

QUYẾT ĐỊNH

**Về việc phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển
giao thông vận tải 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 (tờ trình số 385/TTTr-BGTVT ngày 19 tháng 11 năm 2008 về Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030,

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

- 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, bảo đảm quốc phòng, an ninh, 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, đặc biệt là tiềm năng biển, để phát triển hệ thống giao thông vận tải hợp lý, tiết kiệm chi phí xã hội.

- Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông một cách đồng bộ, hợp lý; kết hợp phát triển từng bước vững chắc với những bước đột phá đi thẳng 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, đồng thời coi trọng công tác bảo trì, đảm bảo khai thác hiệu quả, bền vững kết cấu hạ tầng giao thông hiện có.

- Phát triển vận tải theo hướng hiện đại, chất lượng 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.

- 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 có tỷ lệ nội địa hóa cao, 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.

- 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.

- Nhanh chóng phát triển phương thức vận tải nhanh, khối lượng lớn (vận tải bánh sắt) 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 tỉnh và giao thông tiếp cận cho người khuyết tật; kiểm soát sự gia tăng phương tiện vận tải cá nhân; giải quyết ùn tắc giao thông và bảo đảm trật tự 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 người dân.

- Xã hội hóa việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông. Huy động tối đa mọi nguồn lực, coi trọng nguồn lực trong nước, để đầu tư phát triển giao thông vận tải. 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.

- 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. CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐẾN NĂM 2020, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2030

1. Định hướng phát triển giao thông vận tải đến năm 2020

Đến năm 2020, hệ thống giao thông vận tải nước ta cơ bản đáp ứng nhu cầu vận tải đa dạng của xã hội với mức tăng trưởng nhanh, đảm bảo chất lượng ngày càng cao, giá thành hợp lý; kiểm chế tiến tới giảm sự gia tăng tai nạn giao thông và hạn chế ô nhiễm môi trường. Về tổng thể, hình thành được một hệ thống giao thông vận tải hợp lý giữa các phương thức vận tải và các hành lang vận tải chủ yếu đối với các mặt hàng chính có khối lượng lớn.

Đường bộ: hệ thống quốc lộ và đường tỉnh 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. Các tuyến đường bộ đối ngoại đạt tiêu chuẩn kỹ thuật của đường bộ khu vực. Thành lập Quỹ bảo trì đường bộ để đáp ứng nhu cầu nguồn vốn cho công tác bảo trì hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

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 đạt tốc độ 120km/h; xây dựng mới các tuyến đường sắt cao tốc và đường sắt tốc độ cao; ưu tiên xây dựng tuyến đường sắt cao tốc Bắc - Nam tốc độ 350 km/h. Nhanh chóng phát triển giao thông vận tải bánh sắt tại các đô thị, đường sắt nội - ngoại ô, làm nòng cốt trong vận tải hành khách công cộng, trước mắt ưu tiên triển khai tại Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh.

Đường biển: phát triển hệ thống cảng biển quốc gia, bao gồm cảng trung chuyển quốc tế tại Vân Phong, các cảng cửa ngõ quốc tế, các bến cảng nước sâu tại ba vùng kinh tế trọng điểm có khả năng tiếp nhận các tàu container thế hệ mới, các cảng tổng hợp, cảng chuyên dùng, cảng hành khách đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, hội nhập quốc tế. Đầu tư phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng cảng biển, bao gồm bến cảng, luồng vào cảng, giao thông đến cảng và hệ thống dịch vụ hỗ trợ sau cảng.

Đường thủy nội địa: hoàn thành nâng cấp các tuyến thủy nội địa chính đạt cấp kỹ thuật quy định; tập trung cải tạo, chỉnh trị một số đoạn tuyến quan trọng; tăng chiều dài các đoạn, tuyến sông được quản lý khai thác. Đầu tư chiều sâu, nâng cấp và xây dựng mới các cảng đầu mối, bến hàng hoá và hành khách, đặc biệt ở đồng bằng sông Hồng và đồng bằng sông Cửu Long.

Hàng không: hoàn thành việc nâng cấp, mở rộng và xây dựng mới các cảng hàng không đạt tiêu chuẩn quốc tế; tập trung đầu tư các cảng hàng không quốc tế trong khu vực Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh; nghiên cứu, triển khai đầu tư các cảng hàng không quốc tế mới với quy mô và chất lượng phục vụ ngang tầm với các cảng hàng không quốc tế lớn trong khu vực. Đưa năng lực khai thác các cảng hàng không lên 3,0 ÷ 3,5 lần vào năm 2020.

