

TTĐT(2)

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 1240/QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 27 tháng 7 năm 2014

QUYẾT ĐỊNH

**Phê duyệt Đề án Tái cơ cấu ngành giao thông vận tải
phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa
và phát triển bền vững giai đoạn đến năm 2020**

CÔNG THÔNG TIN ĐIỆN TỬ CHÍNH PHỦ	
ĐẾN	Số:.....C.....
	Ngày:.....27/7.....

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

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

Căn cứ Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16 tháng 1 năm 2012 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020;

Căn cứ Nghị quyết số 16/NQ-CP ngày 08 tháng 6 năm 2012 của Chính phủ ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16 tháng 1 năm 2012 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI;

Căn cứ Quyết định số 339/QĐ-TTg ngày 19 tháng 2 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Đề án tổng thể tái cơ cấu kinh tế gắn với chuyển đổi mô hình tăng trưởng theo hướng nâng cao chất lượng, hiệu quả và năng lực cạnh tranh giai đoạn 2013-2020;

Xét đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải tại Văn bản số 5770/BGTVT-KHĐT ngày 20 tháng 5 năm 2014 về Đề án Tái cơ cấu ngành giao thông vận tải phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa và phát triển bền vững giai đoạn đến năm 2020,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Đề án Tái cơ cấu ngành giao thông vận tải phục vụ sự nghiệp công nghiệp hoá, hiện đại hoá và phát triển bền vững giai đoạn đến năm 2020 (sau đây gọi tắt là Đề án) với các nội dung chủ yếu sau:

I. QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU

1. Quan điểm

a) Quán triệt Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16 tháng 01 năm 2012 của Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa XI và Chiến lược phát triển kinh tế, xã hội của Việt Nam, tái cơ cấu ngành giao thông vận tải là một hợp phần của tái cơ cấu tổng thể nền kinh tế quốc dân;

b) Tái cơ cấu đầu tư công kết hợp huy động tối đa mọi nguồn lực nhằm tạo đột phá trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, làm cơ sở cơ cấu lại các phương thức vận tải. Tập trung đầu tư các công trình trọng điểm bảo đảm kết nối các trung tâm kinh tế lớn, các đầu mối giao thông cửa ngõ, các tuyến có nhu cầu vận tải lớn bằng hệ thống giao thông đồng bộ, hiện đại; quan tâm đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đến các vùng miền, nhất là vùng sâu, vùng xa, vùng khó khăn để phát triển kinh tế và xoá đói giảm nghèo;

c) Phát triển hợp lý các phương thức vận tải, chú trọng khai thác tối đa lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên của đất nước, đặc biệt là tiềm năng biển tạo ra thị trường vận tải có cơ cấu hợp lý, hiệu quả và cạnh tranh;

d) Gắn nâng cao năng lực, hiệu quả sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp với tái cơ cấu ngành, lĩnh vực, nhất là đường sắt, hàng không, đường biển nhằm tăng năng lực của cả hệ thống làm cơ sở cơ cấu lại thị phần vận tải giữa các lĩnh vực;

đ) Kết hợp hài hòa giữa mục tiêu quan trọng, cấp bách với các mục tiêu cơ bản, dài hạn theo hướng phát triển bền vững; coi trọng khai thác hiệu quả cơ sở hạ tầng hiện có, kết hợp đầu tư mới để nâng cao hiệu quả và tiết kiệm nguồn lực; gắn phát triển giao thông vận tải với đảm bảo trật tự an toàn giao thông, bảo vệ môi trường và chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, nước biển dâng và sử dụng năng lượng tiết kiệm, hiệu quả;

e) Tái cơ cấu là một quá trình phức tạp, khó khăn và lâu dài cần được thường xuyên đánh giá, tổng kết, rút kinh nghiệm để điều chỉnh phù hợp với thực tế trên cơ sở xây dựng một hệ thống giám sát, đánh giá và tham vấn thông tin phản hồi từ các bên liên quan.

2. Mục tiêu

a) Mục tiêu tổng quát:

Tái cơ cấu ngành giao thông vận tải nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế, xã hội, phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; tạo bước đột phá về kết cấu hạ tầng giao thông.

b) Mục tiêu cụ thể:

- Phát triển giao thông vận tải theo hướng hiện đại, bền vững, hiệu quả và đảm bảo môi trường, phát huy tiềm năng thế mạnh của đất nước;

- Phát triển thị trường vận tải có cơ cấu hợp lý theo hướng giảm thị phần vận tải đường bộ, tăng thị phần vận tải đường sắt, đường biển và đường thủy nội địa, đặc biệt trên các hành lang vận tải chính; nâng cao chất lượng dịch vụ và giảm chi phí vận tải, đáp ứng kịp thời, đầy đủ nhu cầu vận tải hàng hóa, hành khách, nâng cao sức cạnh tranh của nền kinh tế;

- Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại trên cơ sở sử dụng nguồn lực hợp lý để đầu tư, ưu tiên các công trình có tính lan tỏa, đảm bảo kết nối các phương thức vận tải, các trung tâm kinh tế lớn. Tăng cường công tác bảo trì các công trình hiện có để nâng cao năng lực thông qua;

- Nâng cao hiệu quả, cải thiện năng lực sản xuất kinh doanh và sức cạnh tranh của các doanh nghiệp trong ngành thông qua việc củng cố phát triển các doanh nghiệp nắm giữ các khâu then chốt, huyết mạch của ngành giao thông vận tải trong lĩnh vực hàng hải, đường sắt, hàng không, công nghiệp đóng tàu.

