



ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH THANH HÓA
SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI

CẦU CẢNG NGHI SƠN

THUYẾT MINH

ĐỀ ÁN PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI BẰNG XE Ô TÔ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH THANH HÓA GIAI ĐOẠN 2021-2025, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2030

(Được duyệt tại Quyết định số 256/QĐ-UBND ngày
17/01/2022 của Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa)



BAN NHÂN DÂN TỈNH THANH HÓA

SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI

THUYẾT MINH

**ĐỀ ÁN: ĐỀ ÁN PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI
BẰNG XE Ô TÔ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH THANH HÓA
GIAI ĐOẠN 2021-2025, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2030**

**SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI
THANH HÓA**

**ĐƠN VỊ TƯ VẤN
VIỆN CHIẾN LƯỢC VÀ PHÁT TRIỂN
GIAO THÔNG VẬN TẢI**

Thanh Hóa, 01/2022

MỤC LỤC

| | |
|---|-----------|
| PHẦN I: SỰ CẦN THIẾT, CĂN CỨ VÀ PHẠM VI XÂY DỰNG ĐỀ ÁN.. | 1 |
| I. SỰ CẦN THIẾT XÂY DỰNG ĐỀ ÁN | 1 |
| II. CĂN CỨ XÂY DỰNG ĐỀ ÁN..... | 2 |
| III. MỤC TIÊU, PHẠM VI, ĐỐI TƯỢNG, PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU | 4 |
| PHẦN II: ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI BẰNG XE Ô TÔ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH THANH HÓA GIAI ĐOẠN 2016-2020 | 6 |
| I. TỔNG QUAN VỀ ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN, TÌNH HÌNH PHÁT TRIỂN KINH TẾ XÃ HỘI TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH THANH HÓA | 6 |
| 1. Đặc điểm tự nhiên | 6 |
| <i>1.1. Vị trí địa lý.....</i> | <i>6</i> |
| <i>1.2. Địa hình, địa chất, khí hậu, thủy văn.....</i> | <i>6</i> |
| <i>1.3. Ảnh hưởng điều kiện tự nhiên đến hoạt động giao thông vận tải.....</i> | <i>6</i> |
| 2. Hiện trạng phát triển kinh tế xã hội tỉnh Thanh Hóa | 7 |
| 3. Định hướng phát triển kinh tế xã hội tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2021-2025, định hướng đến năm 2030 | 14 |
| II. NHỮNG KẾT QUẢ ĐẠT ĐƯỢC VỀ HẠ TẦNG GIAO THÔNG; HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI BẰNG XE Ô TÔ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH THANH HÓA | 16 |
| 1. Hiện trạng hệ thống giao thông vận tải trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa | 16 |
| <i>1.1. Hiện trạng kết cấu hạ tầng giao thông vận tải.....</i> | <i>16</i> |
| <i>1.2. Hiện trạng phương tiện giao thông.....</i> | <i>20</i> |
| <i>1.3. Hiện trạng kết cấu hạ tầng phục vụ hoạt động vận tải bằng ô tô:</i> | <i>22</i> |
| <i>1.3.1. Bến xe khách.....</i> | <i>22</i> |
| <i>1.3.2. Bãi đỗ xe công cộng</i> | <i>22</i> |
| <i>1.3.3. Điểm dừng đỗ xe khách tuyến cố định</i> | <i>23</i> |
| <i>1.3.4. Kết cấu hạ tầng phục vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt (điểm dừng, nhà chờ, điểm đầu cuối, làn riêng cho xe buýt).....</i> | <i>23</i> |
| <i>1.3.5. Điểm dừng đỗ xe taxi</i> | <i>24</i> |
| <i>1.3.6. Điểm dừng đỗ xe hợp đồng, du lịch</i> | <i>24</i> |
| <i>1.3.7. Bến xe hàng</i> | <i>24</i> |

| | |
|---|-----------|
| 2. Hiện trạng và kết quả đạt được đối với hoạt động vận tải bằng ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa..... | 25 |
| <i>2.1. Hiện trạng và kết quả đạt được đối với hoạt động vận tải hành khách</i> | <i>25</i> |
| <i>2.1.1. Các loại hình vận tải hành khách.....</i> | <i>25</i> |
| <i>2.1.2. Khối lượng vận tải hành khách.....</i> | <i>43</i> |
| 2.2. Hiện trạng và kết quả đạt được đối với hoạt động vận tải hàng hóa..... | 44 |
| <i>2.2.1. Phát triển và sản xuất, lưu thông hàng hóa trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa.....</i> | <i>44</i> |
| <i>2.2.2. Hoạt động vận tải hàng hóa bằng ô tô.....</i> | <i>55</i> |
| 3. Các cơ chế chính sách hỗ trợ hoạt động vận tải bằng ô tô..... | 58 |
| 3.1. Cơ chế, chính sách hỗ trợ hoạt động vận tải hành khách bằng ô tô..... | 58 |
| <i>3.1.1. Cơ chế, chính sách hỗ trợ hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.....</i> | <i>58</i> |
| <i>3.1.2. Cơ chế, chính sách hỗ trợ hoạt động vận tải hành khách tuyến cố định..</i> | <i>61</i> |
| <i>3.1.3. Cơ chế, chính sách hỗ trợ hoạt động vận tải hành khách bằng xe taxi....</i> | <i>61</i> |
| <i>3.1.4. Cơ chế, chính sách hỗ trợ hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng, du lịch.....</i> | <i>61</i> |
| <i>3.1.5. Cơ chế, chính sách hỗ trợ hoạt động vận tải trung chuyển hành khách ..</i> | <i>61</i> |
| 3.2. Cơ chế, chính sách hỗ trợ hoạt động vận tải hàng hóa..... | 61 |
| 4. Công tác quản lý nhà nước hoạt động vận tải bằng ô tô..... | 61 |
| <i>4.1. Quản lý vận tải hành khách bằng xe ô tô theo tuyến cố định.....</i> | <i>61</i> |
| <i>4.2. Quản lý vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.....</i> | <i>62</i> |
| <i>4.3. Quản lý vận tải hành khách bằng xe taxi.....</i> | <i>64</i> |
| <i>4.4. Quản lý vận tải hành khách bằng xe hợp đồng, du lịch.....</i> | <i>65</i> |
| <i>4.5. Quản lý hoạt động xe ô tô vận tải trung chuyển hành khách.....</i> | <i>65</i> |
| <i>4.6. Quản lý hoạt động vận tải hàng hóa bằng ô tô.....</i> | <i>65</i> |
| III. HẠN CHẾ, YẾU KÉM VÀ NGUYÊN NHÂN..... | 66 |
| 1. Hạn chế, yếu kém..... | 66 |
| <i>1.1. Về hoạt động vận tải hành khách.....</i> | <i>66</i> |
| <i>1.2. Về hoạt động vận tải hàng hóa.....</i> | <i>68</i> |
| <i>1.3. Về công tác quản lý nhà nước đối với hoạt động vận tải bằng ô tô.....</i> | <i>68</i> |

| | |
|---|-----------|
| 2. Nguyên nhân | 69 |
| <i>2.1. Nguyên nhân khách quan.....</i> | <i>69</i> |
| <i>2.2. Nguyên nhân chủ quan.....</i> | <i>70</i> |
| IV. BÀI HỌC KINH NGHIỆM | 71 |
| 1. Kinh nghiệm trong nước và trên thế giới về phát triển và quản lý hoạt động vận tải bằng ô tô | 71 |
| <i>1.1. Kinh nghiệm thế giới.....</i> | <i>71</i> |
| <i>1.1.1. Kinh nghiệm phát triển và quản lý hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên thế giới.....</i> | <i>71</i> |
| <i>1.1.2. Kinh nghiệm phát triển và quản lý hoạt động vận tải hành khách bằng xe taxi trên thế giới</i> | <i>75</i> |
| <i>1.1.3. Kinh nghiệm quản lý hoạt động vận tải hàng hóa trên thế giới</i> | <i>77</i> |
| <i>1.1.4. Ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý hoạt động vận tải.....</i> | <i>79</i> |
| <i>1.1.5. Kinh nghiệm quy hoạch và quản lý bãi đỗ xe</i> | <i>79</i> |
| <i>1.1.6. Kinh nghiệm quản lý hoạt động vận tải bằng ô tô tại Thái Lan.....</i> | <i>80</i> |
| <i>1.2. Kinh nghiệm trong nước.....</i> | <i>81</i> |
| <i>1.2.1. Định hướng phát triển phương tiện vận tải bằng ô tô.....</i> | <i>81</i> |
| <i>1.2.2. Quản lý phạm vi và thời gian hoạt động của các phương tiện vận tải bằng ô tô.....</i> | <i>81</i> |
| <i>1.2.3. Quản lý điểm dừng đón trả khách xe taxi</i> | <i>82</i> |
| <i>1.2.4. Nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước</i> | <i>83</i> |
| <i>1.2.5. Ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý hoạt động vận tải.....</i> | <i>85</i> |
| <i>1.2.6. Kinh nghiệm phát triển hàng hóa</i> | <i>85</i> |
| 2. Bài học kinh nghiệm đối với tỉnh Thanh Hóa trong việc phát triển và quản lý hoạt động vận tải bằng ô tô | 86 |
| PHẦN III: QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU, NHIỆM VỤ VÀ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI BẰNG XE Ô TÔ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH THANH HÓA GIAI ĐOẠN 2021-2025, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2030..... | 88 |
| I. BỐI CẢNH, TÌNH HÌNH | 88 |
| 1. Bối cảnh quốc tế và khu vực..... | 88 |
| 2. Bối cảnh trong nước và trong tỉnh..... | 88 |
| II. QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU..... | 89 |

| | |
|---|------------|
| 1. Quan điểm | 89 |
| 2. Mục tiêu | 90 |
| III. NHIỆM VỤ VÀ GIẢI PHÁP CHỦ YẾU | 90 |
| 1. Nhiệm vụ | 90 |
| 1.1. Các chỉ tiêu phát triển | 90 |
| <i>1.1.1. Rà soát, đánh giá nhu cầu vận tải bằng ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2021-2025, tầm nhìn đến năm 2030</i> | <i>90</i> |
| <i>1.1.2. Các chỉ tiêu phát triển vận tải đến năm 2030</i> | <i>103</i> |
| <i>1.1.3. Các chỉ tiêu phát triển phương tiện vận tải đến năm 2030</i> | <i>104</i> |
| 1.2. Phương án phát triển hoạt động vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2021-2025, tầm nhìn đến năm 2030 | 104 |
| <i>1.2.1. Phương án phát triển hoạt động vận tải hành khách bằng xe ô tô</i> | <i>105</i> |
| <i>1.2.2. Phương án phát triển hoạt động vận tải hàng hóa bằng ô tô</i> | <i>122</i> |
| 1.3. Công tác quản lý đối với hoạt động vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa | 124 |
| <i>1.3.1. Các yêu cầu đối với công tác quản lý nhà nước</i> | <i>124</i> |
| <i>1.3.2. Các quy định quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa</i> | <i>124</i> |
| 2. Giải pháp phát triển hoạt động vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2021-2025, tầm nhìn đến năm 2030 | 128 |
| <i>2.1. Giải pháp thông tin tuyên truyền</i> | <i>128</i> |
| <i>2.2. Giải pháp tăng cường công tác quản lý nhà nước</i> | <i>129</i> |
| <i>2.3. Giải pháp phát triển kết cấu hạ tầng</i> | <i>130</i> |
| <i>2.4. Giải pháp về cơ chế chính sách</i> | <i>132</i> |
| <i>2.5. Giải pháp ứng dụng công nghệ thông tin</i> | <i>133</i> |
| 3. Dự án ưu tiên đầu tư, nguồn vốn, kinh phí thực hiện | 133 |
| 4. Tổng hợp nhiệm vụ, giải pháp phát triển hoạt động vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2021-2025, tầm nhìn đến năm 2030 | 137 |
| PHẦN IV: KẾT LUẬN | 146 |
| PHẦN V: TỔ CHỨC THỰC HIỆN | 147 |

PHẦN I: SỰ CẦN THIẾT, CĂN CỨ VÀ PHẠM VI XÂY DỰNG ĐỀ ÁN

I. SỰ CẦN THIẾT XÂY DỰNG ĐỀ ÁN

Tỉnh Thanh Hóa có vị trí thuộc khu vực Bắc Trung Bộ, cách Thủ đô Hà Nội 153 km về phía Bắc, trung tâm kết nối các khu vực Đồng bằng Bắc Bộ, Duyên hải Miền Trung, Miền núi Tây Bắc, Đông Bắc Lào và Vịnh Bắc Bộ; cửa ngõ thông thương ra biển gần nhất của khu vực phía Tây - Tây Bắc Tổ quốc và Đông Bắc Lào. Đồng thời nằm trên tuyến hành lang kinh tế Lạng Sơn - Hà Nội - TP Hồ Chí Minh - Mộc Bài, Vành đai kinh tế ven biển Vịnh Bắc Bộ với nhiều tuyến trục giao thông quốc gia chiều Bắc - Nam (Quốc lộ 1A, Quốc lộ 10, Đường Hồ Chí Minh, tuyến Đường sắt Bắc - Nam), chiều Đông - Tây (Quốc lộ 47, Quốc lộ 45, Quốc lộ 217, Quốc lộ 15A,...). Do đó giao thông vận tải có ý nghĩa hết sức quan trọng trong việc thúc đẩy phát triển Kinh tế - xã hội của Vùng và Quốc gia.

Hiện nay, trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa có 3.518 doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe ô tô¹ với 14.350 phương tiện, cụ thể: 78 đơn vị kinh doanh vận tải khách tuyến cố định với 685 xe; 13 đơn vị kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi với 2.456 phương tiện; 654 đơn vị kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng với 1.655 phương tiện; 05 đơn vị kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt với 215 phương tiện; hơn 9.000 xe ô tô kinh doanh vận tải hàng hóa thuộc quyền quản lý của 2.768 đơn vị kinh doanh vận tải trên địa bàn tỉnh và hàng trăm xe kinh doanh vận tải hành khách tuyến cố định, hợp đồng của các đơn vị thuộc các tỉnh, thành phố trên cả nước hoạt động đón, trả khách trên địa bàn tỉnh. Các đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh được Sở Giao thông vận tải cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, thực hiện đăng ký chất lượng với các cơ quan quản lý Nhà nước; các phương tiện tham gia kinh doanh vận tải đều được cấp phù hiệu, thực hiện kế hoạch kinh doanh, tần suất hoạt động,... bảo đảm theo quy định; việc điều hành, quản lý hoạt động vận tải, chất lượng dịch vụ từng bước được cải thiện đáp ứng nhu cầu đi lại của nhân dân và vận chuyển hàng hóa.

Tuy nhiên, từ thực tế trong thời gian qua đã có những vấn đề tồn tại ảnh hưởng đến công tác quản lý nhà nước cũng như chất lượng dịch vụ vận tải bằng ô tô trên địa bàn Tỉnh. Đối với công tác quản lý nhà nước, hiện nay chưa xây dựng và ban hành Kế hoạch phát triển và quản lý phương tiện kinh doanh vận tải đảm bảo phù hợp với nhu cầu đi lại và thực trạng kết cấu hạ tầng giao thông; các điểm dừng đỗ phục vụ hoạt động vận tải hành khách bằng taxi, xe hợp đồng; quy định tiêu chí và tổ chức quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch;...

¹ Số lượng doanh nghiệp vận tải hành khách là 2746 doanh nghiệp chiếm 78% về số lượng

theo quy định tại Nghị định 10/2020/NĐ-CP². Ngoài ra, để đảm bảo công tác quản lý hoạt động vận tải hành khách trên địa bàn tỉnh cần xây dựng các quy định quản lý bãi đỗ xe, điểm đỗ xe công cộng trên địa bàn tỉnh,... Bên cạnh đó, hoạt động vận tải bằng ô tô còn tồn tại các vấn đề như các doanh nghiệp vận tải hàng hóa và hành khách có quy mô nhỏ, năng lực hạn chế dẫn đến chất lượng dịch vụ chưa cao; phát triển mạng lưới tuyến xe buýt không đáp ứng theo quy hoạch, kế hoạch; mạng lưới tuyến xe buýt chưa phù hợp; tình trạng lái xe điều khiển xe phóng nhanh, vượt ẩu, tranh giành khách, đậu đỗ, đón trả khách không đúng nơi quy định; xe hợp đồng hoạt động tương tự xe khách tuyến cố định; xe cá nhân hoạt động trá hình xe taxi tại các nút giao thông, khu vực bệnh viện, nhà ga, sân bay; xe tuyến cố định hoạt động không đúng lộ trình đã được cơ quan có thẩm quyền cấp phép... tiềm ẩn nguy cơ mất trật tự an toàn giao thông; quy mô sản xuất và tiêu thụ hàng hóa trên địa bàn tỉnh chưa đủ lớn, chân hàng ít, chủ yếu là 1 chiều dẫn đến hoạt động vận tải hàng hóa bằng đường bộ gặp nhiều khó khăn, chưa tương xứng với tiềm năng phát triển của tỉnh. Bên cạnh đó, hoạt động vận tải bằng ô tô cũng cần được định hướng phát triển phục vụ nhu cầu vận tải theo từng thời điểm, từng khu vực phù hợp với những điều kiện về địa hình – địa lý, kinh tế - xã hội đặc thù Tỉnh.

Do đó, việc xây dựng “Đề án phát triển hoạt động vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2021-2025, tầm nhìn đến năm 2030” là hết sức cần thiết, nhằm hoàn thiện các yêu cầu đối với công tác quản lý nhà nước trong hoạt động vận tải bằng ô tô, xây dựng kế hoạch phát triển và quản lý phương tiện kinh doanh vận tải phù hợp nhu cầu đi lại, đề xuất các giải pháp nâng cao năng lực công tác quản lý và chất lượng dịch vụ vận tải bằng ô tô trên địa bàn Tỉnh.

II. CĂN CỨ XÂY DỰNG ĐỀ ÁN

- Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH 12 ngày 13/11/2008;
- Nghị quyết số 58-NQ/TW ngày 05/8/2020 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;
- Nghị quyết số 13/NQ-CP ngày 03/02/2021 của Chính phủ ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 58-NQ/TW ngày 05/8/2020 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;
- Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính Phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô;

² Nghị định 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô

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

- Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 của Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ;

- Chương trình hành động của Ban Chấp hành Đảng bộ tỉnh thực hiện Nghị quyết số 58-NQ/TW ngày 05/8/2020 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

- Quyết định số 3227/QĐ-UBND ngày 29/8/2017 của Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa phê duyệt điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, định hướng đến năm 2030;

- Quyết định số 2119/QĐ-UBND ngày 09/6/2020 của Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa phê duyệt Đề án phát triển dịch vụ Logistics trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, định hướng đến năm 2030;

- Quyết định số 2234/QĐ-UBND ngày 11/6/2019 của Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa phê duyệt Đề án chống ùn tắc giao thông trên địa bàn thành phố Thanh Hóa đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

- Quyết định số 1895/QĐ-UBND ngày 26/5/2020 của Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa phê duyệt Đề án đổi mới và nâng cao chất lượng dịch vụ xe buýt giai đoạn 2020-2024;

- Quyết định số 1966/QĐ-UBND ngày 08/6/2016 của Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa phê duyệt Quy hoạch mạng lưới tuyến vận tải hành khách cố định nội tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2016-2020, định hướng đến năm 2030;

- Quyết định số 3013/QĐ-UBND ngày 17/9/2014 của Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa phê duyệt vị trí các điểm đón, trả khách tuyến cố định trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa;

- Quyết định số 5467/QĐ-UBND ngày 24/12/2020 của Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa phê duyệt Đề cương, nhiệm vụ và dự toán Đề án Phát triển hoạt động vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2021-2025, tầm nhìn đến năm 2030;

- Và các văn bản khác có liên quan.

III. MỤC TIÊU, PHẠM VI, ĐỐI TƯỢNG, PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

1. Mục tiêu của Đề án

- Xây dựng kế hoạch phát triển và quản lý phương tiện kinh doanh vận tải đảm bảo phù hợp với nhu cầu đi lại của người dân và thực trạng KCHT giao thông, đảm bảo an toàn giao thông.

- Cập nhật danh mục mạng lưới tuyến VTHK cố định nội tỉnh; mạng lưới tuyến xe buýt nội tỉnh và liên kề; các điểm dừng đỗ phục vụ cho phương tiện kinh doanh vận tải đón, trả khách trên địa bàn tỉnh.

- Xây dựng các vị trí đón trả khách cho xe taxi, xe buýt.

- Xây dựng và quản lý điểm đỗ taxi công cộng trên địa bàn tỉnh.

- Quy định về tiêu chí và tổ chức đón, trả khách cho xe hợp đồng, du lịch trong khu vực nội thành, nội thị trên địa bàn.

- Xây dựng và công bố vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch trong khu vực nội thành, nội thị trên địa bàn tỉnh

- Quy định cụ thể về quản lý hoạt động của xe ô tô vận tải trung chuyển hành khách trên địa bàn tỉnh.

- Thông báo vị trí bến xe hàng trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa.

2. Đối tượng nghiên cứu

- Hệ thống giao thông vận tải trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa, trong đó tập trung vào hệ thống giao thông đường bộ.

- Hoạt động vận tải bằng xe ô tô được quy định tại Nghị định 10/2020/NĐ-CP; Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 của Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ, bao gồm:

+ Vận tải hàng hóa;

+ Vận tải hành khách: bao gồm vận tải hành khách tuyến cố định; vận tải hành khách bằng xe buýt; vận tải hành khách bằng xe taxi; vận tải hành khách theo hợp đồng; vận tải khách du lịch; vận tải trung chuyển hành khách;

+ Phương tiện kinh doanh vận tải hàng hóa và hành khách (bao gồm xe tải, xe công-ten-nơ, xe đầu kéo, xe tuyến cố định (xe khách), xe trung chuyển, xe buýt, xe taxi, xe hợp đồng, xe ô tô vận tải khách du lịch (xe du lịch)).

+ Các cơ chế chính sách có liên quan đến hoạt động vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn Tỉnh.

3. Phạm vi nghiên cứu

- Về không gian nghiên cứu: trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa, có xét đến kết nối với các địa phương lân cận.

4. Phương pháp nghiên cứu

Các phương pháp nghiên cứu chủ yếu để xây dựng đề án bao gồm phương pháp thống kê, điều tra phân tích quan sát, phân tích mẫu, phương pháp chuyên gia và mô phỏng giao thông.

PHẦN II: ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI BẰNG XE Ô TÔ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH THANH HÓA GIAI ĐOẠN 2016-2020

I. TỔNG QUAN VỀ ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN, TÌNH HÌNH PHÁT TRIỂN KINH TẾ XÃ HỘI TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH THANH HÓA

1. Đặc điểm tự nhiên

1.1. Vị trí địa lý

Thanh Hoá là một tỉnh nằm ở khu vực Bắc Trung Bộ, cách Thủ đô Hà Nội 153 km về phía Bắc, về phía Nam cách thành phố Vinh tỉnh Nghệ An 138 km. Thanh Hoá có diện tích tự nhiên lớn, xếp thứ 5 trong cả nước. Phía Bắc: giáp 3 tỉnh, gồm: Sơn La, Hoà Bình, Ninh Bình với đường ranh giới dài 175 km. Phía Nam: giáp Nghệ An với đường ranh giới dài 160 km. Phía Đông: giáp biển Đông với chiều dài đường bờ biển 102 km. Phía Tây: giáp tỉnh Hủa Phăn của nước CHDCND Lào với đường biên giới có chiều dài 213,604 km.

1.2. Địa hình, địa chất, khí hậu, thủy văn

a) Địa hình, địa chất

Thanh Hóa có địa hình thấp dần từ Tây Bắc xuống Đông Nam, hơn 2/3 diện tích là đồi núi và được phân thành 03 vùng địa lý rõ rệt, gồm vùng miền núi, đồng bằng và vùng ven biển:

- Vùng miền núi (gồm 11 huyện) chiếm 71,84% diện tích và 25,33% dân số toàn tỉnh.

- Vùng đồng bằng và ven biển (gồm 16 huyện, thị xã, thành phố) chiếm 28,16% diện tích và 74,67% dân số toàn tỉnh.

b) Khí hậu, thủy văn

Thanh Hóa có khí hậu chia hai mùa rõ rệt. Mùa hè nóng, ẩm, mưa nhiều (tháng 5 – tháng 10), nhiệt độ trung bình 27- 280C, lượng mưa trung bình 1.600-1.650mm.

1.3. Ảnh hưởng điều kiện tự nhiên đến hoạt động giao thông vận tải

Đặc điểm về vị trí địa lý trở thành một trong những điều kiện thuận lợi cho sự phát triển kinh tế, văn hóa - xã hội và giao thông vận tải của Tỉnh.

Nằm ở trung tâm kết nối các khu vực Đồng bằng Bắc Bộ, Duyên hải Miền Trung, Miền núi Tây Bắc, Đông Bắc Lào và Vịnh Bắc Bộ; cửa ngõ thông thương ra biển gần nhất của khu vực phía Tây Tây Bắc Tổ quốc và Đông Bắc Lào. Đồng thời nằm trên tuyến hành lang kinh tế Lạng Sơn - Hà Nội - TP Hồ Chí Minh - Mộc Bài, Vành đai kinh tế ven biển Vịnh Bắc Bộ với nhiều tuyến trục giao thông quốc gia chiều Bắc - Nam (QL1A, QL10, Đường Hồ Chí Minh, tuyến Đường sắt

Bắc - Nam), chiều Đông - Tây (QL47, QL45, QL217, QL15A,...); có cảng nước sâu Nghi Sơn và CHK Thọ Xuân. Trong bối cảnh phát triển, hội nhập của đất nước và khu vực hiện nay, Thanh Hóa có vị trí địa kinh tế, chính trị, quốc phòng an ninh trọng yếu; lợi thế giao lưu kinh tế, thương mại nhiều hướng với nhiều vùng miền trong cả nước và quốc tế, đặc biệt với Bắc Lào. Sự phát triển của tỉnh không chỉ có tác động thúc đẩy, lan tỏa trong phạm vi khu vực phía Nam Bắc Bộ - Bắc Trung Bộ mà còn tác động tích cực đến phát triển Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ và một phần khu vực Tây Bắc của Tổ quốc.

Là địa phương có quy mô lớn (diện tích lớn thứ 5 toàn quốc), bề rộng theo hướng Đông Tây gần 200km, chiều dài theo hướng Bắc - Nam gần 100km, hoạt động vận tải hàng hóa và hành khách bằng ô tô đóng vai trò hết sức quan trọng và có tiềm năng phát triển lớn. Tuy nhiên, điều kiện địa hình và phân bố dân cư cũng là những yếu tố khiến hoạt động vận tải bằng ô tô còn gặp nhiều khó khăn, cần định hướng phát triển phù hợp:

+ Khu vực miền núi chiếm diện tích lớn (71,84% diện tích toàn tỉnh), trong khi chỉ chiếm 25,33% dân số, địa hình khó khăn và nhu cầu đi lại thấp, phù hợp với hoạt động vận tải hành khách tuyến cố định nội tỉnh (tần suất hoạt động thấp, vận tốc khai thác cao do dừng đỗ ít).

+ Khu vực đồng bằng và ven biển tuy có diện tích nhỏ nhưng tập trung phần lớn dân cư, nhu cầu đi lại cao, điều kiện địa hình thuận lợi cho hoạt động vận tải hành khách. Bên cạnh đó, đây cũng là khu vực tập trung sản xuất, công nghiệp, du lịch, thuận lợi phát triển các hoạt động vận tải hành khách bằng xe buýt, taxi, xe khách liên tỉnh, xe hợp đồng, du lịch và vận tải hàng hóa.

+ Điều kiện khí hậu thuận lợi phát triển du lịch biển vào khoảng từ tháng 5 đến tháng 10 hàng năm, là khoảng thời gian cao điểm du lịch, do đó cần xác định quy mô lực lượng vận tải và tổ chức vận tải phù hợp đáp ứng nhu cầu du khách cũng như của người dân, góp phần thúc đẩy phát triển du lịch trên địa bàn Tỉnh

2. Hiện trạng phát triển kinh tế xã hội tỉnh Thanh Hóa

a) Đơn vị hành chính, dân số

Thanh Hoá là tỉnh có nhiều đơn vị hành chính nhất cả nước (27 đơn vị hành chính cấp huyện và tương đương), có diện tích đứng thứ 5 toàn quốc và dân số đông thứ ba toàn quốc (sau Hà Nội, Tp. Hồ Chí Minh). Dân số năm 2020 đạt 3,664 triệu người, tăng khoảng 19.000 người so với năm 2019, tốc độ tăng trưởng giai đoạn 2016-2020 đạt 0,65%/năm. Dân số trong độ tuổi lao động từ 15 tuổi trở lên là 2.225.479 người (chiếm 60,72% dân số). Dân số trong khu vực đô thị đạt 853.280 người, tỷ lệ đô thị hoá thấp, chỉ đạt 23,28%, tốc độ đô thị hóa giai đoạn 2011-2020 cao, đạt khoảng 9,63%/năm

Bảng 1: Dân số, diện tích các huyện, thị xã, thành phố trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa năm 2020

| TT | Địa phương | Diện tích (km ²) | Dân số (người) | Mật độ dân số (người/km ²) |
|----|---------------------|------------------------------|------------------|--|
| 1 | Thành phố Thanh Hoá | 145,41 | 362.447 | 2.493,68 |
| 2 | Thành phố Sầm Sơn | 44,94 | 109.976 | 2.447,07 |
| 3 | Thị xã Bỉm Sơn | 63,90 | 58.901 | 922,33 |
| 4 | Huyện Thọ Xuân | 292,30 | 196.988 | 673,94 |
| 5 | Huyện Đông Sơn | 82,87 | 77.488 | 935,08 |
| 6 | Huyện Nông Cống | 285,11 | 184.301 | 646,87 |
| 7 | Huyện Triệu Sơn | 290,05 | 203.538 | 701,75 |
| 8 | Huyện Quảng Xương | 174,22 | 201.162 | 1.153,00 |
| 9 | Huyện Hà Trung | 243,82 | 119.587 | 490,23 |
| 10 | Huyện Nga Sơn | 157,82 | 142.354 | 902,12 |
| 11 | Huyện Yên Định | 228,83 | 166.710 | 728,54 |
| 12 | Huyện Thiệu Hoá | 159,92 | 161.780 | 1.011,65 |
| 13 | Huyện Hoằng Hoá | 203,80 | 234.525 | 1.150,35 |
| 14 | Huyện Hậu Lộc | 143,71 | 177.513 | 1.235,55 |
| 15 | Thị xã Nghi Sơn | 455,61 | 252.410 | 554,01 |
| 16 | Huyện Vĩnh Lộc | 157,72 | 87.035 | 551,90 |
| 17 | Huyện Thạch Thành | 559,22 | 145.344 | 259,91 |
| 18 | Huyện Cẩm Thủy | 424,50 | 110.805 | 261,03 |
| 19 | Huyện Ngọc Lặc | 490,99 | 137.508 | 280,07 |
| 20 | Huyện Lang Chánh | 585,63 | 50.180 | 85,69 |
| 21 | Huyện Như Xuân | 721,72 | 66.827 | 92,59 |
| 22 | Huyện Như Thanh | 588,09 | 95.505 | 162,39 |
| 23 | Huyện Thường Xuân | 1.107,17 | 89.712 | 81,03 |
| 24 | Huyện Bá Thước | 777,57 | 101.762 | 130,87 |
| 25 | Huyện Quan Hoá | 990,70 | 49.248 | 49,71 |
| 26 | Huyện Quan Sơn | 926,62 | 40.911 | 44,15 |
| 27 | Huyện Mường Lát | 812,41 | 40.427 | 49,76 |
| | Tổng | 11.114,71 | 3.664.944 | 329,74 |

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Thanh Hoá năm 2020

Mật độ dân số đạt 329,74 người/ km², cao hơn mức bình quân chung của cả nước là 295 người/km². Dân cư chủ yếu tập trung ở thành phố, thị xã, thị trấn ven biển, đồng bằng và thưa thớt ở các vùng núi. Các đơn vị có mật độ dân số cao là

thành phố Thanh Hoá (2.494 người/km²), thành phố Sầm Sơn (2.447 người/km²), huyện Hậu Lộc, Hoằng Hoá, Quảng Xương (trên 1.100 người/km²).

Cùng với đặc điểm chung của cả nước về dân số vàng, Thanh Hóa cũng đang trong thời kỳ thuận lợi về nguồn nhân lực – lực lượng quan trọng tạo ra của cải vật chất cho xã hội tỉnh.

b) Hiện trạng một số ngành kinh tế chủ yếu

Giai đoạn 2016-2020 tăng trưởng kinh tế của tỉnh đạt kết quả tích cực, tăng trưởng GRDP bình quân đạt 13,87%/năm. Trong đó ngành nông, lâm, thủy sản tăng 8,01%/năm, công nghiệp – xây dựng tăng 18,61%/năm, dịch vụ tăng 9,74%/năm. Quy mô nền kinh tế của tỉnh năm 2020 theo giá hiện hành đạt 183,855 nghìn tỷ đồng, đứng thứ 8 cả nước. GRDP bình quân đầu người năm 2020 đạt 50,166 triệu đồng, tăng trưởng bình quân giai đoạn 2016-2020 đạt 13,14%/năm

Cơ cấu các ngành kinh tế của tỉnh có bước chuyển dịch phù hợp với xu thế phát triển, khai thác được tiềm năng, thế mạnh của tỉnh. Năm 2020, tỷ trọng ngành nông, lâm thủy sản đạt 17,65%, ngành công nghiệp xây dựng đạt 41,00%, ngành dịch vụ đạt 34,26%

Bảng 2: Một số chỉ tiêu kinh tế - xã hội chủ yếu giai đoạn 2016-2020

| Hạng mục | Đơn vị | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Tốc độ tăng (%/năm) |
|-------------------------|-----------------------|-----------|------------|------------|------------|------------|---------------------|
| Dân số | Nghìn người | 3.570,83 | 3.603,70 | 3.631,28 | 3.645,70 | 3.664,94 | 0,65 |
| Mật độ dân số | Người/km ² | 321 | 324 | 327 | 328 | 330 | - |
| GDP (giá so sánh 2010) | Tỷ đồng | 72.371,81 | 78.279,89 | 87.652,69 | 101.422,88 | 107.484,97 | - |
| GDP (giá hiện hành) | Tỷ đồng | 109.778,8 | 121.844,03 | 143.014,07 | 171.467,81 | 183.855,33 | 13,87 |
| GDP bình quân đầu người | Triệu đồng | 30,74 | 33,82 | 39,38 | 47,03 | 50,167 | 13,14 |

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Thanh Hoá năm 2019, Báo cáo Quy hoạch Tỉnh giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2045

Động lực tăng trưởng chính trong giai đoạn 2016-2020 chủ yếu tập trung ở các ngành công nghiệp, xây dựng và dịch vụ. Cụ thể ngành công nghiệp – xây dựng đóng góp 58%, ngành dịch vụ đóng góp 24,3% trong tổng giá trị tăng thêm của tỉnh.

c) Thực trạng phát triển khu kinh tế, khu công nghiệp

Giai đoạn 2011-2020, KKT Nghi Sơn và các KCN đã thu hút được 640 dự án đầu tư. Tổng số lao động làm việc trong KKT, KCN, CCN đạt gần 97.000 người.

- KKT Nghi Sơn: tính đến tháng 8/2021, KKT Nghi Sơn đã thu hút được 248 dự án đầu tư trực tiếp với tổng vốn đăng ký đầu tư là 139.911,871 tỷ đồng, vốn thực hiện đạt 60.101,207 tỷ đồng; 19 dự án đầu tư nước ngoài với tổng vốn đăng ký đầu tư là 12.725,02 triệu USD, vốn thực hiện đạt 11.218,4 triệu USD. Hệ thống hạ tầng giao thông, cung cấp nước, hạ tầng truyền tải điện trong KKT (chưa mở rộng) đã được đầu tư cơ bản và phát huy hiệu quả. Đã đầu tư mở rộng đường 513 – KKT Nghi Sơn với chiều dài 2,63km, đường vào bãi rác – KKT Nghi Sơn dài 2,0km, đường vào mỏ sét dài 2,4km, đường Đông Tây 2 dài 4,1km, nâng cấp mở rộng đường giao thông vào nhà máy Xi măng Công Thanh dài 3,8km... Hiện nay một số đường giao thông trục chính đang được tiếp tục đầu tư như tuyến đường từ QL1A đi cảng Nghi Sơn – KKT Nghi Sơn (đoạn từ QL1A đến đường Đông Tây 4 đi cảng Nghi Sơn); đường Đông Tây 1 kéo dài; đường Đông Tây đoạn nối đường Bắc Nam 1B với đường Bắc Nam 3; các tuyến giao thông trục chính phía Tây; đường Bắc Nam 2; đường Đông Tây 4... từng bước hoàn thiện hạ tầng KKT Nghi Sơn theo quy hoạch được duyệt, cơ bản đáp ứng nhu cầu giao thông đi lại và thu hút đầu tư.

- Các KCN: Thanh Hóa hiện có 08 KCN được phân bố tương đối đồng đều ở các khu vực trên địa bàn tỉnh. Trong đó có 02 KCN trên địa bàn thành phố Thanh Hóa, 03 KCN dọc theo tuyến đường Hồ Chí Minh, 01 KCN tại thị xã Bỉm Sơn, 01 KCN tại huyện Thọ Xuân và 01 KCN tại huyện Hoằng Hóa.

+ KCN Lễ Môn: diện tích quy hoạch 87,61ha, hiện đã đầu tư hoàn chỉnh hệ thống kết cấu hạ tầng KCN, thu hút được 32 dự án đầu tư và lấp đầy toàn bộ KCN. Tuy nhiên do hạ tầng đầu tư đã lâu, đến nay một số hạng mục đã xuống cấp, ảnh hưởng đến hoạt động các doanh nghiệp trong KCN. KCN nằm gần khu dân cư, trong thành phố Thanh Hóa dẫn đến nguy cơ gây ô nhiễm môi trường, mất mỹ quan đô thị.

+ KCN Đình Hương – Tây Bắc Ga: diện tích quy hoạch 180ha, đã thu hút được 273 dự án đầu tư, cơ bản đã đầu tư hoàn chỉnh hạ tầng kỹ thuật và lấp đầy toàn bộ KCN.

+ KCN Bỉm Sơn: diện tích quy hoạch 556ha, đã thu hút được 49 dự án đầu tư, diện tích giao đất, cho thuê đất là 193,48ha.

+ KCN Lam Sơn – Sao Vàng: diện tích quy hoạch 667,30ha, đã thu hút được 02 dự án đầu tư. Ngoài các tuyến đường trục chính do ngân sách tỉnh đầu tư, các hạ tầng khác còn chưa được đầu tư.

lượt khách, gấp 2,45 lần năm 2010, tăng trưởng 5,8%/năm giai đoạn 2016-2020 đứng đầu các tỉnh Bắc Trung Bộ và đứng thứ 4 cả nước.

- Sản phẩm du lịch: các sản phẩm du lịch được quan tâm và chú trọng đầu tư có trọng tâm, trọng điểm gắn liền với đặc điểm về điều kiện tự nhiên và sinh thái của tỉnh. Trong đó tập trung chủ yếu vào 07 nhóm tài nguyên du lịch thế mạnh gồm: di tích cách mạng, di tích lịch sử, di tích văn hóa, danh lam thắng cảnh, di tích sinh thái rừng, hồ, khu bảo tồn thiên nhiên, biển đảo. Trong đó sản phẩm du lịch biển vẫn chiếm lợi thế và từng bước tạo dựng được thương hiệu nổi trội tại khu vực phía Bắc và Bắc Trung Bộ. Giai đoạn 2016-2020 du lịch biển đón trên 28 triệu lượt khách, chiếm 67,3% khách du lịch toàn tỉnh, tăng trưởng bình quân 4,2%/năm. Tính riêng khu du lịch biển trọng điểm Sầm Sơn giai đoạn 2016-2020 đón 23 triệu lượt khách, chiếm 71,8% tổng lượng khách du lịch biển. Ngoài ra còn một số khu du lịch biển khác cũng thu hút lượng du khách ngày càng đông như khu vực huyện Hoằng Hóa chiếm 18,1%, còn lại là các khu du lịch biển Nghi Sơn, Đảo Mê,...

Các sản phẩm du lịch văn hóa tâm linh, sinh thái cộng đồng cũng từng bước được quan tâm chú trọng, thu hút được lượng lớn du khách. Cụ thể giai đoạn 2016-2020 khu du lịch văn hóa tâm linh đón 6,5 triệu lượt khách, du lịch cộng đồng đón 2,2 triệu lượt khách, chiếm tỷ lệ 15,5% và 5,2% tổng lượng khách du lịch toàn tỉnh, tập trung tại các khu điểm nổi bật như KDL Lam Kinh, khu di sản văn hóa Thành nhà Hồ, du lịch sinh thái cộng đồng tại Nông trại Golden Cow, làng văn hóa dân tộc xứ Thanh, động Tiên Sơn, Hàm Rồng,...

- Phân bố không gian: tổ chức không gian du lịch của tỉnh hiện nay tương đối rõ nét, trực tiếp cận chủ yếu theo đường QL1A và đường Hồ Chí Minh, được phân theo 03 nhóm ngành du lịch chính:

- Hạ tầng giao thông phục vụ phát triển du lịch hiện nay chủ yếu là giao thông đường bộ, trong thời gian qua đã được ưu tiên nguồn lực lớn để đầu tư phát triển nhằm đạt mục tiêu phát triển ngành du lịch thành ngành kinh tế mũi nhọn. Trong giai đoạn 2011-2020 có 33 dự án được triển khai, trong đó có một số dự án quy mô lớn, là đòn bẩy thu hút các dự án kinh doanh du lịch đã và đang được tập trung triển khai như dự án đường bộ ven biển, dự án không gian du lịch ven biển phía Đông đường Hồ Xuân Hương, thành phố Sầm Sơn và các dự án đường bộ đến các khu du lịch Sầm Sơn, Hải Tiến, Bến En, Lam Kinh. Ngoài ra, một số dự án hạ tầng khác cũng đã góp phần xây dựng và hình thành các tour, tuyến du lịch mới cũng như nâng cao chất lượng dịch vụ du lịch của tỉnh như đường vào thác Ma Hao – bản Năng Cát (huyện Lang Chánh), khu bảo tồn thiên nhiên Pù Luông (H. Quan Hóa, Bá Thước)...

Hình 2: Bản đồ du lịch tỉnh Thanh Hóa



e) Đánh giá chung tác động điều kiện tự nhiên và kinh tế xã hội

Tỉnh Thanh Hóa có vị trí địa kinh tế, chính trị, quốc phòng an ninh trọng yếu; lợi thế giao lưu kinh tế, thương mại nhiều hướng với nhiều vùng miền trong cả nước và quốc tế: Với vị trí cửa ngõ kết nối khu vực Đồng bằng Bắc Bộ với các tỉnh Duyên hải Miền Trung, trên hành lang vận tải Bắc – Nam với các tuyến đường giao thông huyết mạch QL.1A, đường Hồ Chí Minh, QL.10,... Hoạt động vận tải bằng ô tô có vai trò hết sức quan trọng và tiềm năng phát triển, tuy nhiên cũng gặp sự cạnh tranh rất lớn từ các doanh nghiệp vận tải của các tỉnh, thành phố trên cả nước.

Bên cạnh đó, tỉnh Thanh Hóa có diện tích đứng thứ 5 toàn quốc (11.116 km²); dân số đứng thứ 3 toàn quốc (3,66 triệu người), được phân bố thành 03 khu vực chính gồm khu vực miền núi; đồng bằng và ven biển. Khu vực miền núi chiếm diện tích lên đến 71,84% nhưng chỉ chiếm 25,33% dân số, điều kiện địa hình khó khăn, ảnh hưởng không nhỏ đến hoạt động vận tải bằng ô tô. Trong khi khu vực đồng bằng và ven biển tuy có diện tích nhỏ nhưng tập trung dân cư, các khu đô thị, khu công nghiệp và du lịch lớn của Tỉnh, có nhu cầu đi lại cao, thuận lợi phát triển hoạt động vận tải bằng ô tô.

Về đặc điểm nhu cầu vận tải có sự biến động trong năm với các thời điểm nhu cầu vận tải lớn như vào mùa cao điểm du lịch biển từ Tháng 4 đến Tháng 10 và vào các dịp Lễ, Tết, thời điểm người dân đi làm ăn xa về quê nghỉ lễ. Với tiềm

năng phát triển du lịch biển, bình quân hàng năm Thanh Hóa đón trên 5 triệu lượt khách du lịch tại địa bàn trọng điểm là Sầm Sơn, Hải Tiến, Hải Hòa... Do đó cần bố trí lực lượng vận tải, kết cấu hạ tầng đáp ứng nhu cầu của du khách, thúc đẩy phát triển du lịch của Tỉnh.

Về phát triển công nghiệp: Tỉnh Thanh Hoá hiện có 01 khu kinh tế (KKT Nghi Sơn), 08 khu công nghiệp, 52 cụm công nghiệp đã đi vào hoạt động, tập trung tại khu vực đồng bằng và ven biển. Với việc đưa vào vận hành nhiều dự án sản xuất công nghiệp lớn, đặc biệt là nhà máy lọc hóa dầu Nghi Sơn, thép Nghi Sơn, xi măng Long Sơn, dầu ăn Nghi Sơn,... đã tạo tăng trưởng mạnh mẽ cho sản xuất công nghiệp. Giá trị sản xuất công nghiệp đạt vị trí 16/63 tỉnh thành phố cả nước và đứng đầu các tỉnh Bắc Trung Bộ. Đây là tiềm năng to lớn phát triển hoạt động vận tải hàng hóa nói chung, trong đó đóng vai trò hết sức quan trọng là vận tải hàng hóa bằng ô tô.

3. Định hướng phát triển kinh tế xã hội tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2021-2025, định hướng đến năm 2030

a) Định hướng phát triển kinh tế xã hội giai đoạn 2021-2025

Theo Kế hoạch phát triển kinh tế xã hội 5 năm 2021-2025 tỉnh Thanh Hóa được phê duyệt tại Quyết định 171/KH-UBND ngày 14/7/2021 của UBND Tỉnh, giai đoạn 2021-2025, phát triển kinh tế nhanh và bền vững trên cơ sở phát triển công nghiệp nặng, nông nghiệp quy mô lớn, giá trị gia tăng cao là nền tảng, công nghiệp năng lượng, công nghiệp chế biến, chế tạo và dịch vụ logistics là đột phá; du lịch là mũi nhọn; tập trung phát triển 4 trung tâm kinh tế động lực, 6 trụ cột tăng trưởng và 6 hành lang kinh tế. Đẩy mạnh đổi mới sáng tạo, ứng dụng khoa học và công nghệ; nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, chất lượng các hoạt động văn hóa - xã hội. Chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu và bảo vệ môi trường. Bảo đảm vững chắc quốc phòng - an ninh, giữ vững ổn định chính trị, trật tự an toàn xã hội. Phân đấu đến năm 2025 trong nhóm các tỉnh dẫn đầu cả nước - một cực tăng trưởng mới, cùng với Hà Nội, Hải Phòng và Quảng Ninh tạo thành tứ giác phát triển ở phía Bắc của Tổ quốc; đến năm 2030 trở thành tỉnh công nghiệp theo hướng hiện đại, người dân có mức sống cao hơn bình quân cả nước.

Một số chỉ tiêu phát triển kinh tế xã hội chủ yếu giai đoạn 2021-2025:

- Tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm trên địa bàn GRDP bình quân đạt 11% trở lên.

- Cơ cấu các ngành kinh tế trong GRDP năm 2025: Nông, lâm nghiệp, thủy sản chiếm 6,2%; công nghiệp - xây dựng chiếm 54,5%, dịch vụ chiếm 30,5%, thuế sản phẩm chiếm 8,8%.

- GRDP bình quân đầu người năm 2025 đạt 5.200 USD trở lên

- Tỷ lệ đô thị hóa năm 2025 đạt 40% trở lên.
- Tốc độ tăng dân số bình quân hàng năm dưới 1%

b) Định hướng phát triển kinh tế xã hội đến năm 2030

Theo Quy hoạch tỉnh Thanh Hóa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2045 xây dựng các kịch bản phát triển đến năm 2030 đã xác định mục tiêu phát triển kinh tế nhanh và bền vững trên cơ sở phát triển công nghiệp nặng, nông nghiệp quy mô lớn, giá trị gia tăng cao là nền tảng; các ngành công nghiệp năng lượng, công nghiệp chế biến, chế tạo và dịch vụ logistics là đột phá; du lịch là ngành kinh tế mũi nhọn; tập trung phát triển 04 trung tâm kinh tế động lực, 05 trụ cột tăng trưởng, 06 hành lang kinh tế và 05 vùng liên huyện, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, chất lượng các hoạt động văn hóa – xã hội để trở thành một trong những trung tâm lớn của khu vực và cả nước về giáo dục và đào tạo, y tế chuyên sâu, văn hóa và thể thao. Chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu và bảo vệ môi trường. Bảo đảm vững chắc quốc phòng an ninh, giữ vững ổn định chính trị, trật tự an toàn xã hội.

Một số chỉ tiêu phát triển kinh tế xã hội chính như sau:

- Tốc độ tăng dân số bình quân hàng năm duy trì ở mức 0,5-0,75%/năm
- Tốc độ tăng trưởng GRDP giai đoạn 2021-2030 đạt 10,1%/năm, trong đó giai đoạn 2021-2025 đạt 11%/năm; giai đoạn 2026-2030 đạt 9,2%/năm
- GRDP bình quân đầu người đến năm 2030 đạt 8.700 USD.
- Tỷ lệ đô thị hóa đến năm 2030 đạt 50% trở lên

II. NHỮNG KẾT QUẢ ĐẠT ĐƯỢC VỀ HẠ TẦNG GIAO THÔNG; HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI BẰNG XE Ô TÔ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH THANH HÓA

1. Hiện trạng hệ thống giao thông vận tải trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

1.1. Hiện trạng kết cấu hạ tầng giao thông vận tải

Thanh Hóa hội tụ đầy đủ các loại hình giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển và hàng không. Kết cấu hạ tầng chính các loại hình giao thông như sau:

a) Đường bộ

Mạng lưới đường bộ trên địa bàn Tỉnh bao gồm: cao tốc, quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường đô thị và đường chuyên dùng với tổng chiều dài khoảng 23.272 km.

Bảng 3: Hiện trạng mạng lưới đường bộ tỉnh Thanh Hóa

| TT | Loại đường | Chiều dài (km) | Tỷ lệ (%) | Tỷ lệ cứng hóa |
|----|---|----------------|-------------|----------------|
| 1 | Quốc lộ (13 tuyến) | 1.299 | 5,58% | 100% |
| 2 | Đường tỉnh (61 tuyến) | 1.465 | 6,30% | 100% |
| 3 | Đường GTNT | 19.345 | 83,12% | |
| - | Đường huyện | 1.833 | | 91,7% |
| - | Đường xã | 4.900 | | 78% |
| - | Các loại đường GTNT khác (đường thôn, xóm, trục nội đồng,...) | 12.612 | | 71% |
| 4 | Đường đô thị | 1.021 | 4,39% | 100% |
| 5 | Đường chuyên dùng | 142 | 0,61% | |
| | Tổng | 23.272 | 100% | |

Nguồn: Sở GTVT tỉnh Thanh Hóa, 2021

*) Quốc lộ

Gồm 13 tuyến với tổng chiều dài 1.299km, trong đó Sở GTVT quản lý trực tiếp 08 tuyến, Cục QLDB II quản lý 05 tuyến. Cụ thể:

(1) Quốc lộ 1: Đoạn từ Dốc Xây (TX. Bỉm Sơn) đến Khu kinh tế Nghi Sơn (TX. Nghi Sơn), dài 98 km, đạt cấp III, rộng 20,5m, 4 làn xe, kết cấu BTN.

(2) Đường Hồ Chí Minh: Dài 130km, đoạn từ Thạch Lâm (H. Thạch Thành), đến Bãi Trành (H. Như Xuân), đạt cấp III, rộng 7m, 2 làn xe, kết cấu BTN.

(3) Quốc lộ 10: Từ Nga Sơn đến Tào Xuyên (TP. Thanh Hóa), dài 45 km, đạt cấp IV, V, rộng 5,5-9m, mặt láng nhựa.

(4) Tuyến Nghi Sơn – Bãi Trành: Từ Nghi Sơn (TX. Nghi Sơn) đến Bãi Trành (giao đường Hồ Chí Minh), dài 45,5 km. Đoạn Km0 - Km5+400 đạt cấp III, đoạn Km5+400 - Km9+000 (giao QL. 1A) đi trùng với đường 513 Khu kinh tế Nghi Sơn đạt cấp II, đoạn Km9+000 đến hết phạm vi Khu kinh tế Nghi Sơn (dài 2km) đạt cấp III, đoạn còn lại đạt cấp IV, mặt đường BTN, rộng từ 5,5-16m.

(5) QL.45: Từ Thành Vân (H. Thạch Thành) đến Yên Cát (H. Như Xuân), dài 124,5 km, đạt cấp III, IV, V; rộng từ 5,5-12m; mặt đường BTN, láng nhựa.

(6) QL.15: Từ Phú Thanh (H. Quan Hoá) đến TT. Ngọc Lặc, dài 86 km; đạt cấp VI, V; rộng từ 6-12m, mặt đường láng nhựa, BTN.

(7) QL.15C: Từ TT. Hội Xuân (giao QL. 15A) đến cửa khẩu Tén Tán (H. Mường Lát), dài 112,4 km. đạt cấp IV; rộng 6,5m; mặt đường BTN, láng nhựa.

(8) QL.16: Từ Tà Bục (H. Quan Hóa) đến Yên Nhân (H. Thường Xuân), dài 195,7km, cấp IV, V; rộng từ 3,5-5,5m; mặt đường láng nhựa.

(9) QL.47: Từ cảng Hới (TP. Sầm Sơn) - cửa khẩu Khẹo (H. Thường Xuân), dài 138,5 km, mặt đường BTN, láng nhựa, rộng từ 5,5-18m.

(10) QL.47B: Từ Phô Kiều (H. Yên Định) - CHK Thọ Xuân, dài 24,6 km, mặt đường BTN, láng nhựa, chất lượng tốt, rộng từ 5,5-9m.

(11) QL.47C: Từ xã Trung Chính, huyện Nông Công (giao QL.45) đến xã Kiên Thọ, huyện Ngọc Lặc (giao đường Hồ Chí Minh), dài 53km, cấp VI, mặt đường bê tông nhựa, láng nhựa, chất lượng tốt, rộng từ 5,5-10m.

(12) QL.217: Từ TT Hà Trung (giao QL.1) đến cửa khẩu Na Mèo (Quan Sơn), dài 195,4 km, cấp III, IV, mặt đường bê tông nhựa, rộng từ 5,5-11m.

(13) QL.217B: Từ Bim Sơn (giao QL.1) đến Thạch Thành (giao đường Hồ Chí Minh), dài 50,7km, mặt đường bê tông nhựa, láng nhựa, rộng từ 5,5-11m.

**) Đường tỉnh*

Gồm 61 tuyến dài tổng cộng 1.465km, có 175,7km đã được đầu tư vào cấp hoàn chỉnh từ cấp III trở lên (chiếm 12%), các đoạn còn lại phần lớn mới đạt cấp IV đến cấp VI, được cứng hóa 100%. Mạng lưới đường tỉnh phủ khắp trên địa bàn toàn tỉnh, phân bố tương đối dày đặc, tập trung tại khu vực phía Đông của tỉnh.

**) Đường đô thị*

Gồm 1.330 tuyến dài tổng cộng 661,3km, tập trung chủ yếu tại thành phố Thanh Hóa và Sầm Sơn. Về cơ bản đường đô thị đảm bảo chất lượng tốt với 96% đường được láng nhựa trở lên, còn một số đoạn tuyến chất lượng thấp, mặt đường cấp phối, đá dăm và đất. Tỷ lệ chiều dài đường có quy mô trên 2 làn xe chiếm đến 87%, phù hợp với hoạt động vận tải hành khách.

**) Đường huyện*

Đường huyện: toàn tỉnh có 1.859,7km đường huyện, tỷ lệ mặt đường đạt chất lượng từ láng nhựa trở lên đạt 81,64%. Tỷ lệ đường cấp thấp còn nhiều (590km, chiếm 31,7%), chủ yếu đạt loại A theo tiêu chuẩn đường giao thông nông thôn, nhiều đoạn tuyến còn chưa vào cấp.

b) Kết cấu hạ tầng đường sắt

Tuyến đường sắt Bắc Nam chạy qua tỉnh Thanh Hóa có chiều dài 103,2 km, đi qua 8 huyện thị và có 10 ga, trong đó có 02 ga chính và 08 ga phụ. Sản lượng vận tải đường sắt trung bình đạt hơn 600 nghìn lượt hành khách/năm và 500 nghìn tấn hàng hóa xếp dỡ; đã xây dựng được cầu đường bộ vượt đường sắt Phú Sơn (TP Thanh Hóa), Bim Sơn...

c) Đường thủy nội địa

Hiện đã công bố và đưa vào khai thác, quản lý 23 tuyến sông, kênh, lòng hồ/761 km; trong đó có 8 tuyến/213 km ĐTNĐ quốc gia và 15 tuyến/548 km ĐTNĐ địa phương. Về cảng, bến, có 63 bến thủy nội địa (trong đó có 03 bến khách), chưa có cảng hàng hoá được công bố.

d) Đường biển

Gồm 1 luồng hàng hải (sông Mã) và 2 khu cảng biển. Khu bến cảng Lê Môn (trên sông Mã): có 6 bến, cho phép tiếp nhận tàu 2.000 DWT, năm 2018 sản lượng hàng hóa thông qua là 445.000 tấn. Khu bến cảng Nghi Sơn (thị xã Nghi Sơn): có 19 bến, có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải 50.000 DWT cập cảng (tàu 70.000 DWT giảm tải). Lượng hàng hoá thông qua cảng biển Thanh Hoá liên tục tăng, năm 2018 đạt 17,9 triệu tấn, năm 2019 đạt 25,5 triệu tấn, năm 2020 đạt 29,3 triệu tấn hàng hóa.

e) Hàng không

Đã đưa vào khai thác CHK Thọ Xuân ngày 05/02/2013, hiện đạt cấp 4E, phục vụ máy bay tầm trung như A320-A321, B777-B747, đáp ứng tốt khai thác. Về sản lượng, cảng hàng không Thọ Xuân là một trong cảng hàng không có tốc độ tăng trưởng nhanh nhất cả nước. Năm 2019, cảng hàng không Thọ Xuân phục vụ trên 1 triệu lượt khách và trên 7 nghìn tấn hàng hóa; năm 2020 đạt 1,2 triệu hành khách và trên 8 nghìn tấn hàng hóa.

f) Đánh giá chung về kết cấu hạ tầng giao thông

Trong những năm qua, mạng lưới đường bộ về cơ bản đã được quan tâm đầu tư xây dựng, nhiều tuyến đường quan trọng, mang tính kết nối vùng và khu vực như: Nâng cấp mở rộng QL.1, QL.217, QL.217B, QL.15, đường từ Cảng Hàng không Thọ Xuân đi Khu Kinh tế Nghi Sơn, Đại lộ Nam sông Mã, đường vành đai phía Tây

TP Thanh Hóa, cầu Nguyệt Viên, cầu Bút, cầu Thắm... đã được đưa vào khai thác, nâng cao năng lực hệ thống giao thông đường bộ trên địa bàn Tỉnh. Việc hạ tầng giao thông đường bộ được quan tâm đầu tư, phát triển mạnh mẽ đã tạo điều kiện phát triển hoạt động vận tải hành khách và hàng hóa trên địa bàn tỉnh.

