

THỦ TƯỚNG CHÍNH
PHỦ
Số: 35/2009/QĐ-TTg

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Hà Nội, ngày 3 tháng 3 năm 2009

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/TTr-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 tĩnh 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; kiềm 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 hóa 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 ÷ 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, hóa 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 hóa 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 với 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 hóa 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, xỉ, 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 hóa 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 đổi mới phương tiện nhằm nâng cao tốc độ chạy tàu. Đến năm 2020, đường sắt Việt Nam có khoảng $1.100 \div 1200$ 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 hóa lỏng, tàu Lash ... trẻ hóa 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 ÷ 1.600T, tàu tự hành đến 500T, tàu khách 50 ÷ 120 ghế; khu vực đồng bằng sông Cửu Long, sử dụng tàu kéo đẩy 600 ÷ 1.200T, tàu tự hành loại đến 500T và tàu khách đến 30 ÷ 100 ghế. Đối với các tuyến ven biển ngắn, sử dụng tàu tự hành 500 ÷ 1.200T. 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 ÷ 12 triệu tấn, tổng sức kéo 12 ÷ 13 triệu CV, tổng sức chở 0,8 ÷ 1 triệu ghế khách.

Hàng không: máy bay vận tải hành khách tầm ngắn sử dụng các loại từ 65 ÷ 80 ghế và từ 150 ÷ 200 ghế; máy bay tầm trung sử dụng các loại từ 250 ÷ 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 ÷ 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 Phù Đổng; 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.