- Tăng cường vai trò quản lý nhà nước, đổi mới thể chế chính sách tạo khung pháp lý minh bạch, thông thoáng, cải cách thủ tục hành chính theo hướng tạo điều kiện, tháo gỡ các khó khăn, rào cản, tạo động lực khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải;

- Ứng dụng mạnh mẽ công nghệ hiện đại trong xây dựng phát triển và quản lý giao thông vận tải. Đào tạo phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao, chú trọng nâng cao năng lực hoạch định chính sách, dự báo, tư vấn, tổ chức quản lý đầu tư phát triển và quản lý khai thác kết cấu hạ tầng giao thông và quản lý vận tải.

II. NỘI DUNG TÁI CƠ CẤU THEO TỪNG LĨNH VỰC

1. Lĩnh vực đường bộ

a) Tái cơ cấu vận tải đường bộ theo hướng hiện đại, bền vững; phát huy lợi thế của vận tải đường bộ, chú trọng vận chuyển cự ly ngắn và trung bình, chia sẻ thị phần cho các phương thức vận tải khác một cách hợp lý. Đến năm 2020, thị phần vận tải hàng hóa đường bộ liên tỉnh đạt khoảng 54,4%, vận tải hành khách đường bộ liên tỉnh đạt khoảng 93,22% so với khối lượng vận tải toàn ngành;

b) Phát triển phương tiện vận tải đường bộ theo hướng ưu tiên vận tải công cộng, phương tiện đảm bảo tiêu chuẩn quốc gia, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và thân thiện với môi trường;

c) Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo hướng tập trung ưu tiên đầu tư xây dựng các công trình trọng điểm gồm các tuyến cao tốc, quốc lộ trọng yếu, các tuyến có nhu cầu vận tải lớn, các tuyến kết nối; tiếp tục đưa vào cấp kỹ thuật hệ thống đường bộ hiện có. Phấn đấu đến năm 2015, hoàn thành khoảng 600 km và đến năm 2020 hoàn thành khoảng 2.000 km đường cao tốc; đầu tư nâng cấp và mở rộng Quốc lộ 1A từ Hà Nội đến Cần Thơ hoàn thành trước năm 2016; đầu tư nối thông tuyến đường Hồ Chí Minh và nâng cấp đoạn qua Tây Nguyên ...;

d) Quản lý khai thác hiệu quả kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo hướng tăng cường xã hội hoá và ứng dụng khoa học, công nghệ trong quản lý khai thác;

đ) Nâng cao năng lực, hiệu quả sản xuất kinh doanh, hoàn thành cổ phần hoá các Tổng công ty xây dựng công trình giao thông, Tổng công ty Công nghiệp ô tô.

2. Lĩnh vực đường sắt

a) Tái cơ cấu vận tải đường sắt theo hướng đảm nhận vận tải hàng hóa khối lượng lớn trên chặng đường dài hoặc trung bình; vận tải hành khách cự ly trung bình và hành khách công cộng tại các thành phố lớn. Tăng thị phần vận tải đường sắt trên các hành lang vận tải chủ yếu và vận tải hành khách công cộng tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh. Đến năm 2020, thị phần vận tải hàng hóa liên tỉnh khoảng 4,34%, vận tải hành khách khoảng 3,4% khối lượng vận tải toàn ngành; vận tải hành khách công cộng đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh chiếm từ 3-5% nhu cầu đi lại. Nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải đường sắt, đặc biệt tại các ga, đầu mối vận tải. Đẩy nhanh quá trình tách quản lý hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt;

b) Phát triển phương tiện đường sắt theo hướng hiện đại, công suất hợp lý, tiết kiệm nhiên liệu, hiệu quả;

c) Từng bước nâng cao năng lực, chất lượng vận tải tuyến Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Lạng Sơn, Hà Nội - Thái Nguyên, phân đầu hoàn thành xây dựng tuyến Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân và một số tuyến nhánh kết nối các cảng biển lớn, cảng cạn. Nâng cấp, cải tạo các nhà ga; thực hiện các dự án bảo đảm an toàn giao thông đường sắt, trong đó ưu tiên đầu tư xây dựng các nút giao lập thể (cầu vượt đường sắt) tại các điểm giao cắt đồng mức giữa đường sắt và đường bộ có lưu lượng giao thông đường bộ lớn;

d) Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt theo hướng tập trung ưu tiên nâng cấp, hiện đại hoá tuyến đường sắt Bắc - Nam hiện có. Nghiên cứu các phương án khả thi đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam để có kế hoạch đầu tư xây dựng phù hợp. Nghiên cứu xây dựng mới các tuyến Lào Cai - Hà Nội, Hà Nội - Hải Phòng và Hà Nội - Đồng Đăng, Biên Hòa - Vũng Tàu, Sài Gòn - Cần Thơ; đường sắt nối cảng biển Hải Phòng - Lạch Huyện; đường sắt nối các tỉnh Tây Nguyên với cảng biển; đường sắt kết nối xuyên Á. Đảm bảo tiến độ xây dựng các tuyến đường sắt đô thị tại Thủ đô Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh;

đ) Đẩy mạnh tái cấu trúc các doanh nghiệp ngành đường sắt theo Đề án tái cơ cấu Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 198/QĐ-TTg ngày 21 tháng 01 năm 2013 để nâng cao năng lực và thị phần vận tải của đường sắt nhằm giảm tải cho đường bộ và vận tải hành khách tại các đô thị lớn.