Hạ tầng giao thông kết nối các khu công nghiệp, khu du lịch đã được hình thành, tạo thuận lợi cho việc vận tải hành khách và hàng hóa, tiếp cận theo hướng tuyến trục – tuyến nhánh với trực tiếp cận chủ yếu theo đường QL1A và đường Hồ Chí Minh. Mạng lưới đường tỉnh về cơ bản đã hình thành kết nối mạng lưới đường quốc gia, trung tâm hành chính các địa phương trên địa bàn tỉnh, tạo điều kiện thuận lợi đối với hoạt động vận tải hành khách nội tỉnh và liên tỉnh cũng như hoạt động vận tải hành khách bằng xe buýt.

Một số công trình giao thông lớn chậm được đầu tư xây dựng và đưa vào khai thác theo quy hoạch như các tuyến: cao tốc Bắc Nam, đường bộ ven biển, đường sắt nối với Khu kinh tế Nghi Sơn, cảng biển Quảng Nham, Quảng Châu, tuyến thủy nội địa Ninh Bình – Thanh Hóa; các cầu lớn vượt sông: cầu Thiệu Khánh, cầu Hoàng Khánh, cầu Cẩm Vân, cầu Đò Đại.

Do đặc thù điều kiện địa hình chủ yếu là miền núi (chiếm khoảng 75% diện tích của tỉnh), phát triển hạ tầng giao thông gặp nhiều khó khăn, ảnh hưởng không nhỏ đến hoạt động vận tải bằng ô tô tại các huyện khu vực miền núi.

Hệ thống đường đô thị tại các thành phố trọng điểm như thành phố Thanh Hóa, Sầm Sơn về cơ bản đã được hoàn thiện, bề rộng mặt đường, kết cấu mặt đường đảm bảo đối với hoạt động vận tải bằng ô tô. Các tuyến đường tránh đô thị cũng đã được hình thành, tạo điều kiện cho công tác tổ chức, phân luồng hoạt động của các phương tiện qua các đô thị, góp phần hạn chế các phương tiện vận tải hành khách liên tỉnh, vận tải hàng hóa đi xuyên tâm vào khu vực trung tâm ảnh hưởng đến trật tự an toàn giao thông.

Hệ thống bến xe khách đã được quy hoạch phục vụ nhu cầu đón trả khách đi lại của người dân, 21/27 địa phương đã có bến xe khách, đảm bảo tổ chức hoạt động vận tải hành khách nội tỉnh và liên tỉnh được thuận lợi. Tuy nhiên các bến xe hàng hiện nay chưa được quy hoạch, đầu tư xây dựng.

Bãi đỗ xe chưa được được quan tâm đầu tư dẫn đến tình trạng các phương tiện tận dụng lòng đường, vỉa hè dừng đỗ gây mất trật tự an toàn giao thông và gây khó khăn cho công tác quản lý nhà nước, đặc biệt trên địa bàn thành phố Thanh Hóa.

*) Định hướng phát triển mạng lưới giao thông đường bộ giai đoạn 2021-2030

Theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ

tướng Chính phủ, mạng lưới đường bộ quốc gia bao gồm cao tốc, quốc lộ, đường bộ ven biển qua địa bàn Tỉnh được quy hoạch như sau:

- Cao tốc: bao gồm cao tốc Bắc Nam phía Đông (đoạn Mai Sơn – QL.45; đoạn QL.45 – Nghi Sơn; đoạn Nghi Sơn – Diễn Châu), cao tốc Bắc Nam phía Tây (đoạn Chợ Bến – Thạch Quảng; đoạn Thạch Quảng – Tân Kỳ).

- Quốc lộ: Mạng lưới quốc lộ hiện hữu được cải tạo, nâng cấp

- Đường bộ ven biển: từ Nga Sơn đến Nghi Sơn, dài 96km,

Theo Quy hoạch tỉnh Thanh Hóa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2045, mạng lưới giao thông vận tải đường bộ sẽ được tiếp tục quy hoạch, đầu tư phục vụ hoạt động vận tải trên địa bàn tỉnh. Cụ thể:

- Đường tỉnh: Quy hoạch điều chỉnh 61 tuyến đường tỉnh hiện tại với tổng chiều dài 1.464,7 km, trong đó: Nâng 04 tuyến lên quốc lộ; Chuyển 03 tuyến sang đường đô thị; Quy hoạch các tuyến còn lại đạt tối thiểu cấp III

- Đường vành đai: Đầu tư xây dựng các tuyến đường vành đai tránh các đô thị có mật độ dân cư lớn, tạo điều kiện để phát triển không gian đô thị, góp phần giảm ùn tắc và tai nạn giao thông; gồm: thành phố Thanh Hóa, thị xã Bỉm Sơn, thị xã Nghi Sơn, Hà Trung, Quảng Xương, Sầm Sơn, Vĩnh Lộc, Cẩm Thủy, Ngọc Lặc, Thạch Thành, Thọ Xuân, Triệu Sơn, Yên Định, Như Thanh

- Đường trục chính đô thị và mạng lưới đường kết nối các khu vực trong tỉnh.

Như vậy, trong giai đoạn tới, mạng lưới vận tải đường bộ sẽ tiếp tục được đầu tư hoàn thiện, nâng cao năng lực và chất lượng đáp ứng yêu cầu hoạt động vận tải hành khách và hàng hóa bằng ô tô trên địa bàn Tỉnh.

1.2. Hiện trạng phương tiện giao thông

- *Ô tô*: Theo số liệu thống kê của Cục Đăng kiểm Việt Nam, tính đến tháng 12/2020 trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa có tổng số 103.757 ô tô các loại, trong đó có 57.592 ô tô con; 3.753 xe khách và các loại ô tô khác.

Tăng trưởng bình quân ô tô con cá nhân trong giai đoạn 2016-2020 rất cao, bình quân đạt 24%/năm. Với tình hình phát triển kinh tế xã hội, thu nhập bình quân đầu người ngày càng tăng, trong khi các loại thuế, phí nhập khẩu phương tiện ngày càng giảm (theo Hiệp định thương mại hàng hóa ASEAN - ATIGA áp dụng từ 01/01/2018, thuế nhập khẩu ô tô từ các nước ASEAN vào Việt Nam còn 0%), khiến việc sở hữu phương tiện cá nhân dễ dàng hơn, dẫn đến tăng trưởng phương tiện trong tương lai còn cao hơn nữa, đặc biệt là ô tô con.

Bảng 4: So sánh số lượng phương tiện giao thông so với một số tỉnh, thành phố lân cận và toàn quốc năm 2020

| Tỉnh/ thành phố | Tổng ô tô | | Ô tô con | | Xe khách | | Xe tải | |
|--------------------|------------------|----------------|------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|----------------|
| | Số lượng | Tỷ lệ/1000 dân | Số lượng | Tỷ lệ/1000 dân | Số lượng | Tỷ lệ/1000 dân | Số lượng | Tỷ lệ/1000 dân |
| Thanh Hóa | 103.757 | 28,82 | 57.592 | 16,00 | 3.753 | 1,04 | 39.521 | 10,98 |
| Ninh Bình | 33.124 | 33,12 | 16.083 | 16,08 | 1.271 | 1,27 | 13.379 | 13,38 |
| Hà Nội | 682.431 | 84,77 | 468.718 | 58,23 | 29.862 | 3,71 | 169.271 | 21,03 |
| Hà Nam | 21.687 | 26,74 | 9.674 | 11,93 | 693 | 0,85 | 10.465 | 12,90 |
| Quảng Ninh | 82.754 | 62,64 | 43.267 | 32,75 | 3.861 | 2,92 | 33.711 | 25,52 |
| Hòa Bình | 18.184 | 21,29 | 9.360 | 10,96 | 895 | 1,05 | 7.395 | 8,66 |
| Nghệ An | 108.885 | 33,00 | 64.042 | 19,41 | 2.536 | 0,77 | 39.443 | 11,95 |
| Hà Tĩnh | 42.457 | 32,66 | 24.821 | 19,09 | 1.239 | 0,95 | 15.233 | 11,72 |
| Quảng Bình | 29.442 | 30,99 | 15.486 | 16,30 | 1.068 | 1,12 | 11.980 | 12,61 |
| Tp. Hồ Chí Minh | 605.582 | 67,29 | 353.812 | 39,31 | 35.418 | 3,94 | 178.907 | 19,88 |
| Toàn quốc | 3.673.065 | 38,88 | 2.018.900 | 21,37 | 170.555 | 1,81 | 1.303.501 | 13,80 |

Nguồn: Cục đăng kiểm Việt Nam, tháng 12/2020

Nhìn bảng thống kê cho thấy, mức độ cơ giới hóa của Thanh Hóa còn thấp. Mặc dù số lượng ô tô Thanh Hóa cao hơn so với một số tỉnh, tuy nhiên tỷ lệ phương tiện/ 1.000 dân còn thấp và thấp hơn so với bình quân cả nước với cả 03 loại phương tiện xe con, xe khách và xe tải. Tỷ lệ ô tô con/dân số đạt 16 xe/1000 dân, cao hơn Hà Nam và Hòa Bình, tương đương Ninh Bình và thấp hơn Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình.

Với vị trí địa lý thuận lợi, kết nối các tỉnh Miền Bắc với Miền Trung, lượng phương tiện lưu thông từ các địa phương khác qua địa bàn Tỉnh tương đối lớn, tập trung chủ yếu trên tuyến Quốc lộ 1.

- Xe mô tô, xe gắn máy (xe máy)

Năm 2020, theo thống kê của Công an tỉnh, trên địa bàn Tỉnh có tổng số 1,96 triệu xe máy, tăng trưởng trong giai đoạn 2010-2020 bình quân 9,30%/năm.

| Năm | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Số lượng (triệu xe) | 0,81 | 0,94 | 1,03 | 1,14 | 1,24 | 1,39 | 1,5 | 1,60 | 1,71 | 1,88 | 1,97 |

Tỷ lệ xe máy/1000 dân của Tỉnh đạt 534 xe/1000 dân, cao hơn mức bình quân chung toàn quốc (khoảng 500 xe/1000 dân).

***) Đánh giá chung**

So với các tỉnh, thành phố lân cận, mức độ cơ giới hóa của tỉnh còn thấp, tuy nhiên tốc độ tăng trưởng phương tiện cơ giới cá nhân giai đoạn 2010-2020 trên địa bàn Tỉnh cao, gây áp lực lên KCHT giao thông đường bộ, đặc biệt trong khu vực TP. Thanh Hóa, dẫn đến tình trạng ùn tắc giao thông đã bắt đầu xuất hiện và có xu hướng gia tăng. Do đó, vận tải hành khách cần được xác định vai trò quan trọng và phải được định hướng ưu tiên phát triển trong thời gian tới.

Bên cạnh đó, phương tiện giao thông cá nhân tăng nhanh, đặc biệt tăng trưởng ô tô khu vực TP. Thanh Hóa đòi hỏi nhu cầu đỗ xe lớn, do đó cần thiết phải quy hoạch và xây dựng các bãi đỗ xe phù hợp, tránh tình trạng đỗ xe tràn lan tại vỉa hè, lòng đường gây mất trật tự an toàn giao thông.

1.3. Hiện trạng kết cấu hạ tầng phục vụ hoạt động vận tải bằng ô tô:

1.3.1. Bến xe khách

Có 24 bến xe, trong đó 22 bến xe đủ tiêu chuẩn đã được công bố. Chỉ có 01 bến đạt loại II, 02 bến đạt loại III đều ở thành phố Thanh Hóa, các bến khác đạt loại IV và loại V;

Còn 06 huyện chưa có bến xe: Như Thanh, Quảng Xương, Đông Sơn, Thiệu Hóa, Bá Thước, Mường Lát.

- 01 bến xe đạt quy chuẩn loại II là Bến xe khách Phía Bắc – TP. Thanh Hóa;

- 02 bến xe đạt quy chuẩn loại III, bao gồm: Bến xe ô tô khách phía Tây - TP Thanh Hóa, bến xe phía Nam - TP Thanh Hóa;

- 18 bến xe đạt quy chuẩn loại IV, bao gồm: Bến xe Bim Sơn, Huyền Hồng, Như Xuân, Cẩm Thủy, Nga Sơn, Thọ Xuân, Minh Lộc, Nghi Sơn, Triệu Sơn, Vĩnh Lộc, Hoằng Hóa, Ngọc Lặc, Quan Sơn, Cửa Đạt, Lang Chánh, Hội Xuân, Quán Lào, Thường Xuân

- 01 bến đạt loại V là bến xe Thạch Quảng

- Còn 02 bến xe chưa được công bố xếp loại: Bến xe Sầm Sơn, Nông Cống do đang được quy hoạch, bố trí khu vực khác cho phù hợp.

Ngoài các bến xe thuộc thành phố Thanh Hóa, các bến xe tại các huyện chưa được chú trọng đầu tư, hạ tầng xuống cấp, ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ vận tải hành khách.

1.3.2. Bãi đỗ xe công cộng

Hiện nay, bãi đỗ xe công cộng chưa được quan tâm quy hoạch và đầu tư xây dựng, dẫn đến tình trạng các phương tiện giao thông tận dụng vỉa hè, lòng đường làm chỗ đỗ gây cản trở giao thông, đặc biệt tại một số khu vực đô thị lớn như TP.

Thanh Hóa, Sầm Sơn khi lượng ô tô con cá nhân tăng mạnh, trong khi nhiều tuyến đường có mặt đường nhỏ hẹp.

Hiện trên địa bàn thành phố Thanh Hóa có 09 bãi đỗ xe (*Chi tiết tại Phụ lục 3*) đều là bãi đỗ xe tạm thời do doanh nghiệp, cá nhân đăng ký để kinh doanh trên diện tích đất tạm thời chưa sử dụng cho các mục đích khác chứ chưa có cơ sở để hình thành bãi đỗ xe lâu dài. Tổng diện tích đạt khoảng 17,08ha, tập trung tại các khu vực bên xe, công viên, trung tâm thương mại, chung cư.

1.3.3. Điểm dừng đỗ xe khách tuyến cố định

Để đảm bảo thuận tiện cho người dân sử dụng dịch vụ vận tải khách tuyến cố định, UBND tỉnh Thanh Hóa đã ban hành Quyết định số 3013/QĐ-UBND ngày 17/9/2014 phê duyệt vị trí các điểm đón, trả khách tuyến cố định. Hiện nay trên địa bàn Tỉnh có tổng số 84 điểm dừng đón trả khách tuyến cố định trong đó mới xây dựng được 15 điểm đón trả khách (mới chỉ đạt 17,85%) trên các tuyến ĐT.508: 06 điểm, ĐT.506 (nay là QL47C): 06 điểm, ĐT.526B: 03 điểm. Các điểm còn lại cần được tiếp tục đầu tư xây dựng trong thời gian tới đảm bảo phục vụ tốt công tác QLNN hoạt động vận tải hành khách tuyến cố định. (*Chi tiết tại Phụ lục 1*)

1.3.4. Kết cấu hạ tầng phục vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt (điểm dừng, nhà chờ, điểm đầu cuối, làn riêng cho xe buýt)

- Điểm dừng, nhà chờ:

+ Trên địa bàn tỉnh hiện có 922 điểm dừng, trong đó có 154 điểm dừng có bố trí nhà chờ (mới chỉ đạt 16,7%), chủ yếu tập trung tại khu vực thành phố Thanh Hóa, Sầm Sơn và khu vực trung tâm các huyện, thị xã. Các điểm dừng xe buýt ngoài khu vực đô thị chủ yếu lợi dụng bờ tự nhiên. Bình quân hàng năm bố trí 3,0 tỷ đồng cho công tác quản lý, bảo trì hạ tầng xe buýt.

+ Tại các điểm dừng, nhà chờ đã cung cấp các thông tin cơ bản về số hiệu tuyến, tên tuyến. Tuy nhiên một số thông tin yêu cầu niêm yết theo quy định tại Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT như hành trình, tần suất chạy xe, thời gian hoạt động trong ngày của tuyến, số điện thoại cơ quan quản lý tuyến, bản đồ hoặc sơ đồ mạng lưới tuyến (tại các nhà chờ) chưa được thực hiện dẫn đến khó khăn đối với hành khách khi sử dụng dịch vụ, đặc biệt những hành khách không đi xe buýt thường xuyên.

+ Khoảng cách giữa các điểm dừng xe buýt khu vực nội thành, nội thị là 400-600m, ngoại thành, ngoại thị là 1.200m-1.500m, đảm bảo theo các quy định, tuy nhiên một số khu vực tập trung đông dân cư (các khu dân cư, trường học, bệnh viện,...) cần nghiên cứu bố trí thêm các điểm dừng xe buýt đảm bảo thuận tiện cho hành khách tiếp cận sử dụng dịch vụ.

(*Chi tiết tại Phụ lục 2*)

- Điểm đầu cuối: Ngoài các điểm đầu cuối nằm trong bến xe khách đảm bảo chất lượng tốt (có khu vệ sinh, nhà chờ cho hành khách, nhà điều hành...), các điểm đầu cuối còn lại đều là các bãi đỗ tạm thời (lòng đường, vỉa hè), thiếu trang thiết bị, không đảm bảo các điều kiện về bảo hạ tầng cũng như cung cấp thông tin tuyến theo quy định gồm tên tuyến; số hiệu tuyến; hành trình; tần suất chạy xe; thời gian hoạt động trong ngày của tuyến; số điện thoại của cơ quan quản lý tuyến và doanh nghiệp, hợp tác xã tham gia khai thác tuyến; trách nhiệm của hành khách, người lái xe, nhân viên phục vụ trên xe.

- Điểm trung chuyển: Mô hình mạng lưới tuyến buýt hiện nay kết nối trực tiếp từ TP. Thanh Hóa đến các khu vực lân cận dẫn đến chưa hình thành được các điểm trung chuyển xe buýt, giảm khả năng kết nối liên thông toàn mạng lưới.

- Làn riêng xe buýt: Hiện nay chưa có làn đường dành riêng cho xe buýt, xe buýt vẫn lưu thông chung với các loại phương tiện giao thông khác (ô tô con, xe máy, xe đạp,...) trên những tuyến đường hỗn hợp, ảnh hưởng đến hoạt động của xe buýt, gây mất trật tự an toàn giao thông khi xe ra vào các điểm đón trả khách.

1.3.5. Điểm dừng đỗ xe taxi

Các điểm dừng đỗ xe taxi công cộng hiện tại chưa được xây dựng, phương tiện sử dụng lề đường để đỗ xe và đón, trả khách trên các tuyến đường không cấm dừng đỗ. Tình trạng xe taxi dừng đón khách tùy tiện không đúng điểm dừng quy định gây mất trật tự an toàn giao thông và mỹ quan đô thị.

1.3.6. Điểm dừng đỗ xe hợp đồng, du lịch

Tương tự như điểm dừng đỗ xe taxi, hiện nay trên địa bàn Tỉnh chưa có điểm dừng đỗ công cộng cho xe hợp đồng, du lịch. Các phương tiện dừng đón trả khách trên các tuyến đường không cấm dừng, đỗ. Việc thiếu các điểm dừng đón trả khách cho xe hợp đồng, du lịch dẫn đến tình trạng bất tiện trong việc đón trả khách, tình trạng dừng đón trả khách tùy tiện gây mất trật tự an toàn giao thông, ảnh hưởng đến công tác quản lý nhà nước.

1.3.7. Bến xe hàng

Bến xe hàng trên địa bàn tỉnh chưa được quy hoạch, do đó chưa có cơ sở đầu tư xây dựng và công bố mở bến theo Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 của Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ. Hàng hoá phục vụ sản xuất và tiêu dùng thường được chuyên chở trực tiếp từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ. Hiện nay, các xe tải thường đỗ (tự do hoặc có thỏa thuận) tại các bãi đỗ xe của các doanh nghiệp tư nhân, lòng lề đường trong thời gian chờ xếp dỡ hàng hóa, tại nhà riêng hoặc các vị trí có đất trống như kho bãi.

2. Hiện trạng và kết quả đạt được đối với hoạt động vận tải bằng ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

2.1 . Hiện trạng và kết quả đạt được đối với hoạt động vận tải hành khách:

Vận tải hành khách bằng ô tô trên địa bàn Tỉnh bao gồm các loại hình vận tải hành khách theo tuyến cố định (nội tỉnh và liên tỉnh); vận tải hành khách bằng xe buýt theo tuyến cố định (vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt); vận tải hành khách bằng xe taxi; vận tải hành khách theo hợp đồng và vận tải khách du lịch. Cụ thể:

2.1.1. Các loại hình vận tải hành khách

2.1.1.1. Vận tải hành khách tuyến cố định

Trên địa bàn Tỉnh hiện nay có 676 tuyến cố định, trong đó có 25 tuyến cố định nội tỉnh, 650 tuyến cố định liên tỉnh và 01 tuyến liên vận quốc tế.

a) Tuyến liên vận quốc tế

Hiện nay có 01 tuyến liên vận quốc tế kết nối Thanh Hóa (tại bến xe phía Tây thành phố Thanh Hóa) đến Sầm Nưa, Hủa Phăn (nước bạn Lào) do 04 doanh nghiệp khai thác với 12 phương tiện sức chứa trung bình (từ 29-46 ghế).

b) Vận tải hành khách theo tuyến cố định liên tỉnh

Theo danh mục mạng lưới tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh do Bộ GTVT công bố và cập nhật hàng năm³, tình hình khai thác mạng lưới vận tải hành khách cố định liên tỉnh như sau:

- Số tuyến đang khai thác: 650 tuyến
- Tổng số chuyến khai thác: 454 chuyến/ ngày (13.620 chuyến/ tháng)
- Tổng số phương tiện đang khai thác: 536 phương tiện.
- Tổng số đơn vị khai thác: 61 doanh nghiệp, đa số doanh nghiệp có quy mô nhỏ (trung bình mỗi doanh nghiệp có khoảng 9 xe), chỉ có 02 doanh nghiệp có trên 50 xe (chiếm 2,5%); 04 doanh nghiệp có từ 10-50 xe (chiếm 5%), còn lại là các doanh nghiệp có dưới 10 xe (chiếm 92,5%).

Các hướng tuyến đồng nhất, có trên 20 chuyến/ngày là: Hà Nội - Thanh Hóa, Hải Phòng - Thanh Hóa, Quảng Ninh - Thanh Hóa, Thái Nguyên - Thanh Hóa, Nam Định - Thanh Hóa, Nghệ An - Thanh Hóa, Phú Thọ - Thanh Hóa. Các hướng

³ tại các Quyết định số 2288/QĐ-BGTVT ngày 26/6/2014, Quyết định số 3848/QĐ-BGTVT ngày 29/10/2015, Quyết định số 135/QĐ-BGTVT ngày 15/01/2016, Quyết định số 2548/QĐ-BGTVT ngày 16/8/2016, Quyết định số 189/QĐ-BGTVT ngày 19/01/2017, Quyết định số 2318/QĐ-BGTVT ngày 04/8/2017, Quyết định số 317/QĐ-BGTVT ngày 08/02/2018, Quyết định số 1888/QĐ-BGTVT ngày 24/8/2018, Quyết định số 667/QĐ-BGTVT ngày 19/4/2019, Quyết định số 1725/QĐ-BGTVT ngày 19/9/2019, Quyết định số 542/QĐ-BGTVT ngày 03/4/2020 công bố danh mục chi tiết mạng lưới tuyến VTHK cố định liên tỉnh đường bộ toàn quốc đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

tuyến khác có tần suất trên 10 chuyến/ngày là từ Thanh Hóa đi Hải Dương, Bắc Ninh, Bình Dương, TP. Hồ Chí Minh.

Ngoài ra, do đặc điểm vị trí địa lý Thanh Hóa nằm trên cửa ngõ lưu thông giữa miền Bắc với miền Trung và miền Nam nên ngoài các tuyến cố định liên tỉnh đi và đến từ Thanh Hóa thì còn rất nhiều tuyến cố định liên tỉnh khác đi qua địa bàn tỉnh mà chủ yếu là thông qua QL.1, một phần qua đường Hồ Chí Minh. Các doanh nghiệp vận tải của Thanh Hóa chịu sự cạnh tranh rất lớn từ các doanh nghiệp của các địa phương khác trên hành lang vận tải Bắc Nam, là hành lang huyết mạch của quốc gia.

c) Vận tải hành khách theo tuyến cố định nội tỉnh

Hiện nay trên địa bàn Tỉnh đang khai thác 25 tuyến cố định, chủ yếu xuất phát từ các bến xe thành phố Thanh Hóa đến trung tâm các huyện, thị xã, thành phố trên địa bàn tỉnh (Bim Sơn, Nghi Sơn, Hậu Lộc, Quan Hóa, Quan Sơn, Thường Xuân, Cẩm Thủy,...). Các tuyến kết nối trực tiếp từ trung tâm các huyện, thị xã chưa nhiều do nhu cầu đi lại trên các tuyến chưa cao. 06 địa phương chưa có bến xe gồm huyện Như Thanh, Quảng Xương, Đông Sơn, Thiệu Hóa, Bá Thước, Mường Lát dẫn đến việc mở tuyến cố định để phục vụ nhu cầu đi lại của người dân còn gặp nhiều khó khăn. Các địa phương trên sử dụng các bến xe tạm để hoạt động, dẫn đến chất lượng dịch vụ hạn chế.

Tình hình khai thác mạng lưới vận tải hành khách cố định nội tỉnh như sau:

- Số tuyến hiện đang khai thác: 25 tuyến
- Tổng số đơn vị khai thác: 17 doanh nghiệp
- Tổng số chuyến khai thác: 2.550 chuyến/ tháng
- Tổng số phương tiện đang khai thác: 149 phương tiện

Theo Quy hoạch tại Quyết định số 1966/QĐ-UBND; Quyết định số 184/QĐ-UBND ngày 15/01/2020 đến năm 2020 sẽ có khoảng 29 tuyến, 217 phương tiện, khoảng 6.315 chuyến/ tháng. Hiện nay số tuyến thực hiện đạt 86% theo quy hoạch, đạt 40% về số chuyến theo mục tiêu đặt ra do ảnh hưởng của Covid-19, số lượng phương tiện và số chuyến hoạt động trên các tuyến đều giảm (số chuyến năm 2020 giảm một nửa so với năm 2019).

Hình 3: Mạng lưới vận tải hành khách tuyến cố định nội tỉnh trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa



Bảng 5: Hoạt động vận tải hành khách tuyến cố định trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2016-2020

| Năm | Tuyến nội tỉnh | | Tuyến liên tỉnh | |
|------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | Số xe | Số chuyến/tháng | Số xe | Số chuyến/tháng |
| 2016 | 160 | 3.756 | 295 | 10.504 |
| 2017 | 175 | 4.132 | 300 | 10.683 |
| 2018 | 193 | 4.545 | 308 | 10.968 |
| 2019 | 212 | 5.000 | 433 | 15.420 |
| 2020 | 149 | 2.550 | 536 | 13.620 |

Nguồn: Sở GTVT Thanh Hóa, 2021

***) Đánh giá hoạt động vận tải hành khách tuyến cố định trên địa bàn Tỉnh:**

- Tuyến cố định liên tỉnh:

+ Về cơ bản hoạt động vận tải hành khách liên tỉnh hiện nay đã đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân. Tất cả các bến đều có tuyến liên tỉnh kết nối, trong đó nhiều nhất tại 03 bến xe tại Thành phố Thanh Hóa (chiếm tỷ lệ 24,17%). Một

số bến xe có số lượng tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh lớn như Sầm Sơn, Cửa Đạt, Vĩnh Lộc.

+ Về chất lượng dịch vụ tuyến cố định liên tỉnh, hiện nay phân ra 2 loại là dịch vụ thông thường và dịch vụ chất lượng cao. Dịch vụ thông thường đáp ứng các quy định tối thiểu theo quy định trong khi dịch vụ chất lượng cao cung cấp các tiện nghi nhiều hơn (ít dừng, điều hòa, giường nằm, khăn, nước uống, wifi,...). Bên cạnh đó, các hãng xe cũng cung cấp những dịch vụ đưa đón hành khách từ trung tâm thành phố đến các bến xe, đặt vé qua tổng đài, cung cấp thông tin chi tiết lịch trình hoạt động trên mạng Internet,... tạo thuận tiện cho người dân sử dụng dịch vụ.

+ Chất lượng dịch vụ đã từng bước được cải thiện nhưng vẫn còn những bất cập, chưa thỏa mãn được yêu cầu của hành khách. Một trong những nguyên nhân thuộc về chủ quan là quy mô, trình độ của đơn vị kinh doanh vận tải còn manh mún, hạn chế. Ngoài ra, hiện nay xảy ra tình trạng phương tiện xe hợp đồng (từ 9 chỗ đến xe khách cỡ lớn, giường nằm) hoạt động trá hình, đón khách từ khu vực trung tâm thành phố về bãi đỗ xe của doanh nghiệp hoạt động vận tải tương tự xe khách liên tỉnh. Các xe khách trá hình hoạt động chủ yếu trên các tuyến Thanh Hóa – Hà Nội, Thanh Hóa – Hồ Chí Minh và một số địa phương có nhu cầu đi lại lớn. Các phương tiện được đầu tư mới, chất lượng dịch vụ cao, thu hút không ít hành khách sử dụng, ảnh hưởng lớn đến hoạt động vận tải hành khách tuyến cố định và gây khó khăn cho công tác quản lý nhà nước.

+ Đa số doanh nghiệp tuyến cố định liên tỉnh hiện nay có quy mô nhỏ, nguyên nhân chính do đặc điểm vị trí địa lý Thanh Hóa nằm trên hành lang lưu thông giữa miền Bắc với miền Trung và miền Nam nên ngoài các tuyến cố định liên tỉnh đi và đến từ Thanh Hóa thì còn rất nhiều tuyến cố định liên tỉnh khác đi qua địa bàn tỉnh, chính vì vậy có sự cạnh tranh rất lớn từ các doanh nghiệp vận tải ở địa phương khác. So sánh với các địa phương khác như Hải Phòng, Quảng Ninh, Thái Bình,... các địa phương trên đều là điểm đầu – cuối của các tuyến vận tải hành khách lớn khu vực phía Bắc, do đó có hoạt động VTHK cố định liên tỉnh phát triển với nhiều doanh nghiệp lớn như Hải Âu (Hải Phòng), Đức Phúc (Quảng Ninh), Phiệt Học (Thái Bình).

- Tuyến cố định nội tỉnh:

+ Hầu hết các huyện, thị xã, thành phố đều có tuyến nội tỉnh kết nối đến, tuy nhiên mạng lưới vận tải hành khách tuyến cố định nội tỉnh chủ yếu kết nối từ các địa phương đến trung tâm tỉnh là Thành phố Thanh Hóa (đều xuất phát từ 3 bến xe trên địa bàn thành phố Thanh Hóa đi các huyện, thị xã, thành phố còn lại). Các tuyến kết nối trực tiếp các địa phương với nhau và với các khu vực phát triển của tỉnh (KKT đô thị Nghi Sơn) còn hạn chế, nguyên nhân do hiện nay nhu cầu vận tải chưa cao.

+ Một số tuyến có lộ trình hoạt động trùng với lộ trình một số tuyến xe buýt tại các khu vực tập trung đông dân cư, khu vực đô thị tại trung tâm huyện, thị xã, thành phố, gây khó khăn cho công tác quản lý và giảm hiệu quả khai thác. Do đó điều cần thiết hiện nay cần xác định rõ vai trò của tuyến cố định nội tỉnh trong tổng thể hoạt động vận tải hành khách trên địa bàn tỉnh để định hướng phát triển phù hợp.

- Phương tiện vận tải hành khách tuyến cố định đã được các doanh nghiệp quan tâm đầu tư thay mới, tỷ lệ phương tiện có tuổi đời dưới 5 năm đạt khoảng 31,4%; từ 5-10 năm đạt khoảng 39%; trên 10 năm còn khoảng 29,6%.

2.1.1.2. Vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

Hiện nay trên địa bàn Tỉnh có 13 tuyến đang hoạt động, 04 tuyến tạm dừng hoạt động do khai thác không hiệu quả (đạt 33% so với Quy hoạch VTHKCC bằng xe buýt đến năm 2020 được phê duyệt tại Quyết định số 1220/QĐ-UBND ngày 15/4/2013 của UBND Tỉnh, đến năm 2020 sẽ có 42 tuyến). Các tuyến buýt hiện nay đang do 05 doanh nghiệp khai thác.

Bảng 6: Mạng lưới tuyến vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa trong giai đoạn 2016-2020

| TT | Tuyến | Lộ trình | Phương tiện | Sản lượng HK (*) | | | | |
|----------|---------------------------------|--------------------------------------|-------------|------------------|-----------|-----------|---------|---------|
| | | | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| I | Các tuyến đang hoạt động | | | | | | | |
| 1 | Tuyến số 01 | Ga Thanh Hóa - Sầm Sơn - Cảng Hới | 11 | 413.401 | 418.157 | 336.506 | 321.210 | 260.321 |
| 2 | Tuyến số 02 | Vĩnh Lộc – TP.Thanh Hóa - Sầm Sơn | 20 | 751.638 | 760.286 | 611.829 | 584.019 | 341.324 |
| 3 | Tuyến số 03 | TP.Thanh Hóa - cảng Nghi Sơn | 25 | 1.854.537 | 1.233.120 | 1.040.498 | 949.300 | 754.600 |
| 4 | Tuyến số 04 | TP.Thanh Hóa - Lam Sơn - Thường Xuân | 32 | 575.999 | 765.549 | 685.248 | 599.592 | 410.919 |
| 5 | Tuyến số 04 (buýt nhanh) | TP.Thanh Hóa - Lam Sơn - Thường Xuân | | | | | | |
| 6 | Tuyến số 05 | TX Bim Sơn - ĐH Hồng Đức | 31 | 617.607 | 800.347 | 671.621 | 537.297 | 472.924 |
| 7 | Tuyến số 05 (buýt nhanh) | TX Bim Sơn - ĐH Hồng Đức | | | | | | |

| TT | Tuyển | Lộ trình | Phương tiện | Sản lượng HK (*) | | | | |
|----------------|--|--|-------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | | | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| 8 | Tuyển số 07 | TP.Thanh Hóa - Hà Trung - Nga Sơn | 12 | 450.983 | 456.171 | 367.097 | 350.411 | 221.985 |
| 9 | Tuyển số 08 | TP.Thanh Hóa - Hà Trung - Vĩnh Lộc - Thạch Thành | 15 | 526.146 | 532.200 | 428.280 | 408.813 | 247.985 |
| 10 | Tuyển số 10 | TP.Thanh Hóa - Dân Lực - Thọ Xuân | 13 | 488.565 | 494.186 | 397.689 | 379.612 | 213.573 |
| 11 | Tuyển số 11 | TP.Thanh Hóa - Hậu Lộc | 11 | 413.401 | 418.157 | 336.506 | 321.210 | 202.869 |
| 12 | Tuyển số 13 (buýt nhanh) | TP.Thanh Hóa - Cảng Nghi Sơn | 10 | 449.777 | 364.969 | 327.998 | 318.503 | 255.848 |
| 13 | Tuyển số 16 | TP.Thanh Hóa – Nông Công – Như Thanh | 23 | 1.443.687 | 954.727 | 784.266 | 1.004.053 | 198.591 |
| Tổng I | | | 203 | 7.985.741 | 7.197.869 | 5.987.538 | 5.774.020 | 3.580.939 |
| II | Các tuyển đang tạm dừng hoạt động | | | | | | | |
| 1 | Tuyển số 09 | TP. Thanh Hóa – Ngã ba chè – Đền thờ Lê Hoàn | 0 | 138.218 | 132.116 | 75.360 | 0 | 0 |
| 2 | Tuyển số 14 | Sầm Sơn – TP. Thanh Hóa - Suối cá Cầm Lương | 12 | 450.983 | 456.171 | 367.097 | 350.411 | 221.723 |
| 3 | Tuyển số 19 | Tp. Sầm Sơn - TP. Thanh Hóa – Cảng HK Thọ Xuân. | 0 | 152.312 | 92.780 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | Tuyển số 20 | TT Thống Nhất - TP.Thanh Hóa - Quảng Xương | 0 | 362.095 | 256.907 | 157.835 | 0 | 0 |
| Tổng II | | | 12 | 1.183.799 | 937.974 | 600.292 | 350.411 | 221.723 |
| Tổng | | | | 9.169.540 | 8.135.843 | 6.587.830 | 6.124.431 | 3.802.662 |

Nguồn: Sở GTVT, 2021; (*) Tính toán Tư vấn 2021

trung tâm của tỉnh là Thành phố Thanh Hóa, tiếp cận được 20/27 trung tâm hành chính cấp huyện; 07 huyện chưa có kết nối xe buýt gồm Ngọc Lặc, Lang Chánh, Như Xuân, Bá Thước, Quan Hóa, Quan Sơn và Mường Lát.

(2) Tiếp cận đầu mối giao thông vận tải: Đã kết nối tới các đầu mối giao thông vận tải lớn như CHKQT Thọ Xuân, ga Thanh Hóa, các bến xe khách liên tỉnh thành phố Thanh Hóa, BX Vĩnh Lộc, Sầm Sơn, Nga Sơn,...

(3) Tiếp cận các khu du lịch: Đã kết nối đến các khu du lịch lớn trên địa bàn tỉnh như Sầm Sơn, Hải Tiến, Hải Hòa, Suối cá Cẩm Lương, Khu di tích Thành Nhà Hồ. Một số khu du lịch chưa có tuyến xe buýt tiếp cận như Vườn quốc gia Bến En, khu di tích Lam Kinh.

(4) Tiếp cận các trường học, bệnh viện: Tiếp cận 17/19 bệnh viện lớn, 8/10 trường cao đẳng, đại học⁴ trong khu vực trung tâm tỉnh (TP. Thanh Hóa, Sầm Sơn).

(5) Tiếp cận các khu công nghiệp: tiếp cận 06/08 Khu công nghiệp (KCN Thạch Quảng, Bãi Trành chưa có tuyến buýt kết nối).

(6) Mức độ liên kết với các tỉnh lân cận: Hiện nay chưa có tuyến kết nối đến các địa phương lân cận, nguyên nhân do nhu cầu chưa cao, trong khi đó hoạt động vận tải hành khách liên tỉnh tương đối phát triển. Trong tương lai, khi các khu vực trọng điểm như KKT đô thị Nghi Sơn phát triển, thu hút lao động và người dân địa phương lân cận đến sinh sống và làm việc, cần bổ sung các tuyến xe buýt liên kết để phục vụ nhu cầu đi lại của người dân.

Nhìn chung, mạng lưới tuyến buýt hiện nay đã tiếp cận tương đối tốt các khu vực phát sinh thu hút nhu cầu đi lại lớn của tỉnh. Tuy nhiên, hiện nay cấu trúc mạng lưới chủ yếu hình thành kết nối trực tiếp từ thành phố Thanh Hóa đến các khu vực lân cận, thiếu các tuyến buýt đô thị (hoạt động trong khu vực đô thị), dẫn đến thiếu tính kết nối mạng lưới, chỉ thu hút được hành khách dọc theo hành lang tuyến, vùng phục vụ toàn mạng lưới bị hạn chế.

Lộ trình các tuyến xe buýt đã được điều chỉnh phù hợp, cơ bản đáp ứng nhu cầu của đi lại của người dân. Tuy nhiên, so với quy hoạch đã được phê duyệt, mạng lưới tuyến vận tải hành khách công cộng hiện nay trên địa bàn tỉnh mới chỉ có 17/42 tuyến, đạt 40% (13 tuyến đang hoạt động, 04 tuyến đang tạm ngừng hoạt động); chưa thực hiện mở mới các tuyến xe buýt nội thành, nội thị khu vực: Thành phố Thanh Hóa, Khu kinh tế Nghi Sơn, thành phố Sầm Sơn và thị xã Bỉm Sơn và tuyến xe buýt tuyến liên tỉnh; tần suất hoạt động của các tuyến chưa đều, ảnh

⁴ Bệnh viện: BV Đa Khoa tỉnh, BV phụ sản, BV nội tiết, BV da liễu, BV lao phổi, BV điều dưỡng, BV Y học dân tộc, BV mắt, BV Nhi, BV Ung Bướu, BV đa khoa TP Thanh Hóa, BV Đa Khoa Thanh Hà, BV mắt Bắc Trung Nam, BV Đa Khoa Quảng Xương

Trường cao đẳng, đại học: ĐH Văn hóa, Thể thao và Du lịch Thanh Hóa, ĐH Hồng Đức (cơ sở 2, 3), CĐ Văn hóa Nghệ thuật, Trung cấp Bách Nghệ Thanh Hóa, Cao đẳng Y tế Thanh Hóa, Trung cấp nghề phát thanh.

hưởng đến việc tiếp cận xe buýt của người dân trên địa bàn tỉnh; một số tuyến xe buýt mở mới, sau một thời gian hoạt động khai thác không hiệu quả, doanh thu không đủ bù đắp chi phí, doanh nghiệp thua lỗ phải xin ngừng hoạt động. Sản lượng VTHKCC bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh còn thấp so với nhu cầu đi lại của người dân.

+ Về phát triển mạng lưới tuyến:

(1) Đối với mạng lưới tuyến buýt hiện hữu: Tổng chiều dài 14 tuyến đạt 856,3km, chiều dài bình quân 1 tuyến đạt khoảng 61km/ tuyến, trong đó tuyến ngắn nhất là tuyến số 1 ga Thanh Hóa – Cảng Hới (22km), tuyến số 14 Sầm Sơn - TP. Thanh Hóa - Suối cá Cẩm Lương (Buýt nhanh, 100km). Nếu so sánh với Hà Nội và Tp. Hồ Chí Minh có hệ thống buýt phát triển, chiều dài bình quân tuyến buýt Thanh Hóa cao gấp khoảng 02 lần (chiều dài bình quân 1 tuyến buýt Hà Nội là 30km/ tuyến, thành phố Hồ Chí Minh là 28,5km/ tuyến). Theo kinh nghiệm, cự ly tuyến khoảng 20-30km là phù hợp với tính chất hoạt động đối với VTHKCC bằng xe buýt.

(2) Đối với các tuyến buýt mở mới: Chưa khôi phục lại 03 tuyến 09, 19, 20 và mở mới các tuyến buýt theo mục tiêu được đặt ra tại Quyết định 1895/QĐ-UBND ngày 26/5/2020 của UBND Tỉnh phê duyệt Đề án đổi mới và nâng cao chất lượng dịch vụ xe buýt giai đoạn 2020-2024 do ảnh hưởng của dịch Covid-19 dẫn đến các doanh nghiệp VTHKCC bằng xe buýt gặp khó khăn.

- Về tần suất hoạt động

Tần suất hoạt động bình quân của các tuyến hiện nay từ 15-20 phút/ chuyến, thời gian mở bến từ 4h45-5h15, thời gian đóng bến từ 18h30-19h30. Một số tuyến có tần suất cao như tuyến số 3, tuyến số 13 bình quân 5 phút/ chuyến vào giờ cao điểm và 10 phút/ chuyến vào giờ thấp điểm. Tần suất phù hợp với hoạt động VTHKCC bằng xe buýt, tuy nhiên hiện nay vẫn còn tình trạng trên một số tuyến hoạt động không đúng tần suất, đặc biệt vào giờ thấp điểm (30 phút/chuyến), dẫn đến hành khách chờ đợi lâu, ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ mạng lưới.

- Về phương tiện xe buýt:

+ Số lượng phương tiện: Tổng số xe buýt hiện là 215 xe thuộc 05 doanh nghiệp. Trong số đó Công ty TNHH Hoa Dũng là doanh nghiệp lớn nhất với tổng số 62 xe. Đa số là xe có sức chứa 40 chỗ (B40), chỉ có khoảng 15% xe có sức chứa 20 chỗ (B20).

+ Tuổi đời phương tiện: Về cơ bản các phương tiện đảm bảo các yêu cầu kỹ thuật, được đầu tư mới nhằm cải thiện chất lượng dịch vụ. Tỷ lệ phương tiện có tuổi đời dưới 5 năm chiếm đến 64,65%; phương tiện có tuổi đời trên 10 năm chỉ chiếm 4,65%.

+ Về chất lượng phương tiện: Các phương tiện hầu hết đạt tiêu chuẩn khí thải EURO III. Chưa có phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch cũng như phương tiện hỗ trợ người khuyết tật khi tham gia giao thông.

- Loại vé và mức giá vé:

Hiện nay giá vé gồm 02 loại: vé lượt và vé tháng (gồm loại vé tháng ưu tiên và loại vé tháng không ưu tiên):

Vé lượt có các mức giá từ 7.000-27.000 đồng theo cự ly với các mức dưới 10km, từ 10-20km, từ 20-30km, từ 30-45km và từ 45-60km. Vé tháng có mức giá 180.000 đồng/tháng đối với loại vé ưu tiên và từ 360.000-600.000 đồng/ tháng với loại vé không ưu tiên theo cự ly dưới 20km; từ 20-30km; từ 30-40km; từ 40-60km và trên 60km.

Nhìn chung, mức giá vé xe buýt Thanh Hóa tương đối cao so với một số địa phương, đặc biệt mức giá vé tháng cao hơn từ 1,5-3 lần. Cùng với đó hiện nay mới chỉ có vé tháng một tuyến, chưa có vé tháng liên tuyến, trong khi đặc điểm của hành khách đi xe buýt thường phải mất 2-3 lần chuyển tuyến đối với 1 chuyến đi, dẫn đến kém thu hút người dân sử dụng thường xuyên dịch vụ xe buýt. Yếu tố quan trọng để người dân lựa chọn xe buýt là chi phí đi lại thấp (so với xe máy cá nhân), thì xe buýt Thanh Hóa lại chưa đạt được. Nguyên nhân chính do các tuyến buýt hiện nay không được trợ giá, nên việc hạ giá vé là rất khó khăn đối với các doanh nghiệp.

- Đối tượng ưu tiên:

Đối tượng ưu tiên bao gồm người khuyết tật nặng và đặc biệt nặng (miễn phí), người có công với cách mạng, người cao tuổi và học sinh sinh viên (Giảm 20% giá vé). Phân tích đối tượng ưu tiên và mức giá vé cho thấy, VTHKCC bằng xe buýt hiện nay chỉ hấp dẫn đối với đối tượng là học sinh, sinh viên thường xuyên sử dụng. Các nhóm đối tượng tiềm năng, có nhu cầu đi lại cao như cán bộ, nhân viên văn phòng, công nhân các KCN, nhà máy sản xuất,... chưa được quan tâm.

- Ứng dụng công nghệ thông tin

+ Cung cấp thông tin mạng lưới tuyến: Danh mục mạng lưới tuyến được công bố công thông tin điện tử của Sở GTVT. Tại các điểm dừng, nhà chờ có cung cấp thông tin số hiệu, lộ trình tuyến, điểm đầu cuối bằng các bảng thông tin. Việc ứng dụng công nghệ trong việc cung cấp thông tin hiện nay còn hạn chế. Tại một số tỉnh, thành phố có hoạt động xe buýt phát triển (Hà Nội, Tp. Hồ Chí Minh, Đà Nẵng) đã triển khai và một số tỉnh khác (Vĩnh Phúc, Quảng Ninh,...) đang nghiên cứu phần mềm cung cấp thông tin hoạt động VTHKCC bằng xe buýt với các tiện ích hỗ trợ hành khách như tra cứu thông tin tuyến, hỗ trợ tìm các tuyến buýt phù hợp trên lộ trình chuyến đi tối ưu nhất,... Việc triển khai các phần mềm

cung cấp thông tin tuyến buýt không chỉ góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ, mà còn mở rộng đối tượng phục vụ (không chỉ người thường xuyên sử dụng xe buýt), giúp hành khách chủ động lên kế hoạch chuyến đi (thay vì phải đứng chờ xe buýt trong thời gian dài)...

+ Cung cấp thông tin trên phương tiện: Việc cung cấp thông tin trên phương tiện còn thô sơ, gây khó khăn cho hành khách, đặc biệt hành khách không thường xuyên đi xe buýt. Hành khách muốn xuống điểm dừng phải có sự hỗ trợ của phụ xe chưa, có hệ thống loa thông báo, đèn led thông tin điểm dừng, nhà chờ tiếp theo.

2.1.1.3. Vận tải hành khách bằng xe taxi

VTHK bằng xe taxi là loại hình vận tải hành khách theo nhu cầu, ưu điểm nhanh chóng, thuận tiện, từ cửa tới cửa, góp phần đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân, đặc biệt là các khu vực đô thị và du lịch trên địa bàn tỉnh. Với mục tiêu phát triển du lịch thành ngành kinh tế mũi nhọn thì hoạt động VTHK bằng xe taxi sẽ góp phần lớn cho sự quảng bá, phát triển du lịch, đóng góp chung vào sự phát triển kinh tế - xã hội của Tỉnh.

- Về doanh nghiệp kinh doanh VTHK bằng xe taxi:

Tính đến tháng 10/2021, trên địa bàn Tỉnh có 13 đơn vị kinh doanh vận tải hành khách bằng taxi hoạt động với 2.456 xe (giảm 01 đơn vị và 81 phương tiện so với năm 2020). Các đơn vị taxi hiện nay tập trung chủ yếu tại Thành phố Thanh Hóa và Sầm Sơn với 09/13 đơn vị, chiếm đến 2.141/2.456 phương tiện. Theo kết quả khảo sát 02 doanh nghiệp vận tải hành khách bằng taxi trên địa bàn Tỉnh là Công ty TNHH Mai Linh Thanh Hóa và Công ty cổ phần taxi Bắc Trung Nam Thanh Hóa, số lượng taxi thường xuyên hoạt động tại Thành phố Thanh Hóa và Sầm Sơn trên 70% số lượng phương tiện của các doanh nghiệp, dẫn đến sự mất cân bằng cung – cầu trên địa bàn tỉnh.

Số lượng doanh nghiệp giảm trong giai đoạn 2016-2020, tuy nhiên quy mô doanh nghiệp ngày càng lớn. Cụ thể nếu như năm 2016 có 20 doanh nghiệp, bình quân 90 xe/ doanh nghiệp thì đến nay có 13 doanh nghiệp với quy mô lớn gấp hơn 02 lần, bình quân 189 xe/ doanh nghiệp. Có 04 doanh nghiệp có quy mô lớn >200 xe, trong đó lượng xe nhiều nhất thuộc Công ty TNHH Mai Linh Thanh Hóa (1041 xe – chiếm 42,4%); Công ty cổ phần taxi Bắc Trung Nam Thanh Hóa (594 xe – chiếm 22,35%); Công ty cổ phần DVVT&TM Thanh Hóa (267 xe – chiếm 10%); Công ty TNHH sản xuất và thương mại Bảo Minh (223 xe – chiếm 9,08%).

Nếu so sánh với các địa phương, quy mô doanh nghiệp taxi Tỉnh tương đối cao. Cụ thể:

| STT | Tỉnh, thành phố | Số lượng doanh nghiệp taxi | Tổng số phương tiện taxi | Số xe bình quân của mỗi doanh nghiệp |
|-----|------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------------------------|
| 1 | <i>Thanh Hóa</i> | 13 | 2.456 | 189 |
| 2 | Hải Phòng | 35 | 2.975 | 85 |
| 3 | Đà Nẵng | 11 | 1.730 | 158 |
| 4 | Hà Nội | 77 | 19.265 | 250 |
| 5 | TP. Hồ Chí Minh | 23 | 8.900 | 387 |
| 6 | Cần Thơ | 6 | 549 | 91 |

- Phương tiện taxi:

Phương tiện taxi của Tỉnh được đánh giá chung là có “*hình thức đẹp, đồng đều*” so với các địa phương khác trong khu vực do đoàn phương tiện taxi thường xuyên được các doanh nghiệp đầu tư thay mới nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ và phục vụ theo nhu cầu, thị hiếu của khách hàng.

Trong giai đoạn 2016-2020, số lượng taxi tăng trưởng khá nhanh, bình quân 10,87%/năm. Số phương tiện của tương đối mới, phương tiện có số năm sử dụng <3 năm khoảng 24,5%, phương tiện từ 3 ÷ 5 năm khoảng 37,5% và các phương tiện lớn hơn 5 năm chiếm 38% (trong đó phương tiện >10 năm rất ít, không đáng kể). Như vậy, phương tiện taxi Thanh Hóa về cơ bản có tuổi đời < 5 năm (62%).

Tỷ lệ xe taxi/1000 dân Tỉnh ở mức thấp với mức 0,69 xe/1000 dân toàn tỉnh. Tuy nhiên tỷ lệ taxi/1000 dân tại 02 đô thị lớn là Tp. Thanh Hóa và Sầm Sơn đạt 3,77 xe/1000 dân, tương đương với tỷ lệ tại các đô thị lớn trên thế giới, cao hơn cả mức bình quân tại Hà Nội và Tp. Hồ Chí Minh.

Bảng 7: So sánh tỷ lệ taxi/ dân số của Thanh Hóa với một số đô thị tại Việt Nam năm 2020

| TT | Tỉnh/ Thành phố | Dân số (triệu người) | Số xe taxi (xe) | Số xe taxi/1000 dân |
|----------|---------------------------------|----------------------|-----------------|---------------------|
| I | Trong nước | | | |
| 1 | Thanh Hóa | | | |
| - | <i>Toàn tỉnh</i> | 3,64 | 2.537 | 0,69 |
| - | <i>Tp. Thanh Hóa và Sầm Sơn</i> | 0,47 | 1.775 | 3,77 |
| - | <i>Khu vực khác</i> | 3,17 | 762 | 0,24 |
| 2 | Hà Nội | 8,05 | 19.625 | 2,43 |
| 3 | Hải Phòng | 2,1 | 4.524 | 2,15 |
| 4 | Đà Nẵng | 1,17 | 1.700 | 1,45 |
| 5 | Quảng Ninh | | | |
| - | Toàn tỉnh | 1,32 | 2.061 | 1,55 |

| TT | Tỉnh/ Thành phố | Dân số (triệu người) | Số xe taxi (xe) | Số xe taxi/1000 dân |
|-----------|-------------------------------------|----------------------|-----------------|---------------------|
| - | TP. Hạ Long | 0,32 | 936 | 2,9 |
| 6 | Nghệ An | 3,32 | 1.998 | 0,6 |
| 7 | Hà Tĩnh | 1,29 | 1.050 | 0,8 |
| 8 | Thái Nguyên | | | |
| - | <i>Toàn tỉnh</i> | <i>1,15</i> | <i>561</i> | <i>0,48</i> |
| - | <i>Tp. Thái Nguyên và Sông Công</i> | <i>0,34</i> | <i>421</i> | <i>1,23</i> |
| 9 | Phú Thọ | 1,35 | 425 | 0,31 |
| 10 | Ninh Bình | 0,94 | 650 | 0,69 |
| 11 | Bà Rịa Vũng Tàu | 1,05 | 633 | 0,60 |
| II | Quốc tế | | | |
| 1 | Hongkong | 7,05 | 18.138 | 2,57 |
| 2 | Singapore | 6,46 | 27.695 | 5,06 |
| 3 | Stockholm | 0,77 | 5.236 | 6,80 |
| 4 | London | 7,56 | 24.041 | 3,18 |
| 5 | Berlin | 3,42 | 6.977 | 2,04 |
| 6 | Amsterdam | 0,74 | 1.798 | 2,43 |
| 7 | Lisbon | 2,02 | 4.343 | 2,15 |

Nguồn: Theo thống kê của Tư vấn, 2021

Các doanh nghiệp taxi sử dụng nhiều màu sơn khác nhau cho các dòng xe, đời xe dẫn đến sự trùng lặp giữa các hãng và gây khó khăn cho hành khách trong việc nhận diện thương hiệu, phân biệt giữa các hãng taxi trên địa bàn tỉnh.



Taxi Rạng Đông Thanh



Taxi Mekong Thanh Hóa



Taxi Bắc Trung Nam



Taxi Mai Linh Thanh Hóa



Taxi Sao Mai Thanh Hóa



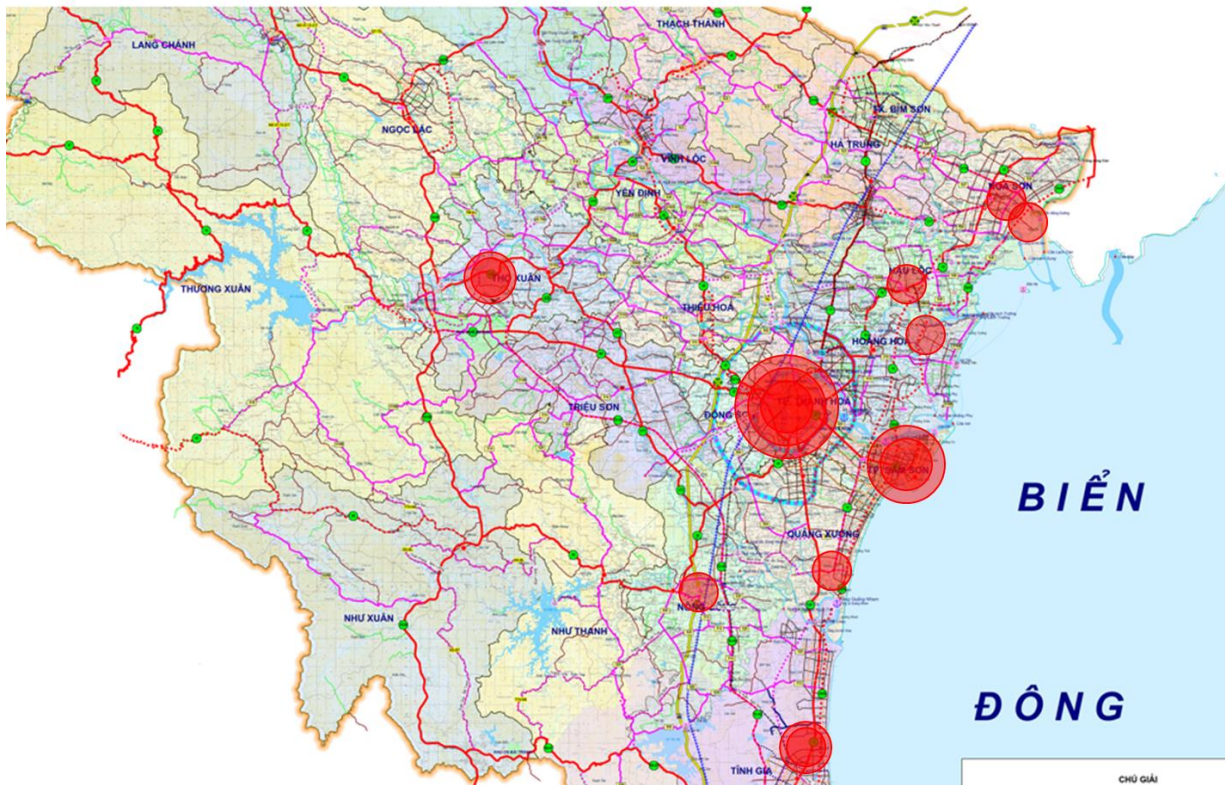
Taxi Minh Đức Thanh Hóa

Hiện nay, trên địa bàn Tỉnh chưa có phương tiện taxi sử dụng nhiên liệu sạch (LPG, LNG, CNG). Bên cạnh đó còn tồn tại không ít phương tiện “taxi dù” hoạt động chủ yếu tại khu vực các bến xe, nhà ga, khu vực trung tâm thương mại... gây ảnh hưởng đến các hãng taxi chính thống.