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 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 tại Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh để đạt tỷ lệ đảm nhận hành khách công cộng 35 ÷ 45%.

Giao thông nông thôn: phát triển đường giao thông nông thôn cho phương tiện giao thông cơ giới tới tất cả trung tâm xã hoặc cụm xã, đảm bảo thông suốt quanh năm. Tỷ lệ mặt đường cứng, rải nhựa đạt $60 \div 80\%$. Chú trọng phát triển giao thông đường thủy nội địa, đặc biệt ở vùng đồng bằng sông Cửu Long.

Công nghiệp tàu thủy: đóng mới tàu biển trọng tải đến 300.000 DWT; sửa chữa tàu biển trọng tải tới 400.000 DWT; 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 và xe máy thi công: phối hợp với các ngành công nghiệp cơ khí chế tạo, luyện kim, hoá chất... để hình thành ngành công nghiệp ô tô, xe máy thi công; tăng nhanh tỷ lệ nội địa hóa đạt trên 60%. 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 phát triển kinh tế - xã hội; phấn đấu để có sản phẩm xe ô tô mang thương hiệu Việt Nam, đủ sức cạnh tranh quốc tế.

Công nghiệp đường sắt: 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, đến năm 2020 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; hợp tác chế tạo từng phần máy bay, phụ tùng máy bay và các trang thiết bị kỹ thuật chuyên ngành.

2. Tầm nhìn đến năm 2030

Đến năm 2030 sẽ cơ bản hoàn thiện mạng lưới giao thông vận tải trong cả nước cũng như các hành lang giao thông đối ngoại. Chất lượng vận tải đảm bảo đạt tiêu chuẩn quốc tế: êm thuận, nhanh chóng, an toàn và kết nối hợp lý giữa các phương thức vận tải, nhất là các điểm chuyển tải hành khách đường dài với vận tải hành khách tại các đô thị.

Cơ bản hoàn thành xây dựng các tuyến đường bộ, đường sắt cao tốc Bắc - Nam. Hệ thống đường bộ, đường sắt Việt Nam đồng bộ với 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, trong đó cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong đã bước vào giai đoạn khai thác hiệu quả, 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 trong khu vực.

Tiếp tục xây dựng và hoàn thiện mạng lưới cảng hàng không trong cả nước với quy mô hiện đại đạt tiêu chuẩn quốc tế; cảng hàng không quốc tế Long Thành có vai trò và quy mô ngang tầm với các cảng hàng không quốc tế lớn trong khu vực.

Phát triển giao thông đô thị theo quan điểm: “Nhìn xa, hướng tới văn minh, hiện đại; nhanh chóng thu hẹp khoảng cách so với thủ đô của các nước khác”. Từng bước xây dựng các tuyến vận tải hành khách khối lượng lớn tại các đô thị loại I. Phát triển vận tải hành khách có khối lượng lớn đi trên cao và đi ngầm tại Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh để đảm bảo tỷ lệ vận tải hành khách công cộng tại hai thành phố này đạt $50 \div 55\%$.

3. Mục tiêu phát triển đến năm 2020

a) Về vận tải

- Phát triển 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, hành khách đường dài, cự ly trung bình, khối lượng lớn, vận tải hành khách giữa các thành phố, khu đô thị 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 $25 \div 35\%$. Phát triển tuyến vận tải hành khách ven biển, hải đảo.

+ Vận tải thủy nội địa chủ yếu đảm nhận vận tải hàng rời khối lượng lớn (than, xi măng, phân bón, vật liệu xây dựng...) với chi phí thấp, hàng siêu trường, siêu trọng, vận tải chuyển tiếp phục vụ nông nghiệp và nông thôn.

+ 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, phổ thông và thuận tiện theo hướng thị trường mở, gắn liền với thị trường vận tải hàng không khu vực và thế giới; 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 của các hãng hàng không trong nước.

- Phát triển phương tiện vận tải

Đường bộ: phát triển phương tiện vận tải cơ giới phù hợp với kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật an toàn và môi trường, phù hợp với chủng loại hàng hóa và đối tượng hành khách. Từng bước hạn chế tốc độ tăng lượng xe máy và kiểm soát sự gia tăng lượng ô tô con cá nhân ở các thành phố lớn. Đến năm 2020, toàn quốc có khoảng $2,8 \div 3$ triệu xe ô tô các loại, trong đó xe ô tô con 1,5 triệu chiếc, xe ô tô khách 0,5 triệu chiếc, xe ô tô tải 0,8 triệu chiếc.

