

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

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

Số: 318/QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 04 tháng 3 năm 2014

QUYẾT ĐỊNH

**Về việc phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020,
định hướng đến năm 2030**

CỔNG THÔNG TIN ĐIỆN TỬ CHÍNH PHỦ	
ĐẾN	Số: <i>C</i>
	Ngày: <i>06/3</i>

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

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

Căn cứ Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội Việt Nam giai đoạn 2011 - 2020 (Văn kiện đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XI của Đảng Cộng sản Việt Nam);

Căn cứ Quyết định số 175/QĐ-TTg ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam đến năm 2020;

Căn cứ Quyết định số 808/QĐ-TTg ngày 29 tháng 6 năm 2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Chương trình hành động thực hiện Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam đến năm 2020;

Căn cứ Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25 tháng 02 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;

Xét đề nghị của Bộ Giao thông vận tải,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 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, Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam, Chiến lược phát triển giao thông vận tải và quy hoạch phát triển của các ngành có liên quan.

- 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 nước, vận tải quốc tế và có cơ chế hỗ trợ, ưu đãi đối với các doanh nghiệp Việt Nam đầu tư ra nước ngoài trong lĩnh vực vận tải.

- 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 đất nước, bảo đảm an ninh, quốc phòng và hội nhập quốc tế.

- 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; chủ động hội nhập, hợp tác phát triển năng lực vận tải quốc tế, tham gia vào chuỗi cung ứng toàn cầu; 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 ở Việt Nam áp dụng mô hình quản trị tiên tiến, hiệu quả kinh doanh cao, có sức cạnh tranh, làm chủ thị trường vận tải trong nước, chiếm vai trò quan trọng trong vận tải xuất, nhập khẩu hàng hóa, từng bước vươn ra đầu tư kinh doanh có hiệu quả trên thị trường vận tải quốc tế.

- Nâng cao chất lượng đào tạo nguồn nhân lực, đồng thời đẩy mạnh nghiên cứu ứng dụng khoa học, làm chủ và 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 và tăng khả năng cạnh tranh của nền kinh tế, đưa Việt Nam từng bước trở thành trung tâm trung chuyển hàng hóa và hành khách của khu vực, góp phần quan trọng thực hiện thắng lợi chiến lược phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh.

2. Mục tiêu cụ thể

a) Giai đoạn đến năm 2020

Đến năm 2020, tổng sản lượng vận tải toàn ngành khoảng 1.300 tỷ tấn.km (tương đương 2,2 tỷ tấn hàng hoá), 340 tỷ hành khách.km (tương đương 6,3 tỷ lượt khách) với tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm sản lượng vận tải hàng hóa giai đoạn 2013 - 2020 là 9,1%, hành khách là 10,7% (chi tiết tại Phụ lục).

Tái cơ cấu thị trường vận tải nội địa theo hướng giảm thị phần vận tải bằng đường bộ, tăng thị phần vận tải bằng đường sắt và đường thủy nội địa, đặc biệt là trên các hành lang vận tải chính; thị phần vận tải hàng hóa liên tỉnh đường bộ đến năm 2020 khoảng 54,4%; đường sắt 4,3%; đường thủy nội địa 32,4%. Thị phần vận tải hành khách liên tỉnh đường bộ đến năm 2020 khoảng 93,2%; đường sắt 3,4% (chi tiết tại Phụ lục).

Đến năm 2020, tỷ lệ đảm nhận vận tải hành khách công cộng của Hà Nội đáp ứng khoảng 25% nhu cầu đi lại, trong đó đường sắt đô thị chiếm 2 - 3%; của thành phố Hồ Chí Minh đáp ứng khoảng 20% nhu cầu đi lại, trong đó đường sắt đô thị 4 - 5%.

Nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hàng hóa, hành khách với chi phí phù hợp, góp phần giảm chi phí logistics của nền kinh tế xuống còn khoảng 15% GDP; hoàn thiện mạng lưới vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt và xe buýt nhanh trong các đô thị từ loại 1 trở lên, đưa vào vận hành từ 01 đến 02 tuyến đường sắt đô thị tại Thủ đô Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, phát triển phương tiện vận tải công cộng sức chứa nhỏ và xe taxi đảm bảo gom khách cho dịch vụ xe buýt và đường sắt đô thị.

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

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, từng bước hoàn thiện hệ thống pháp luật trong lĩnh vực dịch vụ vận tải, phân định rõ chức năng quản lý nhà nước và kinh doanh thương mại, tạo môi trường kinh doanh bình đẳng, công khai, minh bạch.

Tái cơ cấu lực lượng vận tải, đẩy mạnh xã hội hoá đầu tư kinh doanh vận tải, đặc biệt là trong ngành đường sắt; hoàn thành cổ phần hóa toàn bộ doanh nghiệp nhà nước trong lĩnh vực vận tải.

b) Định hướng đến năm 2030

Đến năm 2030, tổng sản lượng vận tải khoảng 2.500 tỷ tấn.km (tương đương 4,3 tỷ tấn hàng hoá), 667 tỷ hành khách.km (tương đương 14 tỷ lượt khách), tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm về sản lượng vận tải hàng hóa giai đoạn 2021 - 2030 là 6,7%, hành khách là 8,2% (chi tiết tại Phụ lục).