- Về đặc tính, phạm vi hoạt động của phương tiện taxi tỉnh Thanh Hóa

Do đặc thù của thị trường nên phần lớn các hãng taxi trên địa bàn Tỉnh sử dụng loại xe 05 chỗ để hoạt động với số lượng chiếm khoảng 97%; loại xe 07 chỗ chỉ có 75 xe (chiếm 3%).

Là phương tiện hoạt động theo yêu cầu khách hàng nên phương tiện taxi có phạm vi hoạt động rộng tuy nhiên chủ yếu hoạt động khu vực Thành phố Thanh Hóa và Sầm Sơn (số lượng phương tiện thường xuyên hoạt động chiếm đến khoảng 87% đoàn phương tiện taxi), còn lại tập trung tại các trung tâm hành chính cấp huyện và CHKQT Thọ Xuân. Phạm vi hoạt động chủ yếu phương tiện taxi trên địa bàn Tỉnh thể hiện trong biểu đồ sau:



Đặc thù lớn hiện nay trên địa bàn Tỉnh, đó là nhu cầu đi lại không đồng đều trong năm, thường gia tăng đột biến vào các thời điểm Lễ Tết (người dân đi làm ăn xa về quê), mùa du lịch (cao điểm từ tháng 6 đến tháng 8 hàng năm), dẫn đến tình trạng lượng xe “nằm bãi” của các doanh nghiệp trong các ngày thường là tương đối lớn (khoảng 20%), nhưng vẫn có tình trạng “cháy xe” trong các ngày cao điểm. Điều này phản ánh nhu cầu sử dụng taxi của người dân vào các ngày thường là chưa cao và tình trạng hoạt động chưa hiệu quả của các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh.

- Việc ứng dụng công nghệ thông tin

Trong bối cảnh thực hiện việc thí điểm triển khai ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động VTHK theo hợp đồng từ năm 2015 (văn bản số 1850/TTg-KTN), tại các thành phố thực hiện thí điểm đã xảy ra sự phát triển bùng nổ của xe hợp đồng ứng dụng KHCN, cạnh tranh trực tiếp với “taxi truyền thống”. Các đơn vị “taxi truyền thống” cũng nhận thấy sự cần thiết phải nâng cao chất lượng dịch vụ cũng như ứng dụng KHCN trong quản lý, điều hành nhằm cạnh tranh trong bối cảnh của cuộc cách mạng công nghiệp 4.0. Tại Thanh Hóa, các doanh nghiệp đã tích cực chuyển đổi và tham gia thị trường ứng dụng công nghệ như Taxi Bắc Trung Nam với ứng dụng đặt xe “Taxi Bắc Trung Nam”, ứng dụng SGO (do bên thứ 3 là Công ty Vận tải ATM SGO Việt Nam cung cấp) hỗ trợ gọi xe cho các hãng xe taxi trên địa bàn tỉnh, góp phần nâng cao tiện ích cho hành khách và chất lượng dịch vụ hoạt động vận tải bằng taxi.

- Về cơ sở hạ tầng phục vụ vận tải hành khách bằng xe taxi:

Theo quy định tại Thông tư 12/2020/TT-BGTVT, điểm đỗ xe taxi có 02 loại, bao gồm: *Điểm đỗ xe taxi do doanh nghiệp, hợp tác xã tổ chức, quản lý* và *điểm đỗ xe taxi công cộng do cơ quan quản lý nhà nước của địa phương tổ chức và quản lý*.

Các doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh VTHK bằng xe taxi tại Thanh Hóa cơ bản đều bố trí điểm đỗ, nơi giao nhận xe riêng của doanh nghiệp với số lượng, quy mô điểm đỗ tùy theo quy mô đoàn phương tiện, thị trường hoạt động và định hướng kinh doanh của doanh nghiệp. Tuy nhiên tại các điểm này cơ sở hạ tầng còn hạn chế, chỉ đáp ứng một số lượng xe nhất định và thường kết hợp làm văn phòng, điểm bảo dưỡng sửa chữa nhỏ.

Đối với việc dừng đón trả khách, đỗ đợi khách, phương tiện taxi dừng đón, trả khách tại các vị trí, tuyến đường không cấm dừng và đỗ xe tại các tuyến đường cho phép dừng, đỗ chung với phương tiện ô tô con, được báo hiệu bằng biển báo, vạch kẻ sơn đường theo quy định. Tuy nhiên thực tế số lượng điểm đỗ được bố trí còn hạn chế, trong khi nhu cầu đỗ xe lớn – đặc biệt tại các khu vực bệnh viện, trung tâm thương mại, vui chơi giải trí,... (cả xe con cá nhân và taxi), chưa đáp ứng đủ nhu cầu dẫn đến tình trạng nhiều xe taxi còn dừng đỗ trái quy định, gây mất trật tự và an toàn giao thông, mất mỹ quan đô thị. Do đó, cần thiết phải bố trí bổ sung các điểm dừng đỗ cho phương tiện taxi nói riêng và ô tô con nói chung trên địa bàn Tỉnh, đặc biệt là tại các khu vực xung quanh các điểm phát sinh nhu cầu đi lại lớn như bệnh viện, trường học, trung tâm thương mại, khu đô thị,...

- Về sản lượng vận tải hành khách bằng xe taxi:

Năm 2020, khối lượng vận chuyển hành khách bằng taxi đạt 19,71 triệu lượt hành khách, tăng 0,12% so với năm 2019. Tốc độ tăng trưởng bình quân giai đoạn 2016-2020 là 7,19%/năm. Hiện nay sản lượng VTHK bằng taxi trên địa bàn Tỉnh còn tương đối thấp; chỉ đáp ứng dưới 1% tổng nhu cầu đi lại của người dân.

Bảng 8: Thống kê hoạt động vận tải hành khách bằng taxi trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2016-2020

| Năm | Đơn vị | Phương tiện (xe) | Sản lượng (HK/năm) |
|------|--------|------------------|--------------------|
| 2016 | 20 | 1.800 | 14.545.980 |
| 2017 | 18 | 1.900 | 15.354.090 |
| 2018 | 17 | 2.100 | 17.177.265 |
| 2019 | 17 | 2.350 | 19.685.363 |
| 2020 | 14 | 2.537 | 19.710.000 |

Nguồn: Tư vấn tổng hợp trên cơ sở số liệu thống kê của Sở GTVT Thanh Hóa và khảo sát các doanh nghiệp kinh doanh VTHK bằng taxi trên địa bàn Tỉnh, 2021

2.1.1.4. Vận tải hành khách theo hợp đồng, du lịch

Trên địa bàn tỉnh hiện có 656 doanh nghiệp tham gia hoạt động VTHK theo hợp đồng với tổng số 1.657 phương tiện được đăng ký. Một số doanh nghiệp có số lượng phương tiện lớn như Công ty TNHH Đông Tiến (27 xe); Công ty TNHH vận tải Hoàng Sơn (19 xe); Công ty TNHH Linh Thông (17 xe); Công ty TNHH Minh Long (30 xe); Công ty TNHH DL&VT Vân Anh (17 xe). Xe du lịch hiện nay mới chỉ có 02 phương tiện thuộc 02 doanh nghiệp khai thác.

Quy mô doanh nghiệp khai thác theo hình thức xe hợp đồng, du lịch còn nhỏ, bình quân 2,5 xe/ đơn vị, khoảng 99% doanh nghiệp có quy mô dưới 10 xe, tỷ lệ doanh nghiệp có quy mô từ 10 ÷ 50 xe dưới 1%, không có doanh nghiệp quy mô trên 50 xe.

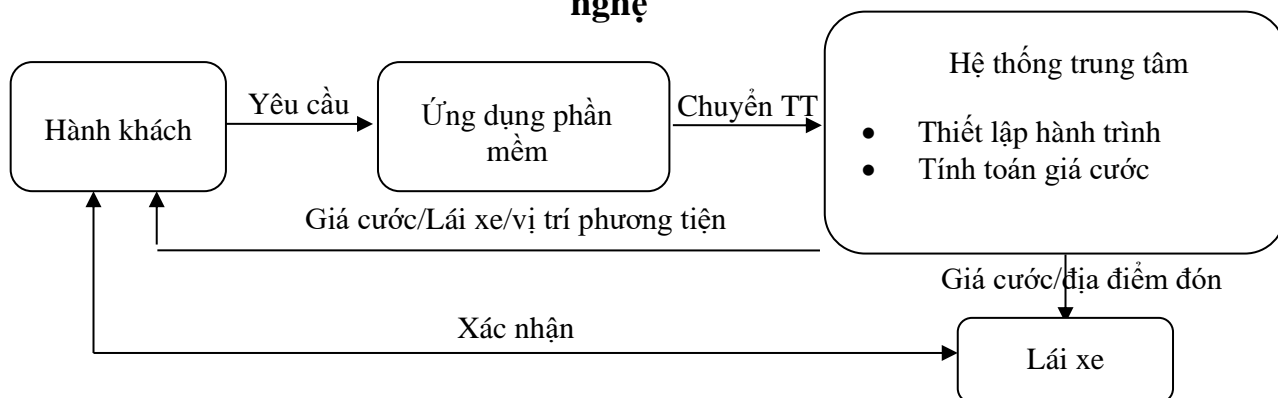
Nhu cầu vận tải hợp đồng, du lịch trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa rất lớn với khoảng 10 triệu lượt khách/năm, tuy nhiên chủ yếu là khách du lịch do phương tiện vận tải của địa phương khác đảm nhận. Nhu cầu vận tải hợp đồng, du lịch của người dân còn thấp, dẫn đến việc phát triển khó khăn

Xuất hiện tình trạng xe hợp đồng hoạt động “trá hình” trên các tuyến cố định (xe Limosine), gây ra tình trạng cạnh tranh không lành mạnh, ảnh hưởng đến công tác quản lý và trật tự vận tải trên địa bàn Tỉnh.

*) Hoạt động vận tải hành khách bằng xe hợp đồng đến 9 chỗ theo hợp đồng điện tử

Đây là loại hình vận tải hành khách hoạt động dựa trên phần mềm được cài đặt trên điện thoại di động có kết nối mạng Internet. Qua đó, các đơn vị cung cấp ứng dụng thiết lập môi trường giao dịch trực tuyến, cho phép “người có nhu cầu thuê xe” kết nối trực tiếp với “người có nhu cầu cho thuê xe”. Những tiện ích mang lại gồm cung cấp thông tin rõ ràng về lái xe, lộ trình, chi phí,... Quy trình hoạt động điển hình hình của loại dịch vụ này như sau:

Hình 5: Quy trình hoạt động của xe hợp đồng đến 9 chỗ ứng dụng công nghệ



Quy trình điều hành của cũng tương tự quy trình điều hành của taxi truyền thống. Điểm khác biệt duy nhất giữa hai loại hình là sử dụng môi trường giao dịch trực tuyến và khách hàng biết trước khoản chi phí phải trả khi thực hiện chuyến đi.

❖ Ưu điểm

- Đối với hành khách: Giúp tiết kiệm thời gian, chi phí giao dịch, đồng thời đáp ứng xu hướng sử dụng thiết bị thông minh (smart phone, máy tính...).

- Đối với doanh nghiệp: việc ứng dụng công nghệ thông tin để kết nối vận tải hành khách sẽ giúp cho doanh nghiệp giảm giá thành cước vận tải do tiết kiệm chi phí quản lý, chi phí điều phối xe, chi phí cho quãng đường xe chạy rỗng; mặt khác tạo ra sự minh bạch trong cung cấp dịch vụ cho khách hàng.

- Đối với xã hội: góp phần tối ưu chuyến đi, giảm hệ số chạy rỗng của phương tiện, góp phần giảm ùn tắc giao thông.

❖ Nhược điểm

- Dự kiến trong tương lai số lượng phương tiện phát triển nhiều dẫn đến có nguy cơ phá vỡ trật tự vận tải đô thị (điển hình như tại Hà Nội và Tp. Hồ Chí Minh, lượng phương tiện vận tải hành khách đến 9 chỗ lên đến trên 50.000 phương tiện, vượt định hướng phát triển taxi 2,5-3 lần)

- Ảnh hưởng đến thị phần vận tải và hoạt động của các doanh nghiệp vận tải taxi truyền thống.

Mặc dù hiện nay loại hình này chưa phát triển trên địa bàn Tỉnh, tuy nhiên với việc đã được quy định cụ thể tại Nghị định 10/2020/NĐ-CP, việc ứng dụng công nghệ trong quản lý khai thác hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng trong tương lai có xu hướng phát triển mạnh mẽ. Do đó, từ những bài học kinh nghiệm rút ra tại các địa phương tham gia thí điểm, loại hình này cần được đưa vào quản lý chặt chẽ để đảm bảo phát triển phù hợp với nhu cầu đi lại của người dân, tránh phát triển tràn lan gây lãng phí xã hội.

2.1.1.5. Vận tải trung chuyển hành khách

Hiện nay trên địa bàn Tỉnh có 08 phương tiện hoạt động trung chuyển hành khách do 01 đơn vị quản lý khai thác, hoạt động trên địa bàn thành phố Thanh Hóa vận chuyển hành khách từ khu vực đô thị trung tâm ra các bến xe khách.

2.1.1.6. Vận tải hành khách bằng xe điện 4 bánh

Trên địa bàn tỉnh có 03 địa phương được Chính phủ, Bộ GTVT cho phép

tham gia hoạt động thí điểm xe điện 4 bánh chạy bằng năng lượng điện, gồm: Thành phố Sầm Sơn, huyện Hoằng Hóa, huyện Cẩm Thủy; đồng thời, UBND tỉnh đã Ban hành quy định về phạm vi, tuyến đường và thời gian hoạt động thí điểm xe điện 4 bánh tại các Khu vực du lịch tại Quyết định số 05/2019/QĐ-UBND ngày 28/02/2019. Cụ thể:

- Thành phố Sầm Sơn: Có 05 đơn vị tham gia hoạt động thí điểm xe điện 4 bánh với tổng số 474 xe⁵ được cơ quan quản lý nhà nước cấp đăng ký, biển số, được đăng kiểm định kỳ.

- Huyện Hoằng Hóa: Có 05 đơn vị tham gia hoạt động thí điểm xe điện 4 bánh với tổng số 73/180 xe⁶ đã được cơ quan quản lý nhà nước cấp đăng ký, biển số, được đăng kiểm định kỳ; 107/180 xe còn lại do ảnh hưởng của dịch Covid-19 nên các doanh nghiệp chưa đầu tư.

- Huyện Cẩm Thủy: Có 01 đơn vị tham gia hoạt động thí điểm xe điện với 05 phương tiện là Công ty cổ phần Giao thông – Xây dựng Cẩm Thủy.

Hoạt động thí điểm sử dụng xe điện 4 bánh trên địa bàn Tỉnh cơ bản đáp ứng tốt nhu cầu tham quan du lịch của du khách và nhân dân, tạo sự văn minh, thân thiện với môi trường, ít gây ô nhiễm, tiếng ồn nhỏ, tốc độ di chuyển thấp nên tương đối đảm bảo an toàn khi lưu thông, giảm bớt lượng phương tiện xe xích lô... thích hợp sử dụng trong khu vực tham quan, du lịch.

2.1.2. Khối lượng vận tải hành khách

2.1.2.1. Tổng hợp khối lượng vận tải hành khách bằng đường bộ địa bàn tỉnh Thanh Hóa

Số lượng hành khách vận chuyển có xu hướng tăng nhanh trong gian đoạn 2016-2019 và giảm năm 2020 do ảnh hưởng lớn của dịch Covid-19. Năm 2020, tổng sản lượng vận tải hành khách theo các phương thức vận tải đạt khoảng 42 triệu lượt khách, tăng trưởng trong giai đoạn 2016-2020 bình quân là 6,02%/năm, số lượng hành khách luân chuyển tăng bình quân 6,72%/năm.

⁵ Công ty Hưng Phong: 256 xe; Công ty TNHH thương binh 27-7 Chiến Thắng: 130 xe; Công ty Việt Cường: 60 xe; Công ty BMC: 15 xe, Công ty thương binh đồng đội Thanh Hóa: 13 xe

⁶ Công ty TNHH Sơn Hải: 16/40 xe; Công ty TNHH Nam Trường Ngọc: 16/40 xe; Công ty TNHH Hồng Lĩnh: 16/40 xe; Công ty cổ phần đầu tư và du lịch Đại Dương Xanh: 10/45 xe; Công ty TNHH Minh Quang Phát: 15/15 xe

| Năm | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Lượng hành khách vận chuyển (1000 người) | 34.616,6 | 38.156,0 | 42.554,9 | 50.778,2 | 42.145,9 |
| Tỷ lệ tăng | | 10,22% | 11,53% | 19,32% | -17,00% |
| Lượng hành khách luân chuyển (1000 người.km) | 2.102.953 | 2.343.431 | 2.604.677 | 3.132.654 | 2.641.767 |
| Tỷ lệ tăng | | 11,44% | 11,15% | 20,27% | -15,67% |

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Thanh Hóa năm 2020

2.1.2.2. Khối lượng vận tải hành khách phân theo các loại hình vận tải

Vận tải hành khách hiện nay đáp ứng khoảng 6,1% nhu cầu đi lại của người dân trên địa bàn tỉnh. Cũng như các tỉnh, thành phố khác, việc đi lại của người dân được thực hiện chủ yếu bằng phương tiện cơ giới cá nhân khi chiếm đến 93,9% số chuyến đi. Về cơ bản hiện nay hệ thống hạ tầng giao thông vẫn đáp ứng được nhu cầu đi lại, tuy nhiên một số khu vực như trung tâm TP. Thanh Hóa đã bắt đầu xuất hiện tình trạng ùn tắc giao thông cục bộ vào giờ cao điểm. Ngoài ra, hoạt động giao thông phụ thuộc chủ yếu vào phương tiện cơ giới cá nhân dẫn đến nguy cơ tai nạn giao thông và ô nhiễm môi trường. Do đó, vận tải hành khách cần được nâng cao vai trò hơn nữa, cần được chú trọng, quan tâm đầu tư hơn nữa trong thời gian tới.

Bảng 9: Sản lượng vận tải hành khách theo các loại hình vận tải trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2016-2020

Đơn vị: triệu lượt HK/năm

| TT | Loại hình VTHK | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|----|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1 | Xe khách tuyến cố định | 9,55 | 9,83 | 10,78 | 13,97 | 11,15 |
| - | <i>Nội tỉnh</i> | 1,84 | 2,19 | 2,50 | 2,65 | 1,19 |
| - | <i>Liên tỉnh</i> | 7,72 | 7,63 | 8,28 | 11,32 | 9,96 |
| 2 | Xe buýt | 9,17 | 8,14 | 6,58 | 6,12 | 3,8 |
| 3 | Taxi | 10,77 | 11,37 | 12,72 | 14,58 | 10,95 |
| 4 | Xe hợp đồng, du lịch | 0,85 | 1,11 | 1,47 | 1,25 | 1,11 |

Nguồn: Theo thống kê của Sở GTVT Thanh Hóa và tính toán TDSI, 2021.

2.2 . Hiện trạng và kết quả đạt được đối với hoạt động vận tải hàng hóa

2.2.1. Phát triển và sản xuất, lưu thông hàng hóa trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

2.2.1.1. Tình hình phát triển các ngành, sản phẩm công nghiệp chính trên địa bàn Tỉnh.

Sản xuất công nghiệp giai đoạn 2011 - 2020 tăng trưởng mạnh mẽ; giá trị sản xuất công nghiệp bình quân hằng năm đạt 17,2%, trong đó giai đoạn 2011 -

2015 đạt 13,3%, giai đoạn 2016 - 2020 đạt 21,2%; giá trị sản xuất năm 2020 đạt 151.300 tỷ đồng, gấp 4,9 lần năm 2010, đứng đầu các tỉnh Bắc Trung Bộ và đứng thứ 16 cả nước. Một số ngành công nghiệp thuộc nhóm các tỉnh dẫn đầu cả nước như: Lọc dầu, xi măng, thép.

Cơ cấu nội bộ ngành công nghiệp chuyển dịch phù hợp với định hướng phát triển của tỉnh, trong đó, ngành công nghiệp chế biến, chế tạo luôn chiếm tỷ trọng cao, năm 2020, chiếm tỷ trọng 97,8% trong tổng giá trị sản xuất ngành công nghiệp của tỉnh (tăng 2,1% so với năm 2010); lĩnh vực sản xuất và phân phối điện, khí đốt, nước nóng, hơi nước và điều hòa không khí chiếm tỷ trọng 1,24% (giảm 0,04%); lĩnh vực cung cấp nước, hoạt động quản lý và xử lý rác thải, nước thải chiếm tỷ trọng 0,35% (giảm 0,15%); lĩnh vực khai khoáng chiếm tỷ trọng 0,6% (giảm 1,91%). Đã phát triển được một số sản phẩm công nghiệp mới có hàm lượng khoa học công nghệ cao như: lọc hóa dầu, thép, điện mặt trời...

- Công nghiệp hóa dầu, hóa chất, cao su, nhựa

Được xác định là sản phẩm chủ lực, có tính chất thúc đẩy sự phát triển nhanh và bền vững của công nghiệp Tỉnh giai đoạn 2011 - 2020, với hạt nhân là các sản phẩm của Nhà máy Lọc hóa dầu Nghi Sơn. Đến năm 2020, giá trị sản xuất lĩnh vực lọc hóa dầu, hóa chất, cao su đạt 51.310 tỷ đồng, bình quân giai đoạn 2016 - 2020 tăng 84,3%/năm, cao gấp 4 lần mức tăng chung giá trị sản xuất công nghiệp của tỉnh; góp phần đưa tỷ trọng giá trị sản xuất lĩnh vực lọc hóa dầu, hóa chất, cao su trong tổng giá trị sản xuất công nghiệp của tỉnh từ 4,2% năm 2015 lên đến 33,7% năm 2020.

Nhà máy lọc hóa dầu Nghi Sơn, công suất 10 triệu tấn dầu thô/năm (vốn đầu tư ~9 tỷ USD) đã đi vào hoạt động thương mại năm 2018. Năm 2020, đạt 92,5% công suất (7,4 triệu tấn sản phẩm) gồm: 2,75 triệu tấn xăng, 3,2 triệu tấn dầu diezen, 100 nghìn tấn LPG, 290 nghìn tấn polypropylen, 600 nghìn tấn paraxilence, 210 nghìn tấn benzen và 240 nghìn tấn lưu huỳnh. Đây là yếu tố chính làm cho ngành công nghiệp hóa chất của tỉnh tăng nhanh và trở thành ngành công nghiệp chủ lực của tỉnh. Ngoài ra còn có sản phẩm phân bón, đạt bình quân 300.000 tấn/năm, đáp ứng tốt nhu cầu phân bón phục vụ sản xuất nông nghiệp của tỉnh và khu vực.

- Công nghiệp cơ khí, điện tử và sản xuất kim loại

Hiện toàn ngành có 224 doanh nghiệp và 6.081 cơ sở cơ khí. Đến năm 2020, giá trị sản xuất đạt 7.036 tỷ đồng. Tăng trưởng bình quân giai đoạn 2016 - 2020 đạt 19,1%/năm; tỷ trọng giá trị sản xuất ngành cơ khí, điện tử và sản xuất kim loại trong giá trị sản xuất công nghiệp toàn tỉnh năm 2020 đạt 4,6%. Thành tựu lớn nhất trong phát triển cơ khí, điện tử và sản xuất kim loại của tỉnh là đã hoàn thành và đưa vào vận hành thương mại dây chuyền 1 và 2 Nhà máy Thép Nghi Sơn trong quý IV/2019, năm 2020 sản xuất khoảng 900.000 tấn thép phôi.

- Chế biến thực phẩm và đồ uống

Công nghiệp chế biến thực phẩm và đồ uống chiếm một vị trí quan trọng trong công nghiệp Tỉnh. Đến năm 2020, giá trị sản xuất ngành chế biến thực phẩm và đồ uống đạt 9.432 tỷ đồng; tăng trưởng bình quân giai đoạn 2016 - 2020 đạt 6,2%/năm, thấp hơn so với mức tăng 11,8% của giai đoạn 2011 - 2015, và thấp hơn tăng trưởng giá trị sản xuất công nghiệp toàn tỉnh; tỷ trọng giá trị sản xuất ngành chế biến thực phẩm và đồ uống trong giá trị sản xuất công nghiệp toàn tỉnh giảm dần qua các năm, từ 12,1% năm 2015 xuống 6,2% đến năm 2020.

- Công nghiệp dệt may, da giày

Giai đoạn 2011 - 2020, ngành công nghiệp Tỉnh chứng kiến sự phát triển mạnh mẽ của lĩnh vực công nghiệp dệt may và da giày do làn sóng đầu tư dệt may, da giày từ dòng vốn FDI vào tỉnh tăng nhanh, theo mức độ hội nhập sâu kinh tế quốc tế và ảnh hưởng của chiến tranh thương mại Trung - Mỹ; nhiều dự án dệt may, da giày xuất khẩu được đầu tư mới hoặc nâng cấp, mở rộng quy mô sản xuất trên địa bàn toàn tỉnh; nổi bật như Tập đoàn Hồng Phúc, Công ty TNHH Sakurai Việt Nam, Ivory... Sản lượng toàn ngành dệt may, da giày năm 2020 gấp hơn 2,1 lần năm 2015, giá trị sản xuất năm 2020 đạt 42.510 tỷ đồng (giá so sánh năm 2010), tăng bình quân hằng năm giai đoạn 2016 - 2020 là 16,02%. Tuy tăng nhanh về giá trị sản xuất, song tỷ trọng của ngành dệt may, da giày trong giá trị sản xuất công nghiệp của tỉnh có xu hướng giảm, từ 35% năm 2015 xuống còn 27,9% năm 2020.

Hiện nay, số doanh nghiệp sản xuất ngành dệt may, da giày trên địa bàn tỉnh là khoảng 200 doanh nghiệp và 6.949 cơ sở cá thể, tạo việc làm cho gần 180.000 lao động, chiếm hơn 50% số lao động toàn ngành công nghiệp.

- Công nghiệp sản xuất vật liệu xây dựng

Giai đoạn 2011 - 2020, ngành sản xuất vật liệu xây dựng của tỉnh tiếp tục có sự phát triển, tập trung vào các sản phẩm chính là xi măng, clinker và gạch lát nền; giá trị sản xuất năm 2020 đạt 21.230 tỷ đồng, tăng bình quân giai đoạn 2016 - 2020 đạt 5,1%/năm, tỷ trọng giá trị sản xuất ngành vật liệu xây dựng trong tổng giá trị sản xuất công nghiệp toàn tỉnh giảm từ 23,6% năm 2016 xuống còn 13,9% năm 2020.

Trong kỳ, sản phẩm chủ lực ngành sản xuất vật liệu xây dựng là xi măng. Trên địa bàn tỉnh hiện có 04 doanh nghiệp đang sản xuất xi măng với tổng công suất thiết kế 19 triệu tấn/năm, gồm: Xi măng Nghi Sơn, công suất 4,3 triệu tấn/năm; Xi măng Công Thanh, công suất 5,8 triệu tấn/năm; Xi măng Bỉm Sơn, công suất 3,8 triệu tấn/năm và Xi măng Long Sơn, công suất 5 triệu tấn/năm. Hiện đang đầu tư dây chuyền 3,4 xi măng Long Sơn, công suất 5 triệu tấn/năm; nâng công suất dây chuyền 1 Xi măng Công Thanh từ 2.500 tấn clinker/ngày lên 12.500

tấn clinker/ngày; đầu tư mới Nhà máy Xi măng Đại dương công suất 4 triệu tấn xi măng/năm. Sau khi hoàn thành các dự án này, tổng công suất xi măng trên địa bàn đạt trên 30 triệu tấn/năm.

Ngoài xi măng, các mặt hàng vật liệu xây dựng của tỉnh có: Gạch xây (1,2 tỷ viên/năm); gạch lát nền (6,5 triệu m²/năm); đá ốp lát (22 triệu m²/năm); cửa nhựa thép an toàn (KCN Lễ Môn) công suất ~90.000 m²/năm...

- Công nghiệp khai thác khoáng sản

Các dự án thăm dò và khai thác khoáng sản trên địa bàn trong từng thời kỳ nhất định đã có những đóng góp quan trọng cho phát triển công nghiệp toàn tỉnh; giá trị sản xuất năm 2020 đạt 1.327 tỷ đồng. Tăng trưởng bình quân giai đoạn 2016 - 2020 đạt 9,9%/năm, thấp hơn tăng trưởng chung công nghiệp toàn tỉnh (21,4%/năm); tỷ trọng giá trị sản xuất ngành khai thác khoáng sản trong tổng giá trị sản xuất toàn tỉnh giảm dần qua các năm, từ 1,4% năm 2015, xuống còn 0,9% đến năm 2020. Nguyên nhân chủ yếu của sự sụt giảm tỷ trọng ngành khai thác khoáng sản do quá trình tái cơ cấu lại nền kinh tế theo hướng phát triển bền vững, hạn chế các dự án thâm dụng tài nguyên khoáng sản không thể tái tạo; đồng thời, do một số dự án công nghiệp trong kỳ dừng thực hiện như Xi măng Thanh Sơn, chuỗi các dự án chế biến sâu Ferocrom, dự án thép Ngọc Lặc, gang thép Thanh Hà,...

Tổng hợp một số sản phẩm công nghiệp chủ yếu trên địa bàn Tỉnh như sau:

| TT | Sản phẩm công nghiệp | Đơn vị | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|----|-----------------------|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|
| 1 | Đá khai thác các loại | Nghìn m ³ | 7.789,9 | 8.734,4 | 9.534,6 | 10.128,3 | 11.439,1 |
| 2 | Cát các loại | Nghìn m ³ | 5.375,8 | 5.955,8 | 6.820,7 | 7.350,9 | 7.899,6 |
| 3 | Đá phụ gia xi măng | Nghìn tấn | 687,5 | 732,1 | 812,6 | 879,3 | 939,6 |
| 4 | Thủy sản đông lạnh | Tấn | 33.378,1 | 35.574,6 | 41.429,8 | 45.257,5 | 50.710,5 |
| 5 | Nước mắm | Nghìn lít | 4.658,6 | 5.300,3 | 7.094,2 | 8.688,4 | 9.129,7 |
| 6 | Dầu ăn thực vật | Tấn | - | - | 7.200,0 | 38.893,0 | 92.412,0 |
| 7 | Sữa tươi đóng hộp | Nghìn lít | 12.456,3 | 14.193,0 | 15.591,3 | 18.664,2 | 19.565,2 |
| 8 | Tinh bột sắn | Tấn | 52.141,7 | 50.357,0 | 50.384,9 | 44.026,2 | 48.764,0 |
| 9 | Đường mật các loại | Tấn | 181.448,9 | 144.639,1 | 132.056,4 | 165.326,4 | 86.823,3 |
| 10 | Thức ăn gia súc | Nghìn tấn | 104,9 | 112,4 | 129,6 | 155,1 | 168,2 |
| 11 | Bia các loại | Nghìn lít | 67.044,9 | 64.113,9 | 57.387,6 | 68.120,1 | 51.885,7 |

| TT | Sản phẩm công nghiệp | Đơn vị | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|----|----------------------|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 12 | Thuốc lá điếu | Nghìn bao | 135.704,5 | 145.213,0 | 195.439,0 | 267.720,0 | 208.694,0 |
| 13 | Quần áo may sẵn | Nghìn cái | 143.253,3 | 184.410,8 | 231.417,1 | 287.731,8 | 270.252,0 |
| 14 | Giày thể thao | Nghìn đôi | 65.667,2 | 72.601,7 | 80.647,7 | 125.036,6 | 127.518,7 |
| 15 | Xăng các loại | Nghìn tấn | - | - | 1.258,4 | 1.786,9 | 2.483,3 |
| 16 | Dầu Diesel | Nghìn tấn | - | - | 1.346,4 | 2.964,9 | 3.843,1 |
| 17 | Khí hóa lỏng (LPG) | Nghìn tấn | - | - | 26,4 | 28,1 | 32,3 |
| 18 | Phân bón các loại | Tấn | 243.629,4 | 273.589,0 | 298.546,1 | 321.920,2 | 313.910,0 |
| 19 | Bao bì PP các loại | Triệu bao | 101,1 | 96,4 | 104,6 | 135,4 | 229,3 |
| 20 | Gạch nung | Triệu viên | 1.203,0 | 1.276,0 | 1.372,6 | 1.425,4 | 1.441,6 |
| 21 | Clinker | Nghìn tấn | 3.347,9 | 2.693,1 | 2.513,7 | 7.084,3 | 6.930,5 |
| 22 | Xi măng các loại | Nghìn tấn | 9.005,8 | 11.998,4 | 13.870,0 | 14.865,0 | 16.341,1 |
| 23 | Gạch lát nền | Nghìn m ² | 6.957,8 | 6.364,8 | 6.429,2 | 5.288,3 | 5.420,2 |
| 24 | Đá ốp lát | Nghìn m ² | 16.870,2 | 18.706,7 | 21.543,5 | 28.446,6 | 33.639,5 |
| 25 | Thép cán | Nghìn tấn | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 58,4 | 300,8 |

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Thanh Hóa năm 2020

Các loại hàng hóa xuất khẩu chủ yếu bao gồm lọc hóa dầu (xăng, dầu, khí hóa lỏng khoảng trên 5 triệu tấn/năm), sắt thép (trên 300 nghìn tấn/năm), xi măng (trên 16 triệu tấn/năm), may mặc⁷, đá khai thác các loại (trên 10 nghìn tấn/năm), gạch ốp lát (trên 30 nghìn m³/năm), thủy hải sản (trên 50 nghìn tấn/năm), tinh bột sắn (trên 50 nghìn tấn/năm), sản phẩm chăn nuôi (trên 160 nghìn tấn/năm),... Tổng nhu cầu vận chuyển hàng hóa xuất khẩu ước tính 50.000 – 60.000 TEU/năm.

2.2.1.2. Thực trạng phát triển và sản xuất hàng hóa tại các khu công nghiệp, khu kinh tế trên địa bàn Tỉnh

Tỉnh Thanh Hoá hiện có 1 khu kinh tế (KKT Nghi Sơn), 08 khu công nghiệp, 52 cụm công nghiệp đã đi vào hoạt động và 1 cửa khẩu quốc tế đường bộ (Na Mèo kết nối sang Lào).

⁷ Quần áo trên 250 nghìn cái/năm, giày dép trên 125 nghìn đôi/năm

- Khu kinh tế Nghi Sơn

Khu kinh tế Nghi Sơn được quy hoạch có tổng diện tích lên tới 106.000 ha (gồm 66.497,57 ha đất liền, hải đảo và 39.502,43 ha mặt nước biển) với mục tiêu trở thành một trọng điểm phát triển ở phía Nam của Vùng KTTĐ Bắc Bộ, đồng thời là cầu nối giữa vùng Bắc Bộ với Trung Bộ và Nam Bộ. Khu Kinh tế phấn đấu trở thành một khu vực phát triển công nghiệp tổng hợp, đa ngành, đa lĩnh vực gắn với việc xây dựng và khai thác có hiệu quả cảng biển Nghi Sơn với trọng tâm là công nghiệp lọc-hóa dầu và công nghiệp cơ bản như: công nghiệp hóa chất sau lọc hóa dầu; công nghiệp luyện cán thép cao cấp; cơ khí chế tạo, sửa chữa và đóng mới tàu biển, công nghiệp điện, công nghiệp sản xuất VLXD; sản xuất hàng tiêu dùng... Mục tiêu là từ nay đến năm 2025, hoàn thiện môi trường đầu tư và kinh doanh đặc biệt thuận lợi, triển khai một số công trình hạ tầng kinh tế, xã hội quan trọng và thu hút các nhà đầu tư trong và ngoài nước. Sau năm 2025, phát triển đồng bộ về công nghiệp; dịch vụ; thương mại; tài chính; văn hóa - xã hội; du lịch sinh thái, nghỉ dưỡng; gắn phát triển kinh tế - xã hội với an ninh quốc phòng; đầu tư phát triển đồng bộ và hiện đại hệ thống kết cấu hạ tầng trong các khu đô thị sinh thái, thân thiện với môi trường, đạt tiêu chuẩn cao; phát triển theo mô hình đô thị xanh và bền vững; phấn đấu trở thành một khu vực đô thị phát triển năng động và hiện đại. Đến nay, KKT đã thu hút được 248 dự án đầu tư trực tiếp với tổng vốn đăng ký đầu tư là 139.911,871 tỷ đồng, vốn thực hiện đạt 60.101,207 tỷ đồng; 19 dự án đầu tư nước ngoài với tổng vốn đăng ký đầu tư là 12.725,02 triệu USD, vốn thực hiện đạt 11.218,4 triệu USD. Một số dự án đang có những đóng góp đáng kể trong phát triển KT-XH của tỉnh như: xi măng Nghi Sơn; xi măng Công Thanh; nhiệt điện Nghi Sơn 1; giầy Annora... Đặc biệt, Nhà Lọc hóa dầu Nghi Sơn, vốn đầu tư 9,3 tỷ USD, công suất 10 triệu tấn dầu thô/năm đã bắt đầu vận hành thương mại cuối năm 2018. KKT Nghi Sơn hiện có vị trí quan trọng, là cửa ngõ giao lưu, trao đổi hàng hóa, kết nối với vùng bắc Lào và đông bắc Thái Lan. Là 1 trong 8 khu kinh tế quan trọng của cả nước. Do vậy, mục tiêu của Chính phủ là xây dựng KKT Nghi Sơn thành khu kinh tế biển đa ngành, đa lĩnh vực với trọng tâm là công nghiệp nặng và công nghiệp cơ bản.

Các mặt hàng xuất khẩu chủ yếu tại KKT Nghi Sơn gồm: chế phẩm lọc hóa dầu; xi măng, clinker; dăm gỗ; đá và sản phẩm đá. Các mặt hàng nhập khẩu chủ yếu gồm dầu mỏ thô; hóa chất, nhiên liệu lọc hóa dầu; máy móc, thiết bị; thạch cao, than.

Hệ thống hạ tầng giao thông, cung cấp nước thô, nước sạch, hạ tầng truyền tải điện trong khu kinh tế (chưa mở rộng) đã được đầu tư cơ bản và phát huy hiệu quả. Đã đầu tư mở rộng đường 513-KKT Nghi Sơn với chiều dài 11,7 km; đường Bắc Nam 1B dài 2,84 km; tuyến đường bộ ven biển (đoạn nối đường 513 với đường ven biển tỉnh Nghệ An) thuộc KKT Nghi Sơn với chiều dài 2,63 km; đường

vào bãi rác - KKT Nghi Sơn dài 2,0 km; đường vào mỏ sét dài 2,4 km; đường Đông Tây 2 dài 4,1 km; nâng cấp, mở rộng đường giao thông vào Nhà máy Xi măng Công Thanh dài 3,8 km... Hiện nay, một số đường giao thông trục chính đang được tiếp tục đầu tư như: Tuyến đường từ Quốc lộ 1A đi cảng Nghi Sơn - KKT Nghi Sơn (đoạn từ Quốc lộ 1A đến đường Đông Tây 4 đi cảng Nghi Sơn); đường Đông Tây 1 kéo dài; đường Đông Tây, đoạn nối đường Bắc Nam 1B với đường Bắc Nam 3; các tuyến giao thông trục chính phía Tây; đường Bắc Nam 2; đường Đông Tây 4... dự kiến sẽ hoàn thành trong năm 2020 và giai đoạn tiếp theo, từng bước hoàn thiện hạ tầng KKT Nghi Sơn theo quy hoạch được duyệt, cơ bản đáp ứng nhu cầu giao thông đi lại và thu hút đầu tư.

- Các Khu công nghiệp

Thanh Hóa hiện có 08 KCN (có 7 KCN đã đi vào hoạt động, KCN Bãi Trành chưa thu hút được dự án đầu tư; chưa được đầu tư hạ tầng). Mặc dù chịu ảnh hưởng của dịch Covid-19, tuy nhiên năm 2020, các doanh nghiệp trong KCN, KKT tiếp tục duy trì hoạt động sản xuất kinh doanh ổn định. Các mặt hàng sản xuất tại khu công nghiệp gồm: hàng may mặc, hàng tiêu dùng; chế biến nông, thủy sản, thực phẩm; viên nén mùn cưa, chế biến gỗ, sản xuất và lắp ráp điện tử; vật liệu xây dựng, đồ nhựa, bao bì; sản phẩm sứ; thủy tinh; gạch nung, gạch không nung,...

+ Khu công nghiệp Lê Môn: Diện tích 87,6 ha, vị trí tại phía Đông thành phố Thanh Hóa, thuộc địa phận phường Quảng Hưng, thành phố Thanh Hóa. Hiện nay, KCN Lê Môn đã được đầu tư hoàn chỉnh hệ thống kết cấu hạ tầng KCN và lấp đầy toàn bộ diện tích đất KCN. Tuy nhiên, do vị trí gần khu dân cư và nằm trong lòng thành phố Thanh Hóa nên dẫn đến nguy cơ gây ô nhiễm, mất mỹ quan đô thị.

+ Khu công nghiệp Đình Hương - Tây Bắc Ga: Diện tích 180 ha, vị trí tại phía Bắc thành phố Thanh Hóa, thuộc địa phận phường Đông Cương và phường Đông Thọ, thành phố Thanh Hóa. Hiện nay, KCN đã cơ bản đầu tư hoàn chỉnh hạ tầng kỹ thuật, lấp đầy toàn bộ khu công nghiệp.

+ Khu công nghiệp Bim Sơn: Diện tích quy hoạch 566 ha, vị trí tại phía Bắc tỉnh Thanh Hóa, cách trung tâm thành phố Thanh Hóa 35 km, thuộc địa phận phường Bắc Sơn, thị xã Bim Sơn. Diện tích giao đất, cho thuê đất 193,48 ha. Đây là KCN có vị trí địa lý thuận lợi về nguồn cung cấp điện, nước, giao thông và dịch vụ; dễ thu hút nguồn lao động có tay nghề, chi phí đất đai và đầu tư hạ tầng thấp hơn nhiều so với các KCN khác ở miền Bắc Việt Nam.

+ Khu công nghiệp Lam Sơn - Sao Vàng: Diện tích quy hoạch 550 ha, vị trí tại phía Tây thành phố Thanh Hóa, cách trung tâm thành phố Thanh Hóa 40 km, thuộc địa phận các xã Xuân Phú, Thọ Lâm, Thọ Xương thị trấn Sao Vàng huyện Thọ Xuân và xã Thọ Sơn huyện Triệu Sơn tỉnh Thanh Hóa. Đây là KCN có nhiều lợi thế về cung cấp nước; giao thông (đọc theo trục QL47, đường Hồ Chí Minh, đường Nghi

Son - Sao Vàng); tiếp giáp với Cảng hàng không Thọ Xuân... nên có nhiều thuận lợi để thu hút đầu tư trong những năm tiếp theo.

+ Khu công nghiệp Thạch Quảng: Diện tích quy hoạch 100 ha, vị trí tại xã Thạch Quảng, huyện Thạch Thành, trên tuyến đường Hồ Chí Minh về phía Bắc của tỉnh Thanh Hóa. Tập trung thu hút các dự án chế biến lâm, nông sản; sản xuất vật liệu xây dựng; hàng tiêu dùng và xuất khẩu. Hiện KCN chưa được đầu tư kết cấu hạ tầng.

+ Khu công nghiệp Ngọc Lặc: Diện tích quy hoạch 150 ha, vị trí tại xã Quang Trung, huyện Ngọc Lặc, tại vị trí trung tâm tuyến đường Hồ Chí Minh đi qua tỉnh Thanh Hóa; mục tiêu là thu hút các dự án chế biến nông, lâm sản, các dự án sản xuất vật liệu xây dựng, dự án may mặc, giày da... Hiện KCN đã thu hút được 02 dự án đầu tư; chưa được đầu tư hạ tầng.

+ Khu công nghiệp Bãi Trành: Diện tích quy hoạch 116 ha, vị trí tại xã Bãi Trành, huyện Như Xuân, tỉnh Thanh Hóa, trên trục đường Hồ Chí Minh về phía Nam của tỉnh. Hiện KCN chưa thu hút được dự án đầu tư; chưa được đầu tư hạ tầng.

+ Khu công nghiệp Hoàng Long: Diện tích quy hoạch 286 ha; thuộc địa giới hành chính các xã: Long Anh và Hoàng Quang, thành phố Thanh Hóa; các xã Hoàng Đức, Hoàng Đông, Hoàng Thịnh, huyện Hoàng Hóa. Hiện KCN chưa được đầu tư hạ tầng, dự kiến không thực hiện đầu tư KCN trên.

- Các Cụm công nghiệp

Đến năm 2020, toàn tỉnh có 52 CCN hoạt động và có doanh nghiệp đầu tư trong tổng số 74 CCN trong quy hoạch; diện tích đất trong các CCN đã thuê đạt 563,4 ha/2.348 ha đất quy hoạch (bao gồm cả đất giao thông), tỷ lệ lấp đầy đất công nghiệp đạt 34,3%. Số lượng các doanh nghiệp đang hoạt động trong các CCN của tỉnh là 302 doanh nghiệp với tổng vốn đầu tư dự kiến là 11.386,8 tỷ đồng. Cụ thể các vùng như sau:

+ Vùng đồng bằng: 30 CCN đã có doanh nghiệp đầu tư SXKD trong CCN; diện tích đất đã thuê 337,4 ha, đạt tỷ lệ lấp đầy 35,9%.

+ Vùng ven biển: 08 CCN đã có doanh nghiệp đầu tư SXKD trong CCN; diện tích đất đã thuê 98,6 ha, đạt tỷ lệ lấp đầy 26,6%.

+ Vùng miền núi: 13 CCN đã có doanh nghiệp đầu tư SXKD trong CCN; diện tích đất đã thuê 127,3 ha, đạt tỷ lệ lấp đầy 24,7%.

Các mặt hàng sản xuất chính gồm: **chế biến nông, lâm sản; sản xuất cơ khí; sửa chữa ô tô; may mặc, da giày, sản xuất hàng thủ công mỹ nghệ...** Trình độ công nghệ của các doanh nghiệp FDI ở mức trung bình của khu vực, còn phần lớn

các doanh nghiệp trong nước đầu tư vào CCN có trang bị kỹ thuật công nghệ còn lạc hậu, sản phẩm làm ra chất lượng chưa cao, khả năng cạnh tranh kém. Nhìn chung, hoạt động kinh tế tại các cụm công nghiệp còn chiếm tỷ trọng rất nhỏ nếu so với các khu công nghiệp và khu kinh tế.

Đánh giá chung về sản xuất công nghiệp: Giai đoạn 2011 - 2020, với việc hoàn thành, đưa vào vận hành nhiều dự án sản xuất công nghiệp lớn, đặc biệt là Nhà máy Lọc hóa dầu Nghi Sơn, thép Nghi Sơn, xi măng Long Sơn, dầu ăn Nghi Sơn... đã tạo tăng trưởng mạnh mẽ cho sản xuất công nghiệp của tỉnh theo đúng định hướng quy hoạch, phát huy được tiềm năng, lợi thế của tỉnh. Nhờ đó, giá trị sản xuất công nghiệp của Tỉnh đạt vị trí 16/63 tỉnh, thành phố cả nước và đứng đầu các tỉnh Bắc Trung Bộ; có đóng góp quan trọng cho tăng trưởng kinh tế toàn tỉnh. Trên địa bàn toàn tỉnh, đã hình thành rõ nét các KKT, KCN và hệ thống các CCN, làng nghề. Trong đó KKT Nghi Sơn đã có bước phát triển nổi trội với hạt nhân là dự án Lọc hóa dầu Nghi Sơn và nhiều dự án khác như: thép, nhiệt điện, xi măng, dầu ăn, bao bì,... Hạ tầng CCN đã có chuyển biến tích cực với số lượng nhà đầu tư kinh doanh hạ tầng CCN tăng nhanh. Cùng với đó, các vùng nguyên liệu phục vụ công nghiệp chế biến tiếp tục được duy trì ổn định, tạo vị thế mới chưa từng có cho tỉnh trong kêu gọi, thu hút đầu tư.

Cơ cấu nội bộ ngành công nghiệp chuyên dịch tích cực. Trong các ngành công nghiệp cấp I, ngành công nghiệp chế biến, chế tạo ngày càng chiếm tỷ trọng ưu thế; ngành công nghiệp sản xuất phân phối điện tỷ trọng cũng gia tăng. Bên cạnh các sản phẩm mới, có giá trị cao như: Lọc hóa dầu, thép Nghi Sơn, dầu ăn Nghi Sơn... các sản phẩm công nghiệp truyền thống cũng tăng trưởng khá như: xi măng, may mặc, giày da, điện sản xuất, vật liệu xây dựng,... đóng góp đáng kể cho sản xuất công nghiệp của tỉnh và cả nước.

Số lượng cơ sở công nghiệp tăng nhanh thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu lao động xã hội, giải quyết công ăn việc làm, đóng góp ngân sách và góp phần quan trọng thực hiện các Chương trình trọng tâm tại Nghị quyết Đại hội tỉnh đảng bộ lần thứ XVIII. Cùng với công tác triển khai quy hoạch bài bản, quá trình thực hiện đã có điều chỉnh quy hoạch kịp thời, công tác quản lý Nhà nước về công nghiệp tiếp tục được tăng cường. Đã ban hành chính sách khuyến khích phát triển công nghiệp, TTCN và dịch vụ thương mại và được triển khai hiệu quả, góp phần tạo thể chế tốt hơn cho chủ thể hoạt động sản xuất công nghiệp trong tỉnh.

- Cửa khẩu:

Cửa khẩu quốc tế Na Mèo cách trung tâm TP Thanh Hóa 194 km và cách trung tâm huyện Quan Sơn 53 km về phía Tây. Nơi đây có Quốc lộ 217 nối mạch giao thông với các huyện và trung tâm phát triển của Thanh Hóa với nước bạn Lào. Cửa khẩu Na Mèo - Nậm Xôi đã được Chính phủ 2 nước Việt Nam - Lào

chính thức công bố là cửa khẩu quốc tế từ năm 2004. Đây là cửa khẩu quốc tế duy nhất của Thanh Hóa diễn ra các hoạt động giao thương chủ yếu giữa Việt Nam nói chung và của tỉnh Thanh Hóa nói riêng với các tỉnh Bắc Lào, là điều kiện quan trọng để huyện Quan Sơn tận dụng mọi lợi thế, đẩy nhanh tốc độ phát triển theo hướng kinh tế cửa khẩu.

Hàng hóa xuất nhập khẩu chủ yếu qua cửa khẩu Na Mèo gồm: Vật liệu xây dựng (xi măng, sắt, nhựa đường,...), máy móc, thiết bị; gỗ các loại và một số mặt hàng khác.

2.2.1.3. Thực trạng xuất nhập khẩu trên địa bàn Tỉnh

Theo số liệu thống kê của của Sở Công thương, trong 9 tháng năm 2021, giá trị xuất khẩu trên địa bàn tỉnh ước đạt 3.731 triệu USD, tăng 43,4% so với cùng kỳ; trong đó, xuất khẩu chính ngạch ước đạt 3.572 triệu USD, tăng 45,5% so với cùng kỳ; dịch vụ thu ngoại tệ 98,4 triệu USD, tăng 0,2% so với cùng kỳ. Một số sản phẩm chủ yếu có mức tăng cao so với cùng kỳ, như: xi măng tăng 52,2%, hàng may mặc tăng 42,7%, giày dép các loại tăng 27,7%, dăm gỗ tăng 12,1%, tinh bột sắn tăng 6,8%...

Toàn tỉnh có 139 doanh nghiệp tham gia xuất khẩu với 55 chủng loại hàng hóa (trong đó có 39 doanh nghiệp FDI). Các thị trường xuất khẩu có kim ngạch cao, gồm: Mỹ 605 triệu USD, Nhật Bản 255,6 triệu USD, Hong Kong 168,5 triệu USD, Trung Quốc 132,9 triệu USD, Hàn Quốc 122,6 triệu USD.

Tình hình xuất nhập khẩu cụ thể trong giai đoạn từ 2011-2020 như sau:

**) Xuất khẩu*

Giai đoạn 2011 - 2020, tổng kim ngạch xuất khẩu hàng hóa của tỉnh chứng kiến sự tăng trưởng ấn tượng với tốc độ tăng trưởng bình quân đạt 25,8%/năm. Theo đó, giá trị kim ngạch xuất khẩu tăng từ 377,9 triệu USD năm 2010 lên 1.693 triệu USD năm 2016 và đạt 3.760 triệu USD năm 2020, gấp 1,98 lần mục tiêu đề ra là 1.900 triệu USD. Trong đó:

- Giai đoạn 2011 - 2015 đạt mức tăng trưởng nhanh với 32,6%/năm do quy mô thị trường xuất khẩu nhỏ, còn nhiều dư địa để phát triển. Các mặt hàng xuất khẩu chủ yếu thời kỳ này vẫn là hàng gia công, sơ chế có giá trị gia tăng thấp, như: Xi măng (1.046 nghìn tấn); hàng may mặc (76 nghìn tấn); hải sản đông lạnh (5.000 tấn)...

- Giai đoạn 2016 - 2020 tốc độ tăng trưởng có xu hướng chậm lại so với giai đoạn 2011 - 2015 nhưng vẫn đạt mức tăng trưởng cao với bình quân 17,3%/năm. Năm 2018, xuất khẩu tỉnh Thanh Hóa xếp thứ 14/63 tỉnh thành phố về chỉ tiêu xuất khẩu; song tỉ trọng giá trị xuất khẩu so với cả nước vẫn còn thấp, cụ thể năm 2015 chiếm 0,96% và năm 2020 ước tính chiếm 1,19%. Nhóm hàng công nghiệp

chế biến chế tạo đạt mức tăng trưởng cao nhất với tốc độ tăng trưởng bình quân đạt 20,8%; năm 2015 chiếm tỉ trọng từ 87,99% xuất khẩu toàn tỉnh; ước đến năm 2020 tăng lên 92,37% với mặt hàng chủ đạo, gồm: Sản phẩm lọc hóa dầu, hàng may mặc, giày da, bóng đá, xi măng, đá ốp lát.

Nhóm hàng nông lâm thủy sản và nhóm dịch vụ thu ngoại tệ có xu hướng giảm; theo đó, so với xuất khẩu toàn tỉnh, tỉ trọng này giảm từ 5,4% năm 2015 xuống 3,56% năm 2020 đối với nhóm hàng nông sản; từ 6,64% năm 2015 xuống 4,08% năm 2020 đối với nhóm dịch vụ thu ngoại tệ.

Mặt hàng xuất khẩu chủ yếu gồm lọc hóa dầu, sắt thép, xi măng, may mặc, giày dép, sản phẩm gỗ, gạch đá ốp lát, thủy hải sản, tinh bột sắn, sản phẩm chăn nuôi, thực phẩm chế biến đóng hộp, hàng thủ công mỹ nghệ...

**) Nhập khẩu*

Giai đoạn 2011 - 2020 kim ngạch nhập khẩu đạt tốc độ tăng trưởng cao. Giai đoạn 2011-2015, tốc độ tăng trưởng đạt 26,35%/năm và chiếm 10% tổng giá trị nhập khẩu của Vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải Miền Trung (sau Quảng Ngãi, Đà Nẵng và Quảng Nam). Tốc độ tăng trưởng bình quân giai đoạn 2016 - 2020 đạt 14,1%/năm; trong đó, chứng kiến 2 lần có sự tăng trưởng đột phá từ 765,7 triệu USD năm 2014 lên 2.586,3 triệu USD năm 2015 và từ 946 triệu USD năm 2016 lên 3.760 triệu USD năm 2018, nguyên nhân do xuất hiện một số sản phẩm mới như thép, phân đạm, lọc hóa dầu và mở rộng cơ sở sản xuất các nhà máy may mặc, da giày... Kim ngạch nhập khẩu năm 2020 đạt 5.000 triệu USD, tăng 1,93 lần so với năm 2015. Tỷ trọng nhập khẩu của kinh tế có vốn đầu tư nước ngoài chiếm chủ yếu và tiếp tục tăng cao từ 81,5% (năm 2015), lên 91% - 92% (năm 2018 - năm 2020); thành phần kinh tế tư nhân và thành phần kinh tế Nhà nước có tỉ trọng giảm dần, lần lượt từ 13,5% năm 2015 xuống còn 8% năm 2020 và 5% năm 2015 xuống còn 0,15% năm 2020.

Cơ cấu mặt hàng nhập khẩu chủ yếu gồm: dầu thô (chiếm gần 80%) còn lại là nguyên phụ liệu may mặc, giày da, nguyên liệu thuốc tân dược, máy móc thiết bị phụ tùng... nhập khẩu tăng trưởng đáp ứng tốt nhu cầu nguyên liệu, vật tư, máy móc, thiết bị cho đầu tư và hàng tiêu dùng.

2.2.1.4. Thực trạng dịch vụ logistics

Hiện nay, tổng số doanh nghiệp có liên quan đến các dịch vụ logistics là 4.704 doanh nghiệp với quy mô tổng vốn điều lệ là 46.870 tỷ đồng . Có 53 doanh nghiệp có quy mô vốn điều lệ lớn từ 100 tỷ, trong đó 20 doanh nghiệp từ 300 tỷ, 12 doanh nghiệp từ 500 tỷ, chỉ có 6 doanh nghiệp từ 1.000 tỷ. Các doanh nghiệp có quy mô vốn lớn lại không hoạt động chủ yếu trong các lĩnh vực dịch vụ liên

quan logistics mà chủ yếu lại là lĩnh vực sản xuất, xây dựng (như các công ty sản xuất xi măng, khai thác vật liệu, xây dựng, điện), dịch vụ logistics chỉ là thứ yếu.

Trong số các doanh nghiệp quy mô vốn từ 100 tỷ đồng, chỉ có 4 doanh nghiệp hoạt động chính ở các lĩnh vực liên quan logistics (vận tải, giao nhận, kho bãi, phân phối, ...), doanh nghiệp lớn nhất là Công ty cổ phần cảng dịch vụ dầu khí tổng hợp PTSC Thanh Hóa với vốn điều lệ 400 tỷ đồng.

Tổng nhân lực tại 4.704 doanh nghiệp là 65.264 người, trung bình có 13,9 nhân lực tại 01 doanh nghiệp. Trong đó có 6.604 người làm việc tại 53 doanh nghiệp có quy mô vốn từ 100 tỷ, trung bình có khoảng 125 nhân lực tại 01 doanh nghiệp.

2.2.2. Hoạt động vận tải hàng hóa bằng ô tô

2.2.2.1. Khối lượng vận tải hàng hóa bằng đường bộ trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

Khối lượng vận chuyển hàng hóa nói chung trên địa bàn Tỉnh có xu hướng tăng. Năm 2016 đạt 47,8 triệu tấn lên đến 68,5 triệu tấn vào năm 2020, tăng trưởng bình quân 9,03%/năm giai đoạn 2016-2020. Khối lượng hàng hóa luân chuyển tăng từ 2.720 triệu tấn.km lên đến 4.100 triệu tấn.km năm 2020, tốc độ tăng trưởng bình quân giai đoạn 2016-2020 đạt 8,55%/năm.

