác thải và tiếng ồn tại các nhà ga hàng hoá đường sắt, cảng biển, cảng sông chính.

3. Xây dựng cơ chế ưu đãi, khuyến khích đầu tư phát triển dịch vụ vận tải

- Hoàn thiện cơ chế khuyến khích, ưu đãi cho hoạt động đầu tư phát triển vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải hành khách công cộng, vận tải hàng hoá khối lượng lớn trên các hành lang chủ yếu, hệ thống logistics, hệ thống phân phối dịch vụ vận tải đa phương thức, đặc biệt là đầu tư đổi mới phương tiện vận tải, công nghệ quản trị kinh doanh, trang thiết bị xếp dỡ, hệ thống kho bãi, nhà bến, đào tạo phát triển nguồn nhân lực.

- Ưu tiên sử dụng vốn ngân sách để đầu tư phát triển vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải hành khách công cộng; dịch vụ vận tải hành khách và hàng hoá tại các địa phương đông dân cư, các vùng kinh tế trọng điểm trên địa bàn tỉnh, vùng sâu vùng xa.

- Có cơ chế ưu đãi trong việc đầu tư xây dựng các khu vực tập kết phương tiện, nhà xưởng bảo dưỡng sửa chữa, trạm điều hành vận tải cho các doanh nghiệp đầu tư kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt, vận tải hành khách hàng hoá bằng đường sắt, đường thủy nội địa trên các hành lang vận tải chủ yếu các đơn vị đầu tư kinh doanh dịch vụ vận tải hành khách và hàng hoá trên địa bàn các miền núi, ven biển.

4. Nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước về kinh doanh vận tải

- Tăng cường đào tạo, bồi dưỡng nâng cao trình độ chuyên môn, nghiệp vụ quản lý và kỹ năng sử dụng ngoại ngữ, tin học của cán bộ, công chức thực hiện nhiệm vụ quản lý vận tải.

- Tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý nhà nước nhằm thực hiện nhiệm vụ theo dõi, giám sát, thống kê, tổng hợp toàn bộ thông tin hỗ trợ ra quyết định trong quản lý nhà nước trong từng ngành vận tải.

- Khuyến khích các đơn vị kinh doanh vận tải ứng dụng các công nghệ mới nhằm tiết kiệm năng lượng và giảm ô nhiễm môi trường trong kinh doanh vận tải.

- Rà soát, sắp xếp tổ chức trong quản lý, điều hành giao thông vận tải.

- Nâng cao vai trò của các hiệp hội nghề nghiệp vận tải trong công tác quản lý chất lượng và an toàn giao thông của hoạt động vận tải; tăng cường phối hợp giữa các cơ quan quản lý nhà nước và các hiệp hội nghề nghiệp trong lĩnh vực vận tải.

5. Phát triển nguồn nhân lực trong quản lý và kinh doanh vận tải

- Chú trọng phát triển nâng cao năng lực cho các cơ sở đào tạo nghiệp vụ chuyên ngành về lĩnh vực vận tải, đặc biệt là các chương trình nghiệp vụ cho đội ngũ công chức, viên chức trong cơ quan quản lý nhà nước; đội ngũ cán bộ quản lý trung cấp, cao cấp, các vị trí phụ trách điều hành, điều độ vận tải trong đơn vị kinh doanh vận tải;

- Có chính sách thu hút nhân sự có trình độ cao về làm việc trong các cơ quan quản lý nhà nước thuộc lĩnh vực vận tải.

6. Tăng cường quản lý điều kiện bảo đảm an toàn giao thông trong kinh doanh vận tải

- Tăng cường hướng dẫn, kiểm tra việc thực hiện các điều kiện theo quy định về kinh doanh vận tải tại các đơn vị kinh doanh vận tải; Phát hiện kịp thời, xử lý nghiêm các vi phạm trong hoạt động vận tải.