Đường sắt: phát triển phương tiện vận tải đường sắt theo hướng chuyên dùng cao với cơ cấu hợp lý; đổi mới sức kéo và sức chở theo hướng hiện đại, giảm chi phí, hạ giá thành, chú trọng phát triển các đoàn tàu tốc độ cao; áp dụng công nghệ tiên tiến trong vận tải và đóng mới phương tiện nhằm nâng cao tốc độ chạy tàu. Đến năm 2020, đường sắt Việt Nam có khoảng $1.100 \div 1.200$ đầu máy và $50.000 \div 53.000$ toa xe các loại, trong đó có $4.000 \div 5.000$ toa xe khách.

Đường biển: chú trọng phát triển các loại tàu chuyên dùng như tàu container, tàu hàng rời cỡ lớn, tàu dầu, tàu khí hoá lỏng, tàu Lash... trẻ hoá đội tàu biển đạt độ tuổi bình quân 12 năm vào năm 2020. Nghiên cứu phát triển tàu chở khách cao tốc ven biển và tàu khách du lịch. Đến năm 2020 đội tàu quốc gia có tổng trọng tải là $12 \div 14$ triệu DWT.

Đường thủy nội địa: khu vực đồng bằng sông Hồng, sử dụng đoàn tàu kéo đẩy từ $1.200 \div 1.600$ T, tàu tự hành đến 500 T, tàu khách $50 \div 120$ ghế; khu vực đồng bằng sông Cửu Long, sử dụng tàu kéo đẩy $600 \div 1.200$ T, tàu tự hành loại đến 500 T và tàu khách đến $30 \div 100$ ghế. Đối với các tuyến ven biển ngắn, sử dụng tàu tự hành $500 \div 1.200$ T. Phát triển các phương tiện vận tải chuyên dùng (container, xi măng rời, xăng dầu...). Đến năm 2020, đội tàu thủy nội địa có tổng trọng tải $10 \div 12$ triệu tấn, tổng sức kéo $12 \div 13$ triệu CV, tổng sức chở $0,8 \div 1$ triệu ghế khách.

Hàng không: máy bay vận tải hành khách tầm ngắn sử dụng các loại từ $65 \div 80$ ghế và từ $150 \div 200$ ghế; máy bay tầm trung sử dụng các loại từ $250 \div 350$ ghế; máy bay tầm xa sử dụng các loại trên 300 ghế. Phát triển các loại máy bay chở hàng phù hợp. Sử dụng các loại máy bay trực thăng, máy bay cánh bằng loại nhỏ chuyên dùng cho các hoạt động bay ta xi, tìm kiếm cứu nạn. Đến năm 2020 đội tàu bay quốc gia có khoảng $140 \div 150$ chiếc các loại.

b) Về phát triển kết cấu hạ tầng giao thông

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; xây dựng đường bộ cao tốc Bắc - Nam, đường bộ ven biển;

hoàn thành nâng cấp đường sắt Thống Nhất, đạt cấp tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia và khu vực. Triển khai xây dựng đường sắt cao tốc Bắc - Nam. Phát triển tuyến vận tải hành khách Bắc - Nam trên biển.

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 các tuyến đường bộ cao tốc thuộc hai hành lang và một vành đai kinh tế Việt Nam - Trung Quốc và các đoạn tuyến thuộc đường bộ cao tốc Bắc - Nam, một số tuyến hướng tâm có lưu lượng vận tải lớn và các tuyến vành đai vùng Thủ đô Hà Nội. Nối thông và nâng cấp toàn bộ các quốc lộ thuộc hệ thống vành đai phía Bắc, đường bộ ven biển; hoàn thành xây dựng tuyến vành đai biên giới; hoàn thành xây dựng các đoạn tránh ngập khi xây dựng thủy điện Sơn La; hoàn thành nâng cấp, đưa vào đúng cấp kỹ thuật các tuyến quốc lộ còn lại.

Xây dựng mới đường sắt cao tốc Hà Nội - Vinh thuộc tuyến đường sắt cao tốc Bắc - Nam. 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 và đưa vào cấp các tuyến đường sắt hiện có.