Đối với vận tải hàng hóa đường bộ, theo niên giám thống kê Tỉnh, năm 2020, khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ đạt 53,95 triệu tấn, chiếm 90% tổng lượng hàng hóa vận chuyển trên địa bàn tỉnh (gồm đường bộ, đường sông và đường biển). Tăng trưởng khối lượng vận chuyển hàng hóa trong giai đoạn 2016-2020 đạt 8,03%/năm, trong đó năm 2020 tăng trưởng thấp nhất do ảnh hưởng của dịch Covid-19, chỉ đạt 1,25%.

| Năm | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Lượng hàng hóa vận chuyển (1000 tấn) | 39.724 | 44.289 | 48.518 | 53.289 | 53.952 |
| Tỷ lệ tăng | | 11,49% | 9,55% | 9,83% | 1,25% |
| Lượng hàng hóa luân chuyển (1000 người.km) | 1.405.327 | 1.526.487 | 1.664.934 | 1.849.585 | 1.874.739 |
| Tỷ lệ tăng | | 8,62% | 9,07% | 11,09% | 1,36% |

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Thanh Hóa năm 2020

2.2.2.2. Phương tiện vận tải

- Phương tiện vận tải hàng hóa đường bộ:

Hiện nay trên địa bàn Tỉnh có 2.746 đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa bằng ô tô. Trong số đó đến 2.048 hộ kinh doanh cá thể (74,6%), 16 hợp tác xã (0,58%) và 681 doanh nghiệp (24,82%).

Theo thống kê của Sở GTVT, hiện nay trên địa bàn tỉnh có 9.287 phương tiện vận tải hàng hóa, trong đó:

- + Xe tải: 8.352 xe;
- + Xe đầu kéo: 629 xe;
- + Xe container: 306 xe.

Các đơn vị kinh doanh vận tải có số lượng phương tiện lớn như: Công ty TNHH TM&DV Đức Phát Thanh Hóa (90 xe); Tổng công ty đầu tư Hà Thanh – CTCP (56 xe); Công ty TNHH vận tải Hoàng Long Thanh Hóa (53 xe); Công ty CP đầu tư xây dựng và Thương mại Sơn Vũ (60 xe); Công ty cổ phần kinh doanh xuất nhập khẩu Công Thanh (90 xe).

Các loại hàng hóa xuất nhập khẩu được đóng container vận chuyển, chủ yếu bao gồm hàng may mặc, da giày, đá ốp lát, sản phẩm lọc hóa dầu, dầu thô, nguyên vật liệu may mặc giày da, máy móc thiết bị,...

*) Đánh giá chung hoạt động vận tải hàng hóa trên địa bàn Tỉnh

- Chất lượng dịch vụ hiện đáp ứng được yêu cầu; tuy nhiên, chi phí vận tải còn cao, chủ yếu do nguyên nhân chạy rỗng 1 chiều (mất cân đối 2 chiều xuất/nhập, khả năng kết nối các bên hạn chế). Giai đoạn 2016 - 2020 nhu cầu vận tải trong tỉnh tăng nhưng do nguồn vốn đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ còn hạn chế nên việc đầu tư không đồng bộ dẫn đến chất lượng đường chưa đảm bảo theo quy hoạch (quy mô và chất lượng); do đó, đã làm giảm hiệu quả hoạt động vận tải, thời gian hàng hóa tham gia vào quá trình vận tải bị kéo dài, gây ứ đọng vốn, thời gian giao hàng không chuẩn xác, chi phí vận tải tăng.

- Luồng hàng hóa được vận chuyển bằng đường bộ từ các nhà máy, khu công nghiệp, cụm công nghiệp đến 2 cảng biển trên địa bàn tỉnh để kết nối, vận chuyển đi các tỉnh trong nước và quốc tế. Chất lượng dịch vụ vận tải hàng hóa ngày càng được cải thiện, tuy nhiên chi phí vận tải còn cao, chủ yếu do nguyên nhân chạy rỗng 1 chiều (mất cân đối 2 chiều xuất/nhập, khả năng kết nối các bên hạn chế).

- Theo kết quả khảo sát các doanh nghiệp hoạt động vận tải hàng hóa bằng ô tô trên địa bàn Tỉnh cho thấy, hiện nay hoạt động vận tải hàng hóa của Tỉnh chỉ đáp ứng được 40% nhu cầu (khoảng 21 ÷ 22 triệu tấn/năm so với tổng nhu cầu hơn 50 triệu tấn/năm), còn lại do doanh nghiệp các địa phương khác thực hiện, trong đó đoàn xe tải của Hải Phòng và Hà Nội tham gia vận chuyển hàng hóa trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa chiếm lượng lớn. Các doanh nghiệp vận tải lớn trên địa bàn Tỉnh có nguồn hàng ổn định.

- Doanh nghiệp vận tải hàng hóa có xuất phát điểm thấp, mô hình kinh doanh chủ yếu vẫn là chủ đơn vị kinh doanh (tập thể hoặc cá thể) khoán doanh thu cho

lái xe, kể cả công tác quản lý, bảo trì phương tiện. Quy mô doanh nghiệp manh mún, nhỏ lẻ, không có doanh nghiệp có quy mô trên 100 phương tiện, doanh nghiệp có số lượng phương tiện lớn nhất là 90 xe, trình độ quản lý chưa cao, dẫn đến việc phát triển để đáp ứng được yêu cầu của thị trường còn hạn chế.

- Các doanh nghiệp tham gia hoạt động vận tải hàng hóa mới chỉ đảm nhận khâu hoạt động vận chuyển hàng hóa từ nơi sản xuất đến các đầu mối vận tải (cảng biển, khu công nghiệp), chưa có doanh nghiệp logistics lớn có thể chủ động điều phối hàng hóa các đầu mối vận tải trên địa bàn Tỉnh.

- Mặc dù có tiềm năng phát triển vận tải hàng hóa container lớn⁸, tuy nhiên lượng container qua cảng Nghi Sơn chỉ chiếm khoảng 10% tổng lượng container xuất nhập khẩu của tỉnh. Hầu hết số hàng hóa này đều được vận chuyển bằng đường bộ ra cảng Hải Phòng để xuất khẩu. Hiện nay có rất nhiều doanh nghiệp, chủ hàng tại Thanh Hóa phải vận chuyển container ra Cảng Hải Phòng để xuất khẩu đi các nước. Tỷ lệ doanh nghiệp xuất khẩu của Thanh Hóa và các tỉnh lân cận đến với Cảng Nghi Sơn là còn khá khiêm tốn so với doanh nghiệp đến với Cảng Hải Phòng⁹. Nguyên nhân do tổng chi phí vận tải container từ Nghi Sơn cao hơn chi phí vận chuyển container từ Hải Phòng, các dịch vụ logistics kèm theo tại Nghi Sơn còn thiếu và yếu. Ngoài ra, tần suất chuyến tàu container tại Nghi Sơn quá ít, thiếu tính cạnh tranh và làm chậm tiến độ giao hàng của doanh nghiệp. Cảng biển Nghi Sơn mới đưa vào khai thác và cũng chỉ mới có một tuyến vận tải biển được mở, quy mô thị trường chưa thực sự đủ hấp dẫn các hãng tàu - yếu tố quyết định hàng đầu để thu hút thêm hàng hóa sử dụng cảng Nghi Sơn¹⁰.

- Thị trường xuất khẩu của doanh nghiệp Tỉnh là: Trung Quốc, Nhật Bản, Mỹ, Hàn Quốc, EU và các nước ASEAN... Trong đó, thị trường Mỹ chiếm tỉ trọng cao nhất với 21% kim ngạch xuất khẩu, tiếp đến là Nhật Bản (17,6%), Trung Quốc 14% và Hàn Quốc 8,2%..., tuy nhiên hiện nay chuyến tàu container duy nhất đến cảng biển Nghi Sơn đến Hồng Kông¹¹ với tần xuất thưa thớt (1-2 tuần/ chuyến), trong khi cảng biển Hải Phòng ngày nào cũng có tàu đến làm hàng, vận chuyển đến nhiều nơi trên thế giới.

⁸ Quy mô thị trường: Bình quân lượng container xuất nhập khẩu hàng năm của các tỉnh trong khu vực khoảng 250.000 container/năm, trong đó Thanh Hóa khoảng 50.000-55.000 container/năm, Ninh Bình khoảng 60.000-70.000 container/năm, Nghệ An khoảng 30.000-40.000 container/năm, số còn lại là các doanh nghiệp của 3 tỉnh trên mở tờ khai tại cửa khẩu.

⁹ Trong 9 tháng năm 2020, trong tổng số 117 doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa qua Cảng Nghi Sơn thì chỉ có 48 doanh nghiệp trong tỉnh và 11 doanh nghiệp trong tỉnh xuất nhập khẩu thường xuyên.

¹⁰ Hàng hóa chính vận chuyển đi và đến các bến cảng Nghi Sơn là xi măng, than, gỗ dăm, clinker, đá trắng, dầu DO và một số vật liệu, thiết bị phục vụ xây dựng. Các hướng tuyến vận chuyển chính trong nước là đi/đến các tỉnh Quảng Ninh, Hải Phòng, Nghệ An, Quảng Trị, Đà Nẵng, Quảng Ngãi, Quy Nhơn, Khánh Hòa, TP. Hồ Chí Minh, Long An, Cần Thơ và đi các quốc tế là Trung Quốc, Hàn Quốc, Philippine, Indonesia, Thái Lan, EU

¹¹ Hải trình: Hồng Kông – Nansha – Hải Phòng – Nghi Sơn – Trạm Giang – Hồng Kông. Hàng hóa từ Nghi Sơn sẽ trung chuyển đến các cảng lớn nói trên, sau đó được tiếp tục vận tải đi nhiều nước trên thế giới.

3. Các cơ chế chính sách hỗ trợ hoạt động vận tải bằng ô tô

3.1. Cơ chế, chính sách hỗ trợ hoạt động vận tải hành khách bằng ô tô

3.1.1. Cơ chế, chính sách hỗ trợ hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

3.1.1.1. Các cơ chế chính sách cấp Trung ương

Với mục tiêu ưu tiên phát triển vận tải hành khách công cộng tại các đô thị, Chính phủ đã ban hành các chính sách hỗ trợ, cụ thể:

(1) Quyết định số 13/2015/QĐ-TTg ngày 05/5/2015 của Thủ tướng Chính phủ về cơ chế chính sách khuyến khích phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

Quyết định được ban hành với 04 chính sách hỗ trợ hoạt động VTHKCC bằng xe buýt tại các địa phương. Cụ thể:

- *Cơ chế, chính sách về quy hoạch, đầu tư phát triển hệ thống KCHT*

+ Ưu tiên bố trí đủ kinh phí từ ngân sách Nhà nước cho công tác lập, điều chỉnh và thực hiện quy hoạch VTHKCC bằng xe buýt.

+ Ưu tiên tiếp cận các nguồn vốn vay ưu đãi để đầu tư kết cấu hạ tầng phục vụ VTHKCC bằng xe buýt.

+ Hỗ trợ lãi suất vay vốn tại tổ chức tín dụng đối với các dự án đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng phục vụ VTHKCC bằng xe buýt.

- *Cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư phương tiện vận tải*

+ Miễn thuế nhập khẩu phụ tùng, linh kiện thuộc loại trong nước chưa sản xuất được để sản xuất, lắp ráp phương tiện xe buýt.

+ Miễn lệ phí trước bạ đối với phương tiện xe buýt sử dụng năng lượng sạch.

+ Hỗ trợ lãi suất vay vốn tại tổ chức tín dụng đối với các dự án đầu tư phương tiện xe buýt.

- *Cơ chế, chính sách hỗ trợ hoạt động khai thác vận tải*

+ Trợ giá hoặc hỗ trợ chi phí cho hoạt động VTHKCC bằng xe buýt.

+ Ưu tiên xây dựng mô hình Trung tâm quản lý hoạt động VTHKCC bằng xe buýt để giám sát và quản lý chất lượng dịch vụ xe buýt tại các địa phương.

- *Cơ chế, chính sách trợ giá cho người sử dụng dịch vụ VTHKCC*

Miễn tiền vé đối với trẻ em dưới 6 tuổi, người khuyết tật nặng và người khuyết tật đặc biệt nặng.

(2) Quyết định số 280/QĐ-TTg ngày 08/3/2012 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt giai đoạn từ năm 2012 đến năm 2020

Quyết định đã ban hành các cơ chế, chính sách phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt giai đoạn từ năm 2012 đến năm 2020 như sau:

- Đối với các địa phương chưa tổ chức loại hình xe buýt hoạt động, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố cần có những quy định ưu đãi hỗ trợ cho các tuyến xe buýt mở mới để bảo đảm hoạt động trong thời gian đầu;

- Các tỉnh, thành phố xem xét, quyết định việc trợ giá cho các tuyến xe buýt thiết yếu đáp ứng nhu cầu giảm ùn tắc giao thông nhưng có doanh thu chưa đủ bù đắp chi phí đối với các đô thị từ loại II trở lên, đảm bảo tính ổn định của mạng lưới tuyến xe buýt;

- Ưu tiên việc mua phương tiện để tham gia hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, đặc biệt ưu tiên đối với các dự án đầu tư phương tiện xe buýt sử dụng nhiên liệu thân thiện với môi trường như khí ga LPG, CNG được vay tín dụng đầu tư của Nhà nước;

- Xây dựng trạm bảo dưỡng sửa chữa, bãi đỗ xe buýt của đơn vị kinh doanh vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt được miễn tiền thuê đất;

- Quảng cáo trên xe buýt và sử dụng nguồn thu từ quảng cáo để hỗ trợ cho hoạt động của xe buýt.

(3) Quyết định số 3446/QĐ-BGTVT ngày 04/11/2016 của Bộ GTVT phê duyệt Đề án Nâng cao chất lượng vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt đến năm 2020

Nội dung một số chính sách phát triển VTHKCC bằng xe buýt như sau:

- Đảm bảo 100% các tỉnh, thành phố thực hiện hỗ trợ giá vé VTHKCC bằng xe buýt cho các đối tượng ưu tiên theo quy định.

- Các tỉnh, thành phố có chính sách ưu tiên hỗ trợ cho hoạt động VTHKCC bằng xe buýt (trợ giá, hỗ trợ lãi suất đầu tư, đầu tư hạ tầng cho xe buýt...) phù hợp với khả năng ngân sách của địa phương.

- Ưu tiên hỗ trợ đầu tư công nghệ trong triển khai hệ thống vé thông minh áp dụng cho hoạt động VTHKCC bằng xe buýt

3.1.1.2. Các cơ chế chính hỗ trợ hoạt động VTHKCC bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

Trên cơ sở chủ trương hỗ trợ hoạt động VTHKCC bằng xe buýt được cụ thể hóa bằng các chính sách cấp Trung ương như được trình bày trên, HĐND tỉnh

Thanh Hóa đã ban hành *Nghị quyết số 235/2019/NQ-HĐND ngày 12/12/2019 của HĐND tỉnh Thanh Hóa ban hành chính sách hỗ trợ phát triển VTHKCC bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2020-2024* với các chính sách cụ thể áp dụng trên địa bàn tỉnh như sau:

- Chính sách hỗ trợ lãi suất vay vốn đầu tư mới phương tiện: doanh nghiệp kinh doanh VTHKCC bằng xe buýt được hỗ trợ lãi suất vay vốn đầu tư mới phương tiện theo hợp đồng vay vốn đầu tư phương tiện được ký kết giữa doanh nghiệp, hợp tác xã với tổ chức tín dụng nhưng không vượt quá 36.400.000 đồng/phương tiện/năm.

- Chính sách trợ giá đối với các tuyến mở mới, tuyến khôi phục lại thông qua đấu thầu.

- Đối tượng ưu tiên khi tham gia sử dụng VTHKCC bằng xe buýt:

+ Miễn vé đi lại cho các đối tượng: trẻ em dưới 06 tuổi, người khuyết tật nặng và người khuyết tật đặc biệt nặng

+ Giảm 20% giá vé cho các đối tượng: người có công với cách mạng, người cao tuổi, học sinh, sinh viên là công dân Việt Nam.

*** Đánh giá:**

Các cơ chế chính sách hỗ trợ hoạt động VTHKCC bằng xe buýt hiện nay được ban hành bởi các quyết định cấp trung ương có thể tổng hợp gồm 04 chính sách lớn:

- Trợ giá hoạt động VTHKCC bằng xe buýt.

- Khuyến khích đầu tư phương tiện xe buýt

- Hỗ trợ đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng phục vụ VTHKCC bằng xe buýt

- Ưu tiên sử dụng VTHKCC bằng xe buýt đối với một số đối tượng

Về cơ bản, các chính sách trợ giá, khuyến khích đầu tư phương tiện, ưu tiên sử dụng VTHKCC bằng xe buýt đối với một số đối tượng đã được áp dụng kịp thời trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa trong giai đoạn 2020-2024, góp phần không nhỏ nâng cao chất lượng dịch vụ, thu hút người dân sử dụng xe buýt.

Trong giai đoạn tiếp theo (sau năm 2025), với việc xác định xe buýt sẽ là hoạt động vận tải hành khách chính trong khu vực đô thị và kết nối tới các địa phương, cần tiếp tục hỗ trợ mạnh mẽ hơn nữa với các chính sách trọng tâm gồm trợ giá, hỗ trợ đầu tư phương tiện và mở rộng các đối tượng ưu tiên khi sử dụng VTHKCC bằng xe buýt.

3.1.2. Cơ chế, chính sách hỗ trợ hoạt động vận tải hành khách tuyến cố định

Hiện nay, chưa có chính sách cụ thể hỗ trợ hoạt động vận tải hành khách tuyến cố định.

3.1.3. Cơ chế, chính sách hỗ trợ hoạt động vận tải hành khách bằng xe taxi

Cơ chế chính sách đối với các loại hình vận tải hành khách bằng taxi còn hạn chế, mới chỉ được ưu tiên về tổ chức giao thông. Cụ thể: Theo Khoản 6, Điều 6 Nghị định 10/2020/NĐ-CP: Xe taxi được ưu tiên bố trí nơi dừng, đỗ để đón, trả khách tại các bến xe, nhà ga, sân bay, bến cảng, khu du lịch, điểm du lịch, cơ sở lưu trú du lịch, điểm tham quan du lịch, địa điểm văn hóa, thể thao, trung tâm thương mại; được ưu tiên hoạt động khi tổ chức giao thông tại đô thị

3.1.4. Cơ chế, chính sách hỗ trợ hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng, du lịch

- Xe hợp đồng: Hiện nay, chưa có chính sách cụ thể hỗ trợ hoạt động vận tải xe hợp đồng.

- Xe du lịch: Theo Khoản 6, Điều 8 Nghị định 10/2020/NĐ-CP xe kinh doanh vận tải khách du lịch được ưu tiên bố trí nơi dừng, đỗ để đón, trả khách du lịch, phục vụ tham quan du lịch tại các bến xe, nhà ga, sân bay, bến cảng, khu du lịch, điểm du lịch, cơ sở lưu trú du lịch, điểm tham quan du lịch và được hoạt động không hạn chế thời gian trên các tuyến giao thông dẫn tới các điểm du lịch, cơ sở lưu trú du lịch, điểm cung ứng dịch vụ du lịch theo quy định của chính quyền địa phương.

3.1.5. Cơ chế, chính sách hỗ trợ hoạt động vận tải trung chuyển hành khách

Hiện nay, chưa có chính sách cụ thể hỗ trợ hoạt động vận tải trung chuyển hành khách.

3.2. Cơ chế, chính sách hỗ trợ hoạt động vận tải hàng hóa

Hiện nay, chưa có chính sách cụ thể hỗ trợ hoạt động vận tải hàng hóa bằng xe ô tô.

4. Công tác quản lý nhà nước hoạt động vận tải bằng ô tô

4.1. Quản lý vận tải hành khách bằng xe ô tô theo tuyến cố định

*) Yêu cầu về quản lý tuyến VTHK bằng xe ô tô theo tuyến cố định

Theo Điều 4, Nghị định 10, nội dung quản lý tuyến VTHK bằng xe ô tô theo tuyến cố định bao gồm:

- Xây dựng, điều chỉnh, bổ sung và công bố danh mục mạng lưới tuyến;

- Thông báo biểu đồ chạy xe theo tuyến và cập nhật vào danh mục mạng lưới tuyến các nội dung gồm: Tổng số chuyến xe tối đa được khai thác trên tuyến, giãn cách thời gian tối thiểu giữa các chuyến xe liên kề, giờ xuất bến của các chuyến xe đã có đơn vị tham gia khai thác; danh sách đơn vị đang khai thác tuyến; xây dựng và thông báo điểm dừng đón, trả khách trên các tuyến;

- Theo dõi, tổng hợp kết quả hoạt động vận tải của các doanh nghiệp, hợp tác xã, bến xe trên tuyến; thống kê sản lượng hành khách.

Trong đó, việc tổ chức xây dựng và công bố danh mục mạng lưới tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh thuộc thẩm quyền của Bộ Giao thông vận tải (Khoản 2, Điều 23) và xây dựng và công bố danh mục mạng lưới tuyến vận tải khách cố định nội tỉnh thuộc thẩm quyền của UBND cấp tỉnh (Khoản 4, Điều 33)

*) Tình hình thực hiện:

- Về công tác xây dựng, điều chỉnh, bổ sung danh mục mạng lưới tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh: Căn cứ danh mục mạng lưới tuyến đã được Bộ GTVT công bố, Sở GTVT đã công khai thông tin chi tiết của từng tuyến, gồm: bến xe nơi đi, bến xe nơi đến, hành trình, tổng số chuyến xe, giờ xuất bến, đơn vị khai thác; định kỳ hàng năm phối hợp với Sở GTVT đổi lưu để cập nhật, điều chỉnh, bổ sung tuyến báo cáo Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải để tổng hợp, điều chỉnh.

- Về công tác xây dựng, điều chỉnh, bổ sung danh mục mạng lưới tuyến vận tải hành khách cố định nội tỉnh, UBND tỉnh đã ban hành Quyết định số 1966/QĐ-UBND ngày 08/6/2015 phê duyệt quy hoạch chi tiết tuyến VTHK cố định nội tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2016-2020, định hướng đến năm 2030; Quyết định số 184/QĐ-UBND ngày 15/01/2020 bổ sung danh mục chi tiết tuyến VTHK cố định nội tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2016-2020 định hướng đến năm 2030.

- Về công tác công bố danh mục mạng lưới tuyến VTHK cố định nội tỉnh, liên tỉnh đã được công bố trên website của Sở Giao thông vận tải tỉnh Thanh Hóa.

4.2. Quản lý vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

*) Yêu cầu về quản lý tuyến vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

Theo Điều 5, Nghị định 10, nội dung quản lý tuyến VTHKCC bằng xe buýt bao gồm:

- Xây dựng, điều chỉnh, bổ sung và công bố danh mục mạng lưới tuyến, biểu đồ chạy xe trên các tuyến, giá vé (đối với tuyến có trợ giá) và các chính sách hỗ trợ của nhà nước về khuyến khích phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn địa phương.

- Quy định và tổ chức đấu thầu, đặt hàng khai thác tuyến xe buýt trong danh mục mạng lưới tuyến.

- Xây dựng, bảo trì và quản lý kết cấu hạ tầng phục vụ hoạt động xe buýt; quyết định tiêu chí kỹ thuật, vị trí điểm đầu, điểm cuối và điểm dừng của tuyến xe buýt trên địa bàn địa phương.

- Theo dõi, tổng hợp kết quả hoạt động vận tải của các doanh nghiệp, hợp tác xã trên tuyến; thống kê sản lượng hành khách.

Theo Khoản 6, Điều 33, căn cứ vào tình hình thực tế tại địa phương để thực hiện xây dựng các vị trí đón, trả khách cho xe buýt. Xe buýt được ưu tiên bố trí nơi dừng, đỗ để đón, trả khách tại các bến xe, nhà ga, sân bay, bến cảng, khu du lịch, điểm du lịch, cơ sở lưu trú du lịch, điểm tham quan du lịch, địa điểm văn hóa, thể thao, trung tâm thương mại, đầu mối giao thông và các địa điểm kết nối với các phương thức vận tải khác; được ưu tiên hoạt động khi tổ chức giao thông tại đô thị.

*) Tình hình thực hiện:

- Công tác quản lý hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh được quan tâm, đã giao nhiệm vụ quản lý điều hành hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh cho đơn vị chuyên trách là Ban Quản lý bảo trì công trình Giao thông và điều hành hoạt động vận tải hành khách công cộng trực thuộc Sở Giao thông vận tải Thanh Hóa thực hiện; bình quân hàng năm bố trí 2,0 tỷ đồng cho công tác quản lý, giám sát hoạt động xe buýt.

- Tất cả các doanh nghiệp hoạt động khai thác tuyến vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh đã được UBND tỉnh ưu tiên, bố trí đất để làm văn phòng, xây dựng ga ra, bãi đỗ xe..., được miễn, giảm tiền thuê đất theo quy định. Phương tiện xe buýt đã được các doanh nghiệp quan tâm đầu tư, sửa chữa về cơ bản đáp ứng những tiêu chuẩn và yêu cầu kỹ thuật của loại hình xe buýt.

- Mạng lưới tuyến bằng xe buýt được phát triển theo Quyết định số 1895/QĐ-UBND ngày 26/5/2020 của UBND tỉnh Thanh Hóa về việc phê duyệt Đề án đổi mới và nâng cao chất lượng dịch vụ xe buýt giai đoạn 2020-2024, theo đó sẽ khôi phục lại 03 tuyến đang tạm dừng khai thác và mở mới 04 tuyến.

- Đối với nội dung *xây dựng các chính sách hỗ trợ của nhà nước về khuyến khích phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn địa phương*, HĐND tỉnh Thanh Hóa ban hành Nghị quyết số 235/2019/NQ-HĐND ngày 12/12/2019 về chính sách hỗ trợ phát triển VTHKCC bằng xe buýt trên địa bàn Tỉnh giai đoạn 2020-2024 quy định chính sách hỗ trợ hoạt động VTHKCC bằng xe buýt bao gồm: Chính sách hỗ trợ lãi suất vay vốn đầu tư mới phương tiện (trong đó, hỗ trợ 60% mức lãi suất theo hợp đồng vay vốn với tổ chức tín dụng);

chính sách trợ giá đối với các tuyến mở mới, tuyến khôi phục lại thông qua đấu thầu (với 07 tuyến khôi phục và mở mới được hỗ trợ, mức hỗ trợ tối đa 2,4 tỷ đồng/1 tuyến); chính sách ưu tiên khi tham gia sử dụng VTHKCC bằng xe buýt đối với một số đối tượng.

- Đối với nội dung *Quy định và tổ chức đấu thầu, đặt hàng khai thác tuyến xe buýt trong danh mục mạng lưới tuyến* hiện nay được thực hiện theo Nghị định 32/2019/NĐ-CP ngày 10/4/2019 của Chính phủ quy định giao nhiệm vụ, đặt hàng hoặc đấu thầu cung cấp sản phẩm, dịch vụ công sử dụng ngân sách nhà nước từ nguồn kinh phí chi thường xuyên.

- UBND tỉnh đã ban hành quy định tổ chức, quản lý hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh để tăng cường công tác quản lý hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh (các Quyết định: số 23/2020/QĐ-UBND ngày 26/5/2021, số 04/2021/QĐ-UBND ngày 01/4/2021)

- Đối với nội dung xây dựng các vị trí đón, trả khách cho xe buýt: Hiện nay các điểm dừng đỗ trên các tuyến đã được bố trí tại các khu vực phát sinh thu hút nhu cầu đi lại lớn, bình quân hàng năm bố trí 3,0 tỷ đồng cho công tác quản lý, bảo trì hạ tầng xe buýt. Tuy nhiên chưa được ưu tiên hoạt động khi tổ chức giao thông tại đô thị, xe buýt vẫn vẫn sử dụng chung đường, chung làn đối với các phương tiện giao thông khác.

4.3. Quản lý vận tải hành khách bằng xe taxi

*) Yêu cầu về quản lý VTHK bằng taxi

Theo Khoản 6, Điều 33, Nghị định 10 quy định nhiệm vụ quản lý hoạt động VTHK bằng xe taxi gồm các nội dung:

- Căn cứ vào tình hình thực tế tại địa phương để thực hiện xây dựng các vị trí đón, trả khách cho xe taxi. Xe taxi được ưu tiên bố trí nơi dừng, đỗ để đón, trả khách tại các bến xe, nhà ga, sân bay, bến cảng, khu du lịch, điểm du lịch, cơ sở lưu trú du lịch, điểm tham quan du lịch, địa điểm văn hóa, thể thao, trung tâm thương mại; được ưu tiên hoạt động khi tổ chức giao thông tại đô thị.

- Xây dựng và quản lý điểm đỗ xe taxi công cộng trên địa bàn

*) Tình hình triển khai thực hiện:

- Hiện nay, xe taxi chưa được ưu tiên bố trí các vị trí đón trả khách tại các đầu mối giao thông vận tải hay các trung tâm thương mại, điểm du lịch... Taxi đỗ chung với các loại phương tiện giao thông khác tại khu vực quy định. Các địa phương trên địa bàn Tỉnh hiện cũng chưa bố trí các điểm đỗ xe taxi công cộng.

Các phương tiện dừng đỗ tại các khu vực không cấm, thường trên vỉa hè, dưới lòng đường gây mất trật tự an toàn giao thông.

- Chưa xây dựng và quản lý điểm đỗ xe taxi công cộng.

4.4. Quản lý vận tải hành khách bằng xe hợp đồng, du lịch

*) Yêu cầu về quản lý VTHK bằng hợp đồng, du lịch

Theo Khoản 6, Điều 33, Nghị định 10 quy định nhiệm vụ quản lý hoạt động VTHK bằng xe hợp đồng, xe du lịch gồm các nội dung:

- Quy định về tiêu chí và tổ chức, quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch trên địa bàn;

- Xây dựng, công bố vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch trong khu vực nội thành, nội thị thuộc các đô thị.

*) Tình hình triển khai thực hiện: Hiện nay các quy định về tiêu chí và tổ chức quản lý các vị trí đón trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch trên địa bàn cũng như xây dựng các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, du lịch cũng chưa được thực hiện.

4.5. Quản lý hoạt động xe ô tô vận tải trung chuyển hành khách

- Yêu cầu về quản hoạt động của xe ô tô vận tải trung chuyển hành khách:

Theo Khoản 3, Điều 33, Nghị định 10 quy định nhiệm vụ quản lý hoạt động xe ô tô vận tải trung chuyển hành khách: Quy định cụ thể về việc quản lý hoạt động của xe ô tô vận tải trung chuyển hành khách trên địa bàn địa phương.

- Tình hình triển khai thực hiện:

Hoạt động của xe trung chuyển hành khách trên địa bàn Tỉnh được quản lý theo Quyết định số 807/QĐ-SGTVT ngày 10/8/2015 của Sở GTVT tỉnh Thanh Hóa, theo đó quy định về phương tiện, phạm vi hoạt động, thời gian hoạt động của phương tiện

4.6. Quản lý hoạt động vận tải hàng hóa bằng ô tô

- Yêu cầu về quản hoạt động vận tải hàng hóa

Theo Khoản 6, Điều 33, Nghị định 10 quy định nhiệm vụ quản lý hoạt động vận tải hàng hóa: Thông báo vị trí bến xe hàng tại địa bàn.

- Tình hình triển khai thực hiện: Hiện nay theo quy hoạch GTVT mới thực hiện quy hoạch bến xe khách, đối với bến xe hàng chưa được quy hoạch nên chưa có cơ sở để công bố, thông báo vị trí bến xe hàng.

III. HẠN CHẾ, YẾU KÉM VÀ NGUYÊN NHÂN

1. Hạn chế, yếu kém

1.1. Về hoạt động vận tải hành khách

**) Về kết cấu hạ tầng:*

+ Cơ sở hạ tầng phục vụ hoạt động vận tải bằng ô tô chưa phát triển đồng bộ, hệ thống bến xe khách, bãi đỗ xe chưa đáp ứng được các yêu cầu theo quy định cũng như nhu cầu phát triển;

+ Ngoài các bến xe thuộc thành phố Thanh Hóa, các bến xe tại các huyện chưa được chú trọng đầu tư, hạ tầng xuống cấp, ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ vận tải hành khách.

+ Thiếu các điểm dừng đỗ công cộng cho xe taxi, theo hợp đồng, du lịch dẫn đến tình trạng các phương tiện giao thông tận dụng vỉa hè, lòng đường làm chỗ đỗ gây cản trở giao thông.

**) Về các loại hình vận tải hành khách*

- Vận tải hành khách tuyến cố định

+ Các doanh nghiệp có quy mô nhỏ, tiềm lực hạn chế dẫn đến chất lượng dịch vụ chưa cao. Hiện nay trên địa bàn Tỉnh có tổng số 78 doanh nghiệp với 685 phương tiện (bình quân 9 xe/ doanh nghiệp); chỉ có 02 doanh nghiệp có trên 50 xe (chiếm 2,5%); 04 doanh nghiệp có từ 10-50 xe (chiếm 5%), còn lại là các doanh nghiệp có dưới 10 xe (chiếm 92,5%).

+ Vận tải tuyến cố định liên tỉnh với 650 tuyến, phục vụ khoảng 10 triệu lượt khách/năm. Các doanh nghiệp vận tải của Thanh Hóa chịu sự cạnh tranh rất lớn từ các doanh nghiệp của các địa phương khác trên hành lang vận tải Bắc Nam, là hành lang huyết mạch của quốc gia.

+ Một số tuyến có lộ trình trùng với lộ trình của các tuyến xe buýt tại các khu vực tập trung đông dân cư, khu vực đô thị tại trung tâm huyện, thị xã, thành phố, gây khó khăn cho công tác quản lý và giảm hiệu quả khai thác. Cụ thể: Mạng lưới Vận tải hành khách cố định nội tỉnh gồm 25 tuyến kết nối thành phố Thanh Hóa đến các huyện, thị xã (Bỉm Sơn, Nghi Sơn, Hậu Lộc, Quan Hóa, Quan Sơn, Thường Xuân, Cẩm Thủy,...), khoảng 65% mạng lưới tuyến trùng với các tuyến xe buýt hiện hữu.

+ Hoạt động các tuyến vận tải quốc tế từ Thanh Hóa đi đến các tỉnh, thành phố của nước Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào còn hạn chế, số tuyến khai thác ít.

- Vận tải hành khách bằng xe buýt

+ So với quy hoạch đã được phê duyệt, mạng lưới tuyến vận tải hành khách công cộng hiện nay trên địa bàn Tỉnh mới chỉ có 17/42 tuyến, đạt 40% (13 tuyến đang hoạt động, 04 tuyến đang tạm ngừng hoạt động);

+ Thiếu các tuyến buýt nội thành, nội thị (buýt đô thị), đặc biệt tại các khu vực: Thành phố Thanh Hóa, Khu kinh tế Nghi Sơn, thành phố Sầm Sơn và thị xã Bỉm Sơn và tuyến xe buýt tuyến liên tỉnh; tần suất hoạt động của các tuyến chưa đều, ảnh hưởng đến việc tiếp cận xe buýt của người dân trên địa bàn Tỉnh.

+ Giá vé cao so với một số địa phương: Mức giá vé cao hơn khoảng 1,1 ÷ 1,2 lần so với Nghệ An, Ninh Bình,...; khoảng 1,5 ÷ 3 lần so với Vĩnh Phúc, Hà Nội, Tp. Hồ Chí Minh, Đà Nẵng. Yếu tố quan trọng để người dân lựa chọn xe buýt là chi phí đi lại thấp (so với xe máy), thì xe buýt Thanh Hóa lại chưa đạt được. Nguyên nhân chính do các tuyến buýt hiện nay không được trợ giá, nên việc giảm giá vé là rất khó khăn đối với các doanh nghiệp.

+ Loại hình vé chưa đa dạng: Mới chỉ có vé tháng 1 tuyến, chưa có vé tháng liên tuyến và vé điện tử.

+ Đối tượng ưu tiên và mức ưu tiên còn hạn chế, chưa được mở rộng hướng tới nhiều đối tượng tiềm năng, có nhu cầu đi lại cao như công nhân các khu công nghiệp, nhà máy sản xuất,...

- Vận tải hành khách bằng xe taxi

+ Hoạt động vận tải bằng taxi chủ yếu tại thành phố Thanh Hóa và Sầm Sơn. Tỷ lệ taxi/1000 dân ở mức thấp toàn tỉnh (0,69 xe/1000 dân), tuy nhiên tại 02 đô thị lớn này lại rất cao (3,77 xe/1000 dân), dẫn đến mất cân bằng cung – cầu trên địa bàn tỉnh.

+ Chưa có phương tiện taxi sử dụng nhiên liệu sạch (CNG, LPG, năng lượng điện,...).

+ Gia tăng đột biến vào các thời điểm Lễ, Tết và mùa du lịch cao điểm từ Tháng 4 đến Tháng 10, dẫn đến tình trạng xe “nằm bãi” vào ngày thấp điểm là tương đối lớn (khoảng 20%) và “cháy xe” trong các ngày cao điểm.

+ Vẫn còn tồn tại tình trạng “taxi dù” tại khu vực các bến xe Tp. Thanh Hóa, ga Thanh Hóa, các trung tâm thương mại,... cạnh tranh không lành mạnh, gây ảnh hưởng đến các hãng taxi chính thống.

- Vận tải hành khách theo hợp đồng, du lịch

+ Quy mô doanh nghiệp khai thác theo hình thức xe hợp đồng, du lịch còn nhỏ, bình quân 2,5 xe/ đơn vị, khoảng 99% doanh nghiệp có quy mô dưới 10 xe,

tỷ lệ doanh nghiệp có quy mô từ 10 ÷ 50 xe dưới 1%, không có doanh nghiệp quy mô trên 50 xe.

- Nhu cầu vận tải hợp đồng, du lịch trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa rất lớn với khoảng 10 triệu lượt khách/năm, tuy nhiên chủ yếu là khách du lịch do phương tiện vận tải của địa phương khác đảm nhận. Nhu cầu vận tải hợp đồng, du lịch của người dân Thanh Hóa còn thấp, dẫn đến việc phát triển khó khăn.

- Xuất hiện tình trạng xe hợp đồng hoạt động “trá hình” trên các tuyến cố định (xe Limosine), gây ra tình trạng cạnh tranh không lành mạnh, ảnh hưởng đến công tác quản lý và trật tự vận tải trên địa bàn Tỉnh.

+ Chưa có điểm dừng đỗ công cộng cho xe hợp đồng, du lịch. Các phương tiện dừng đón trả khách trên các tuyến đường không cấm dừng, đỗ dẫn đến tình trạng bất tiện trong việc đón trả khách, tình trạng dừng đón trả khách tùy tiện gây mất trật tự an toàn giao thông, ảnh hưởng đến công tác quản lý nhà nước.

1.2. Về hoạt động vận tải hàng hóa

- Nhu cầu vận tải trong tỉnh tăng trưởng ổn định nhưng do nguồn vốn đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ còn hạn chế nên việc đầu tư không đồng bộ dẫn đến chất lượng đường chưa đảm bảo theo quy hoạch (quy mô và chất lượng), làm giảm hiệu quả hoạt động vận tải, thời gian hàng hóa tham gia vào quá trình vận tải bị kéo dài, gây ứ đọng vốn, thời gian giao hàng không chuẩn xác, chi phí vận tải tăng.

- Hạ tầng hỗ trợ vận tải hàng hóa (bến xe hàng, bãi đỗ xe hàng) còn rất thiếu, không đáp ứng được nhu cầu của các doanh nghiệp vận tải trên địa bàn Tỉnh

- Chi phí vận tải còn cao, chủ yếu do nguyên nhân chạy rỗng 1 chiều (mất cân đối 2 chiều xuất/nhập, khả năng kết nối các bên hạn chế).

- Tỉnh Thanh Hóa có tiềm năng phát triển vận tải hàng hóa container lớn, tuy nhiên lượng container hầu hết đều được vận chuyển bằng đường bộ ra cảng Hải Phòng để xuất khẩu.

- Quy mô doanh nghiệp manh mún, nhỏ lẻ (không có doanh nghiệp có quy mô trên 100 phương tiện, doanh nghiệp có số lượng phương tiện lớn nhất là 90 xe).

1.3. Về công tác quản lý nhà nước đối với hoạt động vận tải bằng ô tô

Công tác quản lý nhà nước hoạt động vận tải bằng ô tô đã từng bước được tăng cường, tuy nhiên do hoạt động vận tải phát triển ngày một nhanh, số lượng phương tiện kinh doanh vận tải ngày một nhiều. Vì vậy, công tác quản lý nhà nước đối với lĩnh vực hoạt động vận tải còn hạn chế, cụ thể:

- Một số văn bản quy phạm pháp luật lĩnh vực vận tải bằng ô tô chưa được cụ thể hóa, bám sát tình hình thực tế trên địa bàn Tỉnh, chưa ban hành các quy định

quản lý hoạt động vận tải bằng ô tô như: quy định quản lý bãi đỗ xe; quy định quản lý hoạt động của xe ô tô vận tải trung chuyển hành khách; quy định về quản lý các vị trí đón trả khách cho xe taxi; quy định về tiêu chí và tổ chức, quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch...

- Công tác tổ chức giao thông còn nhiều bất cập như việc phân làn, phân luồng chưa phù hợp, chưa bố trí các làn riêng cho xe buýt, đặc biệt trong khu vực đô thị trung tâm thành phố Thanh Hóa. Thiếu các bãi đỗ xe công cộng, điểm dừng đón trả khách công cộng cho xe taxi, xe hợp đồng, du lịch dẫn đến phương tiện dừng đỗ tùy tiện, gây khó khăn cho các doanh nghiệp vận tải, cản trở giao thông.

- Tình trạng xe dù, bên cóc vẫn tiếp tục diễn ra phức tạp với mức độ ngày càng tinh vi và vẫn chưa có giải pháp giải quyết triệt để. Phương tiện kém chất lượng vẫn còn hoạt động trên một số tuyến vận tải hành khách cố định. Tình trạng chạy vòng vo, đón trả khách tùy tiện, chở quá số người, quá trọng tải, quá tốc độ, vi phạm thiết bị giám sát hành trình còn diễn ra, gây nhiều bức xúc trong xã hội. Việc xử lý các doanh nghiệp vận tải vi phạm quy định về kinh doanh vận tải còn chưa thật sự quyết liệt.

- Lực lượng thanh tra, kiểm tra giám sát còn mỏng, thiếu trang thiết bị, công cụ hỗ trợ,... so với quy mô hoạt động vận tải bằng ô tô trên địa bàn Tỉnh dẫn đến công tác thanh tra, kiểm tra giám sát chưa được thường xuyên, nhiều hành vi vi phạm chưa được phát hiện và xử lý triệt để. Sự phối hợp giữa các cơ quan chức năng (công an, thanh tra, chính quyền địa phương) còn chông chéo.

- Công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật cho các đối tượng có liên quan đến hoạt động vận tải bằng ô tô chưa đạt được hiệu quả mong muốn. Việc tuyên truyền chưa được duy trì thường xuyên, chủ yếu tập trung vào các đợt cao điểm; nội dung tuyên truyền còn chung chung, chưa sát với thực tế, chưa đúng đối tượng cần được tuyên truyền, hình thức tuyên truyền thiếu sáng tạo.

2. Nguyên nhân

2.1. Nguyên nhân khách quan

- Tình hình chính trị, kinh tế thế giới và khu vực diễn biến phức tạp, khó lường, ảnh hưởng đến hoạt động đầu tư, thương mại. Chính phủ tiếp tục thực hiện chính sách thắt chặt đầu tư công, ảnh hưởng đến nhiều chương trình, dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng từ nguồn vốn ngân sách Trung ương.

- Do đặc thù điều kiện địa hình chủ yếu là miền núi (chiếm khoảng 75% diện tích của tỉnh), phát triển hạ tầng giao thông gặp nhiều khó khăn, ảnh hưởng không nhỏ đến hoạt động vận tải bằng ô tô tại các huyện khu vực miền núi.

- Tỉnh Thanh Hóa nằm trên hành lang lưu thông giữa miền Bắc với miền Trung và miền Nam nên ngoài các tuyến cố định liên tỉnh đi và đến từ Thanh Hóa

thì còn rất nhiều tuyến cố định liên tỉnh khác đi qua địa bàn Tỉnh, chính vì vậy có sự cạnh tranh rất lớn từ các doanh nghiệp vận tải ở địa phương khác.

- Kinh tế xã hội phát triển, đời sống nhân dân ngày càng được nâng cao, việc sở hữu và sử dụng phương tiện giao thông cá nhân lưu thông của người dân ngày càng gia tăng (giai đoạn 2016-2020, tăng trưởng bình quân ô tô con đạt 24%/năm, xe máy đạt 7,24%/năm), dẫn đến việc sử dụng phương tiện giao thông công cộng ngày càng hạn chế.

- Thiên tai, dịch bệnh thường xuyên xảy ra ở nhiều địa phương, đặc biệt là các đợt lũ lụt năm 2017, năm 2018, năm 2019 và dịch bệnh Covid-19 đã gây ra thiệt hại lớn về sản xuất, ảnh hưởng lớn đến hoạt động vận tải hành khách và hàng hóa trên địa bàn tỉnh. Một số doanh nghiệp phải cắt giảm hoạt động (sản lượng vận tải hành khách năm 2020 giảm 17%, số chuyến vận tải hành khách cố định nội tỉnh giảm 50% so với năm 2019).

2.2. Nguyên nhân chủ quan

- Một số công trình giao thông lớn chậm được đầu tư xây dựng và đưa vào khai thác ảnh hưởng đến việc phát triển hoạt động vận tải trên địa bàn Tỉnh.

- Công tác quy hoạch giao thông thiếu đồng bộ, hạ tầng giao thông phục vụ hoạt động vận tải bằng ô tô chưa được đưa vào quy hoạch cụ thể như bến xe hàng, bãi đỗ xe. Việc thực hiện kêu gọi đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông phục vụ hoạt động vận tải bằng ô tô như các bến xe, bãi đỗ xe, gặp nhiều khó khăn. Hạ tầng điểm dừng đỗ xe khách tuyến cố định triển khai còn chậm.

- Việc thu hút đầu tư hạ tầng giao thông phục vụ hoạt động vận tải bằng ô tô hiện nay còn gặp nhiều khó khăn do thiếu các chính sách hỗ trợ đầu tư, đặc biệt đầu tư các bến xe, bãi đỗ xe,...

- Hoạt động vận tải bằng ô tô hiện nay diễn biến phức tạp, các hình thức hoạt động trá hình xe tuyến cố định, xe taxi chưa có biện pháp giải quyết triệt để do lực lượng thanh tra, kiểm tra giám sát còn mỏng, thiếu các trang thiết bị hỗ trợ theo dõi giám sát như hệ thống camera để kịp thời xử lý những vi phạm.

- Việc phát triển các loại hình vận tải hành khách tuyến cố định và xe buýt còn chông chéo về mạng lưới tuyến và phạm vi hoạt động (mạng lưới tuyến VTHK cố định nội tỉnh có lộ trình hoạt động trùng với lộ trình một số tuyến xe buýt tại các khu vực tập trung đông dân cư, khu vực đô thị tại trung tâm huyện, thị xã, thành phố) trong tổng thể hoạt động vận tải hành khách trên địa bàn tỉnh.

- Thiếu cơ chế chính sách thu hút các doanh nghiệp vận tải lớn trong nước, có chất lượng dịch vụ cao trên địa bàn Tỉnh.

- Vai trò của các Hiệp hội vận tải của Tỉnh cần được nâng cao hơn trong việc hỗ trợ doanh nghiệp mở rộng thị trường, thúc đẩy hợp tác kinh doanh giữa các doanh nghiệp vận tải, giữa doanh nghiệp vận tải và chủ hàng,...

- Công tác kiểm tra, giám sát hoạt động vận tải bằng ô tô các lực lượng chức năng chưa được thường xuyên, liên tục; xử lý vi phạm của lái xe, doanh nghiệp chưa thật sự quyết liệt.

- Trách nhiệm của doanh nghiệp, chủ phương tiện, lái xe trong việc thực hiện các quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô còn hạn chế, chưa nghiêm.

- Sự phối hợp giữa các Sở, ngành, địa phương trong công tác quản lý hoạt động vận tải còn chưa đồng bộ, thiếu quyết liệt.

- Việc tuyên truyền xây dựng văn hóa tham gia giao thông công cộng tạo văn minh đô thị góp phần giảm ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông còn nhiều hạn chế.

IV. BÀI HỌC KINH NGHIỆM

1. Kinh nghiệm trong nước và trên thế giới về phát triển và quản lý hoạt động vận tải bằng ô tô

1.1. Kinh nghiệm thế giới

1.1.1. Kinh nghiệm phát triển và quản lý hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên thế giới

a) Kinh nghiệm về phát triển mô hình tuyến buýt

Về cơ bản hiện nay trên thế giới, hệ thống xe buýt được vận hành theo 03 mô hình tuyến chính gồm: Mạng lưới tuyến trực tiếp; mạng lưới tuyến trục – tuyến nhánh; mạng lưới tuyến ô bàn cờ.

***) Mạng lưới tuyến trực tiếp**

- Mạng lưới được xây dựng dựa trên sự kết nối trực tiếp giữa các điểm phát sinh và thu hút nhu cầu đi lại của hành khách. Thông thường, các tuyến xuất phát từ khu vực đô thị trung tâm của tỉnh kết nối đến các đô thị khác trên địa bàn tỉnh nơi có các điểm thu hút chuyển đi chủ yếu, có rất ít các tuyến trực tiếp không dẫn đến trung tâm và tuyến vòng. Do đó, cấu trúc này tạo khả năng tiếp cận trực tiếp rất tốt từ các khu vực đô thị của các huyện thị đến trung tâm tỉnh.

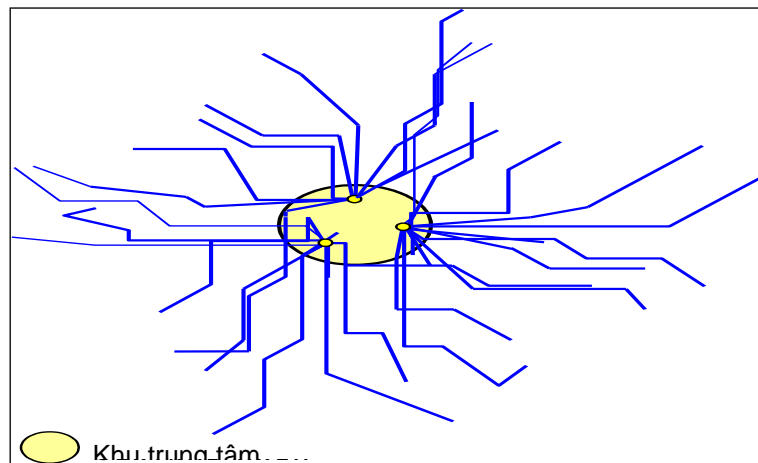
- Các điểm dừng đỗ khách trung chuyển sang tuyến khác rất hạn chế ở bất cứ nơi nào trên tuyến. Điều này làm giảm khoảng cách đi lại, nhưng lại làm tăng thời gian hành trình.

- Hướng tuyến thường không trên một trục thẳng, khoảng cách giữa các điểm dừng ngắn sẽ giúp cho việc tiếp cận tốt hơn; nhưng tốc độ khai thác, thời gian hành trình kéo dài, năng suất phương tiện thấp mà chi phí khai thác có thể cao.

- Hệ số trùng tuyến trong khu vực trung tâm lớn do hầu hết các tuyến đi sâu vào bên trong nội thành, nội thị để tiếp cận đến các khu dân cư

Đánh giá: Đây là mô hình phổ biến ở tỉnh, thành phố của các nước đang phát triển và đặc biệt phù hợp với các đô thị có mật độ dân số thấp khi mạng lưới xe buýt có quy mô nhỏ, nhu cầu đi lại bằng xe buýt chưa cao.

Hình 5: Mạng lưới tuyến trực tiếp



***) Mạng lưới tuyến trực – tuyến nhánh**

- Mạng lưới tuyến xe buýt được phân cấp, trong đó các tuyến nhánh và tuyến thứ cấp hỗ trợ cho vài tuyến trục và mỗi phương thức hoạt động trên tuyến tùy thuộc vào thể mạnh của chính tuyến đó.

- Số phương tiện cần ít hơn nhưng kích cỡ lớn được triển khai trên tuyến trục công suất cao cung cấp dịch vụ thường xuyên, phương tiện cỡ nhỏ hơn phục vụ trên các tuyến nhánh thường gom khách từ khu vực nội thành, nội thị cho các tuyến trục, phù hợp với điều kiện hạ tầng và nhu cầu vận tải.

- Thiết kế bố trí các điểm dừng, bến bãi cho hành khách lên xuống, đặc biệt là trên các tuyến trục chính và các điểm chuyển tuyến.

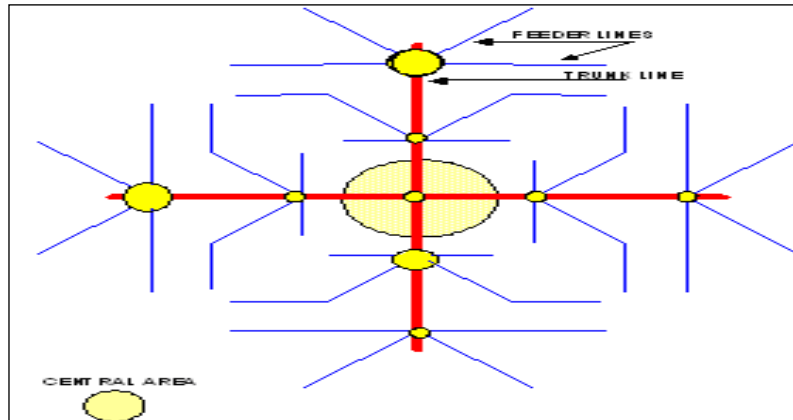
- Với một số tuyến trục chính trên dọc các hành lang, có thể hợp lý hoá đầu tư trong phạm vi quản lý hành lang giao thông như chỉ giới đường riêng, giải phân cách hay các tín hiệu ưu tiên tại các nút giao.

- Để hạn chế tối đa việc chuyển tuyến, cần lựa chọn kỹ số lượng các điểm hành khách cần chuyển tuyến để thiết kế và bố trí tuyến, bố trí điểm trung chuyển tốt hơn.

Đánh giá: Mạng lưới tuyến trục-tuyến nhánh rất phổ biến ở các khu vực đô thị lớn phát triển và có sự kết hợp của nhiều phương thức vận tải (như xe buýt và

đường sắt, hay xe buýt với nhiều kích cỡ khác nhau). Mạng lưới này cũng phù hợp với những tỉnh, thành phố phát triển đô thị không tập trung mà phát triển dọc theo các hành lang giao thông chính.

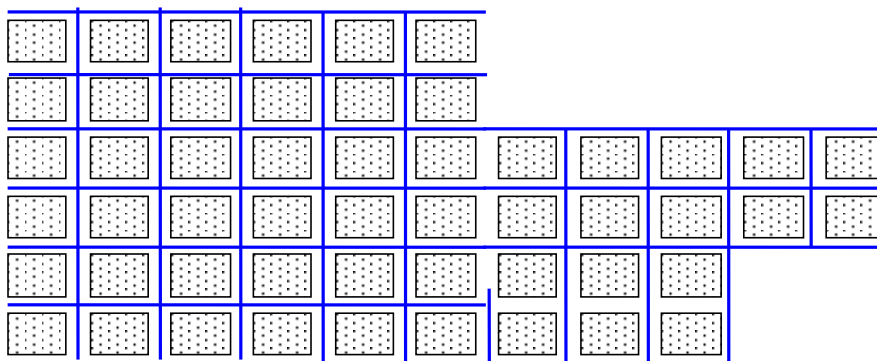
Hình 6: Mạng lưới tuyến trực, tuyến nhánh



*) Mạng lưới tuyến ô bàn cờ:

Ở một số tỉnh có cấu trúc đường kiểu ô bàn cờ phát triển tốt, mạng lưới giao thông công cộng cũng quy hoạch theo mạng lưới tuyến ô bàn cờ đó. Cấu trúc này thường được áp dụng cho các khu đô thị mới quy hoạch. Thông thường, một cặp đường tạo thành hệ thống đường một chiều. Mô hình này có bất lợi ở chỗ rất khó để tối đa hóa các tuyến đi thẳng nhưng mặt khác có thể di chuyển từ bất kỳ nơi nào giữa hai điểm trong tỉnh chỉ với 1 lần chuyển tuyến.

Hình 7: Mạng lưới ô bàn cờ



b) Kinh nghiệm về khai thác vận hành tuyến buýt

Hiện nay có rất nhiều loại hình dịch vụ xe buýt được triển khai tại các nước, tuy nhiên về cơ bản, hoạt động xe buýt được thiết kế theo bốn nhóm: Theo số lượng điểm đỗ và tần suất vận hành; theo đặc tính của hành khách phục vụ; theo thiết kế tuyến đường phục vụ và theo thời điểm trong ngày.

Với thiết kế theo số lượng điểm đỗ và tần suất vận hành, xe buýt thường được triển khai vận hành theo các cấp độ khác nhau. Cấp độ thông thường, xe buýt dừng đón trả khách tại tất cả các điểm đỗ (tốc độ vận hành xe trung bình

khoảng dưới 25 km/h). Cấp độ cao hơn (hạn chế điểm dừng), xe buýt chỉ dừng đón trả khách tại một số điểm đỗ (thông thường là các điểm có lưu lượng hành khách lớn hoặc có tính kết nối cao với các loại hình giao thông khác). Cấp độ cao nhất là cấp độ tốc hành, trong đó xe buýt chỉ đón khách tại hai điểm đầu cuối.

Thiết kế theo đặc tính của hành khách phục vụ, xe buýt được sử dụng theo tính chất của hành khách, như xe đưa đón công nhân viên, học sinh, sinh viên đi làm, đi học, xe buýt phục vụ du lịch. Bên cạnh đó, xe buýt còn được triển khai theo hình thức xe buýt cộng đồng (thiết kế để đưa đón người già, người khuyết tật, trẻ em), xe buýt phục vụ các sự kiện đặc biệt của thành phố, khu vực.

Thiết kế theo tuyến đường phục vụ, xe buýt có thể được triển khai tuyến cố định hoặc tuyến linh động. Đối với tuyến linh động, về cơ bản xe buýt vẫn theo hướng tuyến đã cố định, tuy nhiên xe buýt có thể thay đổi lộ trình nhằm đưa đón khách tại các điểm gần với hướng tuyến cố định. Loại hình này thường được vận hành với xe buýt nhỏ tại các khu vực có mật độ dân cư không cao. Một hình thức phân loại khác theo tuyến là xe buýt phục vụ kết nối các trung tâm thương mại (nhiều điểm đỗ, hành khách có chuyến đi ngắn, tốc độ xe buýt chậm) và xe buýt phục vụ kết nối các loại hình phương tiện (kết nối giữa các ga tàu điện, ga tàu điện với trung tâm thương mại và sân bay...).

Đối với thiết kế theo thời điểm trong ngày, dịch vụ xe buýt được điều chỉnh sao cho phù hợp các thời điểm khác nhau trong ngày và lưu lượng hành khách (giờ cao điểm, giờ thấp điểm).

Trên thực tế, kinh nghiệm triển khai dịch vụ xe buýt tại các nước trên thế giới cho thấy, yếu tố hàng đầu bảo đảm sự thành công của dịch vụ xe buýt là khả năng tiếp cận và sử dụng xe buýt của hành khách. Yếu tố này phụ thuộc chủ yếu vào đặc tính của khu vực triển khai dịch vụ, khả năng bao phủ của dịch vụ, thiết kế tuyến và các điểm đỗ xe cũng như khoảng cách giữa các điểm đỗ xe.