Tiếp tục tái cơ cấu vận tải, đến năm 2030, thị phần vận tải hàng hóa liên tỉnh bằng đường bộ khoảng 51,2%; đường sắt 7,9%; đường thủy nội địa 30,9%, thị phần vận tải hành khách liên tỉnh đường bộ khoảng 92,0%; đường sắt 4,7% (chi tiết tại Phụ lục).

Đến năm 2030, tỷ lệ đảm nhận vận tải hành khách công cộng tại thành phố Hà Nội đáp ứng khoảng 40% nhu cầu đi lại trong đó đường sắt đô thị khoảng 17%; tại thành phố Hồ Chí Minh đáp ứng khoảng 35% nhu cầu đi lại trong đó đường sắt đô thị khoảng 18%.

Năng suất, chất lượng và hiệu quả dịch vụ vận tải hành khách đạt mức tiên tiến trong khu vực, góp phần giảm chi phí logistics của Việt Nam xuống dưới 15% GDP; hoàn thiện hệ thống vận tải hành khách công cộng đa phương thức với mạng lưới đường sắt đô thị làm chủ đạo trên các trục giao thông chính trong các đô thị loại 1 trở lên; hoàn thiện mạng lưới xe buýt tại các đô thị từ loại 2 trở lên trên cả nước; phương tiện vận tải công cộng sức chứa nhỏ và xe taxi đảm bảo gom khách cho dịch vụ xe buýt và đường sắt đô thị.

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 bằng hoặc thấp hơn so với tỷ lệ chung của phương tiện vận tải trên cả nước; hạn chế tối đa sự cố an toàn hàng không.

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 hoạt động vận tải.

Có hệ thống pháp lý hoàn chỉnh về quản lý vận tải, đảm bảo năng lực thực thi pháp luật hiệu quả, nghiêm minh.

Phát triển đội ngũ các doanh nghiệp vận tải có quy mô phong phú, 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 ra các nước trong khu vực và trên thế giới.

III. ĐỊNH HƯỚNG CHIẾN LƯỢC

1. Phát triển thị trường vận tải

a) Vận tải đường bộ

- Đẩy mạnh phát triển dịch vụ vận tải thu gom hàng 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, đường hàng không) đến các trung tâm phân phối quy mô vừa và nhỏ.

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

- 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 biên giới, 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 hợp tác, kết nối tạo thuận lợi cho vận tải qua biên giới giữa Việt Nam với các nước láng giềng Lào, Campuchia, Trung Quốc và các nước trong khu vực.

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); đẩy mạnh dịch vụ vận tải hành khách liên tỉnh trên các hành lang chính, vận tải hành khách công cộng tại các thành phố lớn.

- Hoàn chỉnh kết nối vận tải đường sắt với các cảng biển lớn, cảng đường thủy nội địa chính yếu; ưu tiên về cơ chế khuyến khích đầu tư và khai thác hệ thống cảng cạn (ICD) có quy mô lớn tại các vùng kinh tế trọng điểm và dọc theo các hành lang có đường sắt, bảo đảm kết nối ICD với đường sắt và các tuyến quốc lộ trọng điểm, các tuyến đường bộ cao tốc.

- Tăng cường hợp tác quốc tế về vận tải đường sắt với các nước trong Tổ chức hợp tác đường sắt (OSZD), hợp tác phát triển đường sắt xuyên Á; ưu tiên nâng cao năng lực vận tải hàng hoá trên tuyến Hải Phòng - Lào Cai.

- Nhanh chóng phát triển dịch vụ vận tải đường sắt hiện đại, kết nối đa phương thức thuận tiện, thực hiện quy hoạch đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt trên hành lang Đông - Tây, kết nối với Campuchia, khu vực Tây Nguyên và đồng bằng sông Cửu Long.

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 khối lượng lớn, hàng siêu trường, siêu trọng kết nối tới các cảng biển lớn, các trung tâm sản xuất công nghiệp, dịch vụ theo các tuyến đường thủy nội địa chính yếu, đặc biệt là theo mạng lưới đường thủy nội địa quốc gia tại khu vực đồng bằng sông Cửu Long, đồng bằng sông Hồng, các tuyến sông pha biển, các tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo và trên các lòng hồ lớn.

- Nâng cao năng lực cung ứng dịch vụ hỗ trợ vận tải tại các cảng đường thủy nội địa lớn, đặc biệt là năng lực xếp dỡ và dịch vụ hậu cần vận tải container bằng đường thủy nội địa.

- Tăng cường hợp tác tạo thuận lợi cho vận chuyển qua biên giới bằng đường thủy nội địa Việt Nam - Campuchia, Việt Nam - Trung Quốc.

d) Vận tải đường biển

- Tập trung phát triển năng lực vận tải hàng hoá xuất, nhập khẩu, vận chuyển hàng hóa quốc tế, vận tải tuyến ven biển Bắc - Nam, vận chuyển hàng hoá và hành khách từ đất liền ra các đảo xa bờ.