Hoàn thành mở rộng các cảng biển khu vực Hải Phòng, Quảng Ninh; xây dựng cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện tiếp nhận tàu có trọng đến 80.000 DWT; ưu tiên phát triển các bến container và các bến cảng chuyên dùng; 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, mở rộng một số cảng chính như: Ninh Bình - Ninh Phúc, Đa Phúc, Việt Trì, Hòa Bình. Xây dựng mới cảng container Phú Đồng; xây dựng các cảng khách đầu mối tại Hà Nội, Hải Phòng và Quảng Ninh. Cảng Hà Nội được nghiên cứu chuyển đổi công năng theo hướng chủ yếu phục vụ du lịch, kết hợp bốc dỡ hàng sạch.

Tiếp tục phát triển các cảng hàng không quốc tế Nội Bài, Cát Bi; nâng cấp các cảng hàng không Điện Biên, Nà Sản. Xây dựng mới các cảng hàng không Quảng Ninh, 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:

Xây dựng các đoạn đường bộ cao tốc thuộc tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam. 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 và Campuchia; nối thông và nâng cấp tuyến đường bộ ven biển; đưa vào đúng cấp kỹ thuật các tuyến quốc lộ còn lại. Xây dựng đường hành lang biên giới và hệ thống đường phía Tây các tỉnh miền Trung từ Thanh Hoá đến Quảng Nam; xây dựng đường Trường Sơn Đông từ Đà Nẵng đến Lâm Đồng.

Xây dựng đoạn đường sắt cao tốc thuộc tuyến đường sắt cao tốc Bắc Nam, đường sắt Vũng Áng - Cha Lo (Mụ Giạ) và đường sắt nối các tỉnh Tây Nguyên. Xây dựng tuyến đường sắt phục vụ khai thác và sản xuất alumina - nhôm tại các tỉnh Tây Nguyên và nối Tây Nguyên với cảng biển.

Hoàn thành việc đầu tư xây dựng và đưa vào khai thác 2 bến khởi động cảng trung chuyển quốc tế Văn Phong tạo tiền đề xây dựng cảng trung chuyển quốc tế có tầm cỡ khu vực và quốc tế. Tiếp tục xây dựng, nâng cấp và mở rộng các cảng: Nghi Sơn, Cửa Lò, Vũng Áng, Đà Nẵng, Dung Quất, Quy Nhơn; xây dựng các cảng chuyên dụng phục vụ cho các nhà máy nhiệt điện, xuất khẩu alumina. Lựa chọn và xây dựng bến cảng khách quốc tế tại khu vực Huế - Đà Nẵng, Nha Trang.

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

Phát triển các cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng, Phú Bài, 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, mở rộng các cảng hàng không Vinh, Đồng Hới, Phù Cát, Tuy Hoà, Liên Khương, Pleiku, Buôn Ma Thuột đạt tiêu chuẩn quốc tế đối với sân bay nội địa; phát triển cảng Liên Khương thành cảng hàng không quốc tế khi có đủ điều kiện.

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:

Xây dựng các đoạn tuyến đường bộ cao tốc thuộc đường bộ cao tốc Bắc - Nam, các tuyến cao tốc từ thành phố Hồ Chí Minh đi các tỉnh, thành và các đường vành đai thuộc khu vực thành phố Hồ Chí Minh; nâng cấp và xây dựng mới các trục dọc chính, nối thông và nâng cấp tuyến đường bộ ven biển; hoàn thành nâng cấp, đưa vào đúng cấp kỹ thuật các tuyến quốc lộ còn lại.

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. Nâng cấp tuyến duyên hải ven biển thành phố Hồ Chí Minh - Bến Tre - Trà Vinh - Sóc Trăng - Cà Mau; xây dựng và nâng cấp các cảng thủy nội địa hàng hóa và hành khách.

Xây dựng đường sắt cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Nha Trang (thuộc tuyến đường sắt cao tốc Bắc - Nam), đường sắt Biên Hoà - Vũng Tàu; xây dựng đường sắt Dĩ An - Lộc Ninh để nối với đường sắt xuyên Á. Xây dựng đường sắt thành phố Hồ Chí Minh - Mỹ Tho - Cần Thơ.