Đặc tính của khu vực triển khai dịch vụ thông thường được tham khảo thông qua các số liệu về mật độ dân số và nghề nghiệp dân cư, thu nhập của dân cư, cơ cấu độ tuổi và tỷ lệ sở hữu phương tiện cá nhân. Khả năng bao phủ của dịch vụ thường được tham khảo thông qua khoảng cách tiếp cận đến khu vực dân cư của bến xe buýt (thông thường, khoảng cách tối đa mà hành khách chấp nhận đi bộ đến bến xe buýt khoảng dưới 500 m hoặc 10 phút đi bộ) và mức độ sẵn sàng về cơ sở hạ tầng đỗ xe cho hành khách (đỗ phương tiện cá nhân để sử dụng dịch vụ xe buýt).

Việc thiết kế tuyến giữa hai điểm đầu cuối cần có sự cân nhắc giữa đường đi ngắn nhất (giữa hai điểm đầu cuối) và khả năng tăng tầm bao phủ của tuyến (để tăng lượng khách xe buýt thường được thiết kế đi theo lộ trình dài hơn so với

đường ngắn nhất) do hành khách thường có sự xem xét về điểm này khi cân nhắc sử dụng dịch vụ thường xuyên.

Đối với việc bố trí điểm dừng đón trả khách, bên cạnh việc giảm tối đa khoảng cách đi bộ của hành khách, cũng cần đặc biệt chú ý đến việc tránh cho hành khách phải đi bộ băng qua đường không cần thiết, trong trường hợp phải băng qua đường thì điểm dừng đỗ thường được bố trí gần ngã tư hoặc gần các đoạn có điểm băng cắt qua đường.

Một điểm nữa có liên quan cần phải xem xét là mức độ an toàn của các điểm dừng đón trả khách. Bên cạnh đó, khoảng cách các điểm đỗ xe phải được cân nhắc tùy theo tính chất của dịch vụ xe buýt (thường trong khu vực đô thị khoảng cách tối thiểu là 200 m, khu vực ngoại ô là 600 m). Ngoài ra, kinh nghiệm cho thấy, việc duy trì tần suất chạy theo tỷ lệ của giờ đồng hồ (5 phút, 10 phút, 12 phút, 15 phút, 30 phút...) giúp cho hành khách dễ dàng hơn trong việc tính toán giờ chạy của xe.

*) *Kinh nghiệm vận hành xe buýt tại Singapore*: Hệ thống xe buýt của Singapore có hơn 350 tuyến, tổng chiều dài mạng lưới hơn 8.000 km. Giống như London (Anh), Singapore phân chia cấp độ xe buýt ra làm hai loại chính gồm tần suất cao và tần suất thấp. Trong khi nhóm tần suất thấp (xác định ở mức hơn 15 phút/chuyến) tập trung vào sự đúng giờ, thì nhóm tần suất cao (xác định ở mức dưới 15 phút/chuyến) thường chỉ tập trung bảo đảm cường độ vận hành (với tần suất cao, hành khách thường không chú ý tới thời gian biểu). Nhằm xây dựng độ tin cậy dịch vụ xe buýt, Singapore chú trọng đánh giá mức độ sai khác giữa thời gian chờ đợi thực tế của hành khách và thời gian chờ được công bố trên biểu thời gian. Các tiêu chí vận hành cơ sở được xác định và xây dựng cho từng tuyến xe buýt, để đưa ra các mức phạt hoặc thưởng đối với đơn vị vận hành dịch vụ (6 tháng/lần).

*) *Kinh nghiệm vận hành xe buýt tại Australia*: Việc triển khai xen kẽ xe buýt tần suất cao và thấp trong cùng một tuyến dịch vụ, cung cấp hệ thống hạ tầng cho mục đích Park and Ride (gửi phương tiện cá nhân và đi xe buýt), cung cấp cho hành khách các thông tin về tuyến xe buýt một cách rõ ràng và dễ hiểu, hệ thống thông tin thời gian thực (vị trí, thời gian đến và đi của xe buýt). Bên cạnh đó, ngoài tác động rõ ràng của mức vé đối với hành khách, tính đồng nhất và thuận tiện trong công tác vé giữa các nhà cung cấp khác nhau cũng ảnh hưởng không nhỏ tới chất lượng dịch vụ.

1.1.2. Kinh nghiệm phát triển và quản lý hoạt động vận tải hành khách bằng xe taxi trên thế giới

Về cơ bản, hoạt động vận tải hành khách bằng taxi tại các thành phố trên thế giới được quản lý nhà nước thông qua các hình thức chính như sau:

- Quản lý số lượng taxi: VTHK bằng taxi được khuyến khích phát triển, tuy nhiên nhà nước vẫn kiểm soát chặt chẽ số lượng phương tiện được hoạt động. Cụ thể như **tại Bắc Kinh**, chính quyền thành phố khuyến khích phát triển taxi nhằm hỗ trợ cho hoạt động VTHKCC nhưng kiểm soát chặt chẽ sự phát triển về số lượng thông qua giới hạn số lượng taxi hoạt động ở mức nhất định và có đầu giá quyền sử dụng phương tiện. Còn **tại Anh**, theo Điều 13 “Quy định dịch vụ xe taxi và xe cho thuê tư nhân tại Anh” (The Regulation of Taxis and Private Hire Vehicle Services in the UK) của Ủy ban giao thông của Hạ viện (House of Common Transport Committee), căn cứ theo nhu cầu sử dụng, số lượng xe taxi bị được giới hạn theo mức quy định số lượng phương tiện/1000 dân. Cụ thể như sau: đối với khu vực nội đô: **1,23 xe/1000** dân, khu vực ngoại thành **0,72 xe/1000** dân. Đối với thành phố London, giới hạn số lượng taxi là **2,88 xe/1000** dân. Một số thành phố định hướng giới hạn tỷ lệ taxi/1000 dân từ 2-3 xe/1000 dân như Hongkong: 2,57 xe/1000 dân; Berlin 2,04 xe/1000 dân; Amsterdam 2,43 xe/1000 dân; Lisbon 2,15 xe/1000 dân. Việc quản lý số lượng taxi là cần thiết nhằm đáp ứng đủ nhu cầu sử dụng của người dân, tránh phát triển tràn lan gây lãng phí nguồn lực xã hội, mất trật tự an toàn giao thông.

- Quản lý khu vực hoạt động và kiểm soát tình trạng “taxi dù”: các thành phố phát triển, đặc biệt các thành phố có nhu cầu sử dụng dịch vụ taxi cao (như các thành phố du lịch, trung tâm tài chính của Vùng, quốc gia) thường quy định từng “Vùng hoạt động” của taxi, nhằm kiểm soát phạm vi được phép hoạt động từng khu vực. Việc kiểm soát thông qua các biện pháp cấp đăng ký taxi theo khu vực, quy định màu sơn đặc trưng theo từng khu vực. Cụ thể như tại **Hongkong**, hoạt động taxi được quản lý theo quy định về màu xe, nhìn màu xe có thể biết khu vực hoạt động của taxi. Có ba màu xe cho biết khu vực phục vụ: **Màu đỏ** là taxi đô thị hoạt động trên toàn Hồng Kông bao gồm cả sân bay và Hồng Kông Disneyland; **Màu xanh lá cây** là taxi Tân Giới hoạt động hạn chế chủ yếu ở khu vực ngoại thành của Tân Giới, sân bay, Hồng Kông Disneyland và một vài điểm ở đô thị qua một số tuyến cụ thể; **Màu xanh dương** là taxi Lantau chỉ hoạt động trên đảo Lantau (bao gồm cả sân bay và Hồng Kông Disneyland).

Tại **New York** quy định màu taxi là màu vàng. Tại **Tây Ban Nha**, mỗi thành phố quy định màu xe taxi riêng (phần lớn là màu trắng) với một số chi tiết màu sắc và biểu tượng địa phương trên cửa. Ví dụ như tại thành phố Madrid (và ở Almeria), taxi có màu trắng với đường chéo màu đỏ trên cửa trước; tại Seville, xe taxi có màu trắng với một đường chéo màu vàng sọc xuống cửa sau; tại Bilbao, màu trắng với sọc đỏ ở cửa trước; tại Barcelona, taxi có màu đen hoàn toàn, cửa ra vào được sơn màu vàng.

Việc kiểm soát khu vực hoạt động thông qua màu sơn còn hạn chế được tình trạng “taxi dù” hoạt động.

- Quy định khu vực đón trả khách cho xe taxi: tại các thành phố phát triển, khu vực đô thị trung tâm có mật độ phương tiện giao thông cao, việc taxi đón trả khách có thể gây ảnh hưởng đến dòng giao thông, gây mất trật tự an toàn giao thông. Do đó, chính quyền các thành phố thường quy định các vị trí đón trả khách riêng cho xe taxi.

Tại Singapore, để đảm bảo an toàn cho hành khách, tất cả các phương tiện taxi không được dừng đỗ đón trả khách dọc các tuyến đường chính ở khu vực trung tâm. Bên cạnh đó, nhằm tạo thuận tiện cho người dân sử dụng, tại mỗi điểm dừng, điểm đỗ taxi; các lối vào, ra các tòa nhà, trung tâm thương mại đều được gắn những mã số nhất định, tiện lợi cho việc gọi xe. Tại một số tuyến đường đông đúc, hành khách không được phép bắt taxi trong những giờ nhất định nhằm hạn chế tình trạng xe dừng bừa bãi trên đường gây ùn tắc giao thông, cản trở việc đi lại của các loại hình phương tiện khác. Trong quá trình đón khách tại những điểm dừng đỗ, taxi đều phải đón khách tại các vị trí đã được quy định và đặc biệt phải tuân thủ việc xếp hàng và đón khách lần lượt, không để xảy ra tình trạng tranh giành khách. Thông thường taxi được bố trí đỗ ở gần các ga tàu điện ngầm, các tòa nhà, trung tâm thương mại và dọc trên những tuyến đường có nhu cầu sử dụng taxi cao.

Tại Hongkong, có 02 điểm dừng đỗ cho xe taxi loại được bố trí rõ ràng, một là khu vực taxi chờ để nghỉ, trong lúc chưa có khách và thứ hai là khu vực đón trả khách. Những vị trí mà đón trả hành khách chỉ áp dụng tại các khu vực trung tâm, tại các khu vực lõi, trong đó có biển báo chỉ rõ điểm chờ, hành khách có thể đứng ở điểm này để chờ taxi. Còn một vị trí bãi đỗ taxi, thực hiện tác nghiệp khi không có khách. Việc bố trí bãi đỗ taxi thuận tiện, tránh trường hợp taxi không có điểm đỗ và đi lòng vòng, tránh những chuyến đi không cần thiết trong điều kiện giao thông đông đúc.

1.1.3. Kinh nghiệm quản lý hoạt động vận tải hàng hóa trên thế giới

Các thành phố trên thế giới thực hiện quản lý hoạt động vận tải hàng hóa chủ yếu thông qua các biện pháp quản lý giao thông. Các biện pháp cụ thể:

- Hạn chế dòng phương tiện xuyên qua trung tâm thành phố: Dòng phương tiện xuyên tâm là những phương tiện không coi điểm đến là thành phố, mà chỉ đi qua thành phố để đến một nơi khác, nhưng vẫn gây thêm ùn tắc cho thành phố. Đó thường là những xe đi ra cảng biển hoặc sân bay, đi cắt qua trung tâm hoặc cận trung tâm thành phố thay vì đi vòng qua đường vành đai. Do đó, trên cơ sở bố trí các đường Vành đai đô thị, các thành phố thường tổ chức giao thông theo hướng hạn chế xe tải đi vào trung tâm thành phố. Tại Manila, các xe tải có tổng trọng lượng vượt quá 4,5 tấn bị cấm vào 11 tuyến phố chính từ 6 giờ sáng đến 9 giờ đêm. 10 tuyến đường khác bị cấm vào giờ cao điểm. Để thực hiện hạn chế xe

tải đi vào trung tâm thành phố, chính quyền các thành phố áp dụng nhiều biện pháp khác nhau để thực hiện vấn đề này:

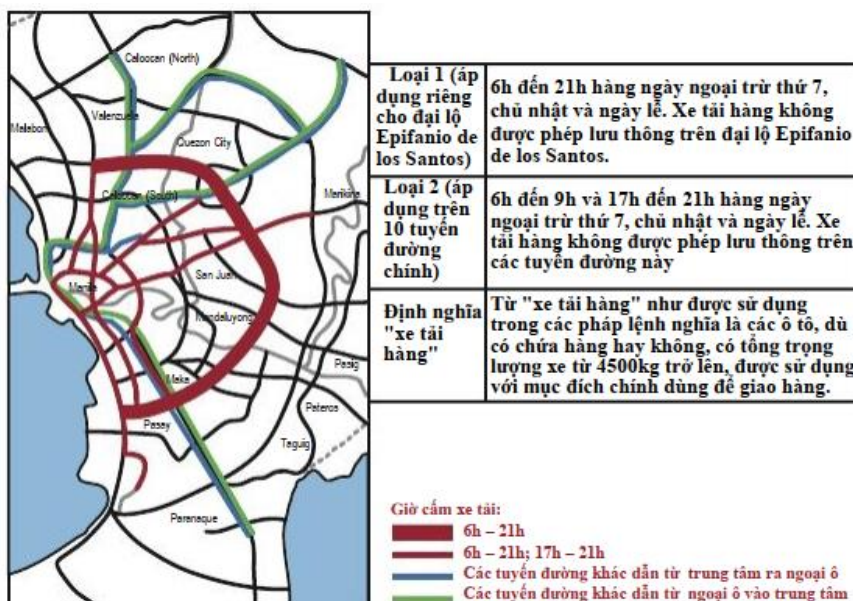
- + Hạn chế lưu thông với mục đích thương mại thông qua cưỡng chế bắt buộc
- + Hạn chế lưu thông trên các tuyến phố (với công hạn chế chiều cao hoặc cột thu hẹp khoảng cách)
- + Thiết kế đường, ưu tiên các tuyến đường thay thế và khiến chúng trở nên thuận tiện hơn so với các tuyến đường xuyên qua thành phố
- + Thu phí lưu thông trong khu vực đô thị trung tâm đối với giao thông thương mại, bao gồm giao thông quá cảnh và giao thông cục bộ, tại các điểm giao nhau quan trọng (ví dụ: cầu, đường hầm), trong trường hợp không có các tuyến đường tránh khả thi.

- Áp dụng giới hạn lưu thông:

Có thể áp dụng giới hạn lưu thông đối với một số khu vực nhất định trong thành phố nhằm kiểm soát ùn tắc giao thông và ô nhiễm không khí, đồng thời bảo vệ các hoạt động thương mại, du lịch và dân cư địa phương. Giới hạn lưu thông có thể dưới dạng các biển báo, hoặc dưới dạng các vật thể hữu hình như rào chắn tự động, thanh giới hạn độ cao, cột mốc di động,...

Đa phần, các biện pháp giới hạn không nhằm mục đích cấm tất cả các phương tiện cơ giới vào lưu thông trong một khu vực cụ thể, mà nhằm hạn chế các phương tiện này dựa trên một số đặc điểm nhất định như thời gian giao hàng, kích thước xe, trọng lượng xe. Xe đưa hàng vào trung tâm thành phố thường chỉ được phép lưu hành trong những khung giờ nhất định. Phương pháp này thường được gọi là “cấm xe tải”.

Mô hình cấm xe tại Malina – Philippines



1.1.4. Ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý hoạt động vận tải

Xây dựng trung tâm quản lý hoạt động giao thông đô thị với các chức năng quản lý hoạt động vận tải, quản lý phương tiện tham gia giao thông, giám sát, xử phạt vi phạm giao thông và thu phí tự động; lắp đặt thiết bị định vị giám sát hành trình, thiết bị thu phí tự động không dừng trên phương tiện như Bắc Kinh (Trung Quốc), Tokyo (Nhật Bản), Singapore,...

1.1.5. Kinh nghiệm quy hoạch và quản lý bãi đỗ xe

Quản lý bãi đỗ xe là một trong những giải pháp quản lý giao thông nhằm tạo ra những tác động trực tiếp lên nhu cầu đỗ xe tại các khu vực cụ thể của thành phố. Bằng cách tác động lên nhu cầu xe, giải pháp này sẽ tác động lên nhu cầu sở hữu và sử dụng phương tiện giao thông cá nhân. Việc quản lý bãi đỗ xe có thể thực hiện theo hình thức kiểm soát địa điểm đỗ xe, thời gian đỗ xe, thời điểm được phép đỗ xe hoặc kiểm soát các nhóm đối tượng đỗ xe nhất định.

Nhiều nghiên cứu đã chỉ ra rằng, quản lý bãi đỗ xe bằng việc đặt ra những yêu cầu đỗ xe cụ thể và áp dụng các mức thu phí đỗ xe sẽ giúp giảm mức độ sử dụng xe ô tô cá nhân, và do đó giúp giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường (Feeney, 1989). Việc áp dụng giải pháp quản lý bãi đỗ xe được tiến hành tại các khu vực thường xuyên xảy ra ùn tắc giao thông và tại những khu vực có mạng lưới vận tải hành khách công cộng phát triển.

Tại các thành phố phát triển của Châu Âu, ví dụ như Copenhagen (Đan Mạch) đã áp dụng các giải pháp quản lý bãi đỗ xe trong nhiều thập kỉ. Trung bình mỗi năm, tại khu vực trung tâm thành phố (CBD), số chỗ đỗ xe giảm đi 3%. Các thành phố ở Thụy Sĩ như Bern và Zurich cũng tiến hành hạn chế và giảm chỗ đỗ xe trong khu vực trung tâm Thành phố, đặc biệt là chỗ đỗ xe ban ngày. Giải pháp này góp phần làm giảm số lượng xe ô tô cá nhân lưu thông trong thành phố.

Tại Châu Á, từ năm 1997 chính sách hạn chế đỗ xe tại Seoul được thực hiện theo hình thức: qui định chỗ đỗ xe tối đa đối với mỗi công trình xây dựng trong khu vực lõi trung tâm thành phố. Đến tháng 3 năm 2009, khu vực áp dụng chính sách này được mở rộng. Trong các qui định về xây dựng, điều khoản về diện tích đỗ xe tối thiểu được thay bằng điều khoản về diện tích đỗ xe tối đa.

Tại khu vực trung tâm Singapore, từ năm 2003, chính quyền thành phố đã ban hành qui định về diện tích đỗ xe tối thiểu. Các cao ốc văn phòng trong khu vực này chỉ được phép bố trí 1 chỗ đỗ xe cho mỗi 450 m² diện tích sàn xây dựng.

Việc tổ chức bãi đỗ xe theo hướng hạn chế diện tích đỗ đối với phương tiện giao thông cá nhân còn nhằm mục đích tạo thuận lợi, hỗ trợ và thúc đẩy vận tải hành khách công cộng phát triển. Mô hình Park-Ride (P-R) đã và đang được tổ chức rất thành công tại những nhà ga/đầu mối trung chuyển lớn của nhiều thành

phố trên thế giới. Theo mô hình này, người dân từ các khu vực ngoại ô, vùng ven muốn đi vào trung tâm thành phố được tạo điều kiện thuận lợi để đỗ xe tại các bãi đỗ xe P&R được xây dựng tại các cửa ngõ vào trung tâm thành phố và chuyển sang sử dụng các loại phương tiện GTCC để tiếp tục hành trình của mình.

Một nghiên cứu được tiến hành tại Bristol (Anh) đã chỉ ra rằng trong khi các giải pháp quản lý giao thông hiện hữu giúp giảm 21% số hành trình bằng ô tô cá nhân và giảm 8% tổng số chuyến đi bằng tất cả các phương thức thì việc áp dụng giải pháp quản lý và kiểm soát bãi đỗ xe một cách toàn diện có thể giúp giảm 77% số hành trình bằng ô tô cá nhân và giảm 23% tổng số chuyến đi bằng tất cả các phương thức.

1.1.6. Kinh nghiệm quản lý hoạt động vận tải bằng ô tô tại Thái Lan

a) Vận tải hành khách bằng ô tô

Thái Lan phân các loại hình vận tải thành 4 loại gồm: tuyến cố định, xe hợp đồng, xe taxi và xe vận tải hàng hóa. Vận tải hành khách tuyến cố định có 4 loại: tuyến xe buýt nội thị Băng Cốc; tuyến xe buýt ngoại thành; tuyến xe buýt liên tỉnh và tuyến xe buýt ngoài phạm vi Thủ đô Băng Cốc. Tuyến cố định được hình thành do cơ quan quản lý nhà nước đề xuất hoặc do hành khách đề xuất hoặc do chính đơn vị kinh doanh vận tải đề xuất.

b) Về kinh doanh vận tải hàng hóa

- Phương tiện vận tải hàng hóa được phân thành 9 loại.

- Biển kiểm soát xe kinh doanh vận tải được phân biệt với xe không kinh doanh vận tải. Biển số xe kinh doanh là màu vàng, biển số xe không kinh doanh là màu trắng.

- Tổng số đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa là 21.586 xe với 287.066 xe; tổng số xe tải cá nhân là 783.523 xe.

- Có 5 chủ thể tham gia kinh doanh vận tải hàng hóa. Điều kiện kinh doanh áp dụng cho các chủ thể là khác nhau, trong đó đối với chủ thể là Công ty TNHH thì phải có tối thiểu 50% vốn sở hữu của Công ty Thái Lan).

- Thời gian làm thủ tục cấp đăng ký kinh doanh trung bình là 5h15p.

c) Vấn đề quản lý xe Uber và Grab tại Thái Lan

- Theo quy định hiện hành thì Thái Lan không cấm các xe kinh doanh vận tải sử dụng phần mềm ứng dụng trên điện thoại như Uber, Grab để thực hiện việc kinh doanh vận tải; chỉ cấm các xe cá nhân sử dụng phần mềm Uber hoạt động. Xe cá nhân muốn sử dụng phần mềm để vận chuyển hành khách (có thu tiền) sẽ phải đăng ký kinh doanh và được cấp biển số màu vàng.

- Tại Thái Lan cũng đang gặp khó khăn trong việc quản lý đối với Uber, Grab. Hiện Bộ GTVT Thái Lan đang nghiên cứu để đưa ra các quy định để quản lý hoạt động đối với Uber và Grab trong thời gian tới.

- Thái Lan có quy định nếu phát hiện xe chưa đăng ký kinh doanh vận tải tham gia vào Uber, Grab sẽ bị phạt 2.000 baht.

d) Tiêu chí đánh giá chất lượng dịch vụ vận tải

Đánh giá chất lượng dịch vụ vận tải hàng hóa qua các tiêu chí sau:

- + Cơ cấu tổ chức của đơn vị kinh doanh vận tải
- + Công tác quản lý, điều hành hoạt động vận tải.
- + Về phương tiện vận tải.
- + Quy trình giải quyết phản ánh của khách hàng.

1.2. Kinh nghiệm trong nước

Nhằm phục vụ công tác quản lý phương tiện vận tải bằng ô tô nói riêng, phương tiện giao thông nói chung, các địa phương đã ban hành những quy định, quy hoạch, kế hoạch phát triển, các giải pháp phát triển và quản lý phương tiện trên địa bàn.

1.2.1. Định hướng phát triển phương tiện vận tải bằng ô tô

Trên cơ sở nhu cầu giao thông và kết cấu hạ tầng giao thông từng địa phương, các tỉnh, thành phố đã xây dựng kế hoạch phát triển vận tải bằng ô tô nhằm đảm bảo phát triển đoàn phương tiện phù hợp, đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân và vận tải hàng hóa, phát triển kinh tế xã hội. Hiện nay các địa phương đã ban hành kế hoạch phát triển phương tiện vận tải như Hà Nội, Tp. Hồ Chí Minh, Nghệ An, Quảng Ninh,... Các phương tiện được định hướng phát triển gồm: xe buýt, xe khách tuyến cố định nội tỉnh, taxi và xe hợp đồng đến 9 chỗ. Các loại phương tiện vận tải bằng ô tô khác như xe khách liên tỉnh, xe hợp đồng, du lịch trên 9 chỗ, xe tải được định hướng quản lý theo phạm vi (phạm vi về thời gian, không gian) chứ không kiểm soát về số lượng phương tiện.

1.2.2. Quản lý phạm vi và thời gian hoạt động của các phương tiện vận tải bằng ô tô

Hầu hết các địa phương hiện nay thực hiện quản lý không gian và thời gian hoạt động của các loại phương tiện vận tải bằng ô tô theo công tác tổ chức giao thông. Các biện pháp thường được sử dụng gồm việc cấm biển báo hạn chế phương tiện lưu thông tại một số tuyến đường và hạn chế lưu thông vào khu vực đô thị trung tâm đối với các loại hình vận tải hành khách liên tỉnh, vận tải hàng hóa.

a. Thành phố Hà Nội:

Quyết định số 06/2013/QĐ-UBND ngày 25/01/2013 và Quyết định số 24/2020/QĐ-UBND ngày 02/10/2020 của UBND thành phố Hà Nội ban hành quy định về hoạt động của các phương tiện giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội.

- Quy định về phạm vi hạn chế hoạt động của các loại phương tiện giao thông đường bộ: khu vực hạn chế được xác định theo các đường vành đai đô thị trung tâm thành phố

- Quy định về thời gian hạn chế hoạt động: theo các khung giờ cao điểm, từ 6h00 đến 21h00 trong ngày tùy theo từng loại phương tiện

- Quy định hạn chế hoạt động các loại phương tiện: các loại xe ô tô vận tải hàng hóa, hành khách theo hợp đồng, du lịch và một số lượng phương tiện giao thông khác. Các loại phương tiện vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, tuyến cố định hoạt động theo thời gian và lộ trình hoạt động theo quy định của Thành phố.

b. Thành phố Đà Nẵng:

Tương tự như Hà Nội, Đà Nẵng đã ban hành các Quyết định số 29/2014/QĐ-UBND ngày 06/9/2014 Quyết định số 12/2016/QĐ-UBND ngày 26/3/2016 của UBND thành phố Đà Nẵng quy định về phân luồng tuyến và thời gian hoạt động đối với các phương tiện tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn thành phố Đà Nẵng. Quy định tập trung vào quản lý đối với xe tải các loại theo tải trọng, xe khách tuyến cố định liên tỉnh và một số loại phương tiện phục vụ hoạt động đô thị (xe ô tô thu gom rác, xe máy chuyên dùng,...).

c. Thành phố Hải Phòng:

Quyết định số 28/2017/QĐ-UBND ngày 06/9/2017 của UBND thành phố Hải Phòng ban hành quy định về phân luồng giao thông và giờ hoạt động của một số phương tiện tham gia giao thông trên địa bàn thành phố Hải Phòng

- Quy định tuyến đường hạn chế
- Cấm các xe trọng tải đến 1,5 T giờ cao điểm.
- Các xe tải trên các tuyến hạn chế.

1.2.3. Quản lý điểm dừng đón trả khách xe taxi

Hiện nay hầu hết tại các tỉnh, thành phố trên địa bàn cả nước chưa bố trí điểm dừng đón trả khách riêng cho taxi. Taxi được dừng đón trả khách trên các tuyến đường không cấm dừng, đỗ. Tại 02 thành phố lớn là Hà Nội và Tp. Hồ Chí Minh đã bố trí điểm dừng, đón trả khách cho xe taxi tại một số tuyến đường khu vực đô thị trung tâm, khu vực có nhu cầu đi lại bằng taxi cao để hạn chế tình trạng dừng đón trả khách lộn xộn, ảnh hưởng đến trật tự giao thông, xây dựng văn hóa giao thông và hạn chế tình trạng taxi dù. Tại mỗi điểm đều có biển “Điểm taxi đón trả

khách”, có phần kẻ vạch dừng, đỗ cho xe taxi, diện tích mỗi điểm đủ cho 2 xe cùng dừng, đón trả khách, mỗi lượt dừng xe đón, trả khách không quá 2 phút.



Tại Tp. Hồ Chí Minh cũng đã bố trí 05 điểm đón taxi cố định. Tại các điểm đón taxi sẽ có trụ báo taxi, khu vực chờ trên vỉa hè, phần kẻ vạch đánh dấu điểm taxi dừng đón khách. Mỗi taxi sẽ có khoảng 2 phút để đón, trả khách. Hành khách có nhu cầu đi taxi sẽ đến các điểm đón cố định để bắt xe, không bắt dọc đường như hiện nay nhằm hạn chế tình trạng taxi "dù" hoành hành, taxi dừng đón trả khách không đúng nơi quy định, ùn tắc giao thông, đặc biệt ở khu vực trung tâm TP, Hồ Chí Minh.



1.2.4. Nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước

Để quản lý hoạt động vận tải hành khách hiệu quả, các thành phố có mạng lưới vận tải hành khách lớn như Hà Nội và Tp. Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Đà Nẵng, Cần Thơ đã thành lập trung tâm quản lý giao thông công cộng trực thuộc

Sở GTVT chuyên trách quản lý hoạt động giao thông công cộng trên địa bàn các thành phố.

Tại Hà Nội, Trung tâm Quản lý giao thông công cộng có nhiệm vụ giúp Sở GTVT và UBND thành phố Hà Nội xây dựng và thực hiện các đề án, kế hoạch, nhiệm vụ phát triển vận tải hành khách công cộng trên địa bàn thành phố và tới các tỉnh liền kề; Quản lý và điều hành hệ thống vận tải hành khách công cộng; Phát hành và quản lý hệ thống vé; Nghiên cứu khoa học, ứng dụng công nghệ; Tổng hợp, quản lý, khai thác dữ liệu về GTVT; Kiểm định, đánh giá chất lượng công trình GTVT. Ngoài ra, Trung tâm Quản lý giao thông công cộng còn chủ trì thực hiện việc quản lý, khai thác hệ thống thông tin và cơ sở dữ liệu thuộc hệ thống giao thông công cộng, đồng thời kết nối với hệ thống cơ sở dữ liệu giao thông đô thị dùng chung của Trung tâm điều hành tập trung của thành phố; phối hợp với các cơ quan khác trong việc khai thác dữ liệu từ hệ thống đèn tín hiệu giao thông, camera giám sát giao thông, dữ liệu thuộc hệ thống thẻ, vé liên thông cũng như dữ liệu từ các thiết bị ngoại vi khác liên quan tới hệ thống giao thông thông minh (ITS) trên địa bàn thành phố...

Tại Tp. Hồ Chí Minh, Trung tâm Quản lý giao thông công cộng thành phố Hồ Chí Minh trực thuộc Sở GTVT theo Quyết định số 79/QĐ-UBND ngày 09/01/2018 của UBND Thành phố có chức năng quản lý hoạt động VTHK trên địa bàn Thành phố (gồm các loại hình xe buýt, xe taxi, đường sắt đô thị, xe điện, buýt đường thủy, xe đưa rước học sinh, sinh viên, công nhân...); tổ chức điều hành các hoạt động VTHKCC theo đúng quy định; tuyên truyền, thông tin về hoạt động VTHKCC; quản lý, điều phối, hướng dẫn và kiểm tra giám sát hoạt động khai thác, chất lượng phục vụ VTHKCC; quản lý, khai thác, sử dụng hệ thống KCHT phục vụ hoạt động VTHKCC. Nhiệm vụ của Trung tâm gồm: Xây dựng các đề án, đề tài, kế hoạch phát triển VTHKCC hàng năm, 5 năm và dài hạn trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh và VTHKCC đến các tỉnh liền kề; xây dựng, tham mưu chính sách về vốn, giá vé, cơ cấu vé, mức trợ giá, chi phí, cơ sở phân bổ giữa các loại hình VTHKCC, tổ chức, quản lý hệ thống vé VTHKCC đa phương thức trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh; chủ trì thực hiện trong việc quản lý, khai thác hệ thống thông tin và cơ sở dữ liệu thuộc hệ thống giao thông công cộng thành phố bao gồm: dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình xe buýt, xe buýt nhanh BRT, buýt đường thủy, đường sắt đô thị, taxi, xe khách tuyến cố định, và các dữ liệu khác thuộc hệ thống giao thông công cộng; phối hợp với các cơ quan khác trong việc khai thác dữ liệu từ hệ thống đèn tín hiệu giao thông, camera giám sát giao thông, dữ liệu thuộc hệ thống thẻ, vé liên thông; dữ liệu từ các thiết bị ngoại vi khác liên quan tới hệ thống giao thông thông minh (ITS) trên địa bàn Thành phố; tổ chức đấu thầu, đặt hàng ký kết các hợp đồng với các đơn vị cung ứng dịch vụ trong hoạt động VTHKCC và quản lý chất lượng dịch vụ theo các quy định của pháp luật; Làm đầu mối tiếp nhận,

kiểm tra và thanh quyết toán tiền trợ giá cho các doanh nghiệp vận tải hoặc các đầu mối theo quy định. Xác nhận, tái xác nhận kết quả vận chuyển các hoạt động vận chuyển, làm cơ sở cho báo cáo thống kê, thanh quyết toán trợ giá. Đôn đốc, hướng dẫn các doanh nghiệp vận tải báo cáo quyết toán trợ giá theo đúng thời gian quy định;...

1.2.5. Ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý hoạt động vận tải

Các phương tiện kinh doanh vận tải hành khách và hàng hoá (xe khách, xe tải,...), xe taxi được quy định lắp đặt thiết bị giám sát hành trình (GPS) theo Nghị định 10/2020/NĐ-CP. Hệ thống thiết bị GPS đã được Tổng cục đường bộ Việt Nam và Sở GTVT các địa phương giám sát trực tuyến để phát hiện các vi phạm (tốc độ, hành trình,...) qua đó có các hình thức xử lý.

Ngoài ra, đối với hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ, thuận tiện trong công tác quản lý của nhà nước, doanh nghiệp, tăng cường cung cấp thông tin tới hành khách, hiện nay một số thành phố như Hà Nội, Đà Nẵng, Tp. Hồ Chí Minh đã xây dựng các phần mềm ứng dụng trên thiết bị di động thông minh cung cấp thông tin hoạt động VTHKCC bằng xe buýt và một số tỉnh đang triển khai xây dựng Đề án như Bắc Ninh, Vĩnh Phúc, Quảng Ninh,...

Tại các thành phố đã đưa vào khai thác phần mềm “Timbuyt” (Hà Nội), Busmap (TP. Hồ Chí Minh), Danabus (Đà Nẵng) . Đây là các phần mềm công nghệ với nhiều tiện ích, cung cấp miễn phí cho hành khách đi xe buýt, có tính tương tác cao được đầu tư xây dựng phục vụ mạng lưới tuyến buýt toàn thành phố. Điểm đặc biệt của các phần mềm là dù điện thoại di động không có kết nối Internet (hoạt động ngoại tuyến, offline), người dùng vẫn có thể tìm kiếm đường đi của xe buýt cũng như tra cứu thông tin các tuyến buýt về lộ trình, điểm dừng đỗ, thời gian, tần suất hoạt động. Phần mềm được thiết kế sử dụng trên các thiết bị di động. Thông qua ứng dụng này, khách hàng có thể dễ dàng tìm phương án lộ trình tối ưu nhất, biết được vị trí xe trên bản đồ, thời gian dự kiến xe đến điểm dừng. Phần mềm còn có tính năng tự động nhắc khi xe buýt sắp tới điểm dừng, nhắc báo điểm chuyển tuyến hoặc điểm xuống xe giúp hành khách không bị bỏ lỡ, xuống nhầm điểm dừng. Ngoài ra, phần mềm cũng cung cấp tiện ích đăng ký làm vé tháng qua mạng, giao vé tận nhà rất tiện lợi và nhiều tiện ích khác như thông tin về thay đổi lộ trình, thay đổi dịch vụ, mở mới các tuyến xe buýt...

1.2.6. Kinh nghiệm phát triển hàng hóa

- Bà Rịa - Vũng Tàu: Cái Mép Thị Vải liên tục có mức tăng trưởng ấn tượng trong thời gian qua với mức tăng 28% năm 2015, 35% năm 2016, 22,6% năm 2017 và liên tục nằm trong nhóm các cảng tăng trưởng nhanh nhất thế giới (theo Alphaliner). Hiện nay, có 20 tuyến dịch vụ cập cảng Cái Mép hàng tuần, trong đó

có 13 tuyến tàu mẹ đi thẳng bờ Đông, bờ Tây nước Mỹ; 2 tuyến tàu mẹ đi thẳng châu Âu với kích cỡ tàu lên đến 165.000 tấn; 5 tuyến tàu nội Á. Hàng hóa xuất nhập khẩu Việt Nam hiện đang được kết nối một cách tốt nhất. Đặc biệt, hàng xuất khẩu đi Mỹ chỉ mất 16 ngày, nhanh nhất trong khu vực Đông Nam Á. Thành công đó đạt được một phần do đề án nâng cao hiệu quả khai thác các bến cảng ở khu vực Cái Mép - Thị Vải giúp hàng container qua cảng này đã tăng mạnh từ 20-30%/năm.

2. Bài học kinh nghiệm đối với tỉnh Thanh Hóa trong việc phát triển và quản lý hoạt động vận tải bằng ô tô

Trên cơ sở phân tích những kinh nghiệm thế giới và trong nước về quản lý và phát triển hoạt động vận tải bằng ô tô rút ra một số bài học kinh nghiệm đối với hoạt động vận tải trên địa bàn Tỉnh như sau:

- Đối với công tác quản lý nhà nước:

+ Tăng cường công tác quản lý nhà nước của các Sở, ngành, địa phương đối với hoạt động vận tải bằng xe ô tô; đẩy mạnh công tác thanh tra, kiểm tra, xử lý nghiêm vi phạm đối với đoàn vị kinh doanh vận tải, chủ phương tiện, lái xe vi phạm quy định kinh doanh vận tải.

+ Tiếp tục đầu tư, nâng cấp cơ sở hạ tầng giao thông; tổ chức phân luồng giao thông phù hợp nhằm phục vụ tốt hoạt động vận tải thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội.

- Đối với phát triển phương tiện vận tải hành khách: Cần định hướng phát triển loại hình, số lượng phương tiện vận tải hành khách cụ thể theo từng giai đoạn, thường xuyên nghiên cứu, điều chỉnh phù hợp với nhu cầu thực tế và điều kiện kết cấu hạ tầng giao thông.

- Nghiên cứu xây dựng mô hình mạng lưới tuyến vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt phân cấp phù hợp với điều kiện hạ tầng giao thông nhằm thúc đẩy phát triển các loại hình vận tải hành khách khác trên địa bàn tỉnh.

- Nghiên cứu thiết kế các tuyến buýt, tần suất hoạt động phù hợp với nhu cầu vận tải từng khu vực (các khu vực đô thị bố trí tần suất dày hơn so với các khu vực ngoài đô thị), đặc điểm luồng hành khách trên tuyến (buýt đưa đón công nhân, học sinh, buýt kết nối sân bay, cảng biển,...)

- Quản lý hoạt động theo không gian và thời gian đối với các loại phương tiện vận tải bằng ô tô phù hợp với kết cấu hạ tầng và đặc điểm từng khu vực đô thị.

- Bố trí các điểm đón, trả khách cho xe taxi với hệ thống biển báo thông tin, camera quản lý, giám sát.

- Đối với xây dựng các cơ chế chính sách:

+ Nghiên cứu cơ chế chính sách khuyến khích thu hút đầu tư xây dựng các bến xe, bãi đỗ xe (theo kinh nghiệm của Hà Nội)

+ Chính sách phát triển và quản lý phương tiện vận tải: theo xu thế chung phát triển giao thông bền vững, quan điểm đối với phát triển và quản lý phương tiện vận tải cần chú trọng ưu tiên phát triển vận tải hành khách công cộng, từng bước hạn chế hoạt động phương tiện cá nhân theo từng khu vực. Mặc dù hiện nay vấn đề ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa chưa thực sự cấp bách, tuy nhiên theo bài học kinh nghiệm từ Hà Nội hay Tp. Hồ Chí Minh cho thấy, cần xác định rõ tầm quan trọng của vận tải công cộng từ sớm và có những chính sách thúc đẩy phát triển giao thông công cộng mạnh mẽ, kịp thời. Trước mắt cần tập trung nâng cao chất lượng dịch vụ xe buýt, thu hút hơn nữa người dân tham gia sử dụng dịch vụ xe buýt, tạo thói quen đi lại thường xuyên bằng các chính sách hỗ trợ giá vé thông qua mở rộng mạng lưới theo quy hoạch, hỗ trợ hoạt động xe buýt.

- Ứng dụng công nghệ thông tin nhằm nâng cao năng lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước: Cần ứng dụng hệ thống giao thông thông minh trong công tác quản lý hệ thống giao thông vận tải nói chung, hoạt động vận tải bằng ô tô nói riêng nhằm nâng cao năng lực và hiệu quả công tác quản lý nhà nước.

- Thường xuyên đào tạo, tập huấn, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực quản lý nhà nước đảm bảo các yêu cầu phát triển thực tế.

PHẦN III: QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU, NHIỆM VỤ VÀ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI BẰNG XE Ô TÔ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH THANH HÓA GIAI ĐOẠN 2021-2025, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2030

I. BỐI CẢNH, TÌNH HÌNH

1. Bối cảnh quốc tế và khu vực

Tình hình thế giới tiếp tục diễn biến phức tạp, khó lường, quan hệ giữa các nước lớn tiếp tục điều chỉnh; các hiệp định thương mại gắn liền với việc gia tăng hàng rào bảo hộ thương mại phi thuế quan. Châu Á - Thái Bình Dương tiếp tục là trung tâm phát triển năng động hàng đầu trên thế giới; song tình hình Biển Đông diễn biến ngày càng phức tạp, khó lường, đe dọa nghiêm trọng đến hoà bình, ổn định của khu vực và môi trường đầu tư phát triển.

Đại dịch Covid-19 diễn biến phức tạp, khó kiểm soát, có khả năng tác động lâu dài đến nền kinh tế thế giới, tác động đến việc các tập đoàn đa quốc gia tái phân bổ cơ sở sản xuất kinh doanh, hình thành những liên minh kinh tế mới; cùng với đó, cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư đang tác động nhanh và sâu rộng đến mọi mặt của đời sống xã hội,

Chuyển đổi số với các trụ cột là chính quyền số, kinh tế số, xã hội số được nhiều quốc gia lựa chọn cho sự phát triển trong giai đoạn tới.

Các thách thức về biến đổi khí hậu, phát triển bền vững, an ninh phi truyền thống ngày càng gia tăng, đặt ra yêu cầu ngày càng cấp bách về tăng cường hợp tác quốc tế để giải quyết các vấn đề, thách thức lớn chưa từng có cho phát triển nhanh và bền vững; chuyển dịch sang năng lượng tái tạo, năng lượng xanh sẽ là xu thế rõ nét hơn trong thời kỳ tới và được nhiều quốc gia lựa chọn.

2. Bối cảnh trong nước và trong tỉnh

- Trong giai đoạn vừa qua, kinh tế Việt Nam đạt được những thành tựu quan trọng. Trong năm 2020 vừa qua, trong khi phần lớn các nước có mức tăng trưởng âm hoặc đi vào trạng thái suy thoái do tác động của dịch COVID-19 nhưng kinh tế của Việt Nam vẫn tăng trưởng dương 2,91%, góp phần làm cho GDP trong 5 năm qua tăng trung bình 5,9%/năm, thuộc nhóm nước có tốc độ tăng trưởng cao nhất trong khu vực và trên thế giới. Tổng giá trị GDP giai đoạn 2016-2021 đạt trên 1.200 tỷ USD; thu nhập bình quân của người dân tăng gần 145%; Quy mô nền kinh tế tăng 1,4 lần so với đầu nhiệm kỳ, trở thành nền kinh tế có quy mô đứng thứ 4 trong ASEAN; Kim ngạch xuất khẩu giai đoạn 2016 - 2020 tăng từ 176,58 tỷ USD năm 2016 lên gần 281,5 tỷ USD năm 2020. Tăng trưởng xuất khẩu giai đoạn 2016 -2020 đạt trung bình khoảng 11,7%/năm.

- Bối cảnh quốc tế trong thời gian qua, đặc biệt ảnh hưởng Dịch bệnh Covid-19 trên thế giới và sự hiệu quả trong công tác phòng chống dịch bệnh tại Việt Nam

cũng như chiến tranh thương mại Mỹ - Trung đã khiến xu hướng dịch chuyển đầu tư nước ngoài từ Trung Quốc sang Việt Nam và các nước Đông Nam Á, mang lại những cơ hội thu hút nguồn vốn FDI vào Việt Nam. Bên cạnh đó, Hiệp định EVFTA chính thức có hiệu lực từ 01/8/2020 góp phần phục hồi xuất khẩu sang châu Âu, nhất là Hiệp định RCEP có hiệu lực trong vòng 18 tháng tới, sẽ mang lại nhiều cơ hội xuất khẩu, đầu tư, đồng thời là nhân tố quan trọng tiếp tục đẩy quá trình cải cách, hoàn thiện thể chế kinh tế của nước ta trong thời gian tới.

- Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng đã tạo động lực, tiền đề phát triển kinh tế xã hội toàn quốc cũng như các địa phương. Ngoài ra, Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII cũng đã xác định một trong ba đột phá chiến lược trong giai đoạn tới đó là “Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại cả về kinh tế và xã hội; ưu tiên phát triển một số công trình trọng điểm quốc gia về giao thông, thích ứng với biến đổi khí hậu...” đã khẳng định vai trò và tạo điều kiện phát triển giao thông vận tải nói chung trên toàn quốc.

- Bộ Chính trị ban hành Nghị quyết số 58-NQ/TW ngày 05-8-2020 về xây dựng và phát triển tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 mở ra cho tỉnh Thanh Hóa những thời cơ, vận hội mới phát triển đột phá trở thành cực tăng trưởng mới, cùng với Hà Nội, Hải Phòng và Quảng Ninh trở thành tứ giác phát triển ở phía Bắc của Tổ quốc. Trong đó, mục tiêu phát triển tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030 trở thành tỉnh giàu đẹp, văn minh và hiện đại; một trong những trung tâm lớn của vùng Bắc Trung bộ và cả nước về công nghiệp năng lượng và chế biến, chế tạo; nông nghiệp giá trị gia tăng cao; dịch vụ logistics, du lịch, giáo dục và đào tạo, y tế chuyên sâu và văn hóa, thể thao; một cực tăng trưởng mới cùng với Hà Nội, Hải Phòng và Quảng Ninh tạo thành tứ giác phát triển ở phía Bắc của Tổ quốc.

- Khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo và cách mạng công nghiệp lần thứ 4 đang diễn ra rất nhanh, đột phá, tác động sâu rộng và đa chiều trên phạm vi toàn cầu. Đối với ngành GTVT nói chung và GTVT tỉnh Thanh Hóa, cách mạng công nghiệp lần thứ 4 dự báo sẽ tác động mạnh mẽ đến phương thức vận tải, phương tiện giao thông.

II. QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU

1. Quan điểm

- Phát triển vận tải hành khách và hàng hóa bằng ô tô phù hợp, đảm bảo tính thống nhất với quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch chung xây dựng tỉnh, quy hoạch giao thông vận tải và các quy hoạch có liên quan trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa.

- Phát triển phương tiện kinh doanh vận tải bằng ô tô đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân, du khách và nhu cầu vận tải hàng hóa, từng bước nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải trên địa bàn tỉnh, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm trật tự an toàn giao thông.

- Tăng cường, nâng cao vai trò quản lý nhà nước đối với hoạt động vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa.

- Ứng dụng công nghệ thông tin trong công tác quản lý, điều hành hoạt động vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh; công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật về trật tự an toàn giao thông; phát triển hệ thống giao thông bền vững gắn với phát triển phương tiện vận tải bằng ô tô sử dụng nhiên liệu sạch.

- Nâng cao hiệu quả công tác tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật về hoạt động vận tải bằng ô tô.

2. Mục tiêu

a) Mục tiêu chung:

Thúc đẩy hoạt động vận tải bằng ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa phát triển đáp ứng các mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh đến năm 2030; nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước đối với hoạt động vận tải bằng ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa.

b) Mục tiêu cụ thể:

+ Đến năm 2025: Tổng khối lượng vận chuyển hành khách bằng ô tô đạt khoảng 64,05 triệu lượt hành khách, tăng trưởng bình quân 8,8%/năm giai đoạn 2021-2025. Tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa bằng ô tô đạt khoảng 84,67 triệu tấn, tăng trưởng bình quân 8,7%/năm giai đoạn 2021-2025.

+ Đến năm 2030: Tổng khối lượng vận chuyển hành khách bằng ô tô đạt khoảng 87,46 triệu lượt hành khách, tăng trưởng bình quân 6,4%/năm giai đoạn 2026-2030. Tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa bằng ô tô đạt khoảng 124,5 triệu tấn, tăng trưởng bình quân 8,0%/năm giai đoạn 2026-2030.

III. NHIỆM VỤ VÀ GIẢI PHÁP CHỦ YẾU

1. Nhiệm vụ

1.1. Các chỉ tiêu phát triển

1.1.1. Rà soát, đánh giá nhu cầu vận tải bằng ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2021-2025, tầm nhìn đến năm 2030

1.1.1.1. Phương pháp dự báo, mô hình dự báo nhu cầu vận tải

Dự báo nhu cầu vận tải trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa sử dụng phần mềm JICA STRADA trên cơ sở phương pháp dự báo “4 bước”. JICA STRADA là phần mềm

rất mạnh trong phân tích dự báo giao thông với 17 hợp phần, có thể giải bài toán với 50.000 tuyến đường, 40.000 điểm nút và 3.000 vùng. Phần mềm đã được áp dụng rộng rãi trong dự báo và phân tích giao thông tại các nước phát triển và tại Việt Nam đã được sử dụng trong các nghiên cứu về Phát triển bền vững hệ thống GTVT Việt Nam (VITRANSS) cũng như trong nhiều quy hoạch phát triển GTVT vùng, tỉnh và thành phố.

Quy trình phương pháp dự báo “4 bước”, cụ thể:

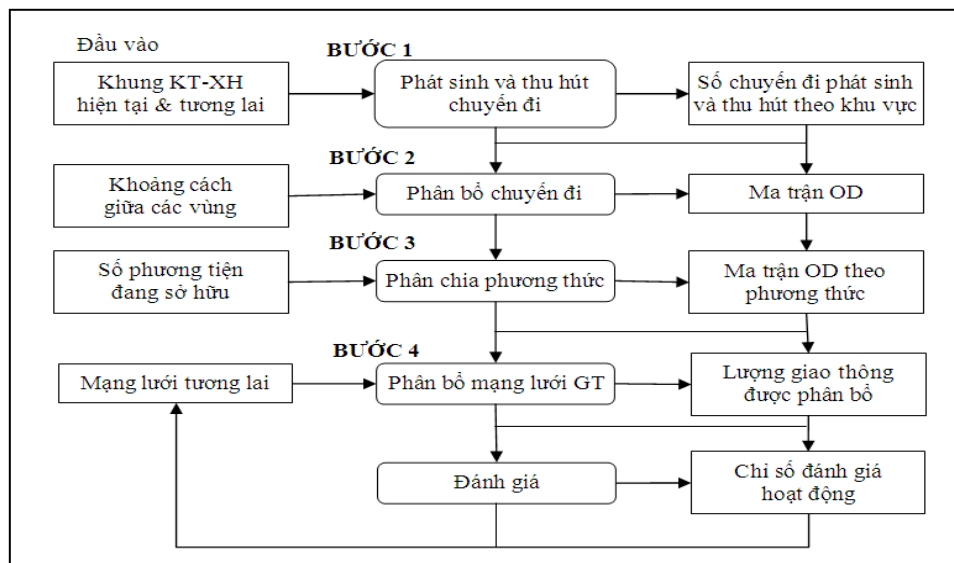
B1: Phát sinh và thu hút chuyến đi (Trip generation): xác định số lượng các chuyến đi phát sinh và thu hút theo từng khu vực phân tích;

B2: Phân bổ chuyến đi (Trip distribution): xác định số lượng chuyến đi thực hiện giữa các khu vực phân tích;

B3: Phân chia phương thức (Model split): xác định số lượng chuyến đi thực hiện bằng các phương thức vận tải khác nhau giữa các khu vực;

B4: Phân bổ mạng lưới (Traffic assignment): xác định tuyến đường được sử dụng với mỗi phương thức vận tải.

Hình 8: Sơ đồ mô hình 4 bước



a. Mô hình phát sinh thu hút chuyến đi

Dự báo số lượng chuyến đi phát sinh từ các ô giao thông trong vùng quy hoạch tại một thời điểm trong tương lai. Dựa trên các số liệu khảo sát theo dãy số thời gian, xây dựng mô hình hồi quy tuyến tính để tính toán xác định hàm xu thế phát triển của đối tượng trong quá khứ và hiện tại để ngoại suy cho tương lai. Mô hình hồi quy tuyến tính được khai triển như sau:

$$\text{Phát sinh: } G_i = \sum a_k .X_{ki} + C$$

$$\text{Thu hút: } A_{ij} = \sum b_k .X_{ki} + D$$

Trong đó:

X_{ki} : Biên số giải thích của vùng i

X_{ki} : Dân số/ Số lượng người lao động/Học sinh, sinh viên,...

a_k, b_k : Là tham số

C,D: Là hằng số

b. Mô hình phân bố chuyển đi

Dự báo số lượng chuyển đi Q_{ij} giữa 2 khu vực I và J , trong đó I là khu vực phát sinh, J là khu vực thu hút. Mô hình phân bố chuyển đi có 2 loại là nội vùng và liên vùng.

Mô hình chuyển đi nội vùng:

$$T_{ii} = l_{ii} \cdot G_i \cdot A_i$$

Trong đó: T_{ii} : Số lượng chuyển đi nội vùng của khu vực i .

l_{ii} : Tỷ lệ chuyển đi nội vùng của khu vực i .

Mô hình chuyển đi liên vùng:

Áp dụng mô hình lực hấp dẫn để tính số lượng chuyển đi liên vùng

$$T_{ij} = K \cdot \frac{G_i^\alpha \cdot A_j^\beta}{d_{ij}^\gamma} \quad (i \neq j)$$

Trong đó: T_{ij} : Số lượng chuyển đi liên vùng giữa khu vực i và j .

d_{ij} : Tác nhân cản trở giữa khu vực i và j .

K, α, β, γ : Tham số.

c. Mô hình phân chia phương thức

Dự báo tỷ lệ đảm nhận phương thức vận tải trong quan hệ giao thông giữa i và j của khu vực quy hoạch. Dùng mô hình hàm thỏa dụng để dự báo.

$$P_{ij}^m = \frac{1}{1 + e^{\alpha \cdot C_{ij}^m + \beta}} \quad \text{s. t.} \quad \sum_{m \in M} P_{ij}^m = 1$$

$$C_{ij}^m = t_{ij}^m \cdot VT^m + \frac{d_{ij} \cdot VC^m + PC^m}{OP^m}$$

Trong đó:

P_{ij}^m : Xác suất lựa chọn phương thức m giữa khu vực i và j .

C_{ij}^m : Chi phí tổng quát của phương thức m giữa khu vực i và j .

t_{ij}^m : Thời gian đi lại bằng phương thức m giữa khu vực I và j.

VT^m : Giá trị thời gian của người sử dụng phương thức m.

VC^m : Chi phí vận hành phương thức m (đối với xe bus là giá vé).

PC^m : Chi phí đậu xe của phương thức m.

OP^m : Hệ số chuyên chở trung bình của phương thức m.

α, β : Tham số.

d. Mô hình phân bổ giao thông:

Dự báo số lượng chuyến đi thực hiện trên từng tuyến giao thông trong mạng lưới giao thông tỉnh.

1.1.1.2. Cơ sở dữ liệu dự báo

a) Căn cứ xác định nhu cầu vận tải

Dự báo nhu cầu giao thông, nhu cầu đi lại của Tỉnh dựa trên các cơ sở dữ liệu chính sau:

1. Nghị quyết số 58 NQ/TW ngày 05/8/2020 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển tỉnh Thanh Hoá đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

2. Văn kiện Đại hội Đại biểu Đảng bộ Tỉnh Thanh Hóa lần thứ XIX nhiệm kỳ 2020-2025.

3. Kế hoạch phát triển kinh tế xã hội 5 năm 2021-2025 tỉnh Thanh Hóa được phê duyệt tại Quyết định 171/KH-UBND ngày 14/7/2021 của UBND tỉnh Thanh Hóa, giai đoạn 2021-2025

4. Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ

5. Chuỗi số liệu tăng trưởng dân số; GRDP tỉnh Thanh Hóa (2011-2020): Theo Niên giám thống kê.

6. Chuỗi số liệu tăng trưởng phương tiện ô tô, xe máy trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa (2016-2020): Theo thống kê của Sở GTVT kết hợp với thống kê của Cục Đăng kiểm Việt Nam.

7. Chuỗi số liệu tăng trưởng sản lượng vận tải hành khách và hàng hóa giai đoạn 2016-2020 theo thống kê của Sở GTVT

8. Chuỗi số liệu về nhu cầu đi lại, ma trận O-D: Tham khảo Đề án Quy hoạch tổng thể phát triển GTVT tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, định hướng đến năm 2030;

9. Quy hoạch tỉnh Thanh Hóa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2045;
10. Một số tài liệu khác có liên quan.

b) Một số chỉ tiêu phát triển chính

1. Chuỗi số liệu tăng trưởng dân số, GRDP tỉnh Thanh Hóa
2. Chuỗi số liệu tăng trưởng phương tiện ô tô, xe máy
3. Các chỉ tiêu tăng trưởng theo Quy hoạch tỉnh Thanh Hóa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2045.

- Dân số:

+ Giai đoạn 2021-2025, tăng trưởng dân số bình quân dưới 1%/năm

+ Giai đoạn 2026-2030 duy trì ở mức 0,5-0,75%/năm.

- GRDP: Tăng trưởng bình quân GRDP giai đoạn 2021-2025 đạt 11%/năm trở lên, giai đoạn 2026-2030 đạt 9,2%/năm.

- Thu nhập bình quân đầu người: đến năm 2025 đạt 5.200 USD, đến năm 2030 đạt 8.700 USD.

- Phát triển du lịch:

+ Năm 2025 đón khoảng **16 triệu lượt** khách du lịch, tốc độ tăng trưởng bình quân giai đoạn 2021-2025 đạt 16,9%/năm (trong đó khách quốc tế đạt **850 nghìn lượt**).

+ Năm 2030 thu hút **21,5 triệu lượt** khách du lịch, tốc độ tăng trưởng bình quân giai đoạn 2026-2030 đạt 6,1%/năm (trong đó khách quốc tế đạt **1,6 triệu lượt**).

- Phát triển KKT, KCN: phát triển 02 KKT, 15 KCN, 131 cụm công nghiệp

1.1.1.3. Dự báo nhu cầu vận tải

Dự báo tổng nhu cầu đi lại của người dân trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa trên cơ sở dự báo tăng trưởng dân số, khách du lịch (quốc tế, nội địa). Do năm 2020 tình hình phát triển kinh tế xã hội bị ảnh hưởng của dịch Covid-19 nên không phản ánh đúng thực tế sự tăng trưởng cho cả giai đoạn, do đó nhóm nghiên cứu dựa trên chuỗi tăng trưởng trong giai đoạn 2015-2019 làm cơ sở để dự báo nhu cầu vận tải.

- Dự báo nhu cầu đi lại trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, năm 2030:

Bảng 10: Nhu cầu đi lại trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030

| <i>Triệu chuyến/năm</i> | | |
|-------------------------|---------------|---------------|
| Năm 2019 | Năm 2025 | Năm 2030 |
| 665,32 | 705,09 | 732,44 |

Nguồn: TDSI dự báo, 2021

Dự báo đến năm 2025, tổng nhu cầu đi lại của người dân và du khách trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa đạt khoảng 705,09 triệu chuyến đi/năm.