- Tiếp tục duy trì vị thế chủ đạo trên thị trường vận tải biển nội địa, tăng năng lực và thị phần vận tải giữa Việt Nam với các quốc gia và vận tải quốc tế trong khu vực Đông Nam Á, Đông Bắc Á; từng bước mở rộng khai thác thị trường châu Âu, châu Mỹ, châu Phi, Nam Á; tham gia cung ứng dịch vụ trên các tuyến vận tải viễn dương và trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

- Ưu tiên phát triển năng lực vận tải kết nối giữa các cảng biển trọng điểm tại khu vực Cái Mép - Thị Vải với thị trường Campuchia; các cảng khu vực Hải Phòng với Tây Nam Trung Quốc; các cảng khu vực miền Trung với Lào, Thái Lan và Myanmar.

- Đẩy mạnh phát triển chuỗi sản phẩm vận tải và du lịch đường biển, nâng cao năng lực tiếp nhận tàu chở khách du lịch đồng thời tăng cường khả năng kết nối thuận tiện đến các điểm du lịch trên đất liền; từng bước phát triển đội tàu khách du lịch cỡ lớn kết nối Việt Nam với các điểm du lịch quan trọng trên thế giới.

đ) Vận tải đường hàng không

- Tiếp tục đẩy mạnh năng lực vận tải hàng không song phương và đa phương đối với các thị trường truyền thống khu vực Đông Nam Á, Đông Bắc Á, Trung Quốc, châu Đại Dương, thúc đẩy kết nối vận tải hàng không đến khu vực Nam Á, các nước Đông Âu và Liên Xô (cũ).

- Khẩn trương mở đường bay và tăng cường năng lực vận tải hành khách và hàng hoá trên các đường bay tầm xa đến châu Âu, Bắc Mỹ, Mỹ La Tinh và châu Phi; khuyến khích các nhà đầu tư phát triển cảng hàng không trung chuyển khu vực (regional hub) đồng thời có chính sách thu hút các hãng hàng không mở đường bay tầm xa đến các cảng trung chuyển.

- Đẩy mạnh phát triển dịch vụ vận tải hàng hoá và hình thành mạng đường bay chở hàng riêng, khuyến khích các nhà đầu tư phát triển cảng hàng không trung chuyển hàng hoá của khu vực tại Chu Lai và có cơ chế ưu đãi để thu hút các hãng hàng không mở tuyến bay chở hàng đến cảng này.

e) Vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics

- Đẩy mạnh phát triển dịch vụ vận tải đa phương thức quốc tế và kết nối 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 quốc tế, cung cấp dịch vụ trọn gói 3 bên (3PL), 4 bên (4PL), đẩy mạnh ứng dụng thương mại điện tử và mô hình quản trị chuỗi cung ứng hiện đại.

- Nghiên cứu thành lập Cơ quan phối hợp liên ngành để phối hợp chức năng, nhiệm vụ giữa các Bộ, ngành, địa phương trong đầu tư, phát triển dịch vụ logistics.

g) Vận tải hành khách công cộng trong đô thị

- Phát triển hợp lý vận tải hành khách công cộng tại các đô thị lớn, nhanh chóng hoàn thiện mạng lưới vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt và xe buýt nhanh (BRT) tại các đô thị từ loại II trở lên.

- Đẩy nhanh tiến độ đầu tư cung ứng dịch vụ vận tải hành khách khối lượng lớn như đường sắt đô thị, xe buýt nhanh trên các trục giao thông chính và vành đai giao thông trung tâm của các đô thị đặc biệt.

- 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 cơ cấu, 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, kiềm chế gia tăng phương tiện cơ giới cá nhân; đến năm 2020, cả nước có khoảng 45 triệu phương tiện cơ giới đường bộ, trong đó có khoảng 3,2 - 3,5 triệu xe ô tô (với tỷ lệ xe ô tô con chiếm khoảng 57%, xe khách 14%, xe tải 29%); đến năm 2030, cả nước có dưới 55 triệu phương tiện cơ giới đường bộ, trong đó có khoảng 5 - 6 triệu xe ô tô (với tỷ lệ xe ô tô con ở mức 55%, xe khách 18%, xe tải 27%).

- Phát triển phương tiện vận tải đường bộ theo hướng hiện đại, thân thiện môi trường; đến năm 2017 ô tô nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp đáp ứng mức Euro 4 và đến năm 2022 đạt mức Euro 5; đến năm 2030 tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật môi trường đạt mức tiên tiến trong khu vực; tăng cường sử dụng nhiên liệu sạch trong giao thông đô thị, đến năm 2020 có 5 - 20% 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 sắt

- Đến năm 2020, phát triển phương tiện đường sắt theo hướng hiện đại, công suất hợp lý, tiết kiệm nhiên liệu:

+ Tập trung phát triển đầu máy theo hướng hiện đại, công suất hợp lý, tiết kiệm nhiên liệu; loại bỏ dần các loại đầu máy quá cũ, lạc hậu, đầu tư đầu máy hiện đại có công suất lớn từ 2.000 CV trở lên; tổng số đầu máy kéo tàu hàng 212 - 239 chiếc (tổng công suất 424 - 478 nghìn CV), tổng số đầu máy kéo tàu khách 63 - 70 chiếc (tổng công suất 126 - 140 nghìn CV); phân bổ sử dụng đầu máy hợp lý theo đặc điểm kết cấu hạ tầng của tuyến và quy mô đoàn tàu;

+ Mua sắm, đóng mới toa xe hàng và khách có tự trọng toa xe thấp, thiết kế hiện đại, tiện nghi, loại dần các toa xe cũ, lạc hậu, tự trọng lớn; tăng cường số toa xe chuyên chở hàng container; toàn bộ toa xe khách vận hành phải có bộ phận thu gom chất thải; đến năm 2020 tổng số toa xe hàng ước tính 9.200 - 10.400 chiếc, toa xe khách 816 - 899 chiếc.