3. Lĩnh vực đường thủy nội địa

a) Tái cơ cấu vận tải đường thủy nội địa theo hướng chủ yếu đảm nhận vận tải hàng rời khối lượng lớn (khoáng sản, xi măng, vật liệu xây dựng...), vận tải hàng siêu trường, siêu trọng, vận tải chuyên tiếp phục vụ nông nghiệp và nông thôn; tăng thị phần đảm nhận của vận tải đường thủy nội địa, vận tải sông pha biển. Đến năm 2020, thị phần vận tải hàng hóa liên tỉnh bằng đường thủy nội địa đạt khoảng 32,38%, vận tải hành khách liên tỉnh đạt khoảng 0,17% khối lượng vận tải toàn ngành;

b) Phát triển phương tiện thủy nội địa theo hướng cơ cấu hợp lý: đội tàu kéo đẩy chiếm khoảng 30%, đội tàu tự hành chiếm khoảng 70% trong tổng số phương tiện thủy nội địa; lựa chọn tiêu chuẩn kỹ thuật phù hợp với yêu cầu thị trường và đặc trưng luồng, tuyến tại các vùng; ưu tiên phát triển đội tàu chở container;

c) Tập trung cải tạo, nâng cấp các tuyến đường thủy nội địa chính; ưu tiên hoàn thành nâng cấp các tuyến kết nối vùng đồng bằng Sông Cửu Long với Thành phố Hồ Chí Minh; các tuyến sông Tiền, sông Hậu, sông Hồng, sông Thái Bình; tăng chiều dài các đoạn tuyến sông được khai thác. Nâng cấp và xây dựng mới một số cảng chính, bến hàng hoá và hành khách ở đồng bằng Sông Cửu Long, đồng bằng Sông Hồng để phục vụ nhu cầu vận chuyển hàng hóa và hành khách; quy hoạch và đầu tư mạng lưới kết cấu hạ tầng phục vụ vận tải sông pha biển.

d) Đẩy nhanh quá trình tái cơ cấu doanh nghiệp ngành đường thủy nội địa.

4. Lĩnh vực hàng hải

a) Tái cơ cấu vận tải đường biển theo hướng chủ yếu đảm nhận vận chuyển hàng hóa viễn dương, các tuyến ven biển, nhất là vận tải biển tuyến 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. Tăng thị phần vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu của đội tàu biển quốc gia từ 25÷30%; phát triển vận tải hành khách ven biển, hải đảo. Đến năm 2020, thị phần vận tải hàng hóa bằng đường biển đạt khoảng 21,25%, vận tải hành khách bằng đường biển đạt khoảng 0,07% thị phần vận tải hàng hoá toàn ngành, trong đó đáp ứng khoảng 94,3% thị phần vận tải hàng hoá quốc tế và khoảng 8,55% thị phần vận tải hàng hóa liên tỉnh nội địa. Phát triển đồng bộ dịch vụ hỗ trợ vận tải, vận tải đa phương thức, nâng cao chất lượng dịch vụ logistics;

b) Phát triển đội tàu biển theo hướng hiện đại, từng bước trẻ hoá đội tàu biển; chú trọng các loại tàu chuyên dùng, như: tàu container, tàu hàng rời, hàng lỏng có trọng tải lớn. Từng bước nâng dần thị phần vận chuyển hàng xuất nhập khẩu bằng đường biển, kết hợp với vận chuyển hàng hóa giữa các cảng biển nước ngoài;

c) Tiếp tục đầu tư phát triển hệ thống cảng biển quốc gia, các cảng cửa ngõ quốc tế tại các vùng kinh tế trọng điểm có khả năng tiếp nhận các tàu container thế hệ mới phù hợp với quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển đã được phê duyệt. Ưu tiên đầu tư đồng bộ, hiện đại và có phương án khai thác hiệu quả các khu bến cảng Lạch Huyện thuộc cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng và khu bến cảng Cái Mép - Thị Vải thuộc cảng cửa ngõ quốc tế Vũng Tàu; khuyến khích các nhà đầu tư nước ngoài đầu tư phát triển cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong. Hoàn thành Dự án xây dựng luồng cho tàu có trọng tải lớn vào sông Hậu (luồng kênh Quan Chánh Bó); đồng thời tập trung cải tạo, nâng cấp các luồng hàng hải vào các cảng biển quan trọng, nơi có số lượng tàu thuyền ra, vào cảng lớn. Chú trọng đầu tư đảm bảo sự kết nối liên hoàn giữa cảng biển với mạng giao thông quốc gia và đầu mối logistics ở khu vực. Xây dựng các cảng cạn và các kết cấu hạ tầng khác hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics;

d) Đẩy nhanh quá trình tái cơ cấu các doanh nghiệp nhà nước ngành hàng hải với mục tiêu nâng cao năng lực vận tải biển Việt Nam để tăng năng lực vận tải biển trong việc đảm nhận thị phần vận tải xứng đáng trên các tuyến vận tải quốc tế và Bắc - Nam. Tiếp tục thực hiện Đề án tái cơ cấu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 276/QĐ-TTg ngày 04 tháng 02 năm 2013; đảm bảo Tổng công ty Hàng hải Việt Nam có vai trò là doanh nghiệp nòng cốt trong lĩnh vực vận tải biển, tập trung vào các nhiệm vụ vận tải biển, khai thác cảng và dịch vụ hàng hải. Tiếp tục tái cơ cấu Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam theo Quyết định số 1224/QĐ-TTg ngày 26 tháng 7 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ với mục tiêu đưa Tổng công ty Công nghiệp tàu thủy có vai trò là doanh nghiệp nòng cốt trong lĩnh vực công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển.