Dự báo đến năm 2030, tổng nhu cầu đi lại của người dân và du khách trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa đạt khoảng 732,44 triệu chuyến đi/năm.

1.1.1.4. Phân tích phát sinh, thu hút chuyển đi

(1) Phát sinh thu hút chuyển đi:

Nhóm nghiên cứu đã tính toán chuyển đi và sự phát sinh, hấp dẫn bằng cách tham khảo mô hình phát sinh của theo Quy hoạch tổng thể phát triển GTVT tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, định hướng đến năm 2030 được thực hiện năm 2017 và phương pháp dùng tính toán là mô hình hồi quy tuyến tính đa biến và hệ số hiệu chỉnh.

- Phát sinh: $G_i = \sum a_k \cdot X_{ki} + C$

- Thu hút: $A_{ij} = \sum b_k \cdot X_{ki} + D$

Trong đó:

X_{ki} : Dân số/ Số lượng người lao động/ Du khách,...

a_k, b_k : Là tham số ; C,D: Là hằng số

Mô hình phát sinh, thu hút chuyển đi sau khi hiệu chỉnh số liệu 2020 như sau:

1. Mô hình phát sinh chuyển đi:

$$G = 1.006536x\text{Dan_so} + 2.63507x\text{Lao_dong} + 1.76379x\text{Du_khach}$$

| Regression Statistics | |
|-----------------------|----------|
| Multiple R | 0.983146 |
| R Square | 0.966576 |
| Adjusted R Square | 0.963231 |
| Standard Error | 9523.645 |
| Observations | 322 |

| ANOVA | | | | | |
|------------|-----|----------|----------|----------|----------------|
| | Df | SS | MS | F | Significance F |
| Regression | 3 | 8.37E+11 | 2.79E+11 | 3074.978 | 1.8E-234 |
| Residual | 319 | 2.89E+10 | 90699805 | | |
| Total | 322 | 8.66E+11 | | | |

| | Coefficients | Standard Error | t Stat | P-value | Lower 95% | Upper 95% | Lower 95.0% | Upper 95.0% |
|--|--------------|----------------|--------|---------|-----------|-----------|-------------|-------------|
| | | | | | | | | |

| | | | | | | | | |
|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Pop2020 | 1.006536 | 0.048046 | 20.94959 | 6.69E-62 | 0.91201 | 1.101062 | 0.91201 | 1.101062 |
| WRK2020 | 2.635074 | 0.104585 | 25.19559 | 7.37E-78 | 2.429311 | 2.840837 | 2.429311 | 2.840837 |
| TOT2020 | 1.76379 | 0.174002 | 10.13659 | 4.08E-21 | 1.421453 | 2.106127 | 1.421453 | 2.106127 |

2. Mô hình thu hút chuyển đi:

$$A = 0.966569 \times \text{Dan_so} + 2.73488 \times \text{Lao_dong} + 1.713429 \times \text{Du_khach}$$

| <i>Regression Statistics</i> | |
|------------------------------|----------|
| Multiple R | 0.944145 |
| R Square | 0.89141 |
| Adjusted R Square | |
| Square | 0.887594 |
| Standard Error | 17902.31 |
| Observations | 322 |

| <i>ANOVA</i> | | | | | <i>Significance</i> | |
|--------------|-----------|-----------|-----------|----------|---------------------|--|
| | <i>df</i> | <i>SS</i> | <i>MS</i> | <i>F</i> | <i>F</i> | |
| Regression | 3 | 8.39E+11 | 2.8E+11 | 872.8808 | 4.2E-153 | |
| Residual | 319 | 1.02E+11 | 3.2E+08 | | | |
| Total | 322 | 9.41E+11 | | | | |

| | <i>Coefficients</i> | <i>Standard Error</i> | <i>t Stat</i> | <i>P-value</i> | <i>Lower 95%</i> | <i>Upper 95%</i> | <i>Lower 95.0%</i> | <i>Upper 95.0%</i> |
|---------|---------------------|-----------------------|---------------|----------------|------------------|------------------|--------------------|--------------------|
| Pop2020 | 0.966569 | 0.090315 | 10.7022 | 4.83E-23 | 0.78888 | 1.144257 | 0.78888 | 1.144257 |
| WRK2020 | 2.734878 | 0.196596 | 13.91118 | 1.03E-34 | 2.34809 | 3.121666 | 2.34809 | 3.121666 |
| TOT2020 | 1.713429 | 0.327085 | 5.238481 | 2.95E-07 | 1.069913 | 2.356946 | 1.069913 | 2.356946 |

Kết quả phát sinh, thu hút chuyển đi như sau:

Bảng 13: Tổng phát sinh thu hút chuyển đi năm 2019

Đơn vị: chuyển đi/ngày đêm

| TT | Địa phương | Tổng phát sinh | Tổng thu hút |
|----|---------------------|----------------|--------------|
| 1 | Thành phố Thanh Hoá | 251.752 | 251.939 |
| 2 | Thành phố Sầm Sơn | 105.268 | 105.265 |
| 3 | Thị xã Bỉm Sơn | 78.643 | 78.659 |
| 4 | Huyện Thọ Xuân | 53.873 | 53.870 |
| 5 | Huyện Đông Sơn | 50.534 | 50.531 |
| 6 | Huyện Nông Cống | 50.319 | 50.305 |

| TT | Địa phương | Tổng phát sinh | Tổng thu hút |
|--|-------------------|-----------------------|---------------------|
| 7 | Huyện Triệu Sơn | 51.067 | 51.063 |
| 8 | Huyện Quảng Xương | 51.415 | 51.401 |
| 9 | Huyện Hà Trung | 50.514 | 50.500 |
| 10 | Huyện Nga Sơn | 50.176 | 50.172 |
| 11 | Huyện Yên Định | 52.122 | 52.108 |
| 12 | Huyện Thiệu Hoá | 51.180 | 51.176 |
| 13 | Huyện Hoằng Hoá | 50.371 | 50.357 |
| 14 | Huyện Hậu Lộc | 50.176 | 50.162 |
| 15 | Thị xã Nghi Sơn | 59.034 | 59.033 |
| 16 | Huyện Vĩnh Lộc | 50.053 | 50.049 |
| 17 | Huyện Thạch Thành | 51.067 | 51.053 |
| 18 | Huyện Cẩm Thủy | 50.442 | 50.428 |
| 19 | Huyện Ngọc Lặc | 50.729 | 50.725 |
| 20 | Huyện Lang Chánh | 50.094 | 50.080 |
| 21 | Huyện Như Xuân | 50.022 | 50.008 |
| 22 | Huyện Như Thanh | 50.504 | 50.490 |
| 23 | Huyện Thường Xuân | 50.217 | 50.213 |
| 24 | Huyện Bá Thước | 49.797 | 49.783 |
| 25 | Huyện Quan Hoá | 49.930 | 49.916 |
| 26 | Huyện Quan Sơn | 49.766 | 49.752 |
| 27 | Huyện Mường Lát | 49.787 | 49.773 |
| Tổng số chuyển đi bình quân (chuyển đi/ ngày đêm) | | 1.658.852 | |

Bảng 14: Tổng phát sinh thu hút chuyển đi năm 2025 và năm 2030

Đơn vị: chuyển đi/ngày đêm

| TT | Địa phương | 2025 | | 2030 | |
|-----------|---------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|
| | | Tổng phát sinh | Tổng thu hút | Tổng phát sinh | Tổng thu hút |
| 1 | Thành phố Thanh Hoá | 266.802 | 267.001 | 277.149 | 277.355 |
| 2 | Thành phố Sầm Sơn | 111.561 | 111.559 | 115.888 | 115.885 |
| 3 | Thị xã Bỉm Sơn | 83.345 | 83.362 | 86.577 | 86.594 |
| 4 | Huyện Thọ Xuân | 57.093 | 57.091 | 59.307 | 59.305 |
| 5 | Huyện Đông Sơn | 53.556 | 53.552 | 55.632 | 55.628 |

| TT | Địa phương | 2025 | | 2030 | |
|---------------------------------|-------------------|------------------|--------------|------------------|--------------|
| | | Tổng phát sinh | Tổng thu hút | Tổng phát sinh | Tổng thu hút |
| 6 | Huyện Nông Cống | 53.328 | 53.313 | 55.396 | 55.380 |
| 7 | Huyện Triệu Sơn | 54.120 | 54.116 | 56.219 | 56.215 |
| 8 | Huyện Quảng Xương | 54.489 | 54.474 | 56.602 | 56.587 |
| 9 | Huyện Hà Trung | 53.534 | 53.519 | 55.610 | 55.595 |
| 10 | Huyện Nga Sơn | 53.176 | 53.172 | 55.238 | 55.234 |
| 11 | Huyện Yên Định | 55.238 | 55.223 | 57.380 | 57.365 |
| 12 | Huyện Thiệu Hoá | 54.239 | 54.236 | 56.343 | 56.339 |
| 13 | Huyện Hoằng Hoá | 53.382 | 53.367 | 55.452 | 55.437 |
| 14 | Huyện Hậu Lộc | 53.176 | 53.161 | 55.238 | 55.222 |
| 15 | Thị xã Nghi Sơn | 62.563 | 62.562 | 64.989 | 64.988 |
| 16 | Huyện Vĩnh Lộc | 53.045 | 53.041 | 55.103 | 55.098 |
| 17 | Huyện Thạch Thành | 54.120 | 54.105 | 56.219 | 56.203 |
| 18 | Huyện Cẩm Thủy | 53.458 | 53.443 | 55.531 | 55.516 |
| 19 | Huyện Ngọc Lặc | 53.762 | 53.758 | 55.847 | 55.843 |
| 20 | Huyện Lang Chánh | 53.089 | 53.074 | 55.148 | 55.132 |
| 21 | Huyện Như Xuân | 53.013 | 52.998 | 55.069 | 55.053 |
| 22 | Huyện Như Thanh | 53.523 | 53.508 | 55.599 | 55.583 |
| 23 | Huyện Thường Xuân | 53.219 | 53.215 | 55.283 | 55.279 |
| 24 | Huyện Bá Thước | 52.774 | 52.759 | 54.821 | 54.805 |
| 25 | Huyện Quan Hoá | 52.915 | 52.900 | 54.967 | 54.952 |
| 26 | Huyện Quan Sơn | 52.742 | 52.727 | 54.787 | 54.771 |
| 27 | Huyện Mường Lát | 52.763 | 52.748 | 54.809 | 54.794 |
| Tổng chuyển đi bình quân | | 1.758.023 | | 1.826.198 | |

Tổng nhu cầu đi lại của người dân trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa tăng trưởng cùng sự tăng trưởng dân số và sự phát triển kinh tế xã hội (từ 1,66 triệu chuyến đi/ngày đêm năm 2019 lên 1,76 triệu chuyến đi/ngày đêm năm 2025 và 1,83 triệu chuyến đi/ngày đêm năm 2030).

(2) Phân bổ chuyến đi:

$$T_{ii} = l_{ii} \cdot G_i \cdot A_i$$

Trong đó: T_{ii} : Số lượng chuyến đi của khu vực i.

l_{ii} : Tỷ lệ chuyến đi của khu vực i.

Bảng 15: Phân bố chuyên đi

| STT | Số vùng nghiên cứu | Diện tích (km ²) | Tỷ lệ chuyên đi | |
|----------------|--------------------|------------------------------|-----------------|------------------|
| | | | Hiện tại | Hệ số điều chỉnh |
| Tỉnh Thanh Hóa | 27 | 2.061 | 0,73 | 0,70 |
| - Thành phố | 02 | 494 | 0,57 | 0,45 |
| - Thị xã | 02 | | | |
| - Huyện | 23 | 1.576 | 0,76 | 0,71 |

(3) Phân chia phương thức:

Dự báo tỷ lệ đảm nhận phương thức vận tải trong quan hệ giao thông giữa ô i và ô j của khu vực quy hoạch. Dùng mô hình hàm thỏa dụng để dự báo. Các phương thức vận tải chia thành: xe đạp, xe máy, xe con, xe buýt, xe tải, áp dụng hàm số logit theo chi phí đi lại giữa các khu vực.

$$P_{ij}^m = \frac{1}{1 + e^{\alpha \cdot C_{ij}^m + \beta}} \text{ s. t. } \sum_{m \in M} P_{ij}^m = 1$$

$$C_{ij}^m = t_{ij}^m \cdot VT^m + \frac{d_{ij} \cdot VC^m + PC^m}{OP^m}$$

P_{ij}^m : Xác suất lựa chọn phương thức m giữa khu vực i và j .

C_{ij}^m : Chi phí tổng quát của phương thức m giữa khu vực i và j .

t_{ij}^m : Thời gian đi lại bằng phương thức m giữa khu vực i và j .

VT^m : Giá trị thời gian của người sử dụng phương thức m .

VC^m : Chi phí vận hành phương thức m (đối với xe bus là giá vé).

PC^m : Chi phí đậu xe của phương thức m .

OP^m : Hệ số chuyên chở trung bình của phương thức m .

α, β : Tham số.

Bảng 16: Tham số về chi phí

| STT | Phương thức | Giá trị thời gian (*) (đồng/giờ) | Chi phí vận hành (*) (đồng/km) | Giá vé (**) (đồng/lượt) | Chi phí đỗ xe (***) (đồng/lượt) | Sức chở bình quân (người/phương tiện) |
|-----|-------------|----------------------------------|--------------------------------|-------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|
| 1 | Xe máy | 10.672 | 616 | - | 5.000 | 1,2 |
| 2 | Xe đạp | 18.929 | 78 | - | 3.000 | 1,1 |
| 3 | Ô tô con | 39.629 | 1.621,5 | - | 20.000 | 1,7 |

| STT | Phương thức | Giá trị thời gian (*) (đồng/giờ) | Chi phí vận hành (*) (đồng/km) | Giá vé (đồng/lượt) (**) | Chi phí đỗ xe (đồng/lượt) (***) | Sức chở bình quân (người/phương tiện) |
|-----|-------------|-------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|
| 4 | Xe buýt | 12.075 | 18.000 | 14.000 | - | - |
| 5 | Xe tải | 23.575 | 3.530,5 | - | - | 1,3 |

(*) Giá trị thời gian: tham khảo một số địa phương có điều kiện tương đồng.
(**) Giá vé: tính bình quân theo giá vé với cự ly trung bình ngắn
(***) Chi phí đỗ xe: theo Quyết định 02/2019/QĐ-UBND, lấy theo mức giá bình quân trong giữ phương tiện ban ngày.

Bảng 17: Tham số ước tính của mô hình

| STT | Phương thức | Tham số | |
|-----|-------------|----------|---------|
| | | α | β |
| 1 | Xe máy | 0,856 | 1,905 |
| 2 | Xe đạp | 0,325 | 1,820 |
| 3 | Ô tô con | 0,158 | 2,930 |
| 4 | Xe buýt | 0,312 | 3,210 |
| 5 | Xe tải | 0,112 | 3,820 |

(4) Phân bổ giao thông

Việc phân bổ giao thông trên các tuyến đường giữa các thành phố, huyện, thị xã khi xét đến các kịch bản phát triển giao thông của tỉnh trong tương lai theo Quy hoạch GTVT tỉnh Thanh Hóa và Quy hoạch tỉnh Thanh Hóa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2045

1.1.1.5. Dự báo nhu cầu vận tải hành khách trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030

Nhu cầu vận tải hành khách được thực hiện trên cơ sở các yếu tố:

- Thực trạng phát triển kinh tế xã hội và giao thông vận tải trong giai đoạn 2016-2020;

- Cập nhật các mục tiêu, nội dung tại Quy hoạch tỉnh Thanh Hóa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2045.

*) Cập nhật thực trạng phát triển kinh tế xã hội và giao thông vận tải đến năm 2020

Cập nhật thực trạng phát triển kinh tế xã hội và giao thông vận tải đến năm 2020 theo tình hình phát triển thực tế, trong đó nền tảng cơ sở để phân tích chuỗi số liệu tăng trưởng trong giai đoạn 2016-2019, các chỉ tiêu năm 2020 là chỉ tiêu

tham khảo do có sự tác động (tại thời điểm trong chuỗi) do ảnh hưởng của dịch Covid-19.

Chuỗi dữ liệu đa biến về tăng trưởng KT-XH (GRDP, dân số) và vận tải hành khách hàng hóa, hành khách tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2016-2020 cụ thể như sau:

Bảng 18: Tăng trưởng KT-XH và vận tải hành khách đường bộ tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2016-2019

| Năm | Dân số (1000 người) | GRDP ss 2010 (tỷ đồng) | Vận chuyển hành khách đường bộ (1000 người) |
|------|------------------------|---------------------------|--|
| 2016 | 3.570,8 | 80.825,0 | 34.616 |
| 2017 | 3.603,6 | 88.163,4 | 38.156 |
| 2018 | 3.631,2 | 101.528,2 | 42.555 |
| 2019 | 3.645,6 | 118.943,6 | 54.215 |

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Thanh Hóa năm 2019, Báo cáo Quy hoạch tỉnh Thanh Hóa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2045, TDSI tính toán, 2021

**) Cập nhật các chỉ tiêu phát triển dân số, khách du lịch*

Theo Kế hoạch số 71/KH-UBND ngày 14/7/2021 phát triển kinh tế xã hội 5 năm 2021 – 2025, Quy hoạch tỉnh Thanh Hóa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2045, các mục tiêu phát triển dân số, khách du lịch như sau:

- Dân số:

+ Giai đoạn 2021-2025, tăng trưởng dân số bình quân dưới 1%/năm

+ Giai đoạn 2026-2030 duy trì ở mức 0,5-0,75%/năm.

Như vậy dân số đến năm 2025, 2030 lần lượt ước đạt khoảng **3,8 triệu người** và **3,9 triệu người**.

- Năm 2025 đón khoảng **16 triệu lượt** khách du lịch, trong đó khách quốc tế đạt **850 nghìn lượt**

- Năm 2030 thu hút **21,5 triệu lượt** khách du lịch, trong đó khách quốc tế đạt **1,6 triệu lượt**

a) Dự báo nhu cầu vận chuyển hành khách bằng đường bộ

Phân tích hồi quy đa biến xác định kết quả dự báo nhu cầu vận tải hành khách, hàng hóa đường bộ tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, tầm nhìn 2030 cụ thể như sau:

Bảng 19: Nhu cầu VTHK đường bộ tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030

| Năm | Dân số (1000 người) | GRDP ss 2010 (tỷ đồng) | Vận chuyển hành khách đường bộ (1000 người) |
|------|------------------------|---------------------------|--|
| 2025 | 3.776 | 212.612,9 | 64.050 |
| 2030 | 3.896 | 330.143,6 | 87.466 |

Nguồn: TDSI dự báo, 2021

Đến năm 2025, nhu cầu vận tải hành khách đường bộ tỉnh Thanh Hóa đạt khoảng **64,05** triệu lượt, tăng trưởng bình quân 8,8%/năm giai đoạn 2021-2025.

Đến năm 2030, nhu cầu vận tải hành khách đường bộ tỉnh Thanh Hóa đạt khoảng **87,46 triệu lượt** người, tăng trưởng bình quân 6,4%/năm giai đoạn 2026-2030.

b) Dự báo nhu cầu VTHK bằng ô tô theo các phương thức vận tải

Dự báo nhu cầu vận chuyển hành khách bằng ô tô theo các loại hình vận tải hành khách chính trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa như sau:

Bảng 20: Dự báo thị phần và số chuyến đi các loại hình vận tải trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030

Đơn vị: triệu lượt HK

| STT | Phương thức vận tải | 2025 | | 2030 | |
|-----|----------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|
| | | Nhu cầu vận tải | Thị phần đảm nhận | Nhu cầu vận tải | Thị phần đảm nhận |
| 1 | Tuyến cố định | 17.627.416 | 2,50% | 21.240.765 | 2,90% |
| 2 | Xe buýt | 9.166.256 | 1,30% | 11.719.042 | 1,60% |
| 3 | Xe hợp đồng, du lịch | 7.050.966 | 1,00% | 10.986.602 | 1,50% |
| 4 | Taxi | 17.627.416 | 2,50% | 19.043.444 | 2,60% |
| 5 | Khác | 4.230.580 | 0,60% | 4.394.641 | 0,60% |

Nguồn: TDSI dự báo, 2021

- Đến năm 2025, vận tải hành khách trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa đáp ứng 7,90% nhu cầu đi lại của người dân, trong đó VTHKCC bằng xe buýt đáp ứng 1,3%, VTHK bằng xe taxi đáp ứng 2,50% nhu cầu đi lại.

- Đến năm 2030, vận tải hành khách trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa đáp ứng 9,2% nhu cầu đi lại của người dân, trong đó VTHKCC bằng xe buýt đáp ứng 1,6%, VTHK bằng xe taxi đáp ứng 2,6% nhu cầu đi lại.

1.1.1.6. Dự báo nhu cầu VTHH đường bộ tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030

Chuỗi dữ liệu đa biến về tăng trưởng KT-XH (GRDP, dân số) và vận tải hành khách hàng hóa, hành khách tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2016-2020 cụ thể như sau:

Bảng 22: Tăng trưởng kinh tế xã hội và vận tải hàng hóa đường bộ tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2016-2020

| Năm | Dân số (1000 người) | GRDP ss 2010 (tỷ đồng) | Vận tải hàng hóa đường bộ (1000 tấn) | Luân chuyển hàng hóa đường bộ (1000 tấn.km) |
|------|------------------------|---------------------------|---|---|
| 2016 | 3.570,8 | 72.371,8 | 39.724 | 2.635.783 |
| 2017 | 3.603,7 | 78.279,9 | 44.289 | 2.698.988 |
| 2018 | 3.631,3 | 87.652,7 | 48.518 | 2.703.986 |
| 2019 | 3.645,7 | 101.422,9 | 53.289 | 2.809.687 |
| 2020 | 3.664,9 | 107.485,0 | 53.952 | 2.749.192 |

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Thanh Hóa năm 2020, Báo cáo Quy hoạch tỉnh Thanh Hóa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2045, TDSI tính toán, 2021

Từ các hàm hồi quy đa biến đã được xây dựng, xác định kết quả dự báo nhu cầu vận tải hàng hóa đường bộ tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, tầm nhìn 2030 cụ thể như sau:

Bảng 23: Nhu cầu vận tải hàng hóa đường bộ tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030

| Năm | Vận chuyển hàng hóa đường bộ (1000 tấn) | Luân chuyển hàng hóa đường bộ (1000 tấn.km) |
|------|--|--|
| 2025 | 84.674 | 2.963.713 |
| 2030 | 124.500 | 4.423.450 |

Nguồn: TDSI dự báo, 2021

Đến năm 2025, nhu cầu vận tải hàng hóa đường bộ tỉnh Thanh Hóa đạt khoảng 84.674 nghìn tấn, tăng trưởng bình quân 8,7%/năm giai đoạn 2021-2025.

Đến năm 2030, nhu cầu vận tải hàng hóa đường bộ tỉnh Thanh Hóa đạt khoảng 124.500 nghìn tấn, tăng trưởng bình quân 8,0%/năm giai đoạn 2026-2030.

1.1.2. Các chỉ tiêu phát triển vận tải đến năm 2030

Trên cơ sở dự báo nhu cầu vận tải, các chỉ tiêu phát triển vận tải hành khách và hàng hóa bằng ô tô đến năm 2030 như sau:

*) Đến năm 2025:

- Tổng khối lượng vận chuyển hành khách bằng ô tô đạt khoảng 64,05 triệu lượt hành khách, tăng trưởng bình quân 8,8%/năm giai đoạn 2021-2025.

- Vận tải hành khách đảm nhận 7,9% nhu cầu đi lại của người dân.

- Tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa bằng ô tô đạt khoảng 84,674 triệu tấn, tăng trưởng bình quân 8,7%/năm giai đoạn 2021-2025.

*) Đến năm 2030:

- Tổng khối lượng vận chuyển hành khách bằng ô tô đạt khoảng 87,46 triệu lượt hành khách, tăng trưởng bình quân 6,4%/năm giai đoạn 2026-2030.

- Vận tải hành khách đảm nhận 9,20% nhu cầu đi lại của người dân.

- Tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa bằng ô tô đạt khoảng 124,5 triệu tấn, tăng trưởng bình quân 8,0%/năm giai đoạn 2026-2030.

1.1.3. Các chỉ tiêu phát triển phương tiện vận tải đến năm 2030

Đến năm 2025, nhu cầu phương tiện ô tô tỉnh Thanh Hóa khoảng 151.860 phương tiện, tăng trưởng bình quân 12,9%/năm giai đoạn 2021-2025. Trong đó tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm tương ứng của ô tô con, ô tô khách, ô tô tải, ô tô chuyên dùng và phương tiện khác khác tương ứng là 15,4%; 8,4%; 9,2%; 12,8%.

Đến năm 2030, nhu cầu phương tiện ô tô tỉnh Thanh Hóa khoảng 291.790 phương tiện, tăng trưởng bình quân 9,0%/năm giai đoạn 2026-2030. Trong đó tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm tương ứng của ô tô con, ô tô khách, ô tô tải, ô tô chuyên dùng và phương tiện khác tương ứng là 9,3%; 6,1%; 8,6%; 10,2%.

Cụ thể như sau:

Bảng 24: Nhu cầu phương tiện ô tô tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, 2030

| Năm | Tổng ô tô | Ô tô con | Ô tô khách | Ô tô tải | Ô tô chuyên dùng và PT khác |
|---------------|----------------|----------|------------|----------|-----------------------------|
| 2025 | 151.860 | 117.752 | 5.622 | 23.198 | 5.288 |
| <i>Cơ cấu</i> | 100% | 77,54% | 3,70% | 15,28% | 3,48% |
| 2030 | 291.790 | 183.328 | 7.546 | 31.010 | 8.588 |
| <i>Cơ cấu</i> | 100% | 79,54% | 3,27% | 13,45% | 3,73% |

Nguồn: TDSI dự báo, 2021

1.2. Phương án phát triển hoạt động vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2021-2025, tầm nhìn đến năm 2030

Trên cơ sở các yêu cầu đối với công tác quản lý nhà nước, tình hình thực tiễn và đảm bảo đáp ứng được những mục tiêu đặt ra, đề xuất định hướng phát triển đối với từng loại hình vận tải như sau:

- Đối với hoạt động vận tải hành khách bằng xe ô tô:

+ Vận tải hành khách tuyến cố định (nội tỉnh và liên tỉnh): Định hướng phát triển mạng lưới tuyến, số lượng phương tiện đáp ứng

+ VTHKCC bằng xe buýt: Định hướng phát triển mạng lưới tuyến, số lượng phương tiện

+ VTHK bằng xe taxi: Định hướng phát triển số lượng phương tiện, số lượng doanh nghiệp

+ VTHK bằng xe hợp đồng, du lịch: định hướng phát triển số lượng phương tiện đối với xe hợp đồng đến 9 chỗ và trên 9 chỗ

- Đối với hoạt động vận tải hàng hóa bằng ô tô: định hướng phát triển số lượng phương tiện, các loại mặt hàng chủ yếu, khu vực phát triển hàng hóa.

1.2.1. Phương án phát triển hoạt động vận tải hành khách bằng xe ô tô

1.2.1.1. Phương án phát triển vận tải hành khách tuyến cố định

a) Về phát triển mạng lưới tuyến

- Nghiên cứu phát triển các tuyến vận tải hành khách liên vận quốc tế kết nối với các tỉnh, thành phố nước bạn Lào (Viêng Chăn, Luông Pha Bang...).

- Phát triển vận tải hành khách tuyến cố định liên tỉnh:

+ Phát triển theo danh mục mạng lưới tuyến VTHK tuyến cố định liên tỉnh được Bộ GTVT công bố và cập nhật hàng năm ¹²

+ Giai đoạn 2021-2025: Tiếp tục mở mới các tuyến vận tải hành khách từ bến xe loại IV trở lên đến các tỉnh, thành phố có nhu cầu cao như Hà Nội, Hải Phòng, thành phố Hồ Chí Minh...

+ Giai đoạn 2026-2030 tiếp tục mở mới các tuyến vận tải hành khách từ bến xe loại IV trở lên đến tất cả các tỉnh, thành phố trên địa bàn cả nước theo nhu cầu vận tải.

- Phát triển vận tải hành khách tuyến cố định nội tỉnh:

+ Phát triển theo danh mục mạng lưới tuyến vận tải hành khách tuyến cố định nội tỉnh được Chủ tịch UBND tỉnh phê duyệt quy hoạch giai đoạn 2016-2020, định hướng đến năm 2030 tại Quyết định số 1966/QĐ-UBND ngày 08/6/2015 và Quyết định số 184/QĐ-UBND ngày 15/01/2020.

+ Giai đoạn 2021-2025: Phát triển các tuyến vận tải hành khách từ các bến xe thành phố Thanh Hóa đến tất cả các huyện, thị xã theo nhu cầu vận tải.

¹² Tại các Quyết định số 2288/QĐ-BGTVT ngày 26/6/2014, Quyết định số 3848/QĐ-BGTVT ngày 29/10/2015, Quyết định số 135/QĐ-BGTVT ngày 15/01/2016, Quyết định số 2548/QĐ-BGTVT ngày 16/8/2016, Quyết định số 189/QĐ-BGTVT ngày 19/01/2017, Quyết định số 2318/QĐ-BGTVT ngày 04/8/2017, Quyết định số 317/QĐ-BGTVT ngày 08/02/2018, Quyết định số 1888/QĐ-BGTVT ngày 24/8/2018, Quyết định số 667/QĐ-BGTVT ngày 19/4/2019, Quyết định số 1725/QĐ-BGTVT ngày 19/9/2019, Quyết định số 542/QĐ-BGTVT ngày 03/4/2020 công bố danh mục chi tiết mạng lưới tuyến VTHK cố định liên tỉnh đường bộ toàn quốc đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

+ Giai đoạn 2026-2030: Tiếp tục mở mới các tuyến vận tải hành khách từ bên xe trung tâm các đô thị lớn (thành phố Thanh Hóa, thành phố Sầm Sơn, thị xã Nghi Sơn,...) đến tất cả các huyện, thị xã và kết nối trực tiếp giữa các địa phương có nhu cầu.

Danh mục mạng lưới tuyến vận tải hành khách cố định nội tỉnh trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030 như sau:

Bảng 25: Danh mục mạng lưới tuyến VTHK cố định nội tỉnh trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030

| TT | Mã tuyến | Tuyến VTHK cố định nội tỉnh | | | | Hành trình chạy xe chính (dùng cho cả 2 chiều đi và về) | Cự ly tuyến (km) | Lưu lượng (chuyến/tháng) | |
|----------|---------------------------------|-----------------------------|-------------|---------------|---------------|--|------------------|--------------------------|--------------|
| | | Nơi đi/đến | Nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | | | Hiện trạng | Đến năm 2030 |
| I | Các tuyến đang hoạt động | | | | | | | | |
| 1 | 36.0424.A | TP Thanh Hóa | Mường Lát | BX phía Tây | BX Mường Lát | BX Phía Tây - QL 47 - đường HCM - QL 15 - QL 15C - BX Mường Lát và ngược lại | 240 | 450 | 800 |
| 2 | 36.0423.A | TP Thanh Hóa | Quan Hóa | BX phía Tây | BX Hồi Xuân | BX Phía Tây - QL 47 - đường HCM - QL 15 - BX Quan Hóa và ngược lại. | 120 | 450 | 800 |
| 3 | 36.0417.A | TP Thanh Hóa | Quan Sơn | BX phía Tây | BX Quan Sơn | BX Phía Tây - QL 47 - đường HCM - QL 15 - QL 217 - BX Quan Sơn và ngược lại. | 135 | 650 | 950 |
| 4 | 36.0414.A | TP Thanh Hóa | Ngọc Lặc | BX phía Tây | BX Ngọc Lặc | BX Phía Tây - QL 47 - Đường HCM - BX Ngọc Lặc và ngược lại. | 70 | 400 | 700 |
| 5 | 36.0421.A | TP Thanh Hóa | Thường Xuân | BX phía Tây | BX Cửa Đạt | BX Phía Tây - QL 47 - BX Cửa Đạt và ngược lại. | 70 | 250 | 450 |
| 6 | 36.0401.A | TP Thanh Hóa | Cẩm Thủy | BX phía Tây | BX Cẩm Thủy | BX Phía Tây - QL 45 - QL 217 - BX Cẩm Thủy và ngược lại. | 70 | 400 | 625 |
| 7 | 36.0401.B | TP Thanh Hóa | Cẩm Thủy | BX phía Tây | BX Cẩm Thủy | BX Phía Tây - QL 45 - ĐT.518B - BX Cẩm Thủy và ngược lại. | 70 | | |

| TT | Mã tuyến | Tuyến VTHK cố định nội tỉnh | | | | Hành trình chạy xe chính (dùng cho cả 2 chiều đi và về) | Cự ly tuyến (km) | Lưu lượng (chuyến/tháng) | |
|----|-----------|-----------------------------|--------------|---------------|---------------|--|------------------|--------------------------|--------------|
| | | Nơi đi/đến | Nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | | | Hiện trạng | Đến năm 2030 |
| 8 | 36.0410.A | TP Thanh Hóa | Vĩnh Lộc | BX phía Tây | BX Vĩnh Lộc | BX: Phía Tây - BX: Vĩnh Lộc Lộ trình: BX Phía Tây - QL 45 - BX Vĩnh Lộc và ngược lại. | 45 | 125 | 250 |
| 9 | 36.0422.A | TP Thanh Hóa | Lang Chánh | BX phía Tây | BX Lang Chánh | BX: Phía Tây - BX: Lang Chánh Lộ trình: BX Phía Tây - QL 47 - đường HCM - QL 15 - BX Lang Chánh và ngược lại. | 82 | 400 | 625 |
| 10 | 36.0426.A | TP Thanh Hóa | Bá Thước | BX phía Tây | BX Cành Nàng | BX Phía Tây - QL 47- đường HCM - QL 15 - QL 217- BX Cành Nàng và ngược lại. | 120 | 800 | 1050 |
| 11 | 36.0426.B | TP Thanh Hóa | Bá Thước | BX phía Tây | BX Cành Nàng | BX Phía Tây - QL 45 - QL 217- BX Cành Nàng và ngược lại. | 120 | | |
| 12 | 36.0415.A | TP Thanh Hóa | Thọ Xuân | BX phía Tây | BX Thọ Xuân | BX Phía Tây - QL 47 - đường tỉnh 506 - BX Thọ Xuân và ngược lại. | 40 | 275 | 400 |
| 13 | 36.2004.A | Yên Định | TP Thanh Hóa | BX Quán Lào | BX phía Tây | BX Phía Tây - QL 45- BX Quán Lào và ngược lại. | 30 | 100 | 125 |
| 14 | 36.1304.A | Triệu Sơn | TP Thanh Hóa | BX Triệu Sơn | BX phía Tây | BX Phía Tây - QL 47 - Đ.T 514 - BX Triệu Sơn và ngược lại. | 30 | 50 | 60 |
| 15 | 36.0527.A | TP Thanh Hóa | Thạch Thành | BX phía Bắc | BX Kim Tân | BX Phía Bắc - đường tránh TP - Cầu Nguyệt Viên - QL1 - QL 217b - BX Kim Tân | 60 | 125 | 150 |

| TT | Mã tuyến | Tuyến VTHK cố định nội tỉnh | | | | Hành trình chạy xe chính (dùng cho cả 2 chiều đi và về) | Cự ly tuyến (km) | Lưu lượng (chuyến/tháng) | |
|----|-----------|-----------------------------|-------------|---------------|---------------|--|------------------|--------------------------|--------------|
| | | Nơi đi/đến | Nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | | | Hiện trạng | Đến năm 2030 |
| 16 | 36.0521.A | TP Thanh Hóa | Thường Xuân | BX phía Bắc | BX Cửa Đạt | BX Phía Bắc - đường Dương Đình Nghệ - QL 47 - BX Cửa Đạt và ngược lại. | 70 | 75 | 90 |
| 17 | 36.0509.A | TP Thanh Hóa | Nga Sơn | BX phía Bắc | BX Nga Sơn | BX Phía Bắc - Nguyễn Chí Thanh - đường Chánh TP - Cầu Nguyệt Viên - QL1- ĐT. 508 - BX Nga Sơn và ngược lại | 40 | 50 | 60 |
| 18 | 36.0508.A | TP Thanh Hóa | Bim Sơn | BX phía Bắc | BX Bim Sơn | BX Phía Bắc - đường tránh TP - Cầu Nguyệt Viên - QL1 - BX Bim Sơn Sơn và ngược lại. | 35 | 50 | 60 |
| 19 | 36.0502.A | TP Thanh Hóa | Hậu Lộc | BX phía Bắc | BX Minh Lộc | BX Phía Bắc - đường tránh TP - Cầu Nguyệt Viên - QL1 -ĐT.526b - ĐT 526 - BX Minh Lộc Sơn và ngược lại. | 30 | 100 | 120 |
| 20 | 36.0503.A | TP Thanh Hóa | Hoàng Hóa | BX phía Bắc | BX Hoàng Hóa | BX Phía Bắc - đường tránh TP - Cầu Nguyệt Viên - QL1- QL 10 - BX Hoàng Hóa và ngược lại. | 20 | 75 | 90 |
| 21 | 36.0607.A | TP Thanh Hóa | Nghi Sơn | BX phía Nam | BX Nghi Sơn | BX Phía Tây - đường Nguyễn Trãi - đường Quang Trung - QL1 - ĐT. 513 - BX Nghi Sơn và ngược lại. | 70 | 600 | 1200 |
| 22 | 36.0616.A | TP Thanh Hóa | Như Xuân | BX phía Nam | BX Yên Cát | BX Phía Nam - QL 45 - BX Yên Cát và ngược lại | 60 | 75 | 90 |
| 23 | 36.0611.A | TP Thanh Hóa | Nông Cống | BX phía Nam | BX Nông Cống | BX Phía Nam - QL 45 - BX Nông Cống và ngược lại. | 30 | 125 | 150 |

| TT | Mã tuyến | Tuyến VTHK cố định nội tỉnh | | | | Hành trình chạy xe chính (dùng cho cả 2 chiều đi và về) | Cự ly tuyến (km) | Lưu lượng (chuyến/tháng) | |
|--|-----------|-----------------------------|--------------|----------------|---------------|---|------------------|--------------------------|--------------|
| | | Nơi đi/đến | Nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | | | Hiện trạng | Đến năm 2030 |
| 24 | 36.0628.A | TP Thanh Hóa | Quảng Xương | BX phía Nam | BX Quảng Nham | BX Phía Nam - đường Quang Trung - QL1 - thị tứ Quảng Nham và ngược lại | 20 | 75 | 90 |
| 25 | 36.0629.A | TP Thanh Hóa | Như Thanh | BX phía Nam | BX Như Thanh | BX Phía Nam- QL45 - TT Như Thanh và ngược lại. | 42 | 90 | 150 |
| II Các tuyến mở mới giai đoạn 2021-2025 | | | | | | | | | |
| 26 | 36.1118.A | Nông Công | Sầm Sơn | BX Nông Công | BX Sầm Sơn | BX Nông Công – QL45 – Đường tránh TP – Đại lộ Võ Nguyên Giáp – QL47 – BX Sầm Sơn và ngược lại. | 46 | | 150 |
| 27 | 36.1618.A | Như Xuân | Sầm Sơn | BX Yên Cát | BX Sầm Sơn | BX Yên Cát – QL45 – Đường tránh TP – Đại lộ Võ Nguyên Giáp – QL47 – BX Sầm Sơn và ngược lại. | 76 | | 150 |
| 28 | 36.1609.A | Như Xuân | Nga Sơn | BX Yên Cát | BX Nga Sơn | BX Yên Cát – QL45 – Đường tránh TP – Đại lộ Võ Nguyên Giáp – QL1 – ĐT.508 – QL10 – BX Nga Sơn và ngược lại. | 100 | | 180 |
| 29 | 36.1608.A | Như Xuân | Bỉm Sơn | BX Yên Cát | BX Bỉm Sơn | BX Yên Cát – Đường Hồ Chí Minh - QL47 – Đường Vạn Lại – Yên Trường – QL.10 (qua bến xe phía Bắc TP Thanh Hóa) – QL1A – BX Bỉm Sơn và ngược lại. | 100 | | 150 |
| 30 | 36.1904.A | Thạch Thành | TP Thanh Hoá | BX Thạch Quảng | BX phía Bắc | BX Thạch Quảng – Đường HCM – ĐT.516 – QL217B – QL1 – TP Thanh Hoá (theo phân luồng của TP Thanh Hoá) – BX phía Bắc và ngược lại. | 90 | | 150 |

| TT | Mã tuyến | Tuyến VTHK cố định nội tỉnh | | | | Hành trình chạy xe chính (dùng cho cả 2 chiều đi và về) | Cự ly tuyến (km) | Lưu lượng (chuyến/tháng) | |
|-----------|---|-----------------------------|------------|----------------|---------------|--|------------------|--------------------------|--------------|
| | | Nơi đi/đến | Nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | | | Hiện trạng | Đến năm 2030 |
| 31 | 36.1918.A | Thạch Thành | Sầm Sơn | BX Thạch Quảng | BX Sầm Sơn | BX Thạch Quảng – Đường HCM – ĐT.516 – QL217B – QL1 – TP Thanh Hoá (theo phân luồng của TP Thanh Hoá) – QL47 - BX Sầm Sơn và ngược lại. | 106 | | 120 |
| II | Các tuyến mở mới giai đoạn 2026-2030 | | | | | | | | |
| 32 | 36.0901.A | Nga Sơn | Cầm Thủy | BX Nga Sơn | BX Cầm Thủy | BX Nga Sơn - ĐT.508 - QL1 - QL 217b - ĐT. 516 - Đường HCM - Bến xe Cầm Thủy và ngược lại. | 70 | | 120 |
| 33 | 36.0901.B | Nga Sơn | Cầm Thủy | BX Nga Sơn | BX Cầm Thủy | BX Nga Sơn - ĐT.508 - QL1 - QL 217 - Bến xe Cầm Thủy và ngược lại. | 80 | | 120 |
| 34 | 36.0926.A | Nga Sơn | Bá Thước | BX Nga Sơn | BX Cành Nàng | BX Nga Sơn - ĐT.508 - QL1 - QL 217b - ĐT. 516 -Đường HCM - BX Cành Nàng và ngược lại. | 85 | | 150 |
| 35 | 36.0926.B | Nga Sơn | Bá Thước | BX Nga Sơn | BX Cành Nàng | BX Nga Sơn - ĐT.508 - QL1 - QL 217 - Bến xe Cành Nàng và ngược lại. | 95 | | 150 |
| 36 | 36.0923.A | Nga Sơn | Quan Hoá | BX Nga Sơn | BX Hồi Xuân | BX Nga Sơn - ĐT.508 - QL1 - QL 217b - ĐT. 516 - Đường HCM - QL 217 - QL15 - BX Hồi Xuân và ngược lại. | 110 | | 150 |
| 37 | 36.0923.B | Nga Sơn | Quan Hoá | BX Nga Sơn | BX Hồi Xuân | BX Nga Sơn - ĐT.508 - QL1 - QL 217 - QL15 - BX Hồi Xuân và ngược lại. | 120 | | 150 |

| TT | Mã tuyến | Tuyến VTHK cố định nội tỉnh | | | | Hành trình chạy xe chính (dùng cho cả 2 chiều đi và về) | Cự ly tuyến (km) | Lưu lượng (chuyến/tháng) | |
|----|-----------|-----------------------------|------------|---------------|---------------|---|------------------|--------------------------|--------------|
| | | Nơi đi/đến | Nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | | | Hiện trạng | Đến năm 2030 |
| 38 | 36.0914.A | Nga Sơn | Ngọc Lặc | BX Nga Sơn | BX Ngọc Lặc | BX Nga Sơn - ĐT.508 - QL1 - QL 217b - ĐT. 516 - Đường HCM - BX Ngọc Lặc và ngược lại. | 90 | | 150 |
| 39 | 36.0914.B | Nga Sơn | Ngọc Lặc | BX Nga Sơn | BX Ngọc Lặc | BX Nga Sơn - ĐT.508 - QL1 - QL 217 - ĐT. 516B - BX Ngọc Lặc và ngược lại. | 90 | | 150 |
| 40 | 36.0917.A | Nga Sơn | Quan Sơn | BX Nga Sơn | BX Quan Sơn | BX Nga Sơn - ĐT.508 - QL1 - QL 217b - ĐT. 516 - Đường HCM - QL217 - BX Quan Sơn và ngược lại. | 140 | | 150 |
| 41 | 36.0917.B | Nga Sơn | Quan Sơn | BX Nga Sơn | BX Quan Sơn | BX Nga Sơn - ĐT.508 - QL1 - QL 217 - ĐT. 516B - QL 15- QL 217- BX Quan Sơn và ngược lại. | 150 | | 150 |
| 42 | 36.1817.A | Sầm Sơn | Quan Sơn | BX Sầm Sơn | BX Quan Sơn | BX Sầm Sơn - QL 47 - Đường HCM - QL217 - BX Quan Sơn và ngược lại. | 150 | | 240 |
| 43 | 36.1817.B | Sầm Sơn | Quan Sơn | BX Sầm Sơn | BX Quan Sơn | BX Sầm Sơn - QL 47 - QL 45 - QL217 - BX Quan Sơn và ngược lại. | 150 | | 240 |
| 44 | 36.1823.A | Sầm Sơn | Quan Hoá | BX Sầm Sơn | BX Hồi Xuân | BX Sầm Sơn - QL 47 - Đường HCM - QL217 - QL 15 - BX Hồi Xuân và ngược lại. | 145 | | 240 |
| 45 | 36.1823.B | Sầm Sơn | Quan Hoá | BX Sầm Sơn | BX Hồi Xuân | BX Sầm Sơn - QL 47 - QL 45 - QL217 - QL 15 - BX Hồi Xuân và ngược lại. | 155 | | 240 |

| TT | Mã tuyến | Tuyến VTHK cố định nội tỉnh | | | | Hành trình chạy xe chính (dùng cho cả 2 chiều đi và về) | Cự ly tuyến (km) | Lưu lượng (chuyến/tháng) | |
|----|-----------|-----------------------------|------------|---------------|---------------|---|------------------|--------------------------|--------------|
| | | Nơi đi/đến | Nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | | | Hiện trạng | Đến năm 2030 |
| 46 | 36.1807.A | Sầm Sơn | Nghi Sơn | BX Sầm Sơn | BX Nghi Sơn | BX Sầm Sơn - QL 47 - QL1 - ĐT. 513 - BX Nghi Sơn và ngược lại. | 85 | | 240 |
| 47 | 36.1808.A | Sầm Sơn | Bim Sơn | BX Sầm Sơn | BX Bim Sơn | BX Sầm Sơn - QL 47 - QL1 - BX Bim Sơn và ngược lại. | 45 | | 120 |
| 48 | 36.1810.A | Sầm Sơn | Vĩnh Lộc | BX Sầm Sơn | BX Vĩnh Lộc | BX Sầm Sơn - QL 47 - QL45 - BX Vĩnh Lộc và ngược lại. | 60 | | 120 |
| 49 | 36.1814.A | Sầm Sơn | Ngọc Lặc | BX Sầm Sơn | BX Ngọc Lặc | BX Sầm Sơn - QL 47 - Đường HCM BX Ngọc Lặc và ngược lại. | 85 | | 120 |
| 50 | 36.1814.B | Sầm Sơn | Ngọc Lặc | BX Sầm Sơn | BX Ngọc Lặc | BX Sầm Sơn - QL 47 - QL45 - QL217 - Đường HCM - BX Ngọc Lặc và ngược lại. | 95 | | 120 |
| 51 | 36.1801.A | Sầm Sơn | Cẩm Thủy | BX Sầm Sơn | BX Cẩm Thủy | BX Sầm Sơn - QL 47 - QL45 - QL217 - BX Cẩm Thủy và ngược lại. | 84 | | 120 |
| 52 | 36.1826.A | Sầm Sơn | Bá Thước | BX Sầm Sơn | BX Cành Nàng | BX Sầm Sơn - QL 47 - QL45 - QL217 - BX Bá Thước và ngược lại. | 96 | | 150 |
| 53 | 36.0715.A | Nghi Sơn | Thọ Xuân | BX Nghi Sơn | BX Thọ Xuân | BX Nghi Sơn - ĐT.513 - QL1 - QL47 - ĐT. 506 - BX Thọ Xuân và ngược lại. | 110 | | 150 |

| TT | Mã tuyến | Tuyến VTHK cố định nội tỉnh | | | | Hành trình chạy xe chính (dùng cho cả 2 chiều đi và về) | Cự ly tuyến (km) | Lưu lượng (chuyến/tháng) | |
|----|-----------|-----------------------------|-------------|---------------|---------------|---|------------------|--------------------------|--------------|
| | | Nơi đi/đến | Nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | | | Hiện trạng | Đến năm 2030 |
| 54 | 36.0723.A | Nghi Sơn | Quan Hoá | BX Nghi Sơn | BX Hồi Xuân | Bến xe Nghi Sơn - ĐT513 – đường Nghi Sơn - Bãi Trành - Đường Hồ Chí Minh - QL15 - Bến xe Hồi Xuân | 190 | | 120 |
| 55 | 36.0714.A | Nghi Sơn | Ngọc Lặc | BX Nghi Sơn | BX Ngọc Lặc | BX Nghi Sơn - ĐT.513 - QL1 - QL47 - Đường HCM - BX Ngọc Lặc và ngược lại. | 140 | | 150 |
| 56 | 36.0708.A | Nghi Sơn | Bỉm Sơn | BX Nghi Sơn | BX Bỉm Sơn | BX Nghi Sơn - ĐT.513 - QL1 - BX Bỉm Sơn và ngược lại. | 105 | | 150 |
| 57 | 36.0710.A | Nghi Sơn | Vĩnh Lộc | BX Nghi Sơn | BX Vĩnh Lộc | BX Nghi Sơn - ĐT.513 - QL1 - QL 45 - BX Vĩnh Lộc và ngược lại. | 115 | | 120 |
| 58 | 36.0727.A | Nghi Sơn | Thạch Thành | BX Nghi Sơn | BX Kim Tân | BX Nghi Sơn - ĐT.513 - QL1 - QL 45 - BX Kim Tân và ngược lại. | 130 | | 150 |
| 59 | 36.0727.B | Nghi Sơn | Thạch Thành | BX Nghi Sơn | BX Kim Tân | BX Nghi Sơn - ĐT.513 - QL1 - QL 217b - BX Kim Tân và ngược lại. | 135 | | 150 |
| 60 | 36.0709.A | Nghi Sơn | Nga Sơn | BX Nghi Sơn | BX Nga Sơn | BX Nghi Sơn - ĐT.513 - QL1 - ĐT. 508 - BX Nga Sơn và ngược lại. | 110 | | 120 |
| 61 | 36.0801.A | Bỉm Sơn | Cẩm Thủy | BX Bỉm Sơn | BX Cẩm Thủy | BX Bỉm Sơn - QL1 - QL 217b - ĐT. 516 - Đường HCM - BX Cẩm Thủy và ngược lại. | 50 | | 120 |

| TT | Mã tuyến | Tuyến VTHK cố định nội tỉnh | | | | Hành trình chạy xe chính (dùng cho cả 2 chiều đi và về) | Cự ly tuyến (km) | Lưu lượng (chuyến/tháng) | |
|----|-----------|-----------------------------|-------------|---------------|---------------|--|------------------|--------------------------|--------------|
| | | Nơi đi/đến | Nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | | | Hiện trạng | Đến năm 2030 |
| 62 | 36.0801.B | Bỉm Sơn | Cầm Thủy | BX Bỉm Sơn | BX Cầm Thủy | BX Bỉm Sơn - QL1 - QL 217 - BX Cầm Thủy và ngược lại | 64 | | 120 |
| 63 | 36.0814.A | Bỉm Sơn | Ngọc Lặc | BX Bỉm Sơn | BX Ngọc Lặc | BX Bỉm Sơn - QL1 - QL 217b - ĐT. 516 - Đường HCM - BX Ngọc Lặc và ngược lại. | 70 | | 180 |
| 64 | 36.0814.B | Bỉm Sơn | Ngọc Lặc | BX Bỉm Sơn | BX Ngọc Lặc | BX Bỉm Sơn - QL1 - QL 217 - Đường HCM - BX Ngọc Lặc và ngược lại | 84 | | 180 |
| 65 | 36.0827.A | Bỉm Sơn | Thạch Thành | BX Bỉm Sơn | BX Kim Tân | BX Bỉm Sơn - QL1 - QL 217b - BX Kim Tân và ngược lại. | 28 | | 60 |
| 66 | 36.0822.A | Bỉm Sơn | Lạng Chánh | BX Bỉm Sơn | BX Lạng Chánh | BX Bỉm Sơn - QL1 - QL 217b - ĐHCM - QL 15 - BX Lạng Chánh và ngược lại. | 82 | | 120 |
| 67 | 36.0810.A | Bỉm Sơn | Vĩnh Lộc | BX Bỉm Sơn | BX Vĩnh Lộc | BX Bỉm Sơn - QL1 - QL 217b - QL 45 - BX Vĩnh Lộc và ngược lại | 40 | | 60 |
| 68 | 36.0817.A | Bỉm Sơn | Quan Sơn | BX Bỉm Sơn | BX Quan Sơn | BX Bỉm Sơn - QL1 - QL 217b - đường HCM - QL 217 - BX Quan Sơn và ngược lại | 150 | | 120 |
| 69 | 36.1023.A | Vĩnh Lộc | Quan Hoá | BX Vĩnh Lộc | BX Hồi Xuân | BX Vĩnh Lộc - QL 217 - QL 15 - BX Hồi Xuân và ngược lại | 80 | | 90 |

| TT | Mã tuyến | Tuyến VTHK cố định nội tỉnh | | | | Hành trình chạy xe chính (dùng cho cả 2 chiều đi và về) | Cự ly tuyến (km) | Lưu lượng (chuyến/tháng) | |
|----|-----------|-----------------------------|------------|---------------|---------------|---|------------------|--------------------------|--------------|
| | | Nơi đi/đến | Nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | | | Hiện trạng | Đến năm 2030 |
| 70 | 36.1017.A | Vĩnh Lộc | Quan Sơn | BX Vĩnh Lộc | BX Quan Sơn | BX Vĩnh Lộc - QL 217 - BX Quan Sơn và ngược lại. | 95 | | 90 |
| 71 | 36.1014.A | Vĩnh Lộc | Ngọc Lặc | BX Vĩnh Lộc | BX Ngọc Lặc | BX Vĩnh Lộc - QL 217 - Đường HCM - BX Ngọc Lặc và ngược lại. | 42 | | 90 |
| 72 | 36.1014.B | Vĩnh Lộc | Ngọc Lặc | BX Vĩnh Lộc | BX Ngọc Lặc | Lộ trình2: BX Vĩnh Lộc - QL 45 - QL 47B - ĐT.516B - BX Ngọc Lặc và ngược lại. | 55 | | 90 |
| 73 | 36.1022.A | Vĩnh Lộc | Lang Chánh | BX Vĩnh Lộc | BX Lang Chánh | BX Vĩnh Lộc - QL 217 - Đường HCM - QL15 - BX Lang Chánh và ngược lại. | 60 | | 90 |
| 74 | 36.1022.B | Vĩnh Lộc | Lang Chánh | BX Vĩnh Lộc | BX Lang Chánh | BX Vĩnh Lộc - QL 45 - QL 47B - ĐT.516B - QL15 - BX Lang Chánh và ngược lại. | 70 | | 90 |
| 75 | 36.1514.A | Thọ Xuân | Ngọc Lặc | BX Thọ Xuân | BX Ngọc Lặc | BX Thọ Xuân - ĐT.506 - đường HCM - BX Ngọc Lặc và ngược lại. | 30 | | 120 |
| 76 | 36.2324.A | Quan Hoá | Mường Lát | BX Hồi Xuân | BX Mường Lát | Bến xe Hồi Xuân – QL15C – BX Mường Lát và ngược lại. | 120 | | 180 |
| 77 | 36.0124.A | Cẩm Thủy | Mường Lát | BX Cẩm Thủy | BX Mường Lát | Bến xe Cẩm Thủy – QL.15A – QL.15C – Bến xe Mường Lát và ngược lại. | 170 | | 120 |

| TT | Mã tuyến | Tuyến VTHK cố định nội tỉnh | | | | Hành trình chạy xe chính (dùng cho cả 2 chiều đi và về) | Cự ly tuyến (km) | Lưu lượng (chuyến/tháng) | |
|----|-----------|-----------------------------|------------|---------------|---------------|---|------------------|--------------------------|--------------|
| | | Nơi đi/đến | Nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | | | Hiện trạng | Đến năm 2030 |
| 78 | 36.1424.A | Ngọc Lặc | Mường Lát | BX Ngọc Lặc | BX Mường Lát | Bến xe Ngọc Lặc – QL.15A – Bến xe Mường Lát và ngược lại. | 160 | | 120 |
| 79 | 36.1824.A | Sầm Sơn | Mường Lát | BX Sầm Sơn | BX Mường Lát | Bến xe Sầm Sơn – QL.47 – Thành phố Thanh Hóa (theo phân luồng của TP Thanh Hóa qua nút giao ngã 5 Đinh Hương) – QL.45 – QL.217 – QL.15A – QL.15C – Bến xe Mường Lát và ngược lại. | 256 | | 120 |
| 80 | 36.0924.A | Nga Sơn | Mường Lát | BX Nga Sơn | BX Mường Lát | Bến xe Nga Sơn – QL.10 – ĐT.508 – QL.1 – QL.217B – Đường Hồ Chí Minh – QL.217 – QL.15A – QL.15C – Bến xe Mường Lát và ngược lại. | 260 | | 240 |
| 81 | 36.0924.B | Nga Sơn | Mường Lát | BX Nga Sơn | BX Mường Lát | Bến xe Nga Sơn – QL.10 – ĐT.508 – QL.1 – QL.217 – QL.15A – QL.15C – Bến xe Mường Lát và ngược lại. | 250 | | |
| 82 | 36.0724.A | Nghi Sơn | Mường Lát | BX Nghi Sơn | BX Mường Lát | Bến xe Nghi Sơn – ĐT.513 – QL.1 – Đường Nghi Sơn, Sao Vàng – QL.47 – Đường Hồ Chí Minh – QL.15A – QL.15C – Bến xe Mường Lát và ngược lại. | 270 | | 120 |

b) Phát triển phương tiện

- Phương tiện vận tải hành khách tuyến cố định liên tỉnh:

+ Đến năm 2025, phát triển khoảng 950 ÷ 1.000 phương tiện.

+ Đến năm 2030, phát triển khoảng 1.200 ÷ 1.300 phương tiện.

- Phương tiện vận tải hành khách tuyến cố định nội tỉnh:

+ Đến năm 2025, phát triển khoảng 300 ÷ 320 phương tiện.

+ Đến năm 2030, phát triển khoảng 650 ÷ 700 phương tiện.

c) Về chất lượng dịch vụ vận tải hành khách tuyến cố định

- Khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư phương tiện mới đạt tiêu chuẩn, phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch (CNG, LPG, năng lượng điện).

- Ngoài các thiết bị lắp đặt trên phương tiện theo quy định của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải, khuyến khích doanh nghiệp lắp đặt thêm các thiết bị như: công cụ hỗ trợ cho người khuyết tật, thiết bị wifi... nhưng phải đảm bảo an toàn kỹ thuật phương tiện và được cơ quan có thẩm quyền cho phép.