- Đến năm 2030, phát triển phương tiện đường sắt đạt mức tiên tiến trong khu vực, có hiệu quả sử dụng năng lượng cao, công suất lớn:

+ Đảm bảo 100% các đầu máy kéo tàu khách và tàu hàng có công suất tối thiểu là 2.000 CV; tăng dần số lượng đầu máy điện theo lộ trình đầu tư phát triển đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị; tổng số đầu máy kéo tàu hàng ước tính 680 - 799 chiếc (tổng công suất 1.500.000 - 1.800.000 CV), đầu máy kéo tàu khách ước tính 195 - 225 chiếc (tổng công suất 448.000 - 517.000 CV);

+ Toàn bộ toa xe khách, toa xe hàng là toa xe có tự trọng thấp, đạt tiêu chuẩn tiện nghi, tiên tiến trong khu vực; tổng số toa xe hàng ước tính 28,3 - 33,3 nghìn chiếc trong đó tỷ lệ toa xe chở container đạt 15 - 20%; toa xe khách 2.344 - 2.703 chiếc.

c) Phương tiện vận tải đường thủy nội địa

- Đến năm 2020, tổng trọng tải phương tiện thủy nội địa chở hàng khoảng 26 - 30 triệu tấn; tổng số ghế phương tiện thủy nội địa chở khách khoảng 750.000 ghế.

- Đến năm 2030, tổng trọng tải phương tiện thủy nội địa ước khoảng 35 - 42 triệu tấn. Tổng số ghế phương tiện thủy nội địa khoảng 890.000 ghế.

- Đối với vận tải liên tỉnh:

+ Khu vực miền Bắc, đoàn kéo đẩy 1.200 - 1.600 tấn; tàu tự hành đến 800 tấn; tàu tự hành chuyên dùng chở container trọng tải 24 - 36 TEU; tàu sông pha biển đến 3.000 tấn;

+ Khu vực miền Nam đoàn kéo đẩy 1.200 - 1.600 tấn; tàu tự hành đến 1600 tấn; tàu tự hành chuyên dùng chở container 36 - 48 TEU và trên 48 TEU; tàu sông pha biển đến 5.000 tấn; tàu khách thường đến 120 ghế, tàu khách nhanh đến 90 ghế.

- Đối với vận tải nội tỉnh:

+ Khu vực miền Bắc tàu tự hành trọng tải đến 200 tấn; tàu khách 90 - 120 ghế, tàu ra đảo đến 250 ghế;

+ Khu vực miền Nam tàu tự hành trọng tải đến 300 - 500 tấn, tàu khách loại phổ biến 50 - 120 ghế.

- Tăng cường quản lý an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện kinh doanh vận tải thủy nội địa, nghiên cứu ban hành quy định về niên hạn sử dụng của phương tiện thủy nội địa; từ năm 2020 trở đi, 100% phương

tiện thủy nội địa kinh doanh vận tải hàng hóa, hành khách phải được đăng ký, đăng kiểm và tuân thủ các quy định về đảm bảo an toàn giao thông, niên hạn sử dụng; có bộ phận thu gom xử lý chất thải.

d) Đội tàu vận tải biển

- Đến năm 2020, tổng trọng tải đội tàu biển Việt Nam 6,8 - 7,5 triệu DWT, trong đó tàu chở hàng khô 4,72 - 5,21 triệu DWT, tàu chở hàng lỏng 1,44 - 1,58 triệu DWT, tàu chở container 0,68 - 0,72 triệu DWT.

- Đến năm 2030, tổng trọng tải đội tàu biển Việt Nam 12,61 - 14,42 triệu DWT, trong đó tàu chở hàng khô 9,08 - 10,38 triệu DWT, tàu chở hàng lỏng 2,19 - 2,7 triệu DWT, tàu chở container 1,48 - 1,63 triệu DWT.

- Loại cỡ tàu:

+ Tuyến quốc tế: Tàu hàng rời 30.000 - 200.000 DWT; tàu hàng bách hóa 5.000 - 50.000 DWT; tàu hàng lỏng 10.000 - 400.000 DWT, tàu container từ 500 - 12.000 TEU;

+ Tuyến nội địa: Tàu hàng rời, bách hóa 1.000 - 10.000 DWT, tàu container 200 - 1.000 TEU, tàu hàng lỏng 1.000 - 150.000 DWT.

- Tăng cường quản lý an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của đội tàu biển Việt Nam theo đúng quy định của các điều ước quốc tế về hàng hải mà Việt Nam là thành viên; từ sau năm 2020 toàn bộ đội tàu biển Việt Nam đang hoạt động phải có độ tuổi trong niên hạn sử dụng và mức độ tiêu hao nhiên liệu theo quy định.

