

THỦ TƯỚNG CHÍNH
PHỦ
Số: 355/QĐ-TTg

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Hà Nội, ngày 25 tháng 2 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

- 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.
- 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, 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 nhiễm 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 hóa dầu. Nâng cao thị phần vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu lên 25÷30%. Phát triển tuyến 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 hóa 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 tiêu 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.