- Khuyến khích doanh nghiệp ứng dụng công nghệ thông tin trong công tác quản lý và cung cấp dịch vụ vận tải hành khách tuyến cố định (cung cấp thông tin hành trình tuyến, dịch vụ, đặt vé trực tuyến,...).

1.2.1.2. *Phương án phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt*

- Giai đoạn 2021-2025

Giữ nguyên 13 tuyến xe buýt đang hoạt động, khôi phục lại 04 tuyến đang tạm dừng khai thác; mở thêm 05 tuyến xe buýt kết nối các điểm tập trung dân cư nhằm phục vụ nhu cầu đi lại của người dân; tăng cường phát triển tại các đô thị loại III trở lên. Đến năm 2025, mạng lưới tuyến xe buýt trên địa bàn tỉnh đạt 22 tuyến, phát triển xe buýt khoảng 270 ÷ 300 phương tiện.

- Giai đoạn 2026-2030

+ Hình thành các tuyến xe buýt đô thị hoạt động tại khu vực trung tâm các đô thị lớn trên địa bàn tỉnh như thành phố Thanh Hóa, thành phố Sầm Sơn, thị xã Nghi Sơn, thị xã Bỉm Sơn để kết nối các điểm phát sinh thu hút nhu cầu vận tải lớn trong khu vực đô thị như bến xe khách, trung tâm thương mại, khu đô thị, khu dân cư, trường học, bệnh viện...

+ Điều chỉnh mạng lưới tuyến xe buýt đô thị và nội tỉnh theo mức độ mở rộng đô thị tại các đô thị hiện hữu (thành phố Thanh Hóa, thành phố Sầm Sơn, thị xã Nghi Sơn), phù hợp với nhu cầu đi lại và mạng lưới tuyến vận tải hành khách cố định nội tỉnh.

+ Nghiên cứu hình thành các tuyến buýt khối lượng lớn, xe buýt nhanh hoạt động theo hình thức BRT kết nối các khu vực có nhu cầu đi lại lớn gồm thành phố Thanh Hóa, thành phố Sầm Sơn, thị xã Nghi Sơn, huyện Như Thanh (khu du lịch Bến En).

+ Nghiên cứu phát triển thêm các tuyến xe buýt điện trong các khu vực du lịch, khu đô thị lớn như: thành phố Thanh Hóa, thành phố Sầm Sơn, thị xã Nghi Sơn, khu du lịch Bến En...

+ Phát triển các tuyến buýt liên kết kết nối các tỉnh lân cận Ninh Bình và Nghệ An.

+ Đến năm 2030, mạng lưới tuyến xe buýt trên địa bàn tỉnh đạt 29 tuyến, phát triển xe buýt khoảng 440 ÷ 490 phương tiện..

Bảng 26: Đề xuất mạng lưới tuyến buýt đến năm 2030

| TT | Tuyến xe buýt | Ký hiệu | Cự ly (km) | Lộ trình |
|----------|---|-------------|------------|---|
| I | Tuyến đang hoạt động | | | |
| 1 | Ga Thanh Hóa - Sầm Sơn - Cảng Hới | Tuyến số 01 | 22 | Ga Thanh Hóa-Quảng trường Lam Sơn-Ngã tư Hạc Thành - Đại Lộ Lê Lợi-Bưu điện tỉnh- Chợ Vườn Hoa-Đông Hương-Ngã ba QL47 với Đại lộ Lê Lợi-Ngã ba Lê Môn - Ngã ba Môi – Trường kỹ thuật PTTH (Quảng Thọ)-Chợ Sầm Sơn-UBND thị xã Sầm Sơn-Ngã tư Nguyễn Du+Bà Triệu-Nhà thờ Sầm Sơn-Cảng Hới và ngược lại |
| 2 | Vĩnh Lộc - TP.Thanh Hóa - Sầm Sơn | Tuyến số 02 | 56 | Bến xe Vĩnh Lộc - Kiều – Vạn Hà-Rừng Thông-Núi 1-Ngã ba Phú Sơn--Bến xe phía Tây – Chợ Tây Thành-Nhà liên sở Bờ hồ-KS. Quang Trung-Cầu cóc-Nước mắm Thanh Hương-Đại học Hồng Đức-Khu SOS-Ngã ba đường tránh 1A-Khu CN Lê Môn-Ngã ba Môi-Bãi Tắm A Sầm Sơn và ngược lại. |
| 3 | TP.Thanh Hóa - Cảng Nghi Sơn | Tuyến số 03 | 76 | Hàm Rồng - Ngã ba Đình Hương - Bưu điện tỉnh- Chợ Nam Thành - Cầu Quán Nam - thị trấn Lưu Vệ - Công trúc – Ghép - Chợ Kho – Còng Khu KT Nghi Sơn - Cầu Hồ và ngược lại |
| 4 | TP.Thanh Hóa - Lam Sơn - Thường Xuân | Tuyến số 04 | 73 | Đại Học Hồng Đức – Đường Quang Trung (P. Đông Vệ) – Đường voi – Sầm Sơn – Làng SOS – Đại Lộ Lê Lợi – Bưu điện tỉnh – Đường Trần Phú – Đường Nguyễn Trãi – Nhồi – Giắt – Dân Lực – TT Lam sơn – TT Thường Xuân và ngược lại. |
| 5 | TP.Thanh Hóa - Lam Sơn - Thường Xuân (Buýt nhanh) | Tuyến số 04 | 73 | |

| TT | Tuyến xe buýt | Ký hiệu | Cự ly (km) | Lộ trình |
|-------------------------------|--|-------------|------------|---|
| 6 | TX Bim Sơn - Đại học Hồng Đức | Tuyến số 05 | 48 | Đại học Hồng Đức – Cầu cóc – Chợ vườn hoa – Bưu điện tỉnh – QL1A – Cầu Hoàng Long – Cầu Tào – Ga nghĩa Trang Thị - Đò Lèn – Chợ Bim Sơn – Nhà máy xi măng Bim Sơn và ngược lại. |
| 7 | TX Bim Sơn - Đại học Hồng Đức (Buýt nhanh) | Tuyến số 05 | 48 | |
| 8 | TP.Thanh Hóa - Hà Trung - Nga Sơn | Tuyến số 07 | 59 | Cầu Quán Nam - Bến xe phía Nam – Bến xe phía Bắc – Ngã 3 Nghĩa Trang – Thị trấn Lèn – Hà Trung – Nga Liên (Nga Sơn) và ngược lại |
| 9 | TP.Thanh Hóa - Hà Trung - Vĩnh Lộc - Thạch Thành | Tuyến số 08 | 70 | Đại học Hồng Đức (Cơ sở 1) – Đại học Hồng Đức (cơ sở 2) – Cầu cóc - Chợ vườn hoa - Bưu điện tỉnh – Bến xe phía Bắc – Tào xuyên – Ga Nghĩa Trang – Đò Lèn – Xã Hà Đông – Xã Hà Lĩnh – Vĩnh Hùng – TT Vĩnh Lộc – Thị trấn Kim Tân (huyện Thạch Thành) và ngược lại |
| 10 | TP.Thanh Hóa - Dân Lực - Thọ Xuân | Tuyến số 10 | 56,5 | Công viên Hội An – Đại Lộ Lê Lợi – Đường Hạc Thành – Đường Nguyễn Trãi – Cầu Thiệu – Dân Lực – TT Thọ Xuân và ngược lại |
| 11 | TP.Thanh Hóa - Hậu Lộc | Tuyến số 11 | 40 | Cầu Quán Nam - Bến xe phía Nam – Bến xe phía Bắc – Ngã 3 Nghĩa Trang – Thị trấn Hậu Lộc – Minh Lộc – Đa Lộc (Hậu Lộc) và ngược lại |
| 12 | TP.Thanh Hóa - Cảng Nghi Sơn (Buýt nhanh) | Tuyến số 13 | 74 | TP. Thanh Hóa-Lưu Vệ-Chợ Kho-Khu KT Nghi Sơn-Cầu Hồ-Mai Lâm-Cảng Nghi Sơn và ngược lại |
| 13 | Yên Mỹ - Nông Cống - TP. Thanh Hóa - Hoàng Phụ | Tuyến số 16 | 79 | Cuối Yên Mỹ - Ngã 3 chợ Đồn - UBND xã Công Liêm – Cầu Khe Ngang – Cầu Gạo TT Chuối – UBND huyện Nông Cống – Bệnh viện tỉnh – Nga ba Voi – Bưu điện tỉnh – Chợ Vườn Hoa – BigC – Cầu Nguyệt Viên – Hoàng Quang – Hoàng Lộc - Bút Sơn – Hoàng Ngọc – Hoàng Phụ và ngược lại |
| II Tuyến khôi phục lại | | | | |
| 1 | TP.Thanh Hóa - Ngã ba chè - Đền Thờ Lê Hoàn | Tuyến số 09 | 46 | Bến xe phía Bắc- Bến xe phía Tây - Rừng Thông - Ba Chè - Hậu Hiền - Thiệu Toán - thị trấn Thọ Xuân- Đền thờ Lê Hoàn và ngược lại |
| 2 | Sầm Sơn - TP.Thanh Hóa - Suối cá Cẩm Lương | Tuyến số 14 | 100 | Xã Quảng Cư (TP. Sầm Sơn)-Đường Thanh Niên-Bãi Tắm C,B,A-Chợ Cột Đỏ-Ngã ba Môi-KCN Lễ Môn-TP. |

| TT | Tuyến xe buýt | Ký hiệu | Cự ly (km) | Lộ trình |
|---|---|----------------|-------------------|---|
| | (Buýt nhanh) | | | Thanh Hóa-Rừng Thông- QL45-Ngã Ba Chè-Thị trấn Quán Lào-Kiểu-Thị trấn Vĩnh Lộc-Bến xe Vĩnh Lộc-Thành nhà Hồ- QL217-Eo Lê-Cắm Phong-Đường Hồ Chí Minh- Thị trấn Cẩm Thủy-Suối Cá Cẩm Lương. |
| 2 | Sầm Sơn - TP.Thanh Hóa - Cảng Hàng Không Thọ Xuân | Tuyến số 19 | 50 | Tp. Sầm Sơn - TP. Thanh Hóa – Cảng HK Thọ Xuân. |
| 3 | TT Thống Nhất - TP.Thanh Hóa - Quảng Xương | Tuyến số 20 | 63 | TT Nông trường Thống Nhất – Yên Tâm – Kiểu – Thiệu Hóa (QL45) – Rừng Thông – Nguyễn Trãi – Trần Phú – Quang Trung – Ngã tư Voi – Cầu Quán Nam – Cây dầu Ngọc Cương (Quảng Tân, Quảng Xương) |
| III Các tuyến mở mới giai đoạn 2021-2025 | | | | |
| 1 | Tuyến mới số 1 | Tuyến mở mới | 20 | Tuyến xe buýt nội thành Tp.Thanh Hóa kết nối các cửa ngõ phía Tây, phía Bắc, phía Nam, phía Đông của thành phố Thanh Hóa với Trung tâm thành phố Thanh Hóa |
| 2 | Tuyến mới số 2 | Tuyến mở mới | 20 | Tuyến xe buýt nội thành Tp.Thanh Hóa kết nối giữa các bến xe buýt đầu mối với các Trường Đại học, Bệnh viện, Trung tâm Thương mại |
| 3 | Tuyến mới số 3 | Tuyến mở mới | 20 | Tuyến xe buýt trong Khu kinh tế Nghi Sơn kết nối giữa nhà máy Lọc hóa dầu Nghi Sơn, khu gang thép Nghi Sơn, Nhiệt Điện, Cảng Nghi Sơn với các khu đô thị |
| 4 | Tuyến mới số 4 | Tuyến mở mới | 70 | Tuyến xe buýt Thành phố Thanh Hóa - Hợp Lý - Xuân Thắng - Đường Hồ Chí Minh - Ngọc Lặc |
| 5 | Tuyến mới số 5 | Tuyến mở mới | 64 | Yên Cát (Như Xuân) – Như Thanh – Nông Cống – TP. Thanh Hóa – Khu đô thị Bình Minh và ngược lại. |
| III Các tuyến mở mới giai đoạn 2026-2030 | | | | |
| 1 | Tuyến mới số 1 | Tuyến mở mới | 30 | Thiệu Duy – Vạn Hà – TP. Thanh Hóa – Ngã ba đường tránh phía Nam |
| 2 | Tuyến mới số 2 | Tuyến mở mới | 35 | Am Tiên – Nưa – Cầu Quan – Tp. Thanh Hóa |
| 3 | Tuyến mới số 3 | Tuyến mở mới | 26 | Nghi Sơn – Hải Hòa |

| TT | Tuyến xe buýt | Ký hiệu | Cự ly (km) | Lộ trình |
|----|----------------------------------|--------------|------------|--|
| 4 | Tuyến mới số 4 | Tuyến mở mới | 45 | Sầm Sơn - TP Thanh Hóa - Hoàng Hóa - Hậu Lộc - Nga Sơn (đi theo đường bộ ven biển) |
| 5 | Tuyến mới số 5 | Tuyến mở mới | 50 | Sầm Sơn – TP. Thanh Hóa - Bến En |
| 6 | Tuyến mới số 6 kết nối liên tỉnh | Tuyến mở mới | 75 | Tp. Thanh Hóa – Hà Trung – Bim Sơn – Tp. Ninh Bình |
| 7 | Tuyến mới số 7 kết nối liên tỉnh | Tuyến mở mới | 70 | Tp. Thanh Hóa – Nghi Sơn – Nghệ An |

1.2.1.3. Phương án phát triển vận tải hành khách bằng xe taxi

- Giai đoạn 2021 - 2025: Định hướng phát triển tổng số lượng xe taxi đạt 3.000 ÷ 3.100 xe.

- Giai đoạn 2026 - 2030: Định hướng phát triển tổng số lượng xe taxi đạt 3.300 ÷ 3.400 xe.

- Duy trì ổn định lượng xe taxi hoạt động tại khu vực thành phố Thanh Hóa và Sầm Sơn.

- Khuyến khích các doanh nghiệp taxi đầu tư đổi mới phương tiện có niên hạn không quá 10 năm và phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch. Mục tiêu đến năm 2030 có khoảng 10% số taxi sử dụng năng lượng điện

1.2.1.4. Phương án phát triển vận tải hành khách theo hợp đồng, du lịch

- Giai đoạn 2021-2025: Định hướng phát triển khoảng 1.800 xe trên 9 chỗ và 1.100 ÷ 1.200 xe dưới 9 chỗ.

- Giai đoạn 2026-2030: Định hướng phát triển khoảng 2.100 xe trên 9 chỗ và 1.600 ÷ 1.800 xe dưới 9 chỗ.

- Khuyến khích ứng dụng khoa học công nghệ và đầu tư phương tiện mới, hiện đại, tiện nghi, đạt tiêu chuẩn khí thải theo quy định.

1.2.2. Phương án phát triển hoạt động vận tải hàng hóa bằng ô tô

a) Xác định mặt hàng chủ yếu cần vận chuyển bằng xe ô tô

Các mặt hàng chủ yếu vận chuyển bằng ô tô gồm: Hóa dầu, hóa chất và các chế phẩm từ hóa dầu; vật liệu xây dựng (thép, xi măng, đá ốp lát...); may mặc, da giày; lương thực, thực phẩm, nhu yếu phẩm; cơ khí, điện tử và sản xuất kim loại; các sản phẩm chế biến từ gỗ; các sản phẩm về phân bón...

b) Xác định khu vực phát triển hàng hóa

- Công nghiệp lọc hóa dầu, hóa chất và chế biến sản phẩm từ hóa dầu: Tập trung phát triển tại Khu kinh tế Nghi Sơn và Khu công nghiệp Bim Sơn.

- Công nghiệp cơ khí và sản xuất kim loại: Tập trung phát triển tại thị xã Bim Sơn và Khu kinh tế Nghi Sơn.

- Công nghiệp điện, điện tử, viễn thông: Tập trung phát triển tại các Khu công nghiệp Lam Sơn - Sao Vàng, Khu công nghiệp phía Tây thành phố Thanh Hóa.

- Công nghiệp sản xuất thép, luyện kim: Tập trung phát triển tại Khu kinh tế Nghi Sơn.

- Công nghiệp sản xuất thuốc, hóa dược và dược liệu: Tập trung phát triển tại Khu công nghiệp Lam Sơn - Sao Vàng, Khu kinh tế Nghi Sơn.

- Công nghiệp chế biến thực phẩm, đồ uống: Tập trung phát triển tại Khu công nghiệp Lễ Môn, Khu kinh tế Nghi Sơn.

- Công nghiệp dệt may, giày da: Tập trung phát triển tại địa bàn các huyện đồng bằng và miền núi, Khu công nghiệp Hoàng Long, Khu công nghiệp Lễ Môn, Khu kinh tế Nghi Sơn.

- Công nghiệp sản xuất vật liệu xây dựng: Phát triển tại Khu kinh tế Nghi Sơn, Khu công nghiệp Lễ Môn, Khu công nghiệp Bãi Thành.

- Công nghiệp hỗ trợ: Thu hút đầu tư các ngành công nghiệp hỗ trợ tại các Khu công nghiệp, Cụm công nghiệp trên địa bàn cả tỉnh.

- Công nghiệp sản xuất các sản phẩm từ chế biến gỗ: Tập trung phát triển tại các huyện miền núi, Khu công nghiệp Ngọc Lặc, Khu công nghiệp Bãi Thành, Khu kinh tế Nghi Sơn.

- Công nghiệp sản xuất phân bón: Tập trung phát triển tại Khu công nghiệp Bim Sơn.

c) Về phát triển phương tiện vận tải hàng hóa bằng xe ô tô:

- Đến năm 2025, phát triển đoàn phương tiện vận tải hàng hóa đạt khoảng 23.198 phương tiện; trong đó số lượng xe tải trên 10 tấn khoảng 60% đoàn phương tiện, đáp ứng 70 ÷ 75% nhu cầu vận tải hàng hóa của tỉnh Thanh Hóa.

- Đến năm 2030, phát triển đoàn phương tiện vận tải hàng hóa đạt khoảng 31.010 phương tiện; trong đó số lượng xe tải trên 10 tấn khoảng 65%, đáp ứng khoảng 80% nhu cầu vận tải hàng hóa của tỉnh Thanh Hóa.

- Khuyến khích phát triển phương tiện vận tải hàng hóa có tải trọng lớn, định hướng phát triển phương tiện container đạt 5 ÷ 7% đoàn phương tiện phục vụ nhu cầu vận tải hàng hóa bằng container tại các khu công nghiệp, cảng biển Nghi Sơn.

1.3. Công tác quản lý đối với hoạt động vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

1.3.1. Các yêu cầu đối với công tác quản lý nhà nước

Trên cơ sở các yêu cầu đối với công tác quản lý nhà nước tại Điều 33, Nghị định 10/2020/NĐ-CP, đối với công tác quản lý hoạt động kinh doanh vận tải bằng ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa cần hoàn thiện các văn bản quy phạm pháp luật, bao gồm:

(1) *Xây dựng và công bố danh mục mạng lưới tuyến xe buýt nội tỉnh và liên kê; mạng lưới tuyến vận tải khách cố định nội tỉnh;*

(2) *Xây dựng kế hoạch Phát triển và quản lý phương tiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2021 – 2025, tầm nhìn đến năm 2030;*

(3) *Ban hành quy định quản lý bãi đỗ xe trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa*

(4) *Quy định quản lý hoạt động của xe ô tô vận tải trung chuyển hành khách trên địa bàn tỉnh*

(5) *Quy định về quản lý các vị trí đón trả khách cho xe taxi trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa*

(6) *Quy định về tiêu chí và tổ chức, quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa;*

1.3.2. Các quy định quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

1.3.2.1. Xây dựng và công bố danh mục mạng lưới tuyến xe buýt nội tỉnh và liên kê; mạng lưới tuyến vận tải khách cố định nội tỉnh

1. Mục đích

Trên cơ sở mạng lưới tuyến buýt và mạng lưới tuyến vận tải hành khách cố định nội tỉnh được đề xuất phát triển, yêu cầu được đặt ra cần công bố danh mục mạng lưới để kêu gọi các doanh nghiệp tham gia khai thác trên cơ sở phân tích nhu cầu và điều kiện khai thác trên từng tuyến.

2. Cơ sở pháp lý

Theo Khoản 4, Điều 33, Nghị định 10 quy định nhiệm vụ quản lý hoạt động vận tải hành khách: Xây dựng và công bố Danh mục mạng lưới tuyến vận tải khách cố định nội tỉnh; mạng lưới tuyến xe buýt nội tỉnh và liên kê; các điểm dừng đỗ phục vụ cho phương tiện kinh doanh vận tải đón, trả khách trên địa bàn.

3. Đơn vị lập: Sở Giao thông vận tải

4. Cơ quan thẩm quyền phê duyệt: Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa

5. Nội dung:

- Danh mục các tuyến buýt bao gồm lộ trình tuyến, cự ly tuyến dự kiến, thời gian triển khai thực hiện

- Danh mục các tuyến xe khách cố định nội tỉnh bao gồm mã tuyến nơi đi/đến, hành trình chạy xe, cự ly tuyến dự kiến, lưu lượng dự kiến (chuyên/tháng) và thời gian triển khai thực hiện.

(Chi tiết tại Phụ lục 4 kèm theo)

1.3.2.2. Xây dựng kế hoạch Phát triển và quản lý phương tiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2021 – 2025, tầm nhìn đến năm 2030

1. Mục đích

Việc xây dựng kế hoạch phát triển và quản lý phương tiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2021-2030 nhằm định hướng phát triển và quản lý phương tiện kinh doanh vận tải phù hợp nhu cầu đi lại và vận tải hàng hóa đáp ứng được các yêu cầu phát triển trong giai đoạn đến năm 2030.

2. Cơ sở pháp lý

Theo Khoản 2, Điều 33, Nghị định 10 quy định Xây dựng kế hoạch phát triển và quản lý phương tiện kinh doanh vận tải đảm bảo phù hợp với nhu cầu đi lại của người dân và thực trạng kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn.

3. Đơn vị lập: Sở Giao thông vận tải

4. Cơ quan thẩm quyền phê duyệt: Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa

5. Nội dung:

- Mục tiêu, yêu cầu của Kế hoạch

- Kế hoạch phát triển phương tiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2021-2030 (số lượng phương tiện, mạng lưới tuyến,...)

- Xây dựng kế hoạch tổ chức thực hiện, giao nhiệm vụ cụ thể đối với các Sở, ban ngành và các đơn vị có liên quan

(Chi tiết tại Phụ lục 4 kèm theo)

1.3.2.3. Ban hành quy định quản lý bãi đỗ xe trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

1. Mục đích

Hiện nay tỉnh Thanh Hóa chưa ban hành quy định quản lý bãi đỗ xe trên địa bàn Tỉnh. Trong thời gian tới, các bãi đỗ xe công cộng trên địa bàn tỉnh sẽ được hình thành và đưa vào khai thác (hiện nay Tỉnh đang kêu gọi đầu tư theo hình thức

xã hội hóa các bến xe, bãi đỗ xe theo danh mục tại Quyết định 4331/QĐ-BND ngày 22/10/2019). Do đó yêu cầu thực tiễn được đặt ra cần xây dựng và ban hành quy định quản lý bãi đỗ xe trên địa bàn Tỉnh nhằm đảm bảo các yêu cầu theo Quy định tại Thông tư 12/2020/TT-BGTVT và quy định cụ thể nhiệm vụ quản lý đối với các cơ quan nhà nước trong công tác xây dựng, công bố và quản lý hoạt động bãi đỗ xe.

2. Cơ sở pháp lý

Theo Khoản 5, Điều 55, Thông tư 12/2020/TT-BGTVT quy định Sở Giao thông vận tải tham mưu cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh về tổ chức, quản lý hoạt động của bãi đỗ xe trên địa bàn.

3. Đơn vị lập: Sở Giao thông vận tải

4. Cơ quan thẩm quyền phê duyệt: Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa

5. Nội dung

- Quy định phạm vi, đối tượng áp dụng
- Quy định đối với bãi đỗ xe theo quy hoạch được duyệt, bãi đỗ xe tạm thời (bãi đỗ xe có thời hạn)
- Quy định quản lý hoạt động, kinh doanh bãi đỗ xe
- Quy định công bố hoạt động bãi đỗ xe
- Quy định cụ thể nhiệm vụ các Sở, Ban ngành và các đơn vị có liên quan tổ chức thực hiện quyết định.

(Chi tiết tại Phụ lục 4 kèm theo)

1.3.2.4. Quy định quản lý hoạt động của xe ô tô vận tải trung chuyển hành khách trên địa bàn tỉnh

1. Mục đích

Tăng cường công tác quản lý đối với hoạt động vận tải trung chuyển hành khách đáp ứng được yêu cầu theo quy định tại Nghị định 10

2. Cơ sở pháp lý

Theo Khoản 3, Điều 33, Nghị định 10 quy định nhiệm vụ quản lý hoạt động xe ô tô vận tải trung chuyển hành khách: Quy định cụ thể về việc quản lý hoạt động của xe ô tô vận tải trung chuyển hành khách trên địa bàn địa phương.

3. Đơn vị lập: Sở Giao thông vận tải

4. Cơ quan thẩm quyền phê duyệt: Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa

5. Nội dung quy định

- Quy định đối với xe ô tô vận tải trung chuyển hành khách
- Quy định đối với đơn vị kinh doanh vận tải sử dụng xe trung chuyển để

VTHK:

- Quy định đối với các đơn vị khai thác bến xe

(Chi tiết tại Phụ lục 4 kèm theo)

1.3.2.5. Quy định về quản lý các vị trí đón trả khách cho xe taxi trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

1. Mục đích

Tăng cường công tác quản lý đối với hoạt động vận tải hành khách bằng xe taxi

Hỗ trợ doanh nghiệp, phương tiện vận tải hành khách bằng taxi đón trả khách đảm bảo trật tự an toàn giao thông

2. Cơ sở pháp lý

Theo Khoản 6, Điều 33, Nghị định 10 quy định nhiệm vụ quản lý hoạt động VTHK bằng xe taxi: Căn cứ vào tình hình thực tế tại địa phương để thực hiện xây dựng các vị trí đón, trả khách cho xe taxi. Xe taxi được ưu tiên bố trí nơi dừng, đỗ để đón, trả khách tại các bến xe, nhà ga, sân bay, bến cảng, khu du lịch, điểm du lịch, cơ sở lưu trú du lịch, điểm tham quan du lịch, địa điểm văn hóa, thể thao, trung tâm thương mại; được ưu tiên hoạt động khi tổ chức giao thông tại đô thị.

3. Đơn vị lập: Sở Giao thông vận tải

4. Cơ quan thẩm quyền phê duyệt: Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa

5. Nội dung quy định

- Quy định đối với các vị trí đón trả khách cho xe taxi đảm bảo trật tự an toàn giao thông

- Quy định trang thiết bị bố trí tại vị trí đón trả khách cho xe taxi.

- Quy định trách nhiệm các Sở, ban ngành và các đơn vị có liên quan

(Chi tiết tại Phụ lục 4 kèm theo)

1.3.2.6. Quy định Tiêu chí và tổ chức, quản lý các vị trí đón trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch trên địa bàn

1. Mục đích

Quy định những yêu cầu đối với các vị trí đón trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa tạo cơ sở các đơn vị có liên quan triển khai bố trí, xây dựng và quản lý các vị trí đón trả khách cho xe hợp đồng, du lịch trên địa bàn Tỉnh

2. Cơ sở pháp lý

Theo Điểm b, Khoản 6, Điều 33, Nghị định 10 quy định quy định UBND cấp tỉnh quy định về tiêu chí và tổ chức, quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch trên địa bàn.

3. Đơn vị lập: Sở Giao thông vận tải

4. Cơ quan thẩm quyền phê duyệt: Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa

5. Nội dung

- Quy định phạm vi, đối tượng áp dụng
- Quy định Tiêu chí xác định vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch
- Quy định nội dung tổ chức quản lý vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch
- Quy định trách nhiệm của các cơ quan quản lý nhà nước

(Chi tiết tại Phụ lục 4 kèm theo)

2. Giải pháp phát triển hoạt động vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2021-2025, tầm nhìn đến năm 2030

2.1. Giải pháp thông tin tuyên truyền

- Tuyên truyền, hướng dẫn quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô đến các đơn vị kinh doanh vận tải và các tổ chức cá nhân để biết và thực hiện.

- Đẩy mạnh xúc tiến đầu tư, hợp tác giữa các doanh nghiệp kinh doanh vận tải hàng hóa với các chủ hàng trên địa bàn tỉnh.

- Khuyến khích việc liên doanh, liên kết đầu tư phát triển vận tải hành khách, hàng hóa để hình thành doanh nghiệp vận tải lớn, phát triển dịch vụ vận tải đa phương thức và logistics nhằm giảm chi phí vận tải, hạn chế vận tải một chiều, tăng sức cạnh tranh đối với các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh.

- Kêu gọi các nhà đầu tư xây dựng các trung tâm dịch vụ logistics tại Khu kinh tế Nghi Sơn nhằm tạo lượng hàng ổn định vận chuyển hàng hóa.

- Tăng cường công tác thông tin tuyên truyền về tiềm năng, mục tiêu, kế hoạch phát triển vận tải hàng hóa và hành khách của tỉnh đến các doanh nghiệp vận tải, các nhà đầu tư để kêu gọi, thu hút đầu tư vào hoạt động vận tải trên địa bàn tỉnh.

- Thực hiện tuyên truyền nâng cao ý thức chấp hành pháp luật về đảm bảo trật tự an toàn giao thông, từng bước xây dựng văn hóa giao thông, thói quen sử

dụng phương tiện giao thông công cộng trên các kênh thông tin đại chúng, mạng xã hội...

- Đa dạng các hình thức tuyên truyền về lợi ích việc sử dụng dịch vụ giao thông công cộng nhằm nâng cao nhận thức, hình thành thói quen sử dụng phương tiện giao thông công cộng và tăng khả năng tiếp cận thông tin về các quy định của pháp luật về đảm bảo trật tự an toàn giao thông của người dân.

2.2. Giải pháp tăng cường công tác quản lý nhà nước

- Xây dựng kế hoạch phát triển và quản lý phương tiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô đảm bảo phù hợp với nhu cầu đi lại của người dân và thực trạng kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh và các văn bản quy phạm pháp luật quản lý hoạt động vận tải bằng ô tô trên địa bàn tỉnh, bao gồm: Xây dựng và công bố danh mục mạng lưới tuyến xe buýt nội tỉnh và liên kê; mạng lưới tuyến vận tải khách cố định nội tỉnh; ban hành quy định quản lý bãi đỗ xe; quy định quản lý hoạt động của xe ô tô vận tải trung chuyên hành khách; quy định về quản lý các vị trí đón trả khách cho xe taxi; quy định về tiêu chí và tổ chức, quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch trên địa bàn tỉnh.

- Thực hiện chấp thuận, công bố khai thác tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh theo danh mục tuyến được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt, thường xuyên rà soát, báo cáo Bộ Giao thông vận tải cập nhật, bổ sung cho phù hợp với tình hình thực tế.

- Khi thực hiện lập quy hoạch xây dựng cần nghiên cứu bố trí quỹ đất để xây dựng bến xe hàng tại các khu công nghiệp, cụm công nghiệp, các đầu mối hàng hóa như siêu thị, trung tâm thương mại, chợ...

- Bố trí quỹ đất cho phương tiện dừng đỗ để bốc xếp hàng hóa và đón trả khách khi thực hiện lập quy hoạch, đầu tư xây dựng các công trình trung tâm thương mại, siêu thị, khu du lịch, khu vui chơi giải trí,...

- Đối với dự án đầu tư xây dựng mới, dự án nâng cấp cải tạo các tuyến đường phải xác định vị trí điểm dừng, đón trả khách và bố trí quỹ đất xây dựng vịnh dừng đảm bảo hạn chế ảnh hưởng đối với dòng giao thông khi phương tiện dừng đón, trả khách.

- Rà soát các quy hoạch xây dựng, ưu tiên bố trí quỹ đất cho việc xây dựng các hạng mục hạ tầng kỹ thuật phục vụ hoạt động vận tải hành khách khi thực hiện các dự án đầu tư xây dựng trong đô thị (bãi đỗ xe, điểm dừng, nhà chờ, điểm trung chuyển xe buýt,...).

- Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra điều kiện kinh doanh vận tải tại các đơn vị kinh doanh vận tải nhằm kiểm soát chặt việc tuân thủ các điều kiện kinh doanh của doanh nghiệp; xử lý nghiêm theo quy định đối với đơn vị vi phạm.

- Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra, xử lý nghiêm các vi phạm về tình trạng xe dù, bến cóc, xe dừng, đón trả khách không đúng quy định gây mất an toàn giao thông, đặc biệt các khu vực gần các đầu mối giao thông bến xe, nhà ga...

- Rà soát các khu vực thường xuyên xảy ra tình trạng phương tiện dừng, đỗ đón trả khách trái quy định; thực hiện lắp đặt camera giám sát tại vị trí có nhiều phương tiện dừng đỗ để kịp thời phát hiện, xử lý những trường hợp vi phạm.

- Tăng cường công tác phối hợp giữa các sở, ngành, địa phương trong công tác kiểm tra, xử lý vi phạm trong hoạt động vận tải bằng xe ô tô.

- Thường xuyên tổ chức đào tạo và bồi dưỡng nghiệp vụ quản lý cho đội ngũ cán bộ quản lý vận tải hành khách.

2.3. Giải pháp phát triển kết cấu hạ tầng

- Tiếp tục kêu gọi đầu tư theo hình thức xã hội hóa các bến, bãi đỗ xe theo danh mục tại Quyết định số 4331/QĐ-UBND ngày 22/10/2019 của UBND tỉnh phê duyệt danh mục các công viên, bến xe, bãi đỗ xe cần kêu gọi đầu tư giai đoạn 2020 - 2025.

- Rà soát, xây dựng nhà chờ tại tất cả các điểm dừng xe buýt đảm bảo điều kiện hạ tầng giao thông (bề rộng hè đường từ 5 mét trở lên trong đô thị và bề rộng lề đường từ 2,5 mét trở lên ngoài đô thị); thực hiện thay thế toàn bộ nhà chờ cũ đang sử dụng bằng nhà chờ mới, thiết kế mới đảm bảo mỹ quan đô thị.

- Xây dựng mô hình nhà chờ xe buýt kiểu mẫu, điểm đón trả khách xe taxi kiểu mẫu trong đó chú trọng ứng dụng công nghệ thông tin, lắp đặt trang thiết bị hiện đại phục vụ công tác quản lý, giám sát.

- Rà soát, bố trí biển báo hiệu bằng biển báo và vạch kẻ sơn tại các điểm dừng xe buýt.

- Tận dụng các bến xe hình thành các đầu mối trung chuyển xe buýt; nghiên cứu bố trí các điểm trung chuyển hành khách tại khu du lịch Sầm Sơn, suối cá Cẩm Lương, Khu kinh tế Nghi Sơn... để hình thành mạng lưới tuyến buýt phân cấp (buýt nội đô, buýt nội tỉnh, buýt liên tỉnh).

- Rà soát toàn bộ điểm dừng, nhà chờ, điểm đầu cuối xe buýt, đảm bảo 100% các điểm dừng, nhà chờ cung cấp đủ thông tin gồm số hiệu tuyến, tên tuyến, hành trình, tần suất chạy xe, thời gian hoạt động trong ngày của tuyến...; Mục tiêu đến năm 2030 lắp đặt bảng thông tin điện tử tại 100% các điểm đầu cuối và tối thiểu 50% nhà chờ xe buýt.

- Phân làn, bố trí làn ưu tiên cho xe buýt trên một số tuyến trục chính có nguy cơ ùn tắc giao thông; từng bước bố trí các vịnh dừng xe buýt đảm bảo trật tự an toàn giao thông.

- Rà soát, bố trí biển báo hiệu vị trí điểm dừng vận tải hành khách tuyến cố định; biển báo khu vực đón trả khách xe taxi, xe hợp đồng, du lịch đảm bảo trật tự an toàn giao thông.

Điểm đỗ taxi để đón trả khách trên các tuyến đường không cấm dừng đỗ, có bề rộng mặt cắt ngang từ 9m trở lên, đảm bảo các điều kiện về trật tự, an toàn, thông thoáng, không che cản tầm nhìn, không gây ùn tắc giao thông và bảo đảm vệ sinh môi trường. Trên cơ sở bề rộng các tuyến đường đề xuất phương án vị trí điểm đỗ taxi cho từng tuyến đường như sau:

- *Tuyến đường có bề rộng mặt cắt ngang trên 18m: Bố trí taxi đỗ chéo góc 30-60 độ hoặc song song vỉa hè, đỗ hai bên, quy mô 1 điểm (2 bên) từ 10-15 xe taxi.*
- *Tuyến đường có bề rộng mặt cắt ngang từ 11-18m: Bố trí taxi đỗ một bên, chéo góc 30-60 độ hoặc song song vỉa hè, quy mô mỗi điểm từ 6-10 xe.*
- *Tuyến đường có bề rộng mặt cắt ngang từ 9-11m: Bố trí đỗ song song một bên, quy mô từ 3-5 xe.*
- *Tuyến đường dưới 9m: Không bố trí đỗ xe, chỉ cho phép dừng đón trả khách.*

Bố trí điểm đỗ xe taxi công cộng tại một số điểm thu hút phát sinh lớn:

+ Trong giai đoạn 2021-2025 bố trí các điểm đỗ taxi công cộng trên các tuyến đường tại khu vực trung tâm thành phố Thanh Hóa và các khu du lịch lớn, nơi tập trung hoạt động VTHK bằng taxi. Dự kiến bố trí 14 vị trí đỗ taxi công cộng (Chi tiết tại Bảng 28).

+ Giai đoạn 2026-2030 tiếp tục bố trí tại khu vực trung tâm các đô thị lớn căn cứ nhu cầu thực tế.

Bảng 27: Dự kiến bố trí điểm đỗ xe taxi công cộng giai đoạn 2021-2025

| TT | Dự kiến vị trí bố trí điểm đỗ xe taxi công cộng |
|-----------|--|
| I | Đầu mối giao thông |
| 1 | Bến xe khách phía Bắc TP. Thanh Hóa |
| 2 | Bến xe khách phía Tây TP. Thanh Hóa |
| 3 | Bến xe khách phía Nam TP. Thanh Hóa |
| 4 | Ga Thanh Hóa |
| II | Trung tâm thương mại, siêu thị |
| 1 | Vincom Plaza Trần Phú |
| 2 | Siêu thị Co.op Mart |
| 3 | Siêu thị Big C |

| TT | Dự kiến vị trí bố trí điểm đỗ xe taxi công cộng |
|------------|--|
| III | Khu du lịch, di tích |
| 1 | Khu du lịch suối cá Cẩm Lương |
| 2 | Khu du lịch biển Sầm Sơn, Hải Tiến và Hải Hòa |
| IV | Bệnh viện |
| 1 | Bệnh viện đa khoa tỉnh Thanh Hóa |
| 2 | Bệnh viện phụ sản Thanh Hóa |
| 3 | Bệnh viện mắt Thanh Hóa |
| 4 | Bệnh viện đa khoa thành phố Thanh Hóa |
| 5 | Bệnh viện mắt Bắc Trung Nam |

2.4. Giải pháp về cơ chế chính sách

- Ban hành chính sách ưu đãi nhằm thu hút doanh nghiệp lớn hoạt động trong lĩnh vực vận tải hành khách và hàng hóa trên địa bàn tỉnh.

- Tăng cường phát triển vận tải đa phương thức, thu hút doanh nghiệp logistics lớn tham gia hoạt động vận tải hàng hóa trên địa bàn tỉnh để kết nối giữa các phương thức vận tải (đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển, hàng không) gắn kết chủ tàu, chủ hàng và chủ phương tiện vận chuyển hàng hóa khi lựa chọn khu vực cảng biển Thanh Hóa để làm hàng.

- Hỗ trợ các chủ hàng, chủ tàu, chủ cảng, bến trong nước và quốc tế mở các tuyến vận tải hàng hóa đi và đến cảng biển Thanh Hóa nhằm phát triển nguồn hàng, qua đó thúc đẩy phát triển vận tải hàng hóa bằng đường biển trên địa bàn tỉnh; kịp thời tháo gỡ, giải quyết những khó khăn, thúc đẩy hợp tác giữa doanh nghiệp vận tải và các chủ hàng, hỗ trợ doanh nghiệp vận tải mở rộng thị trường, nâng cao chất lượng dịch vụ đáp ứng các yêu cầu trong thời kỳ mới.

- Tiếp tục nghiên cứu, đề xuất mức hỗ trợ lãi suất vay đầu tư phương tiện xe buýt phù hợp có thể thu hút được các doanh nghiệp đầu tư phương tiện đảm bảo mục tiêu thay mới 100 phương tiện trong giai đoạn 2022-2024.

- Thực hiện chính sách hỗ trợ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt theo Nghị quyết 235/2019/NQ-HĐND ngày 12/12/2019 đối với các tuyến buýt mở mới và các tuyến khôi phục lại; xem xét nghiên cứu chính sách hỗ trợ các tuyến buýt đang khai thác nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ, giảm mức giá vé thu hút người dân sử dụng.

- Khuyến khích các doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách đầu tư phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch, thân thiện môi trường (ô tô sử dụng năng lượng điện; khí hóa lỏng LPG...) để phát triển hệ thống vận tải hành khách đô thị bền vững.

2.5. Giải pháp ứng dụng công nghệ thông tin

- Đẩy mạnh chia sẻ, kết nối liên thông thông tin, dữ liệu giữa các ngành Công an, Thông tin truyền thông, Giao thông vận tải,... với Trung tâm điều hành thông minh của tỉnh nhằm nâng cao năng lực quản lý nhà nước trong lĩnh vực vận tải.

- Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, ứng dụng giao thông thông minh (ITS) trong quản lý điều hành giao thông vận tải nói chung, quản lý hoạt động vận tải bằng ô tô nói riêng trên địa bàn tỉnh.

- Lắp đặt camera tại các điểm đầu cuối, các điểm dừng đỗ xe buýt, xe khách tuyến cố định, điểm dừng đón trả khách xe taxi, xe hợp đồng du lịch, nhằm tăng cường công tác quản lý, giám sát.

- Số hóa hệ thống điểm dừng đón trả khách của các phương tiện kinh doanh vận tải (điểm đón trả khách xe tuyến cố định, taxi, du lịch, điểm dừng nhà chờ xe buýt...) nhằm nâng cao công tác quản lý nhà nước; đổi mới cách thức cung cấp thông tin về lộ trình tuyến, điểm dừng đỗ tại các điểm dừng, nhà chờ và trên phương tiện bằng hệ thống loa, đèn led cung cấp thông tin thời gian thực.

3. Dự án ưu tiên đầu tư, nguồn vốn, kinh phí thực hiện

Nhu cầu vốn thực hiện Đề án là 4.379 tỷ đồng; trong đó nguồn vốn ngân sách nhà nước khoảng 54 tỷ đồng (chiếm 1,25%); vốn xã hội hóa khoảng 4.325 tỷ đồng (chiếm 98,75%). Cụ thể:

- Giai đoạn 2022-2025: Nhu cầu 2.278 tỷ đồng; trong đó nguồn vốn ngân sách nhà nước khoảng 23 tỷ đồng; vốn xã hội hóa khoảng 2.255 tỷ đồng.

- Giai đoạn 2026-2030: Nhu cầu 2.101 tỷ đồng; trong đó nguồn vốn ngân sách nhà nước khoảng 31 tỷ đồng; vốn xã hội hóa khoảng 2.070 tỷ đồng.

Bảng 28: Danh mục các dự án ưu tiên đầu tư, dự kiến nguồn vốn và kinh phí thực hiện

| TT | Nội dung chi | Kinh phí (tỷ đồng) | | | Nguồn vốn | Ghi chú |
|----|---|--------------------|-----------|-----------|-----------|---|
| | | Tổng | 2022-2025 | 2026-2030 | | |
| 1 | Cải tạo, xây dựng mới hệ thống nhà chờ xe buýt. | 29 | 13 | 16 | NSNN | - Giai đoạn 2022-2025. Đầu tư xây dựng mới và cải tạo, thay thế khoảng 65 nhà chờ xe buýt, bình quân 200 triệu đồng/01 nhà chờ. - Giai đoạn 2026-2030. Đầu tư xây dựng mới và cải tạo, thay thế khoảng |

| TT | Nội dung chi | Kinh phí (tỷ đồng) | | | Nguồn vốn | Ghi chú |
|----|--|--------------------|-----------|-----------|-----------|---|
| | | Tổng | 2022-2025 | 2026-2030 | | |
| | | | | | | 73 nhà chờ xe buýt, bình quân 220 triệu đồng/ 01 nhà chờ. |
| 2 | Cắm biển các vị trí đón, trả khách xe taxi, xe khách liên tỉnh. | 9 | 4 | 5 | NSNN | - Đầu tư khoảng 1 tỷ đồng/1 năm |
| 3 | Lắp đặt camera tại các điểm đầu cuối, các điểm dừng đỗ xe buýt chính, xe khách tuyến cố định, điểm dừng đón trả khách xe taxi, xe hợp đồng du lịch | 16 | 6 | 10 | NSNN | Giai đoạn 2022-2025: Lắp đặt camera tại các điểm đầu cuối xe buýt, điểm dừng đón trả khách xe taxi, xe hợp đồng, du lịch. Giai đoạn 2026-2030: tiếp tục thực hiện lắp đặt camera tại các điểm trên và tại các điểm dừng đỗ chính của xe buýt, tuyến cố định. |
| 4 | Đầu tư phương tiện | 4.325 | 2.255 | 2.070 | | Chỉ tính phương tiện đầu tư mới, không tính kinh phí thay thế phương tiện đang hoạt động. |
| - | <i>Xe buýt</i> | 460 | 160 | 300 | XHH | - <i>Giai đoạn 2022-2025 đầu tư mới khoảng 80 xe</i> - <i>Giai đoạn 2026-2030 đầu tư mới khoảng 150 xe</i> |
| - | <i>Taxi</i> | 475 | 325 | 150 | XHH | - <i>Giai đoạn 2022-2025 đầu tư mới khoảng 650 xe</i> - <i>Giai đoạn 2026-2030 đầu tư mới khoảng 300 xe</i> |
| - | <i>Xe khách tuyến cố định</i> | 1.815 | 945 | 870 | XHH | - <i>Giai đoạn 2022-2025 đầu tư mới khoảng 630 xe</i> - <i>Giai đoạn 2026-2030 đầu tư mới khoảng 580 xe</i> |

| TT | Nội dung chi | Kinh phí (tỷ đồng) | | | Nguồn vốn | Ghi chú |
|----|----------------------|--------------------|--------------|--------------|-----------|--|
| | | Tổng | 2022-2025 | 2026-2030 | | |
| - | Xe hợp đồng, du lịch | 1.575 | 825 | 750 | XHH | - Giai đoạn 2022-2025 đầu tư mới khoảng 150 xe trên 9 chỗ và 1.200 xe dưới 9 chỗ - Giai đoạn 2022-2025 đầu tư mới khoảng 300 xe trên 9 chỗ và 600 xe dưới 9 chỗ |
| | Tổng | 4.379 | 2.278 | 2.101 | | |

Bảng 28: Phân kỳ nguồn vốn ngân sách nhà nước

| TT | Nội dung chi | Kinh phí (tỷ đồng) | | | | | | | | | | Nguồn vốn |
|----|--|--------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|
| | | Tổng | Năm 2022 | Năm 2023 | Năm 2024 | Năm 2025 | Năm 2026 | Năm 2027 | Năm 2028 | Năm 2029 | Năm 2030 | |
| 1 | Cải tạo, xây dựng mới hệ thống nhà chờ xe buýt. | 29 | 3,6 | 3,4 | 3,0 | 3,0 | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 2,8 | NSNN |
| 2 | Cấm biển các vị trí đón, trả khách xe taxi, xe khách liên tỉnh. | 9 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | NSNN |
| 3 | Lắp đặt camera tại các điểm đầu cuối, các điểm dừng đỗ xe buýt chính, xe khách tuyến cố định, điểm dừng đón trả khách xe taxi, xe hợp đồng du lịch | 16 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | NSNN |
| | Tổng cộng | 54 | 6,1 | 5,9 | 5,5 | 5,5 | 5,8 | 6,3 | 6,3 | 6,3 | 5,8 | |

4. Tổng hợp nhiệm vụ, giải pháp phát triển hoạt động vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2021-2025, tầm nhìn đến năm 2030

| TT | Nhiệm vụ, giải pháp | Mục tiêu/ nội dung | Cơ quan thực hiện/trình | Cơ quan phối hợp | Thời gian thực hiện |
|----------|--|--|-------------------------|---|---------------------|
| I | Các giải pháp về thông tin, tuyên truyền | | | | |
| 1 | Thông tin tuyên truyền về kế hoạch phát triển vận tải tỉnh Thanh Hóa | Tăng cường công tác thông tin tuyên truyền về tiềm năng, mục tiêu, kế hoạch phát triển vận tải hàng hóa và hành khách của tỉnh đến các doanh nghiệp vận tải, các nhà đầu tư để kêu gọi, thu hút đầu tư vào hoạt động vận tải trên địa bàn Tỉnh | Sở Giao thông vận tải | Sở Thông tin và Truyền thông và các đơn vị khác có liên quan | 2022-2025 |
| 2 | Tuyên truyền nâng cao ý thức chấp hành pháp luật về đảm bảo trật tự an toàn giao thông | Thực hiện tuyên truyền nâng cao ý thức chấp hành pháp luật về đảm bảo trật tự an toàn giao thông, từng bước xây dựng văn hóa giao thông, thói quen sử dụng phương tiện giao thông công cộng trên các kênh thông tin đại chúng, mạng xã hội,... Đa dạng các hình thức tuyên truyền về lợi ích việc sử dụng dịch vụ giao thông công cộng nhằm nâng cao nhận thức, hình thành thói quen sử dụng phương tiện giao thông công cộng và tăng khả năng tiếp cận thông tin về các quy định của pháp luật về đảm bảo trật tự an toàn giao thông của người dân | Sở Giao thông vận tải | Sở Thông tin và Truyền thông; Công an tỉnh; Mặt trận Tổ quốc tỉnh Thanh Hóa; Văn phòng Ban ATGT tỉnh và các đơn vị khác có liên quan | 2022-2030 |
| 3 | Tuyên truyền nhằm phát triển hoạt động vận tải hàng hóa | Đẩy mạnh xúc tiến đầu tư, hợp tác giữa các doanh nghiệp kinh doanh vận tải hàng hóa với các chủ hàng. | Sở Kế hoạch và Đầu tư | Sở Công Thương; Sở Giao thông vận tải; Sở Thông tin và Truyền thông; Trung tâm Xúc tiến Đầu tư, Thương mại | 2022-2025 |

| TT | Nhiệm vụ, giải pháp | Mục tiêu/ nội dung | Cơ quan thực hiện/trình | Cơ quan phối hợp | Thời gian thực hiện |
|-----------|---|---|---|--|----------------------------|
| | | | | và Du lịch tỉnh | |
| | | Khuyến khích việc liên doanh, liên kết đầu tư phát triển vận tải để hình thành doanh nghiệp vận tải lớn, phát triển dịch vụ vận tải đa phương thức và logistics nhằm giảm chi phí vận tải, hạn chế vận tải một chiều, tăng sức cạnh tranh đối với các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh | Sở Giao thông vận tải | Sở Kế hoạch và Đầu tư; Sở Công Thương; Sở Thông tin và Truyền thông; các đơn vị có liên quan | 2022-2025 |
| 4 | Tuyên truyền kêu gọi đầu tư | Kêu gọi các nhà đầu tư xây dựng các trung tâm dịch vụ logistics tại Khu kinh tế Nghi Sơn nhằm tạo lượng hàng ổn định vận chuyển hàng hóa. | Ban Quản lý Khu kinh tế Nghi Sơn và các Khu công nghiệp | Sở Kế hoạch và Đầu tư; Sở Giao thông vận tải; Sở Công Thương; Sở Thông tin và Truyền thông; Trung tâm Xúc tiến Đầu tư, Thương mại và Du lịch tỉnh; các đơn vị có liên quan | 2022-2025 |
| II | Giải pháp tăng cường công tác quản lý nhà nước | | | | |
| 1 | Xây dựng, ban hành các văn bản quy phạm pháp luật quản lý hoạt động vận tải bằng ô tô trên địa bàn Tỉnh | <ul style="list-style-type: none"> - Xây dựng kế hoạch phát triển và quản lý phương tiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô đảm bảo phù hợp với nhu cầu đi lại của người dân và thực trạng kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh. - Xây dựng và công bố danh mục mạng lưới tuyến xe buýt nội tỉnh và liên kê; mạng lưới tuyến vận tải khách cố định nội tỉnh. | Sở Giao thông vận tải | Sở Tư pháp; Sở Xây dựng; UBND các huyện, thị xã, thành phố và các đơn vị có liên quan | 2022-2023 |

| TT | Nhiệm vụ, giải pháp | Mục tiêu/ nội dung | Cơ quan thực hiện/trình | Cơ quan phối hợp | Thời gian thực hiện |
|----|--|--|-------------------------|--|---------------------|
| | | <p>- Xây dựng và ban hành quy định quản lý bãi đỗ xe; quy định quản lý hoạt động của xe ô tô vận tải trung chuyển hành khách; quy định về quản lý các vị trí đón trả khách cho xe taxi; quy định về tiêu chí và tổ chức, quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch trên địa bàn Tỉnh.</p> | | | |
| 2 | Siết chặt hoạt động kinh doanh vận tải | <p>- Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra điều kiện kinh doanh vận tải tại các đơn vị kinh doanh vận tải nhằm kiểm soát chặt việc tuân thủ các điều kiện kinh doanh của doanh nghiệp; xử lý nghiêm theo quy định đối với đơn vị vi phạm.</p> <p>- Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra, xử lý nghiêm các vi phạm về tình trạng xe dù, bến cóc, xe dừng, đón trả khách không đúng quy định gây mất an toàn giao thông, đặc biệt các khu vực gần các đầu mối giao thông bến xe, nhà ga...</p> <p>- Rà soát các khu vực thường xuyên xảy ra tình trạng phương tiện dừng, đỗ đón trả khách trái quy định; thực hiện lắp đặt camera giám sát tại vị trí có nhiều phương tiện dừng đỗ để kịp thời phát hiện, xử lý những trường hợp vi phạm.</p> <p>- Tăng cường công tác phối hợp giữa các sở, ngành, địa phương trong công tác kiểm tra, xử lý vi phạm trong hoạt động vận tải bằng xe ô tô.</p> | Sở Giao thông vận tải | Công an tỉnh; Sở Thông tin và Truyền thông; UBND các huyện, thị xã, thành phố và các đơn vị có liên quan | 2022-2030 |

| TT | Nhiệm vụ, giải pháp | Mục tiêu/ nội dung | Cơ quan thực hiện/trình | Cơ quan phối hợp | Thời gian thực hiện |
|------------|--|---|--|--|---------------------|
| 3 | Rà soát các quy hoạch xây dựng | <ul style="list-style-type: none"> - Nghiên cứu bố trí quỹ đất để xây dựng các bến xe khách, bến xe hàng, bãi đỗ xe công cộng, điểm đầu, điểm cuối các tuyến xe buýt - Đối với tuyến đường giao thông quy hoạch mới, nâng cấp cải tạo cần nghiên cứu xem xét xác định vị trí điểm dừng, đón trả khách và bố trí quỹ đất xây dựng vịnh dừng đảm bảo hạn chế ảnh hưởng đối với dòng giao thông khi phương tiện dừng đón, trả khách. - Đối với các dự án đầu tư xây dựng cụm công nghiệp, siêu thị, trung tâm thương mại, chợ, khu du lịch, khu vui chơi giải trí... khi lập quy hoạch cần xác định quỹ đất để xây dựng điểm dừng đỗ để bốc xếp hàng hóa và đón trả khách, bãi đỗ xe cho phù hợp. - Đảm bảo quỹ đất xây dựng các hạng mục hạ tầng kỹ thuật phục vụ hoạt động vận tải hành khách khi thực hiện các dự án đầu tư xây dựng trong đô thị (bãi đỗ xe, điểm dừng, nhà chờ...). | UBND các huyện, thị xã, thành phố; Ban Quản lý Khu kinh tế Nghi Sơn và các Khu công nghiệp | Sở Xây dựng; Sở Giao thông vận tải; Sở Tài nguyên và Môi trường và các đơn vị có liên quan | 2022-2025 |
| III | Các giải pháp phát triển kết cấu hạ tầng giao thông | | | | |
| 1 | Phát triển hạ tầng phục vụ hoạt động vận tải hành khách bằng xe buýt | Rà soát, xây dựng nhà chờ tại tất cả các điểm dừng xe buýt đảm bảo điều kiện hạ tầng giao thông (bề rộng hè đường từ 5 mét trở lên trong đô thị và bề rộng lề đường từ 2,5 mét trở lên ngoài đô thị); thực hiện thay thế toàn bộ nhà chờ cũ đang sử dụng bằng nhà chờ mới, thiết kế mới đảm bảo mỹ quan đô thị | Sở Giao thông vận tải | UBND các huyện, thị xã, thành phố và các đơn vị có liên quan | 2022-2030 |
| | | Xây dựng mô hình nhà chờ xe buýt kiểu mẫu, trong đó chú trọng ứng dụng công nghệ thông tin, lắp đặt trang | Sở Giao thông vận | Sở Xây dựng; Sở Thông tin và | 2022-2030 |

| TT | Nhiệm vụ, giải pháp | Mục tiêu/ nội dung | Cơ quan thực hiện/trình | Cơ quan phối hợp | Thời gian thực hiện |
|----|--|---|-------------------------|--|---------------------|
| | | thiết bị hiện đại phục vụ công tác quản lý, giám sát | tải | Truyền thông và các đơn vị có liên quan | |
| | | Rà soát, bố trí biển báo hiệu bằng biển báo và vạch kẻ sơn tại các điểm dừng xe buýt | Sở Giao thông vận tải | UBND các huyện, thị xã, thành phố và các đơn vị có liên quan | 2022-2025 |
| | | Tận dụng các bến xe hình thành các đầu mối trung chuyển xe buýt; nghiên cứu bố trí các điểm trung chuyển hành khách tại khu du lịch Sầm Sơn, suối cá Cẩm Lương, khu kinh tế Nghi Sơn,... để hình thành mạng lưới tuyến buýt phân cấp tuyến trục – tuyến nhánh | Sở Giao thông vận tải | Doanh nghiệp kinh doanh bến xe, UBND các huyện, thị xã, thành phố và các đơn vị có liên quan | 2022-2030 |
| | | Rà soát toàn bộ điểm dừng, nhà chờ, điểm đầu cuối xe buýt, đảm bảo 100% các điểm dừng, nhà chờ cung cấp đủ thông tin gồm số hiệu tuyến, tên tuyến, hành trình, tần suất chạy xe, thời gian hoạt động trong ngày của tuyến,... | Sở Giao thông vận tải | UBND các huyện, thị xã, thành phố và các đơn vị có liên quan | 2022-2025 |
| | | Phân làn, bố trí làn ưu tiên cho xe buýt trên một số tuyến trục chính có nguy cơ ùn tắc giao thông; từng bước bố trí các vịnh dừng xe buýt đảm bảo an toàn. | Sở Giao thông vận tải | UBND các huyện, thị xã, thành phố và các đơn vị có liên quan | 2022-2025 |
| 2 | Phát triển hạ tầng phục vụ hoạt động vận tải hành khách theo tuyến | Rà soát, bố trí biển báo hiệu vị trí điểm dừng vận tải hành khách tuyến cố định; biển báo khu vực đón trả khách xe taxi, xe hợp đồng, du lịch đảm bảo trật tự an | Sở Giao thông vận tải | UBND các huyện, thị xã, thành phố và các đơn vị có liên | 2022-2030 |

| TT | Nhiệm vụ, giải pháp | Mục tiêu/ nội dung | Cơ quan thực hiện/trình | Cơ quan phối hợp | Thời gian thực hiện |
|-----------|---|---|-------------------------|---|---------------------|
| | cố định, xe taxi, xe hợp đồng, xe du lịch. | toàn giao thông | | quan | |
| 3 | Phát triển bến xe, bãi đỗ xe | Tiếp tục kêu gọi đầu tư theo hình thức xã hội hóa các bến, bãi đỗ xe theo danh mục tại Quyết định số 4331/QĐ-UBND ngày 22/10/2019 của Chủ tịch UBND tỉnh phê duyệt danh mục các công viên, bến xe, bãi đỗ xe cần kêu gọi đầu tư giai đoạn 2020 – 2025. | Sở Giao thông vận tải | UBND các huyện, thị xã, thành phố, doanh nghiệp và các đơn vị có liên quan | 2022-2025 |
| IV | Các giải pháp về cơ chế chính sách | | | | |
| 1 | Cơ chế chính sách hỗ trợ hoạt động vận tải hàng hóa | Ban hành chính sách ưu đãi nhằm thu hút doanh nghiệp lớn hoạt động trong lĩnh vực vận tải hành khách và hàng hóa trên địa bàn tỉnh | Sở Kế hoạch và Đầu tư | Sở Tài chính; Sở Tư pháp; Sở Giao thông vận tải; Sở Công Thương và các đơn vị có liên quan | 2022-2025 |
| | | Tăng cường phát triển vận tải đa phương thức, thu hút doanh nghiệp logistics lớn tham gia hoạt động vận tải hàng hóa trên địa bàn tỉnh để kết nối giữa các phương thức vận tải (đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển, hàng không) gắn kết chủ tàu, chủ hàng và chủ phương tiện vận chuyên hàng hóa khi lựa chọn khu vực cảng biển Thanh Hóa để làm hàng. | Sở Công Thương | Sở Kế hoạch và Đầu tư; Sở Thông tin và Truyền thông; Trung tâm Xúc tiến Đầu tư, Thương mại & Du lịch tỉnh; Ban Quản lý Khu kinh tế Nghi Sơn và các Khu công nghiệp và các đơn vị có liên quan | 2022-2025 |
| | | Hỗ trợ các chủ hàng, chủ tàu, chủ cảng, bến trong nước | Ban Quản | Sở Công Thương; | 2022-2025 |

| TT | Nhiệm vụ, giải pháp | Mục tiêu/ nội dung | Cơ quan thực hiện/trình | Cơ quan phối hợp | Thời gian thực hiện |
|----|---|--|--|--|---------------------|
| | | và quốc tế mở các tuyến vận tải hàng hóa đi và đến cảng biển Thanh Hóa nhằm phát triển nguồn hàng, qua đó thúc đẩy phát triển vận tải hàng hóa bằng đường biển trên địa bàn tỉnh; kịp thời tháo gỡ, giải quyết những khó khăn, thúc đẩy hợp tác giữa doanh nghiệp vận tải và các chủ hàng, hỗ trợ doanh nghiệp vận tải mở rộng thị trường, nâng cao chất lượng dịch vụ đáp ứng các yêu cầu trong thời kỳ mới | ly Khu kinh tế Nghi Sơn và các Khu công nghiệp | Sở Thông tin và Truyền thông; Sở Kế hoạch và Đầu tư và các đơn vị có liên quan | |
| 2 | Cơ chế chính sách hỗ trợ hoạt động vận tải hành khách | Nâng cao vai trò của Hiệp hội doanh nghiệp vận tải bằng ô tô tỉnh Thanh Hóa, kịp thời tháo gỡ, giải quyết những khó khăn, thúc đẩy hợp tác giữa doanh nghiệp vận tải và các chủ hàng, hỗ trợ doanh nghiệp vận tải mở rộng thị trường, nâng cao chất lượng dịch vụ đáp ứng các yêu cầu trong thời kỳ mới | Sở Giao thông vận tải | Sở Công Thương, Sở Kế hoạch và Đầu tư và các đơn vị có liên quan | 2022-2025 |
| | | Tiếp tục nghiên cứu, đề xuất mức hỗ trợ lãi suất vay đầu tư phương tiện xe buýt phù hợp có thể thu hút được các doanh nghiệp đầu tư phương tiện đảm bảo mục tiêu thay mới 100 phương tiện trong giai đoạn 2022-2024 | Sở Tài chính | Sở Giao thông vận tải; Sở Công Thương và các đơn vị có liên quan | 2022-2022 |
| | | Thực hiện chính sách hỗ trợ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt theo Nghị quyết 235/2019/NQ-HĐND ngày 12/12/2019 đối với các tuyến buýt mới và các tuyến khôi phục lại; tiếp tục nghiên cứu hỗ trợ các tuyến buýt đang khai thác nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ, giảm mức giá vé thu hút người dân sử dụng. | Sở Giao thông vận tải | Sở Tài chính và các đơn vị có liên quan | 2022-2025 |
| | | Khuyến khích các doanh nghiệp kinh doanh vận tải | Sở Giao | Sở Công Thương | 2022-2025 |

| TT | Nhiệm vụ, giải pháp | Mục tiêu/ nội dung | Cơ quan thực hiện/trình | Cơ quan phối hợp | Thời gian thực hiện |
|----------|--|--|-------------------------|---|---------------------|
| | | hành khách đầu tư phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch, thân thiện môi trường (ô tô sử dụng năng lượng điện; khí hóa lỏng LPG...) để phát triển hệ thống vận tải hành khách đô thị bền vững. | thông vận tải | và các đơn vị có liên quan | |
| V | Các giải pháp ứng dụng công nghệ thông tin | | | | |
| 1 | Ứng dụng công nghệ thông tin quản lý điều hành hoạt động vận tải bằng ô tô | Đẩy mạnh chia sẻ, kết nối liên thông thông tin, dữ liệu giữa các ngành Công an, Thông tin truyền thông, Giao thông vận tải,... với Trung tâm điều hành thông minh của tỉnh nhằm nâng cao năng lực quản lý nhà nước trong lĩnh vực vận tải. | Sở Giao thông vận tải | Sở Thông tin và Truyền thông; Sở Khoa học và Công nghệ; các đơn vị khác có liên quan | 2022-2025 |
| | | Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, ứng dụng giao thông thông minh (ITS) trong quản lý điều hành giao thông vận tải nói chung, quản lý hoạt động vận tải bằng ô tô nói riêng trên địa bàn tỉnh | Sở Giao thông vận tải | Sở Thông tin và Truyền thông; Sở Khoa học và Công nghệ; các đơn vị khác có liên quan | 2022-2025 |
| 2 | Ứng dụng CNTT quản lý các điểm dừng đỗ phục vụ hoạt động VTHK bằng ô tô | Lắp đặt camera tại các điểm đầu cuối, các điểm dừng đỗ xe buýt, xe khách tuyến cố định, điểm dừng đón trả khách xe taxi, xe hợp đồng du lịch, nhằm tăng cường công tác quản lý, giám sát | Sở Giao thông vận tải | Sở Thông tin và Truyền thông; Sở Khoa học và Công nghệ; Công an tỉnh; UBND các huyện, thị xã, thành phố và các đơn vị khác có liên quan | 2022-2030 |
| | | Số hóa hệ thống điểm dừng đón trả khách của các phương tiện kinh doanh vận tải (điểm đón trả khách xe tuyến cố định, taxi, du lịch, điểm dừng nhà chờ xe | Sở Giao thông vận tải | Sở Thông tin và Truyền thông và các đơn vị khác có | 2022-2030 |

| TT | Nhiệm vụ, giải pháp | Mục tiêu/ nội dung | Cơ quan thực hiện/trình | Cơ quan phối hợp | Thời gian thực hiện |
|----|---------------------|---|-------------------------|------------------|---------------------|
| | | buýt,...) nhằm nâng cao công tác quản lý nhà nước; đổi mới cách thức cung cấp thông tin về lộ trình tuyến, điểm dừng đỗ tại các điểm dừng, nhà chờ và trên phương tiện bằng hệ thống loa, đèn led cung cấp thông tin thời gian thực | | liên quan | |