Cải tạo, nâng cấp và xây dựng 4 cụm cảng biển khu vực Đông Nam Bộ:

- Cụm cảng Cái Mép, Bến Đình Sao Mai - Vũng Tàu: có vai trò cảng cửa ngõ quốc tế của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam;

- Cụm cảng thành phố Hồ Chí Minh: gồm các khu cảng Hiệp Phước tiếp nhận tàu đến 50.000 DWT, khu cảng Cát Lái tiếp nhận tàu đến 30.000 DWT và khu cảng Sài Gòn, Nhà Bè tiếp nhận tàu đến 20.000 DWT. Hoàn thành kế hoạch di dời các cảng nội đô ra khu vực Cát Lái, Hiệp Phước và Cái Mép, Thị Vải; chuyển đổi công năng cảng Sài Gòn phù hợp với quy hoạch của Thành phố;

- Cụm cảng Đồng Nai: bao gồm các khu cảng Đồng Nai, Phú Hữu - Nhơn Trạch, Phước An - Gò Dầu;

- Cụm cảng Bà Rịa - Vũng Tàu : bao gồm các khu Mỹ Xuân - Phú Mỹ, khu sông Dinh - Vũng Tàu.

Xây dựng luồng tàu mới vào sông Hậu qua kênh Quan Chánh Bồ cho tàu trọng tải 10.000 DWT đẩy tải và 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.

Đầu tư xây dựng cảng hàng không quốc tế Long Thành để trở thành cảng trung chuyển hành khách, hàng hoá có sức cạnh tranh trong khu vực; tiếp tục phát triển cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất nhằm đảm bảo vai trò hỗ trợ trong khai thác đối với cảng hàng không quốc tế Long Thành. Tiếp tục đầu tư xây dựng nâng cấp cảng hàng không quốc tế Cần Thơ, Phú Quốc; xây dựng cảng hàng không Vũng Tàu phục vụ bay dịch vụ và hoạt động hàng không chung; nâng cấp, mở rộng các cảng hàng không Cà Mau, Rạch Giá, Côn Đảo.

c) Về phát triển giao thông vận tải đô thị

- Ưu tiên phát triển vận tải hành khách công cộng, đặc biệt là các phương thức vận tải hành khách công cộng nhanh, khối lượng lớn. Kiểm soát sự phát triển của xe máy, xe ô tô con cá nhân, đặc biệt ở Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh;

- Thực hiện một số dự án đường sắt đô thị trên cao hoặc ngầm tại Thủ đô Hà Nội (Ngọc Hồi - Yên Viên, Như Quỳnh; Nội Bài - Thượng Đình; Cát Linh - Thượng Đình - Ba La; Nhổn - ga Hà Nội - Hoàng Mai; Đồng Anh - Mê Linh; Nam Hà Tây - Hòa Lạc) và thành phố Hồ Chí Minh (Bến Thành - Suối Tiên; Bến xe Tây Ninh - Thủ Thiêm; Quốc lộ 13 - Cây Gõ; Cầu Bến Cát - Nguyễn Văn Linh; bến xe Cần Giuộc mới - cầu Sài Gòn; Bà Quẹo - vòng xoay Phú Lâm);

- 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)... đảm bảo giao thông thông suốt, an toàn và bảo vệ môi trường. Nâng cấp, mở rộng hai trung tâm điều khiển giao thông của Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh và 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 cơ giới hóa sản xuất nông nghiệp, nông thôn. Cải tạo và xây dựng hệ thống cầu, cống đạt tiêu chuẩn kỹ thuật;

- Hoàn thành mở đường mới đến trung tâm các xã, cụm xã chưa có đường, các nông, lâm trường, các điểm công nghiệp. Tiếp tục xây dựng hệ thống đường liên thôn, xã tạo thành mạng lưới giao thông nông thôn liên hoàn; gắn kết mạng lưới giao thông nông thôn với mạng lưới giao thông quốc gia. 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;

- Nghiên cứu sử dụng vật liệu, kết cấu và cấu kiện lắp ráp tại chỗ phù hợp với điều kiện và khí hậu của từng vùng;

- 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 đảm bảo an toàn giao thông

- Kiểm chế tai nạn giao thông, phấn đấu giảm tai nạn giao thông trên cả 3 tiêu chí về số vụ, số người chết và số người bị thương;

- 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;

- Phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông phải đảm bảo hành lang an toàn, phải được thẩm định về an toàn giao thông gắn với việc xây dựng các nút giao, công dân sinh và xử lý điểm đen trên tuyến;

- Nâng cao chất lượng đào tạo, sát hạch và quản lý người điều khiển phương tiện vận tải; 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.