đ) Đội tàu bay

- Đến năm 2020, tổng số tàu bay dự kiến 190 - 210 chiếc, trong đó Tổng công ty Hàng không Việt Nam có 140 - 150 chiếc (sở hữu 70 - 80 chiếc), các hãng hàng không khác dự kiến có thêm 50 - 60 chiếc; tàu bay tầm ngắn khoảng 60 - 70 chiếc (sở hữu 30 - 35 chiếc), tàu bay tầm trung 30 - 35 chiếc (sở hữu 17 - 20 chiếc), tàu bay tầm xa 20 - 24 chiếc (sở hữu 10 - 12 chiếc), tàu bay chở hàng khoảng 8 - 10 chiếc (sở hữu 3 - 5 chiếc).

- Đến năm 2030, đội tàu bay của các hãng hàng không Việt Nam có khoảng 230 - 250 chiếc (sở hữu trên 50%), trong đó tàu bay tầm xa khoảng 25 - 30 chiếc, tàu bay chở hàng khoảng 15 đến 20 chiếc.

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

- Hoàn thành tái cơ cấu doanh nghiệp vận tải nhà nước theo hướng đẩy mạnh cổ phần hoá, giảm thiểu số lượng và tỷ lệ sở hữu nhà nước trong doanh nghiệp vận tải, trừ trường hợp tại các đơn vị kinh doanh vận tải đảm bảo quốc phòng, an ninh và an sinh xã hội.

- Tách biệt kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt với kinh doanh vận tải thành các doanh nghiệp độc lập, khẩn trương cổ phần hoá các doanh nghiệp vận tải và cung ứng dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt.

- 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 thủy 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 thủy - 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 Việt Nam giữ vững vai trò chủ đạo trong thị trường vận tải hành khách đi và đến Việt Nam; 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; đẩy mạnh đầu tư phát triển dịch vụ vận tải, hỗ trợ vận tải ở nước ngoài.

IV. CÁC GIẢI PHÁP, CHÍNH SÁCH THỰC HIỆN

1. Hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật và thể chế về vận tải

- Hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về hoạt động vận tải nhằm tăng cường vai trò quản lý nhà nước, phân định rõ giữa vai trò quản lý nhà nước và hoạt động kinh doanh vận tải của các doanh nghiệp; hoàn thiện, cụ thể hóa các quy định về kinh doanh vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics phù hợp với thông lệ quốc tế.

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

- Hoàn thiện hệ thống các định mức kinh tế - kỹ thuật cung ứng dịch vụ vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải; các quy trình, quy chuẩn, tiêu chuẩn về bảo đảm an toàn giao thông và chất lượng dịch vụ vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải.

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

- Ưu tiên huy động nguồn lực đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đạt tỷ lệ 7 - 8% tổng giá trị sản phẩm quốc nội (GDP), trong đó vốn xã hội hoá chiếm 40 - 50%;

- 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;

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

- 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.

Đường bộ: Đến năm 2016, cơ bản hoàn thành nâng cấp, mở rộng quốc lộ 1A và đường Hồ Chí Minh (đoạn qua Tây Nguyên).

Tập trung đầu tư xây dựng trước một số đoạn cao tốc trên tuyến Bắc Nam, các tuyến cao tốc hướng tâm và vành đai vùng thủ đô Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh, các tuyến đường kết nối các Cảng hàng không quốc tế Nội Bài, Tân Sơn Nhất.

Khẩn trương hoàn thành các tuyến đường bộ có năng lực lớn kết nối với khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải, các cảng biển khu vực Hải Phòng, các cảng thủy nội địa lớn tại khu vực đồng bằng sông Hồng, sông Cửu Long; các tuyến đường bộ kết nối giữa các ICD với ga hàng hoá đường sắt, cảng sông, cảng biển.

Đến năm 2020, phát triển các tuyến đường bộ thuộc hai hành lang một vành đai hợp tác kinh tế Việt Nam - Trung Quốc; hành lang Đông - Tây sang Lào, Campuchia.

Đường biển: Đầu tư hệ thống cảng biển có quy mô đồng bộ, hiện đại theo quy hoạch tổng thể hệ thống cảng biển Việt Nam, ưu tiên đầu tư các cảng cửa ngõ quốc tế tại các vùng kinh tế trọng điểm.

Đến năm 2020, hoàn thành xây dựng và đưa vào khai thác sử dụng giai đoạn 1 khu bến Lạch Huyện thuộc cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng; tổ chức khai thác sử dụng có hiệu quả cảng cửa ngõ quốc tế Cái Mép - Thị Vải.

Đường hàng không: Tiếp tục đầu tư, nâng cấp hệ thống kết cấu hạ tầng quản lý bay, đường lăn, sân đỗ, nhà ga nhằm nâng cao hiệu quả khai thác các cảng hàng không hiện có, trong đó ưu tiên việc mở rộng, nâng cấp các cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Cát Bi, Phú Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh, đồng thời nhanh chóng xây dựng giai đoạn 1 cảng hàng không quốc tế Long Thành. Nhanh chóng có phương án đầu tư nâng cấp cảng hàng không Chu Lai thành trung tâm trung chuyển hàng hoá bằng đường hàng không cho khu vực Đông Nam Á và miền Nam Trung Quốc.