5. Lĩnh vực hàng không

a) Tái cơ cấu vận tải hàng không theo hướng nâng thị phần hàng không giá rẻ, có khả năng cạnh tranh, đảm nhận vận tải hành khách và vận tải hàng hoá mà vận tải hàng không có ưu thế; tiếp tục 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. Tăng thị phần vận tải hành khách quốc tế lên khoảng 45,86%. Đối với thị trường nội địa vận tải hành khách chiếm thị phần khoảng 3,23%, tập trung cho các tuyến Bắc - Nam; thị phần vận tải hàng hóa chiếm khoảng 0,04%;

b) Phát huy thế mạnh thị trường truyền thống tại 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 các quốc gia thuộc Liên Xô (cũ); mở thêm các đường bay đến châu Âu, Bắc Mỹ, Mỹ La Tinh và châu Phi;

c) Phát triển đội tàu bay theo hướng cơ cấu hợp lý, tăng tỷ lệ sở hữu tàu bay của Tổng công ty Hàng không Việt Nam;

d) Ưu tiên đầu tư nâng cấp đồng bộ, hiện đại các cảng hàng không quốc tế: Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng, Cần Thơ và Cam Ranh. Xây dựng cơ chế huy động các nguồn vốn để đầu tư xây dựng mới cảng trung chuyển hàng không quốc tế Long Thành. Khai thác hiệu quả các cảng hàng không, sân bay hiện có;

đ) Tái cơ cấu các doanh nghiệp nhà nước hoạt động trong lĩnh vực hàng không theo hướng Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam là doanh nghiệp cung cấp các dịch vụ công ích, giữ nguyên mô hình công ty TNHH một thành viên 100% vốn nhà nước. Tiếp tục đẩy mạnh việc tái cơ cấu Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam nhằm tạo ra một doanh nghiệp có năng lực mạnh, đảm bảo thực hiện đầy đủ, thống nhất và đồng bộ các chiến lược, quy hoạch của Nhà nước liên quan đến lĩnh vực đầu tư, quản lý, khai thác hệ thống cảng hàng không. Thực hiện cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam, trong đó Nhà nước nắm giữ trên 75% vốn điều lệ. Hoàn thành việc cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng không Việt Nam trong năm 2014, Nhà nước giữ cổ phần chi phối từ 65 - 75%.

6. Giao thông địa phương

a) Về phát triển giao thông vận tải đô thị:

- Phát triển hợp lý hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đô thị và vận tải công cộng; phân đấu quỹ đất dành cho giao thông đô thị từ 16 - 26%. Tập trung phát triển hệ thống xe buýt, các tuyến vận tải công cộng khối lượng lớn và tăng cường kiểm soát các phương tiện xe máy, xe ô tô con cá nhân, đặc biệt tại Thủ đô Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh;

- Tập trung đầu tư nâng cấp, mở rộng và xây dựng mới các tuyến đường chính ra, vào thành phố, các trục giao thông hướng tâm, các nút giao lập thể tại các giao lộ lớn, các tuyến tránh đô thị, các đường vành đai đô thị. Đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án đường sắt đô thị, đường sắt nội, ngoại ô tại Thủ đô Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh;

- Tổ chức quản lý giao thông đô thị một cách khoa học, sử dụng công nghệ và thiết bị hiện đại, như: hệ thống camera, hệ thống giao thông thông minh (ITS). Nâng cấp trung tâm điều khiển giao thông của Thủ đô Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh và đầu tư các trung tâm tương tự ở các đô thị khác khi có nhu cầu.

b) Về phát triển giao thông địa phương:

- Tập trung đưa hệ thống tuyến đường tỉnh vào cấp kỹ thuật, ưu tiên các tuyến có tính kết nối và có nhu cầu vận tải cao;

- Duy trì, củng cố và nâng cấp mạng lưới giao thông nông thôn hiện có theo đúng tiêu chuẩn kỹ thuật đường giao thông nông thôn, đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa nông nghiệp, nông thôn. Tỷ lệ mặt đường cứng, rải nhựa hoặc bê tông xi măng đạt 100% đối với tuyến đường huyện, 70% đối với tuyến đường xã và 50% đối với tuyến đường thôn, xóm;

- Hoàn thành việc mở đường mới đến trung tâm các xã, cụm xã chưa có đường, các nông, lâm trường, các điểm công nghiệp, coi trọng phát triển giao thông đường thủy vùng đồng bằng Sông Cửu Long;

- Nghiên cứu sử dụng vật liệu tại chỗ, lựa chọn kết cấu mặt đường phù hợp với điều kiện và khí hậu của từng vùng, miền;

- Phát triển phương tiện cơ giới nhỏ phù hợp với điều kiện kết cấu hạ tầng giao thông nông thôn và mức sống của đa số người dân.