- Thành lập Trung tâm theo dõi, xử lý thông tin từ thiết bị giám sát hành trình nhằm theo dõi, kiểm tra việc duy trì, quản lý và khai thác thông tin từ thiết bị giám sát hành trình để bảo đảm an toàn giao thông.

7. Tăng cường ứng dụng khoa học và công nghệ trong phát triển dịch vụ vận tải

- Nâng cao năng lực làm chủ công nghệ mới trong đóng mới và sửa chữa phương tiện vận tải;

- Phát triển và đổi mới công nghệ trong ngành cơ khí sản xuất sản phẩm phụ trợ cho công nghiệp sản xuất phương tiện vận tải;

- Nghiên cứu nâng cao năng lực, điều kiện kỹ thuật trong kiểm định phương tiện vận tải.

Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Giao Sở Giao thông Vận tải chịu trách nhiệm quản lý và chỉ đạo triển khai thực hiện Chiến lược. Trong quá trình thực hiện cần cập nhật, bổ sung cho phù hợp với tình hình phát triển kinh tế - xã hội và phát triển kết cấu hạ tầng giao thông của tỉnh; tổ chức lập, phê duyệt hoặc trình cấp có thẩm quyền phê duyệt các quy hoạch, các đề án trong lĩnh vực vận tải phù hợp với Chiến lược này; xây dựng và tổ chức thực hiện các chương trình, kế hoạch, dự án phát triển vận tải của tỉnh.

2. Giao Sở Công thương chủ trì, phối hợp với Sở Giao thông Vận tải quản lý hoạt động dịch vụ logistics; quản lý việc sản xuất, đóng mới phương tiện vận tải theo quy định.

3. Giao Sở Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với Sở Tài chính bố trí vốn từ ngân sách tỉnh để đầu tư cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải.

4. Sở Tài chính, hàng năm căn cứ vào khả năng cân đối ngân sách, bố trí nguồn vốn thường xuyên để thực hiện Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải theo quy định của Luật ngân sách nhà nước; phối hợp với Sở Kế hoạch và Đầu tư cùng các sở, ban, ngành liên quan nghiên cứu, ban hành cơ chế, chính sách ưu đãi cho các doanh nghiệp vận tải trên địa bàn tỉnh.

5. Giao Sở Khoa học và Công nghệ chủ trì, phối hợp với Sở Giao thông Vận tải tổ chức hướng dẫn, quản lý việc sử dụng các công nghệ mới, vật liệu mới, nhiên liệu sinh học sử dụng trong lĩnh vực vận tải.

6. UBND các huyện, thành phố, thị xã căn cứ Chiến lược này xây dựng chiến lược, quy hoạch phát triển vận tải của địa phương mình và xây dựng kế hoạch triển khai.

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

Điều 4. Chánh Văn phòng UBND tỉnh, Giám đốc các Sở: Giao thông Vận tải, Công thương, Tài chính, Kế hoạch và Đầu tư, Khoa học và Công nghệ, Thủ trưởng các sở, ban, ngành liên quan, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các huyện, thành phố, thị xã chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này. /.

Nơi nhận:

- Văn phòng Chính phủ;
 - Bộ Giao thông Vận tải; (để báo cáo)
 - Thường trực Tỉnh ủy;
 - Thường trực HĐND tỉnh;
 - Chủ tịch, các Phó Chủ tịch UBND tỉnh;
 - Báo Ninh Bình;
 - Đài Phát thanh và Truyền hình tỉnh;
 - Lưu: VT, VP4, 2, TTTH;
- MH.20.