Đường sắt: Khẩn trương thực hiện xây dựng tuyến đường sắt Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân để sớm đưa vào khai thác trước năm 2015; đầu tư các đoạn tuyến đường sắt kết nối đường sắt quốc gia tới cảng Đình Vũ, Cái Mép - Thị Vải, các ICD lớn trên các hành lang vận tải chủ yếu, các cửa khẩu quốc tế lớn; các dự án bảo đảm an toàn giao thông đường sắt.

Đầu tư nâng cấp và xây dựng mới các tuyến đường sắt trên các hành lang vận tải chủ yếu, trong đó ưu tiên nâng cấp, hiện đại hoá tuyến đường sắt Bắc Nam; xây dựng và đưa vào khai thác các tuyến đường sắt đô thị tại Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh; nghiên cứu đề xuất lộ trình thích hợp để đầu tư xây dựng tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam.

Tập trung nguồn lực đầu tư kịp thời các tuyến đường sắt kết nối giữa đường sắt quốc gia với cảng cửa ngõ Lạch Huyện.

Đường thủy nội địa quốc gia: Cải tạo nâng cấp kết cấu hạ tầng các tuyến đường thủy nội địa quốc gia tại khu vực đồng bằng sông Hồng, sông Cửu Long; tuyến vận tải ven biển Bắc - Nam và các tuyến vận tải từ bờ ra các đảo; các tuyến vận tải qua biên giới với Trung Quốc và Campuchia; các cửa sông để khai thác vận tải sông pha biển.

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; hoàn thành đầu tư xây dựng mạng lưới các trạm dừng nghỉ cho hành khách trên đường bộ, trước tiên là trên quốc lộ 1A, đường Hồ Chí Minh và các tuyến quốc lộ trọng điểm đi Tây Bắc, Tây Nguyên, Tây Nam Bộ.

- 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, công ra, vào khu vực xe ô tô đón, trả khách.

-- 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 hàng không, 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 hàng không, 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 trong các đô thị lớn; dịch vụ vận tải hành khách và hàng hoá trên các hành lang chính, các tuyến vận tải đến khu vực Tây Bắc, Tây Nguyên, Tây Nam Bộ, các đảo và quần đảo trên Biển Đông.

- 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, đường sắt trong đô thị và 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 tỉnh Tây Bắc, Tây Nguyên, Tây Nam Bộ, các đảo và quần đảo trên Biển Đông.

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.

- Tăng cường phân công, phân cấp cho các địa phương trong thực thi chức năng quản lý nhà nước như các thủ tục hành chính, kiểm tra, giám sát, xử lý vi phạm đối với các hoạt động vận tải trên địa bàn, đặc biệt là trong lĩnh vực dịch vụ vận tải đường bộ và đường thủy nội địa.

- Hoàn thiện cơ chế quản lý nhà nước về kinh doanh vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt, theo hướng tách chức năng quản lý nhà nước và quản trị doanh nghiệp.

- 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; đội ngũ lao động chuyên ngành đặc thù như phi công, sĩ quan, thuyền viên, lực lượng an ninh chuyên ngành vận tải, kỹ thuật viên không lưu, hoa tiêu hàng hải.

- Tăng cường công tác phối hợp giữa cơ quan quản lý nhà nước, đơn vị kinh doanh vận tải với các cơ sở đào tạo thuộc hệ thống giáo dục quốc dân ngoài ngành giao thông vận tải trong công tác đổi mới chương trình, phương pháp đào tạo, thực hành, thực tập, nghiên cứu và ứng dụng khoa học, công nghệ phục vụ đào tạo các ngành nghề liên quan đến lĩnh vực vận tải.

- Có chính sách thu hút nhân sự có trình độ cao về làm việc trong các cơ quan quản lý nhà nước; có cơ chế trọng dụng đội ngũ các nhà khoa học, các chuyên gia đầu ngành trong và ngoài nước trong công tác nghiên cứu xây dựng chính sách phát triển vận tải.

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

- Hoàn thiện các quy định về điều kiện kinh doanh và cấp giấy phép kinh doanh cho các đơn vị kinh doanh vận tải; bổ sung các loại hình dịch vụ vận tải vào nhóm ngành nghề kinh doanh có điều kiện; bổ sung quy định về trách nhiệm và quyền hạn của cơ quan quản lý nhà nước trong thực thi quy định pháp luật về điều kiện kinh doanh vận tải.

- Hoàn thiện các quy định, quy trình, quy chuẩn kỹ thuật và trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước và đơn vị kinh doanh vận tải về bảo đảm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện kinh doanh vận tải, trang thiết bị, máy móc làm dịch vụ hỗ trợ vận tải.

- Hoàn thiện các quy định về điều kiện hành nghề của người điều khiển phương tiện kinh doanh vận tải, trách nhiệm của đơn vị kinh doanh vận tải, cơ quan quản lý nhà nước trong việc thực hiện các điều kiện hành nghề của người lao động trong lĩnh vực đường bộ, đường thủy nội địa.

- Nghiên cứu, bổ sung các loại phương tiện cần lắp đặt và duy trì thiết bị giám sát hành trình, đặc biệt là trong vận tải đường bộ và đường thủy nội địa; quy định trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước và đơn vị kinh doanh vận tải trong việc duy trì, quản lý và khai thác thông tin từ thiết bị giám sát hành trình để bảo đảm an toàn giao thông.