e) Về phát triển bền vững và bảo vệ môi trường trong giao thông vận tải

- Hoàn thiện các tiêu chuẩn, văn bản hướng dẫn, các quy định bảo vệ môi trường trong lĩnh vực giao thông vận tải. Tăng cường công tác tuyên truyền phổ biến giáo dục và cưỡng chế thi hành pháp luật về bảo vệ môi trường;

- Nâng cao chất lượng giám sát và quản lý bảo vệ môi trường trong giao thông vận tải. Thực hiện đánh giá môi trường chiến lược từ khâu lập chiến lược, quy hoạch và đánh giá tác động môi trường từ khâu lập dự án đầu tư. Giám sát chặt chẽ việc thực hiện các quy định bảo vệ môi trường trong các dự án xây dựng công trình và các cơ sở công nghiệp giao thông vận tải nhằm giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường;

- 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 bảo vệ môi trường.

III. CÁC GIẢI PHÁP, CHÍNH SÁCH CHỦ YẾU

1. Giải pháp, chính sách phát triển vận tải

- Khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải; thành lập tập đoàn 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 nhiều hình thức 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 bằng các hình thức như bán trả chậm, bán trả góp, có chính sách ưu đãi trong việc nhập khẩu phụ tùng, thiết bị mà trong nước chưa sản xuất được...

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

- 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.

2. 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 $3,5 \div 4,5\%$ GDP.

- Huy động tối đa mọi nguồn lực, chú trọng nguồn nội lực, tạo điều kiện thuận lợi để thu hút vốn đầu tư từ mọi thành phần kinh tế dưới nhiều hình thức vào xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông, đặc biệt là đầu tư theo hình thức PPP, BOT, BT, BTO... trong và ngoài nước. Áp dụng hình thức Nhà nước đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông cho các đơn vị, cá nhân thuê khai thác để có vốn bảo trì hoặc đầu tư vào các công trình khác.

- Nhanh chóng triển khai thành lập Quỹ bảo trì và đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, trước hết là Quỹ bảo trì đường bộ. Đưa công tác bảo trì đường theo kế hoạch thành một nhiệm vụ không thể thiếu trong phát triển giao thông nông thôn, thực hiện cam kết bảo trì cho các dự án đầu tư xây dựng, nâng cấp kết cấu hạ tầng giao thông nông thôn.

- Nhanh chóng xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đô thị hiện đại, ưu tiên xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông phục vụ vận tải hành khách công cộng với khối lượng lớn và hệ thống giao thông tĩnh để giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông và hạn chế ô nhiễm môi trường tại các thành phố lớn, đặc biệt là Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh.

- Chú trọng tạo quỹ đất hợp lý cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, đặc biệt là kết cấu hạ tầng giao thông đô thị; kết hợp phát triển hợp lý các mô hình vận tải hành khách công cộng mặt đất, đi ngầm và trên cao để sử dụng quỹ đất một cách hiệu quả; quy hoạch phân bố lại không gian đô thị để tạo thêm quỹ đất cho phát triển giao thông đô thị.

- Xây dựng, thực hiện quy hoạch phát triển giao thông vận tải cấp huyện, xã để đảm bảo phát triển giao thông nông thôn có kế hoạch, hài hoà, hợp lý và gắn kết được với hệ thống giao thông vận tải quốc gia. Kiện toàn tổ chức và hoàn thiện thể chế quản lý đối với giao thông nông thôn.

- 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 giao thông. 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.

3. 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.

- 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. 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 trong khu vực và thế giới. Ưu tiên vốn và nguồn lực để phát triển đội tàu biển và máy bay hiện đại đồng thời 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.

5. Giải pháp, chính sách đổi mới tổ chức quản lý, cải cách hành chính

- 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. Phát triển mô hình tập đoàn kinh tế trong lĩnh vực giao thông vận tải.

- 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); tăng cường công tác quản lý quy hoạch giao thông vận tải.

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

- Xây dựng và hoàn thiện các tiêu chuẩn, quy trình, quy chuẩn, quy phạm ... trong các lĩnh vực khảo sát, thiết kế, thi công, nghiệm thu, bảo trì, vật liệu, công nghệ được sử dụng trong ngành 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.
- Nâng cao năng lực các Viện nghiên cứu, các trung tâm thí nghiệm, thử nghiệm trong ngành giao thông vận tải...

7. 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.
- 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...
- Cần có sự 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.

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 sau 45 ngày, kể từ ngày ký ban hành.

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 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, Cổng TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: Văn thư, KTN (5b). A. **295**

THỦ TƯỚNG



Nguyễn Tấn Dũng