III. GIẢI PHÁP VÀ CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH CHỦ YẾU

1. Đổi mới thể chế chính sách và đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính đáp ứng yêu cầu phát triển ngành giao thông vận tải và tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế, cụ thể:

a) Tiếp tục hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật để tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh; thu hút các thành phần kinh tế tham gia đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông, kinh doanh vận tải;

b) Đẩy mạnh cải cách hành chính, đặc biệt là thủ tục hành chính trong ngành giao thông vận tải;

c) Ban hành kịp thời cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển vận tải hành khách công cộng, vận tải đa phương thức, vận tải hàng hoá khối lượng lớn trên các hành lang chính và vận tải đến các vùng sâu, vùng xa, vùng đặc biệt khó khăn;

d) Tiếp tục hoàn thiện cơ chế, chính sách giải phóng mặt bằng, trong đó gắn cụ thể trách nhiệm người đứng đầu ở địa phương và các chủ thể tham gia giải phóng mặt bằng; củng cố hoạt động của các trung tâm phát triển quỹ đất tại các địa phương nhằm tạo quỹ đất, kinh phí xây dựng khu tái định cư;

đ) Kiện toàn công tác đăng kiểm nhằm nâng cao chất lượng công tác quản lý phương tiện giao thông vận tải;

2. Nâng cao chất lượng công tác lập và tổ chức thực hiện quy hoạch, cụ thể:

a) Định kỳ rà soát điều chỉnh, bổ sung các chiến lược, quy hoạch phát triển của các ngành, lĩnh vực, quy hoạch vùng, lãnh thổ đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của cả nước, của vùng, địa phương;

b) Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát thực hiện chiến lược, quy hoạch đảm bảo tính công khai minh bạch và nâng cao tính khả thi của quy hoạch;

c) Tăng cường sự phối, kết hợp giữa các bộ, ngành, địa phương trong việc xây dựng, quản lý và thực hiện quy hoạch; loại bỏ các dự án treo.

3. Tăng cường kết nối, nâng cao hiệu quả và phát triển hài hoà các phương thức vận tải, cụ thể:

a) Ưu tiên đầu tư, đẩy nhanh tiến độ thực hiện các hạng mục công trình kết cấu hạ tầng kết nối các phương thức vận tải, trong đó chú trọng kết nối đường sắt với cảng biển, cảng sông chính; vận tải hành khách công cộng đô thị với nhà ga đường sắt, cảng hàng không; đầu tư các công trình hậu cần vận tải container lớn tại các vùng sản xuất trọng điểm, đặc biệt là các cảng cạn có kết nối đường sắt, đường thủy nội địa;

b) Tái cơ cấu đoàn phương tiện vận tải hàng hóa theo hướng chú trọng đầu tư phương tiện chở container trên đường sắt, đường thủy nội địa và đường biển; nâng cao năng lực xếp dỡ container tại các đầu mối tập kết hàng hoá, đặc biệt là các khu vực trọng điểm sản xuất nông, lâm, hải sản.

c) Hiện đại hoá hệ thống điều hành và phân phối dịch vụ vận tải; đẩy nhanh tiến độ đầu tư hệ thống điều hành vận tải hàng không (hệ thống CNS/ATM), các hệ thống quản lý hành hải (VTS); đưa trung tâm điều độ vận tải đường sắt vào hoạt động trong năm 2015; mở rộng lắp đặt thiết bị giám sát hành trình trên các phương tiện kinh doanh vận tải và hình thành trung tâm tích hợp dữ liệu chung toàn ngành vận tải; đầu tư hệ thống vé điện tử liên thông giữa nhiều phương thức vận tải và giữa dịch vụ vận tải liên tỉnh với vận tải đô thị; đưa sàn giao dịch vận tải hàng hoá điện tử vào hoạt động.

4. Khai thác có hiệu quả hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông hiện có, cụ thể:

a) Tổ chức thực hiện bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông nhằm bảo đảm chất lượng công trình, tăng cường năng lực vận tải, khắc phục kịp thời các hư hỏng, sự cố, điểm đen tiềm ẩn nguy cơ gây mất an toàn giao thông;

b) Tăng cường công tác bảo vệ hành lang an toàn giao thông để phục vụ khai thác, đầu tư xây dựng và phát triển kết cấu hạ tầng giao thông khi có điều kiện;

c) Đẩy mạnh thực hiện Nghị định số 10/2013/NĐ-CP ngày 11 tháng 01 năm 2013 của Chính phủ về quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