- Nghiên cứu, bổ sung các quy định và trách nhiệm về bảo đảm điều kiện, thời gian làm việc, chế độ đãi ngộ của người lao động trong các đơn vị kinh doanh vận tải.

- Đẩy mạnh việc thể chế hoá và triển khai thực hiện các điều kiện về bảo đảm an ninh, an toàn giao thông vận tải trong các công ước, thỏa thuận quốc tế, các hiệp định liên vận quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

7. Tăng cường hợp tác quốc tế trong quản lý và kinh doanh vận tải

- Chủ động, tích cực tham gia hoạt động để đóng góp cho sự phát triển của các tổ chức quốc tế về vận tải của Liên hiệp quốc như Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO), Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO).

- Hoàn thiện và thực hiện nghiêm các cam kết về vận tải trong Tổ chức Thương mại thế giới (WTO), ASEAN, APEC cũng như trong các hiệp định thương mại đa phương và song phương khác.

- Xây dựng và ký thoả thuận quan hệ đối tác chiến lược về giao thông vận tải giữa Việt Nam với các quốc gia có vai trò, vị trí quan trọng trong hoạt động vận tải quốc tế; chủ động đàm phán ký kết, triển khai các hiệp định song phương, đa phương nhằm mở cửa thị trường và tạo thuận lợi cho vận tải liên vận qua biên giới và vận tải quốc tế.

- Có chính sách khuyến khích các hãng vận tải lớn trên thế giới đầu tư thành lập doanh nghiệp, chi nhánh và thiết lập các đầu mối vận tải trung chuyển quốc tế tại Việt Nam; có cơ chế ưu đãi, khuyến khích doanh nghiệp Việt Nam đầu tư cung ứng dịch vụ vận tải và thiết lập mạng lưới phân phối hàng hoá ở nước ngoài.

Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Bộ 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 Việt Nam; 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 ngành.

2. Bộ Công Thương chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải hoàn thiện khung pháp lý cho hoạt động dịch vụ logistics; quản lý việc sản xuất, đóng mới, nhập khẩu phương tiện vận tải theo đúng quy định.

3. Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính bố trí vốn từ ngân sách nhà nước để đầu tư cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải; nghiên cứu, ban hành cơ chế, chính sách ưu đãi cho các doanh nghiệp vận tải.

4. Bộ Giáo dục và Đào tạo phối hợp với Bộ Giao thông vận tải xây dựng đổi mới chương trình đào tạo phù hợp với nhu cầu phát triển nhân lực trong lĩnh vực vận tải.

5. Bộ Khoa học và Công nghệ phối hợp với Bộ Giao thông vận tải tổ chức nghiên cứu, thử nghiệm các công nghệ mới, vật liệu mới, nhiên liệu sinh học sử dụng trong lĩnh vực vận tải; tiếp tục ban hành tiêu chuẩn về sử dụng năng lượng tiết kiệm, hiệu quả đối với phương tiện vận tải.

6. Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương 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.

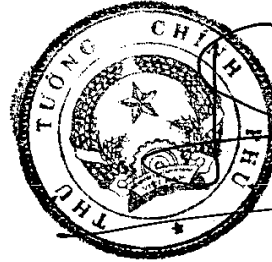
Điều 3. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký ban hành.

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

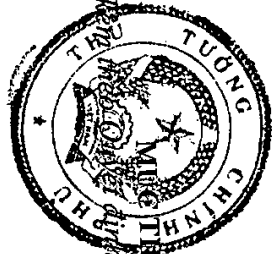
Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc CP;
- HĐND, UBND các tỉnh, TP trực thuộc TW;
- 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;
- UBTW Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan Trung ương của các đoàn thể;
- Ủy ban ATGT Quốc gia;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTCP, TGĐ Công TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: Văn thư, KTN (3b). *xx 240*

THỦ TƯỚNG



Nguyễn Tấn Dũng



Phụ lục
PHỤ LỤC CỤ THỂ CỦA TỪNG LOẠI HÌNH VẬN TÀI
 (Ban hành kèm theo Quyết định số 318/QĐ-TTg ngày 04 tháng 3 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ)

KHỐI LƯỢNG VẬN TÀI HÀNG HÓA NĂM 2020

Đơn vị: Nghìn tấn/năm

Phương thức vận tải	Tổng	Thị phần (%)	Vận tải quốc tế		Vận tải nội địa			Tốc độ tăng trưởng giai đoạn 2013 - 2020				
			Khối lượng	Thị phần (%)	Vận tải liên tỉnh	Thị phần (%)	Vận tải nội tỉnh	Thị phần (%)	Tổng khối lượng vận tải hàng hóa	Khối lượng vận tải hàng hóa quốc tế	Khối lượng vận tải hàng hóa liên tỉnh	Khối lượng vận tải hàng hóa nội tỉnh
Dường bộ	1.297.171	58,36	16.475	4,13	599.039	54,39	681.657	94,33	7,60%	7,87%	8,61%	6,77%
Dường sắt	58.249	2,62	5.071	1,27	47.766	4,34	5.412	0,75	30,59%	33,65%	30,30%	30,61%
Dường thủy nội địa	393.894	17,72	1.692	0,43	356.623	32,38	35.579	4,92	11,20%	12,17%	11,20%	11,15%
Hàng hải	472.412	21,25	374.905	94,03	97.507	8,85			10,69%	10,09%	13,30%	
Hàng không	1.049	0,05	560	0,14	489	0,04			13,46%	9,86%	19,45%	
Tổng	2.222.774	100,00	398.702	100,00	1.101.424	100,00	722.648	100,00	9,10%	10,14%	10,27%	7,03%
Khối lượng luân chuyển (Tỷ tấn.km)			1.297.24									