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Đình Văn Điển

Phụ lục



MỤC TIÊU CỤ THỂ CỦA TỪNG LOẠI HÌNH VẬN TẢI
 (Kèm theo Quyết định số 466/QĐ-UBND ngày 23/6/2014 của UBND tỉnh Ninh Bình)

KHỐI LƯỢNG VẬN TẢI HÀNG HOÁ NĂM 2020

Đơn vị tính: Nghìn tấn/năm

Phương thức vận tải	Tổng	Thị phần (%)	Vận tải liên tỉnh	Thị phần (%)	Vận tải nội tỉnh	Thị phần (%)	Tốc độ tăng trưởng giai đoạn 2014-2020 (%)		
							Tổng khối lượng vận tải hàng hoá	Khối lượng vận tải hàng hoá liên tỉnh	Khối lượng vận tải hàng hoá nội tỉnh
Đường bộ	22.619	31,84	14.553	25,61	8.066	56,78	4,2	5,3	2,5
Đường sắt	9.086	12,79	8.764	15,42	323	2,27	-	-	-
Đường thủy nội địa	35.498	49,98	29.761	52,37	5.737	40,38	14,4	15,1	11
Đường biển	3.828	5,39	3.747	6,59	80	0,56	-	-	-
Tổng	71.031	100	56.825	100	14.206	100	9,60	13,9	5,8

KHỐI LƯỢNG VẬN TẢI HÀNG HOÁ NĂM 2030

Đơn vị tính: Nghìn tấn/năm

Phương thức vận tải	Tổng	Thị phần (%)	Vận tải liên tỉnh	Thị phần (%)	Vận tải nội tỉnh	Thị phần (%)	Tốc độ tăng trưởng giai đoạn 2021-2030 (%)		
							Tổng khối lượng vận tải hàng hoá	Khối lượng vận tải hàng hoá liên tỉnh	Khối lượng vận tải hàng hoá nội tỉnh
Đường bộ	61.761	33,45	45.008	30,47	16.753	45,37	7,1	12	7,6
Đường sắt	21.511	11,65	20.328	13,76	1.183	3,20	8,4	8,8	13,9
Đường thủy nội địa	95.112	51,52	76.280	51,65	18.832	51,00	7,9	9,9	12,6
Đường biển	6.235	3,38	6.079	4,12	156	0,42	4,7	5	6,8
Tổng	184.619	100	147.695	100	36.924	100	7,6	.10	10



KHỐI LƯỢNG VẬN TẢI HÀNH KHÁCH NĂM 2020

Đơn vị tính: Nghìn người/năm

Phương thức vận tải	Tổng	Thị phần (%)	Vận tải liên tỉnh	Thị phần (%)	Vận tải nội tỉnh	Thị phần (%)	Tốc độ tăng trưởng giai đoạn 2014-2020 (%)		
							Tổng khối lượng vận tải hàng hoá	Khối lượng vận tải hàng hoá liên tỉnh	Khối lượng vận tải hàng hoá nội tỉnh
Dường bộ	38.835	90,89	34.660	90,13	4.175	97,71	15,6	15,5	16,7
Dường sắt	1.538	3,6	1.538	4,00	0	0,00	-	-	-
Dường thủy nội địa	2.257	5,28	2.159	5,61	98	2,29	3	3,1	1,3
Dường biển	98	0,23	98	0,25	0	0,00	-	-	-
Tổng	42.728	100	38.455	100	4.273	100	13,70	14,9	16

KHỐI LƯỢNG VẬN TẢI HÀNH KHÁCH NĂM 2030

Đơn vị tính: Nghìn người/năm

Phương thức vận tải	Tổng	Thị phần (%)	Vận tải liên tỉnh	Thị phần (%)	Vận tải nội tỉnh	Thị phần (%)	Tốc độ tăng trưởng giai đoạn 2021-2030 (%)		
							Tổng khối lượng vận tải hàng hoá	Khối lượng vận tải hàng hoá liên tỉnh	Khối lượng vận tải hàng hoá nội tỉnh
Đường bộ	97.915	90,65	88.471	91,01	9.444	87,44	8,6	9,8	8,3
Đường sắt	3.988	3,69	3.988	4,10	0	0,00	10	10	-
Đường thủy nội địa	5.855	5,42	4.498	4,63	1.357	12,56	7,1	7,6	30
Đường biển	254	0,24	254	0,26	0	0,00	1,3	1,3	-
Tổng	108.012	100	97.211	100	10.801	100	8,6	9,7	9,7