5. Nâng cao hiệu quả quản lý và sử dụng vốn đầu tư công, cụ thể:

a) Tập trung đầu tư các công trình trọng yếu theo định hướng Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16 tháng 01 năm 2012 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI, Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam và các quy hoạch được duyệt; chống đầu tư dàn trải. Thực hiện nghiêm Nghị quyết số 11/NQ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2011 của Chính phủ về những giải pháp chủ yếu tập trung kiềm chế lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô, bảo đảm an sinh xã hội và các Chỉ thị của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường quản lý đầu tư từ vốn ngân sách nhà nước và vốn trái phiếu Chính phủ để bố trí vốn tập trung, nâng cao hiệu quả đầu tư;

b) Nâng cao tính minh bạch và trách nhiệm trong công tác quản lý, sử dụng ngân sách nhà nước và các nguồn vốn hợp tác phát triển trong đầu tư công. Ngân sách nhà nước chỉ tập trung đầu tư vào các lĩnh vực mà khả năng thu hồi vốn không cao hoặc không thể huy động đầu tư tư nhân;

c) Đẩy mạnh các biện pháp nhằm nâng cao hiệu quả, chất lượng trong đầu tư xây dựng các công trình giao thông. Ban hành hệ thống đồng bộ các định mức kinh tế, kỹ thuật trong lĩnh vực đầu tư xây dựng cơ bản;

d) Quản lý, sử dụng có hiệu quả vốn nhà nước đầu tư tại doanh nghiệp.

6. Khuyến khích, thu hút đầu tư ngoài ngân sách, cụ thể:

a) Đẩy mạnh xã hội hóa đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, đặc biệt là theo hình thức hợp tác công-tư (PPP), lựa chọn các dự án ưu tiên để thực hiện nhằm tạo bước đột phá về huy động nguồn vốn trên cơ sở nghiên cứu lựa chọn mô hình, hoàn thiện khung chính sách về hình thức đầu tư PPP trong ngành giao thông vận tải;

b) Khuyến khích áp dụng phương án hoàn trả các dự án BT hạ tầng giao thông bằng khai thác quỹ đất, kinh doanh các dự án khác kết hợp phát triển kinh tế địa phương trong việc trồng cây công nghiệp, như: cây cao su, chè..., khai thác hệ thống cấp nước, cấp điện cho đô thị, quản lý các trung tâm thể thao, thương mại;

c) Xây dựng cơ chế, chính sách ưu đãi đối với các doanh nghiệp khi tham gia đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đối với những dự án đặc biệt quan trọng, dự án vùng đặc thù, kết hợp bảo đảm quốc phòng, an ninh, như: ưu tiên khai thác các dịch vụ liên quan dọc tuyến đường bộ (trạm xăng, trạm dừng nghỉ, trạm cân xe, quảng cáo,...), thưởng tiến độ các dự án, hưởng chênh lợi nhuận nếu nhà đầu tư tiết kiệm chi phí xây dựng...;

d) Cung cấp thông tin đầy đủ, kịp thời về danh mục các dự án đầu tư theo hình thức BOT, PPP; kiện toàn các tổ chức huy động vốn, xây dựng trang thông tin điện tử để xúc tiến đầu tư và các chính sách có liên quan, như: đường bộ cao tốc được đầu tư bằng nguồn vốn vay (Trái phiếu chính phủ, vốn

ODA,...), Nhà nước thu phí hoặc bán quyền thu phí nhằm tạo nguồn thu, hoàn trả vốn vay; kết cấu hạ tầng cảng biển do Nhà nước đầu tư được cho thuê quyền khai thác; nhà ga tại các cảng hàng không được đầu tư bằng vốn xã hội hóa; ga đường sắt được đầu tư từ nguồn khai thác đất tại các nhà ga; kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa được đầu tư từ nguồn cho thuê cảng, bến thủy nội địa, từ việc khai thác khoáng sản, vật liệu kết hợp với nạo vét, thanh thải các tuyến luồng tàu thủy...;

đ) Nghiên cứu hình thành quỹ phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vào thời điểm thích hợp trên cơ sở các nguồn thu có phát sinh liên quan đến sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông, như: thu từ phương tiện lưu hành, chuyển nhượng và cho thuê tài sản kết cấu hạ tầng giao thông, khai thác quỹ đất hai bên đường, thu khai thác các dịch vụ liên quan dọc tuyến đường bộ...;

e) Kiện toàn cơ quan đầu mối quản lý đầu tư theo hình thức PPP. Khẩn trương tháo gỡ vướng mắc về cơ chế, chính sách để đẩy nhanh tiến độ triển khai dự án Quốc lộ 1, các dự án BOT và triển khai một số dự án thí điểm theo hình thức PPP để tổng kết, rút kinh nghiệm và hoàn thiện khung chính sách về đầu tư theo hình thức PPP trong ngành giao thông vận tải.

7. Đẩy nhanh quá trình tái cơ cấu và cổ phần hóa các doanh nghiệp ngành giao thông vận tải, cụ thể:

a) Tiếp tục thực hiện quyết liệt, tập trung, thống nhất, có trọng tâm, trọng điểm để đẩy nhanh quá trình tái cơ cấu doanh nghiệp ngành giao thông vận tải, đặc biệt là tiến trình cổ phần hóa các doanh nghiệp; tăng cường sự phối hợp giữa các Bộ, ban, ngành Trung ương và các địa phương có liên quan;

b) Bám sát thực tiễn, nắm bắt, đề xuất kịp thời các cơ chế chính sách đồng bộ để tháo gỡ các khó khăn, vướng mắc trong quá trình cổ phần hóa doanh nghiệp. Nghiên cứu sửa đổi bổ sung các quy định tạo điều kiện thuận lợi cho việc sắp xếp, cổ phần hóa doanh nghiệp, như: quy định về mức chi phí phục vụ công tác cổ phần hóa, quy định về mua, bán, giao doanh nghiệp...

8. Đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ, hợp tác quốc tế, cụ thể:

a) Tăng cường ứng dụng khoa học, công nghệ trong thiết kế, xây dựng, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông góp phần đẩy nhanh tiến độ, nâng cao chất lượng và hạ giá thành công trình; bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu, nước biển dâng;

b) Rà soát, xây dựng và hoàn thiện các tiêu chuẩn quốc gia, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia, định mức kinh tế, kỹ thuật trong các lĩnh vực khảo sát, thiết kế, thi công, nghiệm thu, bảo trì... trong ngành giao thông vận tải. Khuyến khích áp dụng công nghệ mới, vật liệu mới;

c) 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; đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin vào quản lý, điều hành và khai thác các hệ thống giao thông vận tải;

d) Nâng cao năng lực các đơn vị nghiên cứu, các trung tâm thí nghiệm, thử nghiệm trong ngành giao thông vận tải...;

đ) Tăng cường hợp tác quốc tế để tiếp tục thu hút mạnh các nguồn vốn ODA, tiếp cận công nghệ tiên tiến và mở rộng thị trường cho các doanh nghiệp ngành giao thông vận tải; sửa đổi thể chế cho phù hợp với các quy định của các tổ chức hợp tác quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

9. Phát triển nguồn nhân lực, cụ thể:

a) 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, đặc biệt đối với các chức danh cấp trưởng các đơn vị thuộc Bộ Giao thông vận tải;

b) Tập trung đầu tư nâng cao năng lực và trang thiết bị cho các cơ sở đào tạo, huấn luyện, đặc biệt là đào tạo phi công, kiểm soát viên không lưu, sĩ quan, thuyền viên; tăng cường phối hợp và gắn kết giữa đơn vị sử dụng nguồn nhân lực với các cơ sở đào tạo, huấn luyện để đảm bảo nhân lực có kiến thức và kỹ năng sát với nhu cầu thực tế công việc và sử dụng hiệu quả nguồn nhân lực đã được đào tạo;

c) 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, 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...;

d) Đẩy mạnh triển khai quy hoạch phát triển nhân lực ngành giao thông vận tải giai đoạn 2011 - 2020 đã được phê duyệt.

IV. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Bộ Giao thông vận tải

a) Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành, địa phương triển khai thực hiện Đề án. Thành lập Ban Chỉ đạo tái cơ cấu do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải làm Trưởng ban để chỉ đạo triển khai, điều phối, kiểm tra, giám sát quá trình thực hiện Đề án;

b) Chỉ đạo các doanh nghiệp ngành giao thông vận tải thực hiện Đề án tái cơ cấu đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Chỉ đạo xây dựng, phê duyệt,

kiểm tra, đôn đốc, giám sát việc thực hiện các Đề án tái cơ cấu của các lĩnh vực, các tổng công ty, doanh nghiệp nhà nước do Bộ Giao thông vận tải quyết định thành lập;

c) Hàng năm tổng hợp, đánh giá tình hình thực hiện; chủ động nghiên cứu, đề xuất cơ chế, chính sách cần sửa đổi, bổ sung trong quá trình triển khai thực hiện.

2. Bộ Kế hoạch và Đầu tư

a) Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan liên quan bố trí vốn đáp ứng nhu cầu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, đặc biệt là vốn đối ứng ODA, vốn nhà nước góp cho các dự án PPP;

b) Nghiên cứu, sửa đổi, bổ sung cơ chế, chính sách thu hút vốn đầu tư từ các thành phần kinh tế ngoài nhà nước cho đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng và hoạt động khai thác vận tải, đặc biệt là vận tải hành khách công cộng đô thị và vận tải đa phương thức; nghiên cứu cơ chế, chính sách phát triển các hình thức đầu tư có sự tham gia của Nhà nước và tư nhân;

c) Kiểm tra, giám sát, đánh giá về việc thực hiện nhiệm vụ tái cơ cấu kinh tế của các ngành, lĩnh vực, các tổng công ty nhà nước; kịp thời đề xuất hoặc kiến nghị cấp có thẩm quyền biện pháp xử lý đối với những khó khăn, vướng mắc phát sinh.

3. Bộ Xây dựng

a) Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Khoa học và Công nghệ trong công tác sửa đổi, bổ sung các quy định về quản lý đầu tư xây dựng; xây dựng các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia liên quan đến tiêu chí đảm bảo điều kiện kết nối giữa các phương thức vận tải hàng hoá, hành khách, ưu tiên phát triển vận tải hành khách công cộng tại đô thị phù hợp với Luật quy hoạch đô thị;

b) Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và các địa phương trong việc rà soát, di dời các kết cấu hạ tầng ra ngoài trung tâm đô thị như bến xe khách liên tỉnh, bến xe hàng, cảng biển.

4. Bộ Tài chính

a) Nghiên cứu đề xuất ban hành các cơ chế, chính sách tài chính phục vụ việc thực hiện Đề án;

b) Chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan rà soát việc hỗ trợ nguồn vốn cho phát triển vận tải hành khách công cộng; rà soát sửa đổi, bổ sung chính sách thuế, phí, hỗ trợ tài chính theo hướng tạo thuận lợi cho phát triển vận tải hành khách công cộng, vận tải đa phương thức, đặc biệt là các quy định liên quan đến thu và quản lý, sử dụng phí sử dụng đường bộ, phí trông giữ xe, trợ giá xe buýt;

c) Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành và địa phương có liên quan đẩy mạnh triển khai thực hiện đề án “Khai thác nguồn lực tài chính từ đất đai và tài sản nhà nước phục vụ phát triển kinh tế xã hội giai đoạn 2013-2020”.