KHỐI LƯỢNG VẬN TẢI HÀNG HÓA NĂM 2030

Đơn vị: Nghìn tấn/năm

Phương thức vận tải	Tổng	Vận tải quốc tế		Vận tải nội địa				Tốc độ tăng trưởng giai đoạn 2021 - 2030			
		Khối lượng	Thị phần (%)	Vận tải liên tỉnh	Thị phần (%)	Vận tải nội tỉnh	Thị phần (%)	Tổng khối lượng vận tải hàng hóa	Khối lượng vận tải hàng hóa quốc tế	Khối lượng vận tải hàng hóa liên tỉnh	Khối lượng vận tải hàng hóa nội tỉnh
Đường bộ	2.449.526	25.978	3,28	1.003.027	51,20	1.420.521	95,56	6,6%	4,7%	5,3%	7,6%
Đường sắt	189.368	16.491	2,08	155.284	7,93	17.594	1,19	12,5%	12,5%	12,5%	12,5%
Đường thủy nội địa	655.887	2.868	0,36	604.647	30,87	48.372	3,25	5,2%	5,4%	5,4%	3,1%
Hàng hải	939.606	744.867	93,99	194.739	9,94			7,1%	7,1%	7,2%	
Hàng không	3.249	2.314	0,29	935	0,06			12,0%	15,2%	6,7%	
Tổng	4.237.636	792.518	100,00	1.958.631	100,00	1.486.486	100,00	6,7%	7,1%	5,9%	7,5%
Khối lượng luân chuyển (Tỷ tấn.km)		2.459,19									

KHỐI LƯỢNG VẬN TẢI HÀNH KHÁCH NĂM 2020

Đơn vị: Nghìn người/năm

Phương thức vận tải	Tổng	Thị phần (%)	Vận tải quốc tế		Vận tải nội địa			Tốc độ tăng trưởng giai đoạn 2013 - 2020				
			Khối lượng	Thị phần (%)	Vận tải liên tỉnh	Thị phần (%)	Vận tải nội tỉnh	Thị phần (%)	Tổng khối lượng vận tải hành khách	Khối lượng vận tải hành khách quốc tế	Khối lượng vận tải hành khách liên tỉnh	Khối lượng vận tải hành khách nội tỉnh
Đường bộ	5.875.359	93,71	32.314	52,47	1.105.231	93,22	4.737.813	94,33	10,70%	11,79%	9,19%	11,07%
Đường sắt	42.701	0,68	114	0,18	40.021	3,38	2.567	0,05	16,93%	14,18%	16,94%	17,01%
Đường thủy nội địa	280.800	4,48	418	0,68	2.007	0,17	278.375	5,55	8,90%	6,37%	7,95%	8,91%
Hàng hải	4.249	0,07	500	0,81			3.749	0,07	12,45%	2,37%		14,74%
Hàng không	66.630	1,06	28.241	45,86	38.389	3,23			13,21%	10,21%	15,99%	
Tổng	6.269.739	100,0	61.587	100,00	1.185.648	100,00	5.022.504	100,00	10,67%	10,89%	9,55%	10,95%
Khoảng lượng luân chuyển (Tỷ khách.km)			338,79									

KHỐI LƯỢNG VẬN TẢI HÀNH KHÁCH NĂM 2030

Đơn vị: Nghìn người/năm

KHÁCH	Tổng	Thị phần (%)	Vận tải quốc tế		Vận tải nội địa				Tốc độ tăng trưởng giai đoạn 2021 - 2030			
			Khối lượng	Thị phần (%)	Vận tải liên tỉnh	Thị phần (%)	Vận tải nội tỉnh	Thị phần (%)	Tổng khối lượng vận tải hành khách	Khối lượng vận tải hành khách quốc tế	Khối lượng vận tải hành khách liên tỉnh	Khối lượng vận tải hành khách nội tỉnh
Đường bộ	13.178.716	95,36	72.483	48,27	2.274.927	92,04	10.831.305	96,74	8,41%	8,41%	8,6%	
Đường sắt thường	64.856	0,47	330	0,23	60.637	4,69	3.889	0,03	10,90%	11,23%	4,2%	
Đường sắt tốc độ cao	55.328	0,40			55.328							
Đường thủy nội địa	355.200	2,57	529	0,35	2.539	0,11	352.132	3,14	2,38%	2,38%	2,4%	
Hàng hải	10.474	0,08	750	0,50			9.724	0,09	9,44%	4,14%	10,00%	
Hàng không	154.271	1,12	76.063	50,65	78.208	3,16			8,76%	10,42%	7,4%	
Tổng	13.818.844	100,00	150.154	100,00	2.471.639	100,00	11.197.051	100,00	8,22%	9,32%	8,35%	
Khối lượng luân chuyển (Tỷ khách.km)		666,50										