5. Ngân hàng Nhà nước Việt Nam

a) Chỉ đạo các tổ chức tín dụng ưu tiên tập trung vốn phục vụ cho các doanh nghiệp tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông, vận tải hành khách công cộng, vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics;

b) Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và các địa phương rà soát, nghiên cứu cơ chế chính sách tín dụng hỗ trợ ngành giao thông vận tải thực hiện Đề án.

6. Bộ Khoa học và Công nghệ

a) 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 quốc gia, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về sử dụng năng lượng tiết kiệm, hiệu quả đối với phương tiện vận tải;

b) Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan liên quan tổ chức rà soát, điều chỉnh, bổ sung các cơ chế, chính sách có liên quan tới tăng cường năng lực nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao khoa học, công nghệ và tiến bộ kỹ thuật, xã hội hóa nguồn lực cho phát triển khoa học công nghệ, hỗ trợ ngành giao thông vận tải thực hiện Đề án.

7. Bộ Công Thương

a) Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan liên quan hoàn thiện khung pháp lý cho hoạt động dịch vụ logistics;

b) Quản lý việc sản xuất, đóng mới, nhập khẩu phương tiện vận tải theo hướng ưu tiên phương tiện sử dụng nhiên liệu thân thiện môi trường;

c) Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Thông tin và Truyền thông trong việc hỗ trợ pháp lý về thương mại điện tử để hình thành các sàn giao dịch vận tải hàng hoá.

8. Bộ Tài nguyên và Môi trường

a) Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và các địa phương rà soát, kiểm soát chặt chẽ quy hoạch và quản lý thực hiện quy hoạch sử dụng đất cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, đất giao thông đô thị, đề xuất các chính sách liên quan đến đất đai, tài nguyên, bảo vệ môi trường theo hướng tạo thuận lợi cho hoạt động vận tải hành khách công cộng, phát triển dịch vụ logistics;

b) Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trong quá trình xây dựng quy hoạch, lập dự án đầu tư nhằm tăng cường năng lực thích ứng của hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông với hiện tượng biến đổi khí hậu, nước biển dâng;

c) Chủ trì hướng dẫn các địa phương thành lập các Trung tâm phát triển quỹ đất nhằm tạo quỹ đất, kinh phí xây dựng khu tái định cư.

9. Bộ Công an, Bộ Thông tin và Truyền thông và các Bộ, ngành khác căn cứ chức năng, nhiệm vụ và quyền hạn theo quy định của pháp luật, có trách nhiệm phối hợp chặt chẽ với Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trong việc tăng cường công tác bảo đảm an toàn giao thông; tuyên truyền chủ trương khuyến khích sử dụng phương tiện giao thông công cộng, hạn chế sử dụng phương tiện giao thông cá nhân và thực hiện các giải pháp phát triển hợp lý các phương thức vận tải.

10. Mặt trận Tổ quốc Việt Nam

a) Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải giám sát quá trình triển khai thực hiện đầu tư các dự án ngành giao thông vận tải và quá trình xây dựng các đề án, dự án trước khi trình cơ quan có thẩm quyền quyết định;

b) Thực hiện giám sát và phản biện xã hội đối với việc ban hành, sửa đổi hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật của ngành giao thông vận tải.

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

a) Căn cứ Đề án, tổ chức rà soát xây dựng chiến lược, quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng, vận tải của địa phương mình và xây dựng kế hoạch triển khai;

b) Nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư kết cấu hạ tầng phù hợp với tiềm năng, lợi thế và nhu cầu của địa phương; ưu tiên, hỗ trợ phát triển vận tải hành khách công cộng, sử dụng nhiên liệu thân thiện môi trường trên địa bàn;

c) Chủ trì, phối hợp Bộ Xây dựng, Bộ Giao thông vận tải và các doanh nghiệp lập kế hoạch di dời một số kết cấu hạ tầng giao thông đầu mối ra khỏi khu vực trung tâm nội thành, như: bến xe hàng, cảng và bến cảng biển; ưu tiên bố trí quỹ đất phục vụ nhu cầu bến, bãi đỗ xe công cộng đô thị, quỹ đất cho phát triển dịch vụ logistics.

12. Tổng công ty Đầu tư và Kinh doanh vốn nhà nước (SCIC)

Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan liên quan thực hiện các nội dung sau:

a) Chuyển giao các doanh nghiệp nhà nước cổ phần hoá thuộc ngành giao thông vận tải;

b) Xây dựng các cơ chế, chính sách nhằm thu hút vốn đầu tư vào các dự án ngành giao thông vận tải.

Điều 2. Điều khoản thi hành

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

2. 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 và các tổ chức, cá nhân có liên quan 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 TW 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;
- Ủy ban Giám sát tài chính quốc gia;
- Kiểm toán Nhà nước;
- Ngân hàng Chính sách xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- Ủy ban TW Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan Trung ương của các đoàn thể;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trụ lý TTCP, TGD Công TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: Văn thư, KTN (3b). 240

THỦ TƯỚNG



Nguyễn Tấn Dũng