PHẦN IV: KẾT LUẬN

Đề án Đề án phát triển hoạt động vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2021-2025, tầm nhìn đến năm 2030 đã đề xuất kế hoạch phát triển phương tiện vận tải bằng ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa phù hợp với nhu cầu đi lại của hành khách trên cơ sở dự báo nhu cầu vận tải đến năm 2025, năm 2030; đề xuất được các quy định quản lý đối với hoạt động vận tải hành khách bằng ô tô (quản lý vị trí đón trả khách cho xe taxi, tiêu chí điểm dừng đỗ xe hợp đồng, du lịch; quản lý hoạt động ô tô vận tải trung chuyển hành khách,...) theo quy định tại Nghị định 10/2020/NĐ-CP của Chính phủ. Bên cạnh đó, Đề án cũng đề xuất những giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả, chất lượng công tác quản lý hoạt động vận tải bằng ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa; đề xuất được danh mục dự án đầu tư và sơ bộ kinh phí thực hiện, nguồn vốn thực hiện làm cơ sở để bố trí vốn thực hiện Đề án đạt hiệu quả.

PHẦN V: TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Sở Giao thông vận tải

Chủ trì, phối hợp với các sở, ban, ngành liên quan của tỉnh tổ chức triển khai thực hiện Đề án theo quy định của pháp luật và phù hợp với chủ trương của tỉnh. Các nhiệm vụ cụ thể như sau:

- Tham mưu UBND tỉnh thực hiện các giải pháp quản lý điều hành hoạt động vận tải bằng ô tô phù hợp với điều kiện kết cấu hạ tầng và nhu cầu vận tải.

- Rà soát, điều chỉnh, bổ sung danh mục mạng lưới tuyến vận tải hành khách tuyến cố định nội tỉnh, vận tải hành khách bằng xe buýt phù hợp với tình hình thực tế.

- Thực hiện công bố mở tuyến, xây dựng biểu đồ chạy xe, điều chỉnh điểm dừng, tần suất, biểu đồ chạy xe hoạt động vận tải hành khách tuyến cố định nội tỉnh, xe buýt phù hợp với tình hình hoạt động vận tải và nhu cầu đi lại của hành khách; quản lý hạ tầng các điểm dừng đón trả khách, điểm đầu cuối và chất lượng dịch vụ vận tải hành khách trên địa bàn tỉnh.

- Phối hợp với UBND các huyện, thị xã, thành phố và các đơn vị có liên quan thực hiện quản lý, bảo trì hệ thống kết cấu hạ tầng phục vụ cho hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, xe khách tuyến cố định.

- Chủ trì phối hợp với các Sở, ngành liên quan trình cơ quan có thẩm quyền ban hành chính sách khuyến khích đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng phục vụ hoạt động vận tải bằng ô tô, phương tiện vận tải và hỗ trợ giá vé khuyến khích phát triển vận tải hành khách công cộng.

- Phối hợp với các Sở, ngành liên quan trình cơ quan có thẩm quyền ban hành các chính sách hỗ trợ hoạt động vận tải hành khách và hàng hóa.

- Chủ trì phối hợp với các Sở, ngành liên quan báo cáo UBND tỉnh xem xét đầu tư nâng cấp, cải tạo hạ tầng giao thông phục vụ vận tải bằng ô tô trên địa bàn tỉnh.

- Chủ trì, phối hợp với các Sở, ngành liên quan, các cơ quan thông tin đại chúng ở địa phương tổ chức tuyên truyền đến các doanh nghiệp vận tải, nhà đầu tư và toàn thể nhân dân về tiềm năng mục tiêu, kế hoạch phát triển vận tải hàng hóa và hành khách.

- Kiểm soát chặt chẽ chất lượng dịch vụ và bảo đảm an toàn giao thông trong hoạt động vận tải bằng ô tô trên địa bàn tỉnh.

- Hướng dẫn thực hiện công tác quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe taxi có hiệu quả.

- Tổ chức thanh tra, kiểm tra và xử lý vi phạm về hoạt động vận tải hành khách bằng xe taxi theo quy định của pháp luật đặc biệt là tình trạng xe taxi hoạt động không phép “taxi dù”.

- Hướng dẫn thực hiện công tác quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, du lịch có hiệu quả.

2. Sở Tài chính

- Căn cứ vào dự toán do Sở Giao thông vận tải tổng hợp và khả năng cân đối ngân sách tỉnh hàng năm thẩm định trình Chủ tịch UBND tỉnh phê duyệt kinh phí thực hiện Đề án theo thẩm quyền; đồng thời, hướng dẫn các đơn vị thực hiện thanh quyết toán theo quy định.

- Chủ trì, phối hợp với các Sở, ngành liên quan tham mưu đề xuất với UBND tỉnh bố trí kinh phí đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông phục vụ vận tải hành khách theo tuyến cố định, xe buýt, taxi, xe hợp đồng, du lịch từ ngân sách tỉnh và nguồn xã hội hóa.

- Chủ trì, phối hợp với Sở Giao thông vận tải và các đơn vị có liên quan nghiên cứu mức giá vé, mức trợ giá đối với hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.

3. Sở Kế hoạch và Đầu tư

- Phối hợp với Sở Giao thông vận tải, Sở Tài chính kiểm tra, giám sát tình hình sử dụng vốn của chủ dự án sau khi được hỗ trợ lãi suất và trợ giá.

- Chủ trì, phối hợp với các Sở, ngành liên quan xây dựng chương trình kêu gọi các nhà đầu tư lớn tham gia hoạt động vận tải hành khách và hàng hóa trên địa bàn tỉnh.

4. Sở Công thương

- Phối hợp với Sở Kế hoạch và Đầu tư; Trung tâm Xúc tiến Đầu tư, Thương mại và Du lịch tỉnh và các Sở, ngành liên quan xây dựng chương trình kêu gọi các nhà đầu tư lớn tham gia hoạt động vận tải hành khách và hàng hóa trên địa bàn tỉnh.

- Tập trung phát triển hệ thống phân phối các loại nhiên liệu sạch, thân thiện môi trường; thích ứng với tốc độ phát triển của phương tiện vận tải. Tăng cường tuyên truyền, khuyến khích các doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách đầu tư phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch, thân thiện môi trường (ô tô sử dụng năng lượng điện; khí hóa lỏng LPG...) để phát triển hệ thống vận tải hành khách đô thị bền vững.

5. Sở Xây dựng

Trong quá trình thẩm định quy hoạch xây dựng, điều chỉnh quy hoạch xây dựng cần nghiên cứu xem xét bố trí các bến xe khách, bến xe hàng, bãi đỗ xe công

cộng, điểm đầu, điểm cuối các tuyến xe buýt phù hợp với quy hoạch giao thông vận tải đã được phê duyệt.

6. Sở Văn hóa, Thể thao và Du lịch

- Phối hợp Sở Giao thông vận tải và UBND các huyện, thị xã, thành phố trong công tác tổ chức, quản lý vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch tại các điểm tham quan, điểm du lịch, di tích lịch sử, văn hóa và danh lam thắng cảnh trên địa bàn tỉnh.

- Hướng dẫn, kiểm tra và quản lý việc tổ chức quảng cáo tại các khu vực bến xe, nhà chờ, điểm dừng xe buýt theo quy định; thường xuyên kiểm tra, quản lý việc quảng cáo trên phương tiện vận tải hành khách công cộng và tại các bến xe, nhà chờ, điểm dừng xe buýt theo quy định.

7. Sở Tài nguyên và Môi trường

Hướng dẫn UBND các huyện, thị xã, thành phố bố trí quỹ đất hợp lý dành cho phát triển vận tải hành khách bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh, cập nhật các khu đất vào Quy hoạch sử dụng đất đến năm 2030, Kế hoạch sử dụng đất hàng năm của cấp huyện, làm căn cứ để thực hiện việc chuyển mục đích sử dụng đất, thu hồi đất, giao đất, cho thuê đất theo quy định của pháp luật.

8. Công an tỉnh

- Phối hợp Sở Giao thông vận tải tổ chức kiểm tra và xử lý những vi phạm liên quan đến các vị trí đón, trả khách cho xe taxi trên địa bàn tỉnh theo quy định.

- Kết nối, chia sẻ thông tin về xử phạt vi phạm hành chính đối với các doanh nghiệp, hợp tác xã hoạt động kinh doanh vận tải hành khách bằng taxi cho Sở Giao thông vận tải để phối hợp quản lý.

- Phối hợp Sở Giao thông vận tải tổ chức kiểm tra và xử lý những vi phạm liên quan đến quản lý hoạt động xe trung chuyển hành khách trên địa bàn tỉnh theo quy định.

- Kết nối, chia sẻ thông tin về xử phạt vi phạm hành chính đối với các doanh nghiệp, hợp tác xã hoạt động kinh doanh vận tải hành khách bằng ô tô cho Sở Giao thông vận tải để phối hợp quản lý.

9. Sở Khoa học và Công nghệ

- Phối hợp với Sở Giao thông vận tải tham mưu, đề xuất với UBND tỉnh quản lý thực hiện các nhiệm vụ nghiên cứu khoa học và phát triển công nghệ vào hoạt động vận tải hành khách bằng xe ô tô, áp dụng tiến bộ khoa học công nghệ vào công tác quản lý và điều hành hoạt động vận tải hành khách bằng xe ô tô.

- Phối hợp với Sở Giao thông vận tải xây dựng các phần mềm cung cấp thông tin hoạt động vận tải hành khách bằng ô tô (xe buýt, taxi) trên địa bàn tỉnh.

10. Sở Thông tin và Truyền thông

- Phối hợp với Sở Giao thông vận tải xây dựng các phần mềm ứng dụng như: ứng dụng tìm xe buýt, ứng dụng trên thiết bị di động... nhằm cung cấp thông tin cho người dân có thể tra cứu các thông tin về hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.

- Chỉ đạo, hướng dẫn các cơ quan báo chí, hệ thống truyền thanh cơ sở tuyên truyền, phổ biến Đề án đến đông đảo tầng lớp Nhân dân trên địa bàn tỉnh, nhằm nâng cao ý thức chấp hành pháp luật về đảm bảo trật tự an toàn giao thông, từng bước xây dựng thói quen sử dụng phương tiện giao thông công cộng của người dân.

11. Cục Thuế tỉnh

Hướng dẫn doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt lập thủ tục và thực hiện việc miễn, giảm thuế đối với hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt theo quy định của Nhà nước.

12. Ban Quản lý Khu kinh tế Nghi Sơn và các Khu công nghiệp

- Trong quá trình tổ chức lập, thẩm định, phê duyệt quy hoạch xây dựng cần nghiên cứu xem xét bố trí các bến xe khách, bến xe hàng, bãi đỗ xe công cộng, điểm đầu, điểm cuối các tuyến xe buýt phù hợp với quy hoạch giao thông vận tải đã được phê duyệt.

- Kêu gọi các nhà đầu tư xây dựng các trung tâm dịch vụ logistics tại Khu kinh tế Nghi Sơn nhằm tạo lượng hàng ổn định vận chuyển hàng hóa.

13. UBND các huyện, thị xã, thành phố

- Trong quá trình tổ chức lập, thẩm định, phê duyệt quy hoạch xây dựng và điều chỉnh quy hoạch xây dựng cần nghiên cứu xem xét bố trí các bến xe khách, bến xe hàng, bãi đỗ xe công cộng, điểm đầu, điểm cuối các tuyến xe buýt phù hợp với quy hoạch giao thông vận tải đã được phê duyệt.

- Bố trí quỹ đất, nguồn vốn của địa phương để đầu tư xây dựng các điểm đầu, điểm cuối đối với các tuyến xe buýt có lộ trình điểm đầu, điểm cuối trên địa bàn; sau khi đầu tư xây dựng xong các điểm đầu, điểm cuối bàn giao lại cho Sở Giao thông vận tải để khai thác và bảo trì theo quy định.

- Nghiên cứu bố trí quỹ đất đầu tư, xây dựng và quản lý các điểm đầu, để đón, trả khách cho xe taxi, xe hợp đồng, du lịch trên các tuyến đường do địa phương quản lý.

- Khi thực hiện lập quy hoạch xây dựng; cải tạo, nâng cấp, đầu tư mới các tuyến đường trên địa bàn phải bố trí quỹ đất để xây dựng bến xe hàng để phục vụ vận chuyển hàng hóa.

- Phối hợp với Sở Giao thông vận tải và các ngành có liên quan trong công tác kiểm tra xử lý vi phạm trong hoạt động vận tải trên địa bàn.

- Tổ chức tuyên truyền, phổ biến những quy định về công tác quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe taxi, xe hợp đồng, du lịch.

14. Các đơn vị kinh doanh vận tải:

- Phối hợp Sở Giao thông vận tải tăng cường công tác quản lý hoạt động vận tải bằng ô tô do đơn vị quản lý.

- Tổ chức tuyên truyền, phổ biến những quy định về công tác quản lý hoạt động vận tải hành khách bằng ô tô đến người lao động.

15. Chủ đầu tư dự án đầu tư xây dựng cụm công nghiệp, siêu thị, trung tâm thương mại, chợ, khu du lịch, khu vui chơi giải trí...

Bố trí quỹ đất cho phương tiện dừng, đỗ để bốc xếp hàng hóa và đón, trả khách; bãi đỗ xe khi thực hiện lập quy hoạch, đầu tư xây dựng dự án.

16. Các Sở, ban, ngành, tổ chức, cá nhân khác có liên quan:

Thực hiện đúng chức năng nhiệm vụ được giao và xây dựng kế hoạch triển khai các nội dung Đề án.

PHỤ LỤC 1:
DANH MỤC ĐIỂM DỪNG ĐỖ XE KHÁCH TUYẾN CỐ ĐỊNH

| TT | Điểm dừng đón trả khách | Vị trí bên trái tuyến (lý trình) | Vị trí bên phải tuyến (lý trình) |
|------------|---|---|---|
| I | Đường Hồ Chí Minh | | |
| 1 | Khu vực Thạch Quảng | Km 513+ 700 | Km 515 + 080 |
| 2 | Khu vực ngã ba Ấn Độ | Km 531 + 100 | Km 532+ 000 |
| 3 | Khu vực ngã ba đi Lam Kinh | Km 562 + 050 | Km 562 + 580 |
| 4 | Khu vực ngã tư Nhà máy Đường Lam Sơn | Km 568 + 550 | Km 568 + 920 |
| 5 | Khu vực Khe Hạ | Km 578 + 400 | Km 579 + 400 |
| 6 | Khu vực đầu thị trấn Yên Cát | Km 595 + 900 | Km 596 + 170 |
| 7 | Khu vực đường vào Trại giam Thanh Lâm | Km 611 + 950 | Km 612 + 020 |
| 8 | Nga ba Bãi Trành | Km 628 + 900 | Km 629 + 370 |
| II | Quốc lộ 1A | | |
| 1 | Khu vực ngã ba đi Nga Sơn | Km 299 + 980 | Km 300 + 130 |
| 2 | Khu vực Quán Dốc | Km 307 + 150 | Km 307 + 990 |
| 3 | Khu vực chợ Nghĩa Trang | Km 311 + 300 | Km 311+ 500 |
| 4 | Khu vực Tào Xuyên | Km 317 + 300 | Km 317 + 250 |
| 5 | Khu vực Cống Chúc (xã Quảng Bình) | Km 336+ 400 | Km 337 + 300 |
| 6 | Khu vực Chợ Kho (xã Hải Ninh) | Km 350 + 440 | Km 352+ 970 |
| 7 | Khu vực thị trấn Còng | Km 365+ 914 | Km 366 + 614 |
| 8 | Đường vào Khu kinh tế Nghi Sơn | Km 371 + 817 | Km 372 + 167 |
| III | Quốc lộ 45 | | |
| 1 | Khu vực ngã tư Phố Cát | Km 15 + 510 | Km 15 + 600 |
| 2 | Thị trấn Kim Tân | Km 24 + 400 | Km 24 + 490 |
| 3 | Khu vực xã Vĩnh Long (ngã ba QL 45 và QL 217) | Km 32 + 000 | Km 33 + 000 |
| 4 | Khu vực Kiểu | Km 41+ 500 | Km 41+ 600 |
| 5 | Khu vực ngã ba Định Liên | Km 46 + 250 | Km 47 + 300 |
| 6 | Khu vực Vạn Hà | Km 59+ 850 | Km 61+ 750 |
| 7 | Khu vực Đông Thanh | Km 67 + 000 | Km 67 + 750 |
| 8 | Khu vực ngã ba Quảng Trạch | Km 83 + 470 | Km 83 + 600 |

| TT | Điểm dừng đón trả khách | Vị trí bên trái tuyến (lý trình) | Vị trí bên phải tuyến (lý trình) |
|-----------|---|---|---|
| 9 | Khu vực Cầu Quan | Km 92+ 100 | Km 93 + 900 |
| 10 | Xã Vạn Thắng | Km 109 + 300 | Km 109 + 900 |
| 11 | Khu vực ngã ba xã Hải Long | Km 112+ 400 | Km 114 + 500 |
| 12 | Khu vực Xuân Khang | Km 121 + 105 | Km 121 + 370 |
| IV | Quốc lộ 10 | | |
| 1 | Khu vực Đền Hộ | Km 188 + 580 | Km 188 + 700 |
| 2 | Khu vực xã Nga An | Km 194 + 590 | Km 194 + 880 |
| 3 | Khu vực xã Nga Nhân | Km 201 + 000 | Km 201 + 550 |
| 4 | Khu vực Phà Thắm | Km 207 + 400 | Km 207 + 600 |
| 5 | Khu vực Hoa Lộc | Km 210 + 170 | Km 211 + 600 |
| 6 | Khu vực Mỹ Lộc | Km 216 + 400 | Km 216 + 600 |
| 7 | Khu vực Hoàng Vinh | Km 226 + 080 | Km 226 + 280 |
| 8 | Khu vực Tào Xuyên | Km 231 + 100 | Km 231 + 200 |
| V | Quốc lộ 47 | | |
| 1 | Khu vực Môi | Km 8 + 750 | Km 9+ 850 |
| 2 | Khu vực xã Đông Xuân | Km 25 + 500 | Km 26+ 080 |
| 3 | Khu vực Hạt Giao thông 6 | Km 33 + 050 | Km 34 + 050 |
| 4 | Khu vực ngã tư Dân Lực | Km 38 + 700 | Km 39 + 400 |
| 5 | Khu vực Bưu điện Đà | Km 44+ 470 | Km 45 + 500 |
| 6 | Khu vực đường vào Sân bay Thọ Xuân | Km 52 + 300 | Km 52 + 550 |
| 7 | Khu vực Sao Vàng | Km 56 + 100 | Km 57 + 150 |
| VI | Quốc lộ 217 | | |
| 1 | Khu vực Hà Trung | Km 00+ 830 | Km 00 + 750 |
| 2 | Khu vực Vĩnh Hùng | Km 16 + 800 | Km 16 + 880 |
| 3 | Khu vực Cẩm Tân | Km 42+ 700 | Km 43 + 300 |
| 4 | Khu vực xã Cẩm Thành (đường vào suối cá Cẩm Lương) | Km 70 + 100 | Km 70 + 315 |
| 5 | Khu vực Điền Lư | Km 82+ 100 | Km 83 + 300 |
| 6 | Khu vực thị trấn Cảnh Nàng | Km 92 + 650 | Km 95 + 350 |
| 7 | Khu vực ngã ba Đồng Tâm | Km 104 + 250 | Theo QL15 |
| 8 | Khu vực xã Kỳ Tân (Bá Thước) | Km 116 + 800 | Km 117 + 100 |
| 9 | Khu vực xã Trung Hạ | Km 127 + 900 | Km 128 + 200 |

| TT | Điểm dừng đón trả khách | Vị trí bên trái tuyến (lý trình) | Vị trí bên phải tuyến (lý trình) |
|-------------|-----------------------------------|---|---|
| 10 | Khu vực xã Trung Thượng | Km 135 + 500 | Km 136 + 300 |
| 11 | Khu vực xã Sơn Điện | Km 168 + 100 | Km 168 + 700 |
| 12 | Khu vực xã Mường Mìn | Km 172 + 700 | Km 173 + 200 |
| 13 | Khu vực xã Na Mèo | Km 185 + 800 | Km 185 + 850 |
| VII | Quốc lộ 15 | | |
| 1 | Khu vực Phố Lệt | Km 32 + 000 | Km 32 + 400 |
| 2 | Khu vực xã Thanh Xuân | Km 42 + 300 | Km 42 + 700 |
| 3 | Khu vực thị trấn Quan Hóa | Km 58 + 500 | Km 57 + 000 |
| 4 | Khu vực ngã ba Đồng Tâm | Km 75 + 150 | Km 75 + 300 |
| 5 | Khu vực thị trấn Lang Chánh | Km 92 + 790 | Km 93 + 300 |
| VIII | Quốc lộ 15C | | |
| 1 | Khu vực Nam Xuân | Km 7 + 850 | Km 7 + 950 |
| 2 | Khu vực Nam Tiến | Km 17 + 400 | Km 17 + 600 |
| 3 | Khu vực Nam Động | Km 24 + 300 | Km 24 + 600 |
| 4 | Khu vực Thiên Phú | Km 29 + 500 | Km 29 + 700 |
| 5 | Khu vực Hiền Trung | Km 35 + 000 | Km 35 + 900 |
| 6 | Khu vực Hiền Kiệt | Km 41 + 800 | Km 43 + 000 |
| 7 | Khu vực Pá Quăn | Km 49 + 000 | Km 49 + 400 |
| 8 | Khu vực Trung Lý | Km 59 + 500 | Km 62 + 400 |
| 9 | Khu vực Nhi Sơn | Km 74 + 500 | Km 76 + 500 |
| 10 | Khu vực Pù Nhi | Km 89 + 500 | Km 90 + 300 |
| IX | Đường Nghi Sơn - Bãi Trành | | |
| 1 | Khu vực Phú Sơn | Km 20+ 000 | Km 20+ 750 |
| 2 | Khu vực ngã ba Tân Kỳ | Km 30+ 300 | Km 30 + 200 |
| 3 | Khu vực thị trấn Bãi Trành | Km 53 + 250 | Km 53 + 970 |
| X | ĐT. 508 | | |
| 1 | Khu vực Hà Ninh | Km 2+ 000 | Km 1 + 800 |
| 2 | Khu vực Dốc Gũ | Km 7 + 200 | Km 7 + 270 |
| 3 | Khu vực ngã Ba Hạnh | Km 13 + 850 | Km 13 + 800 |
| X | ĐT. 522 | | |
| 1 | Khu vực Hà Long | Km 5 + 050 | Km 16+ 300 |

| TT | Điểm dừng đón trả khách | Vị trí bên trái tuyến (lý trình) | Vị trí bên phải tuyến (lý trình) |
|-------------|--------------------------------------|---|---|
| 2 | Khu vực ngã tư đi Phố Cát | Km 16+ 180 | Km 16 + 300 |
| XI | ĐT.506 | | |
| 1 | Khu vực Vực huyện Triệu Sơn | Km 25 + 000 | Km 26 + 600 |
| 2 | Khu vực xã Thọ Hải | Km 41 + 100 | Km 42 + 270 |
| 3 | Khu vực ngã ba Mực Sơn | Km 49 + 750 | Km 54 + 150 |
| XII | ĐT. 526 B | | |
| 1 | Khu vực thị trấn Hậu Lộc | Km 1 + 100 | Km 00 + 900 |
| 2 | Khu vực Quán Dốc (xã Triệu Lộc) | Km 7 + 700 | Km 7 + 600 |
| XIII | ĐT. 513 | | |
| 1 | Khu vực Hạt Kiểm Lâm (xã Hải Thượng) | Km 7 + 010 | Km 7 + 500 |

PHỤ LỤC 2:
DANH MỤC ĐIỂM DỪNG, NHÀ CHỜ XE BUÝT

| STT | Điểm dừng | Nhà chờ | STT | Điểm dừng | Nhà chờ |
|-----|------------------------------|---------|-----|-------------------------|---------|
| 1 | 100 Lê Thánh Tông | 2 | 231 | Làng tam đa Yên Phong | |
| 2 | 390 Ngô Quyền | | 232 | Làng Tân Lai | |
| 3 | Bãi A Sầm Sơn | 2 | 233 | Làng Thanh Oai | |
| 4 | Ban chỉ huy quân sự TP | 2 | 234 | Làng Thị Thù Yên Thái | |
| 5 | Bến bồ sung đội 10 sao vàng | 2 | 235 | Làng Tiến Nông | |
| 6 | Bến xe Cẩm Thủy | 2 | 236 | Làng Tiên vực | |
| 7 | Bến xe Nghi Sơn | 1 | 237 | Làng Tô | |
| 8 | Bến xe Phía Tây | 1 | 238 | Làng Toàn Tân | 2 |
| 9 | Bến xe Sầm Sơn | | 239 | Làng Vân Đô | |
| 10 | Bến xe Triệu Sơn | | 240 | Làng Viên Khê | |
| 11 | Bến xe yên định | | 241 | Làng Voi | |
| 12 | Bệnh Viện Đa Khoa | | 242 | Làng Xi | |
| 13 | Bệnh viện đa khoa Cẩm Thủy | | 243 | Làng Yên Hòa | |
| 14 | Bệnh viện Đa Khoa Đông Sơn | | 244 | Mỏ Xéc | |
| 15 | Bệnh viện Đức Trí Thành | 1 | 245 | Ngã 3 Bãi Phường | 1 |
| 16 | Bệnh viện Hoảng Hóa | 1 | 246 | Ngã 3 Bút Sơn | |
| 17 | Bệnh Viện Lao | | 247 | Ngã 3 cầu Bái Thượng | |
| 18 | Bệnh Viện Mắt | | 248 | Ngã 3 Cầu Cỏ | |
| 19 | Bệnh viện nhi | 1 | 249 | Ngã 3 Cầu Thiều | |
| 20 | Bệnh viện Như Thanh | 2 | 250 | Ngã 3 cầu Trắng | |
| 21 | Bệnh Viện phụ sản | 1 | 251 | Ngã 3 Chè | |
| 22 | Bệnh viện Quảng Xương | | 252 | Ngã 3 con chēm Thọ Ngọc | |
| 23 | Bệnh viện Thanh hà (bổ sung) | | 253 | Ngã 3 cống chēm | |
| 24 | Bệnh viện Tỉnh Gia | | 254 | Ngã 3 công ty Hoa Dũng | |
| 25 | Bệnh Viện Yên Định | | 255 | Ngã 3 Đảo Nghi Sơn | |
| 26 | Bờ Hồ | | 256 | Ngã 3 đi Đông Nam | |
| 27 | Bru Điện Bến Xung | | 257 | Ngã 3 đi nhà máy đường | 1 |

| STT | Điểm dừng | Nhà chờ | STT | Điểm dừng | Nhà chờ |
|-----|----------------------------|---------|-----|---------------------------|---------|
| 28 | Bưu điện chợ Kho | | 258 | Ngã 3 Định Bình | |
| 29 | Bưu điện Dân Lý | | 259 | Ngã 3 Đình Hương | |
| 30 | Bưu điện Rừng Thông | | 260 | Ngã 3 Dốc Ga | |
| 31 | Bưu Điện Thiệu Hóa | 1 | 261 | Ngã 3 Đông Lĩnh | |
| 32 | Bưu điện Thiệu Long | 2 | 262 | Ngã 3 Đông Quang | 1 |
| 33 | Bưu điện Thiệu Phú | 2 | 263 | Ngã 3 Đông Tiến | |
| 34 | Bưu điện Tĩnh | 2 | 264 | Ngã 3 đường Minh Thọ cũ | |
| 35 | Cảng Hới | | 265 | Ngã 3 đường mới | 2 |
| 36 | Cảng vụ Nghi sơn (bỏ sung) | 2 | 266 | Ngã 3 Hà Tông Huân | 2 |
| 37 | CATP Sầm Sơn | 2 | 267 | Ngã 3 Hải Yến | |
| 38 | Cầu B9 | 2 | 268 | Ngã 3 Hoàng Lộc | 2 |
| 39 | Cầu Bôn | 2 | 269 | Ngã 3 Hoàng Sơn | |
| 40 | Cầu Cảnh | 2 | 270 | Ngã 3 Hoàng Thắng | |
| 41 | Cầu Cao | 1 | 271 | Ngã 3 Kiều | |
| 42 | Cầu Cốc | | 272 | Ngã 3 làng thượng | 2 |
| 43 | Cầu Hang | | 273 | Ngã 3 Lễ Môn | 2 |
| 44 | Cầu Hồ | 1 | 274 | Ngã 3 Minh Thọ | 2 |
| 45 | Cầu Hón Chon | | 275 | Ngã 3 Môi | |
| 46 | Cầu Kịt | 1 | 276 | Ngã 3 Mục Sơn | |
| 47 | Cầu Quan | | 277 | Ngã 3 Ngân Hàng | |
| 48 | Cầu Quán Nam | | 278 | Ngã 3 Nhiệt điện | 1 |
| 49 | Cầu sông Lý | 1 | 279 | Ngã 3 Nhồi | 1 |
| 50 | Cầu Thiệu | | 280 | Ngã 3 phố Kiều | |
| 51 | Cầu Thiệu Hóa | 1 | 281 | Ngã 3 Phú Đông | |
| 52 | Cầu Thiệu Trung | | 282 | Ngã 3 Phú Sơn | |
| 53 | Cầu Trầu | | 283 | Ngã 3 QL 47 với ĐL lê lợi | |
| 54 | Cầu Treo | 1 | 284 | Ngã 3 Quảng Châu | 2 |
| 55 | Cầu Vàng | | 285 | Ngã 3 Quảng Đông | |
| 56 | Cầu Voi | | 286 | Ngã 3 Quảng Lĩnh | |
| 57 | Cầu vượt | | 287 | Ngã 3 Quảng Nham | |
| 58 | Cây dầu Cẩm Phong | 2 | 288 | Ngã 3 Quảng Phú | |

| STT | Điểm dừng | Nhà chờ | STT | Điểm dừng | Nhà chờ |
|------------|-----------------------------|----------------|------------|--------------------------|----------------|
| 59 | Cây dầu Cẩm Tân | | 289 | Ngã 3 Quảng Tâm | |
| 60 | Cây dầu Eo Lê | 1 | 290 | Ngã 3 Quảng Trạch | |
| 61 | Cây dầu Ngọc Cương | 1 | 291 | Ngã 3 rẽ công sở mai lâm | |
| 62 | Cây dầu Yên Bái | 1 | 292 | Ngã 3 tam giác | |
| 63 | Cây dầu Yên Tâm | | 293 | Ngã 3 Tân Dân | |
| 64 | Cây dầu Yên Trung | 1 | 294 | Ngã 3 Thành Nhà hồ | |
| 65 | Cây xăng Dân Lực | | 295 | Ngã 3 Thiệu Duy | |
| 66 | Cây xăng dầu Hùng Anh | 1 | 296 | Ngã 3 Thiệu xá | |
| 67 | Cây xăng Hải Lĩnh | | 297 | Ngã 3 Triều Dương | |
| 68 | Cây xăng Linh Lan Thọ Xương | 1 | 298 | Ngã 3 TT Rừng Thông | |
| 69 | Cây xăng Nhồi | | 299 | Ngã 3 Tượng Đài | |
| 70 | Cây xăng phú sơn | 1 | 300 | Ngã 3 Vàng | |
| 71 | Cây xăng Quảng Phú | | 301 | Ngã 3 vào đội 7 sao vàng | |
| 72 | Cây xăng thị trấn Lam Sơn | 1 | 302 | Ngã 3 Vĩnh Lộc | |
| 73 | Cây xăng Tràng An | 1 | 303 | Ngã 3 Vĩnh Yên | |
| 74 | Chi Cục Thuế Sầm Sơn | | 304 | Ngã 3 Voi (khu TT bv) | |
| 75 | Chi cục Thuế Thường Xuân | 2 | 305 | Ngã 3 Xã Tế Lợi | |
| 76 | Chợ bản Yên Định | | 306 | Ngã 3 Xuân Thắng | |
| 77 | Chợ Cẩm Bình | | 307 | Ngã 3 Yên Bái | |
| 78 | Chợ Cẩm Ngọc | | 308 | Ngã 3 Yên Hùng | |
| 79 | Chợ Cầu Đổng | | 309 | Ngã 3 Yên Sơn | |
| 80 | Chợ chuối | | 310 | Ngã 3 Yên Tâm | |
| 81 | Chợ ghép | | 311 | Ngã 3 Yên Trường | |
| 82 | Chợ Hải Châu | | 312 | Ngã 4 (Bến mới bổ sung) | |
| 83 | Chợ Minh Thọ | | 313 | Ngã 4 Bút Sơn | |
| 84 | Chợ rau quả | | 314 | Ngã 4 Bưu Điện cũ | |
| 85 | Chợ rừng Thông | | 315 | Ngã 4 bưu điện Vĩnh Long | |
| 86 | Chợ Sầm Sơn | | 316 | Ngã 4 cảng Lễ Môn | |
| 87 | Chợ sao vàng | | 317 | Ngã 4 Chợ Đà | |
| 88 | Chợ Tân Dân | | 318 | Ngã 4 Còng | |
| 89 | Chợ Tây Thành | | 319 | Ngã 4 đèn An Dương Vương | 2 |

| STT | Điểm dừng | Nhà chờ | STT | Điểm dừng | Nhà chờ |
|-----|------------------------------|---------|-----|--------------------------------|---------|
| 90 | Chợ Tể Thắng | 2 | 320 | Ngã 4 đi Ba Làng | 1 |
| 91 | Chợ Vườn Hoa | 2 | 321 | Ngã 4 Giắt | |
| 92 | Chùa bái chằm | 1 | 322 | Ngã 4 Hạc Thành | |
| 93 | Chùa Linh Cảnh | | 323 | Ngã 4 Hoàng Thôi | |
| 94 | Chùa Vĩnh Thái | 1 | 324 | Ngã 4 khu dân cư mới | |
| 95 | Cơ khí 19/5 | 1 | 325 | Ngã 4 khu KT Nghi Sơn | |
| 96 | Cổng 1 khu TT nhà Máy XM | | 326 | Ngã 4 Lê Thánh Tông – N. Quyền | |
| 97 | Cổng 2 khu TT nhà Máy XM | | 327 | Ngã 4 Ngoại Thương | |
| 98 | Cổng 2 lọc hóa dầu (bổ sung) | | 328 | Ngã 4 Nguyễn Trãi | |
| 99 | Công an Nghi Sơn | | 329 | Ngã 4 Phú Sơn | |
| 100 | | | 330 | Ngã 4 sao vàng | |
| 101 | Công An Vĩnh Lộc | | 331 | Ngã 4 Tây Sơn | |
| 102 | Công An Yên Định | | 332 | Ngã 4 TT Cẩm Thủy | |
| 103 | Cổng làng Nam Thạch | | 333 | Ngã 4 Vĩnh Yên | |
| 104 | Cổng nhà máy đường lam Sơn | | 334 | Ngã 4 Yên Giang | |
| 105 | Cổng Rê | | 335 | Ngân hàng CS Yên Trường | 2 |
| 106 | Công sở Cẩm Bình | | 336 | Ngân hàng Yên Định | 2 |
| 107 | Công sở Cẩm Tân | | 337 | Nhà hàng Sao Khuê TPTH | 2 |
| 108 | Công Sở Đông Xuân | | 338 | Nhà in báo Thanh Hoá | |
| 109 | Công sở Xã Thọ Dân | | 339 | Nhà Máy Gạch Mai Chử | |
| 110 | Cổng Thọ Cường | | 340 | Nhà Máy Gạch Q Yên | |
| 111 | Cổng Trúc | | 341 | Nhà Máy Grin | |
| 112 | Công ty ĐETA mới | | 342 | Nhà Thờ Sầm Sơn | |
| 113 | Công ty may Định Liên | | 343 | Nhà tưởng niệm Bác Hồ | |
| 114 | Công ty may xk Vĩnh Lộc | | 344 | Nhà văn hóa 32 | |
| 115 | Công ty TNHH Hiền Xuân | 1 | 345 | Nhà văn hóa Đa Năm | |
| 116 | Công viên thiếu niên | | 346 | Nhà văn hóa Ninh Thành | |
| 117 | Cty ĐE TA TT Bút Sơn | 1 | 347 | Nhà VH huyện Nông Cống | |
| 118 | Cty VT NN Đình Hương | 1 | 348 | NHNN Cẩm Tân | |

| STT | Điểm dừng | Nhà chờ | STT | Điểm dừng | Nhà chờ |
|------------|--------------------------------|----------------|------------|------------------------------|----------------|
| 119 | Cục thuế Thanh Hóa | 1 | 349 | Núi 1 | |
| 120 | Cung Quảng Ninh | 1 | 350 | Núi chẹt | |
| 121 | Cuối đường Nguyễn Trãi | 1 | 351 | Nước mắm Thanh Hương | |
| 122 | Cuối xã Vạn Thắng | | 352 | Phía Tây bến xe Nội Tĩnh | 1 |
| 123 | Đ Bà Triệu (phía Bắc ĐS) | | 353 | Phố 1 Thị Trấn Thống Nhất | 1 |
| 124 | Đại học Hồng Đức | | 354 | Phố Kết | |
| 125 | Đại học Hồng Đức 3 | | 355 | Phố Tân Sơn | |
| 126 | Đầu cầu Nguyệt Viên | 2 | 356 | Phòng Giáo Dục TP | |
| 127 | Đầu Phố Tân Ninh | 1 | 357 | Phòng khám đa khoa | |
| 128 | Đầu xã Hoằng Đạo | 1 | 358 | Qua cầu bãi thượng trùng km4 | |
| 129 | Đầu xã Hoằng Lộc | 1 | 359 | Qua cầu kiều | |
| 130 | Đầu xã Xuân Điền | | 360 | Quảng Thịnh | |
| 131 | Đê Lê Huy (km28 QL 47) | | 361 | Quảng Trạch | |
| 132 | Điện Lực Thiệu Hóa | 2 | 362 | Quảng trường Hàm Rồng | |
| 133 | Đô thị Quảng Tân | 2 | 363 | Quảng trường Lam Sơn | |
| 134 | Doanh Trại Quân Đội | | 364 | Quảng Yên | |
| 135 | Đội 1 Hoằng Thịnh | | 365 | Quỹ tín dụng Yên Trung | |
| 136 | Đội 4 sao vàng | | 366 | Sân bóng Thị Trấn Thống Nhất | |
| 137 | Đồng bởi | | 367 | Siêu thị BigC | 1 |
| 138 | Đồng Hải | | 368 | Té Lợi 1 | 1 |
| 139 | Đồng Hương | 1 | 369 | THCS TT Cẩm Thủy | 1 |
| 140 | Đồng Khê | 1 | 370 | Thị trấn Lưu Vệ | 2 |
| 141 | Đồng Minh | 1 | 371 | Thôn 2 Hải An | |
| 142 | Đồng Tân | | 372 | Thôn 4 Yên Giang | 2 |
| 143 | Đường Lê Hữu Lập | | 373 | Thôn 6 Hoằng Thịnh | |
| 144 | Đường Lê Lợi Thị T Thường Xuân | | 374 | Thôn 6 Yên Giang | |
| 145 | Đường rẽ Hải Yến | 2 | 375 | Thôn Bùi | |
| 146 | Đường rẽ làng Nhân Phúc | | 376 | Thôn Chiềng | 1 |
| 147 | Đường rẽ Quảng Phong | | 377 | Thôn Hồng Phong | |

| STT | Điểm dừng | Nhà chờ | STT | Điểm dừng | Nhà chờ |
|-----|--------------------------------|---------|-----|--|---------|
| 148 | Đường Vào Chùa Hà Dương | | 378 | Thôn sơn Trà Trúc Lâm | |
| 149 | Đường vào Đạo Minh | | 379 | Thôn Thành Lập | |
| 150 | Đường Vào Đạo Tài | | 380 | Thôn Thành Xá | |
| 151 | Đường vào đội 1 sao vàng | | 381 | Thôn tiền phong | |
| 152 | Đường vào đội 13 sao vàng | | 382 | Tiểu Học Trung Sơn | |
| 153 | Đường vào đội 15 sao vàng | | 383 | Tổ 9 TT Cẩm Thủy | |
| 154 | Đường vào đội 6 (bổ sung) | 1 | 384 | Tòa nhà Liên Sở | |
| 155 | Đường vào Giáo Sứ | 2 | 385 | Trại giam số 05 | |
| 156 | Đường vào Hoàng Vinh | | 386 | Trại Thanh Phong | |
| 157 | Đường vào làng Đoàn Kết | | 387 | Trạm 110KV Yên Trường | |
| 158 | Đường vào làng Mỹ Thạch | | 388 | Trạm Bơm Hoàng Đạo | |
| 159 | Đường vào Lưu Bình | | 389 | Trung tâm GDTX Triệu Sơn | |
| 160 | Đường vào nghĩa trang Tỉnh Gia | 1 | 390 | Trung tâm y tế Thường Xuân | |
| 161 | Đường vào Ninh Dự | | 391 | Trùng tuyến số 1 đến Ngã 3 QL 47 với ĐL lê lợi | |
| 162 | Đường vào NM đường Nông Công | | 392 | Trường Cấp 3 Lương Đắc Bằng | |
| 163 | Đường vào Quảng Hải | | 393 | Trường cấp III Tỉnh Gia 2 | |
| 164 | Đường vào Quảng Lộc | | 394 | Trường Đặng Thai Mai | |
| 165 | Đường vào trạm y tế yên Phong | | 395 | Trường Đông Tân | |
| 166 | Đường vào xã Đ Quang | | 396 | Trường Giáo Dưỡng | |
| 167 | Đường Vào xã Nguyên Bình | | 397 | Trường Kỹ Thuật PTTH | |
| 168 | Đường vào xã Quảng Văn | | 398 | Trường Lê Viết Tạo | |
| 169 | Đường vào xã Thọ Cường | | 399 | Trường mầm non Yên Giang | |
| 170 | Đường Vào xã Yên Lạc | | 400 | Trường Nguyễn Trãi | |
| 171 | Đường vào xóm Xuân Thịnh | | 401 | Trường PT Thọ Thế | |
| 172 | Đường Vào Xuân Điền | | 402 | Trường PT xuân Lâm | 1 |
| 173 | Đường vào Y tế TT | | 403 | Trường PTTH Đông Xuân | |
| 174 | Ga Thanh Hóa | | 404 | Trường T.M TW 5 | 1 |
| 175 | Gần chợ Chùa | | 405 | Trường TH Cẩm Ngọc | |
| 176 | Giao đường HCM | | 406 | Trường TH Quảng Chính | 1 |

| STT | Điểm dừng | Nhà chờ | STT | Điểm dừng | Nhà chờ |
|------------|--------------------------------|----------------|------------|--------------------------|----------------|
| 177 | Giáo sứ Thanh Thủy | | 407 | Trường TH Quảng Tiến | 1 |
| 178 | Giếng Tiên | | 408 | Trường THCS Hàm Rồng | |
| 179 | Hạt QLDB Yên Định | 1 | 409 | Trường Tổ Như | |
| 180 | HĐND thị trấn Triệu Sơn | | 410 | Trường XD Thanh hoá | |
| 181 | Hoàng Ngọc | 1 | 411 | Trường Y | |
| 182 | Hội người mù TT Thường Xuân | | 412 | TT rừng Thông + 500m | |
| 183 | Huyện Uỷ Hoàng Hóa | 1 | 413 | TT Thương mại | |
| 184 | Khách Sạn Bình Minh | | 414 | TT Thường Xuân | |
| 185 | Khu 4 thị trấn Lam Sơn | | 415 | TT TM Quảng Xương | |
| 186 | Khu 5 sao vàng | 1 | 416 | UB xã Quảng Lĩnh | |
| 187 | Khu 6 TT Lam Sơn | | 417 | UB xã Quảng Tiến | |
| 188 | khu chung cư Bình Minh | | 418 | UBND H Quảng Xương | |
| 189 | Khu đô thị đông hải | | 419 | UBND Huyện | |
| 190 | Khu phố văn hóa TT Thường Xuân | | 420 | UBND huyện Như Thanh | |
| 191 | Khu SoS | | 421 | UBND huyện Nông Cống | |
| 192 | Khuyến Nông Thiệu Hóa | | 422 | UBND Huyện Yên Định | 1 |
| 193 | Km 360 Quốc Lộ I | | 423 | UBND Phường Trung Sơn | |
| 194 | Km 367 Quốc Lộ I | 1 | 424 | UBND Thị trấn Thống Nhất | 1 |
| 195 | Km 369 Quốc Lộ I | 1 | 425 | UBND tỉnh | 1 |
| 196 | Km37 Quốc lộ 45 | | 426 | UBND xã Định Bình | 1 |
| 197 | Km5 QL 47 | | 427 | UBND xã Định Liên | 2 |
| 198 | Km8 + 200 QL 47 | | 428 | UBND xã Đông Hoàng | |
| 199 | KS Quang Trung | 1 | 429 | UBND xã Đông Tiến | 1 |
| 200 | Làng áp trú | | 430 | UBND xã Hải Châu | |
| 201 | Làng Cẩm Đông Tân | | 431 | UBND xã Hoàng Đạo | |
| 202 | Làng Dền Định Liên | | 432 | UBND Xã Quảng Thọ | |
| 203 | Làng Do Thượng | | 433 | UBND xã Thiệu Đô | |
| 204 | Làng Đức Thành | 1 | 434 | UBND xã Thọ Xương | |
| 205 | Làng E Nhân Hải | 2 | 435 | UBND xã Vĩnh Ninh | |

| STT | Điểm dừng | Nhà chờ | STT | Điểm dừng | Nhà chờ |
|-----|----------------------------|---------|-----|----------------------------|---------|
| 206 | Làng Giáng (UBND Vĩnh Lộc) | 1 | 436 | UBND xã Yên Phong | 1 |
| 207 | Làng giáng 1 Thọ Dân | 1 | 437 | UBND xã Yên Thái | |
| 208 | Làng giáng 2 Thọ Dân | 1 | 438 | UBND TP. Sầm Sơn | |
| 209 | Làng Hưng xã Yên Thái | | 439 | Văn Sơn Ninh Hải | |
| 210 | Làng Hữu Bộc | | 440 | Vạn Thắng | |
| 211 | Làng Kim Bôi | | 441 | Viện kiểm sát tỉnh | |
| 212 | Làng lê xá Yên Định | | 442 | Vòng xuyên cầu Nguyệt Viên | |
| 213 | Làng lý nhân Yên Phong | | 443 | Xã Đông Thanh | |
| 214 | Làng Minh Đức | | 444 | Xã Hoàng Đồng | |
| 215 | Làng Mỹ Trạch | | 445 | Xã Hoàng Sơn | |
| 216 | Làng Nga | | 446 | Xã Quảng Yên | |
| 217 | Làng Ngọc Thúc | | 447 | Xã Tế Lợi | 1 |
| 218 | Làng Ngọc Tĩnh | | 448 | Xã Trúc Lâm | |
| 219 | Làng Ngọc Trà | | 449 | Xã Trung Thành | |
| 220 | Làng Ngư Chung | 1 | 450 | Xã Vạn Hoà (Trạm y tế) | |
| 221 | Làng Nhân Ngọc | 1 | 451 | Xã Vạn Thắng | |
| 222 | Làng Phong Phú | | 452 | Xã Yên Thái | |
| 223 | Làng phong Thái | | 453 | XN nước mắm Thanh Hương | |
| 224 | Làng Phong Ý | | 454 | Xóm 10 Dân Lực | |
| 225 | Làng Phú Đức Yên Bái | | 455 | Xóm 3 Thọ Thế | |
| 226 | Làng Phú Mỹ | | 456 | Xóm 4 Thọ Thế | |
| 227 | Làng Phú Thịnh | | 457 | Xóm 8 Thọ Thế | |
| 228 | Làng Phú Xuân | | 458 | Xóm bảo trung Thọ Thế | 1 |
| 229 | Làng Rùn | | 459 | Xóm Chùa | |
| 230 | Làng Sành | | 460 | Xóm chùa Hoàng Lộc | |
| | | | 461 | Xóm Tiến Dân Lực | |

PHỤ LỤC 3 : DANH SÁCH CÁC BÃI ĐỖ XE THÀNH PHỐ THANH HÓA

| TT | Tên | Diện tích (m ²) | Vị trí | Đường kết nối |
|----|---|-----------------------------|--|-----------------------------|
| 1 | Bãi đỗ xe bên xe phía Bắc cũ | 3000 | Phường Trường Thi; góc giao Bà Triệu- Dương Đình Nghệ | Bà Triệu |
| 2 | Bãi xe công ty Minh Hương | 5381 | phường Đông Thọ (góc giao Bà Triệu – Nguyễn Chí Thanh) | Nguyễn Chí Thanh + Bà Triệu |
| 3 | Bãi đỗ xe Nhà thờ | 1200 | Phường Lam Sơn | Nguyễn Trường Tộ + Nhà Thờ |
| 4 | Bãi xe chợ Đông Thọ | 1000 | phường Đông Thọ | Quán Giò |
| 5 | Bãi xe công viên Tây Ga (hồ Đồng Chiệc) | 2000 | Phường Phú Sơn | |
| 6 | Bãi xe gầm cầu vượt Phú Sơn | 2000 | Phường Phú Sơn | Lê Lợi |
| 7 | Bãi đỗ xe Tân Phú Khang | | Phường Phú Sơn | Lê Lợi |
| 8 | Bãi xe công viên Đông Hương | 2500 | Phường Đông Hương | Lê Hoàn |
| 9 | Bãi xe Khu chung cư C5 | | Phường Đông Vệ | |
| - | Các bãi xe thuộc trung tâm TM, trung tâm dịch vụ vui chơi (BigC, HC, CV Hội An) | | | |

**PHỤ LỤC 4: DỰ THẢO CÁC QUYẾT ĐỊNH QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG VẬN
TẢI BẰNG Ô TÔ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH THANH HÓA**

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH THANH HÓA**

Số: .../QĐ-UBND

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

Thanh Hóa, ngày ... tháng ... năm 2021

DỰ THẢO

QUYẾT ĐỊNH

Về việc công bố danh mục mạng lưới tuyến xe buýt nội tỉnh, mạng lưới tuyến vận tải khách cố định nội tỉnh trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

CHỦ TỊCH ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH THANH HÓA

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19 tháng 6 năm 2015; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 22 tháng 11 năm 2019;

Căn cứ Luật Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008;

Căn cứ Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17 tháng 01 năm 2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô;

Căn cứ Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29 tháng 5 năm 2020 của Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ;

Căn cứ Quyết định số/QĐ-UBND ngày...../12/2021 của Chủ tịch UBND tỉnh về việc phê duyệt Đề án phát triển hoạt động vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2021, tầm nhìn đến năm 2030;

Xét đề nghị của Giám đốc Sở Giao thông vận tải tỉnh Thanh Hóa tại Trờ trình số...../TTr-SGTVT ngày.....tháng.... năm.

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Công bố danh mục mạng lưới tuyến xe buýt nội tỉnh, mạng lưới tuyến vận tải khách cố định nội tỉnh trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký.

Điều 3. Chánh Văn phòng Ủy ban nhân dân tỉnh, Giám đốc Sở Giao thông vận tải; Chủ tịch Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố và các nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

Nơi nhận:

- Bộ GTVT (để b/c);
- Chủ tịch UBND tỉnh (để/c);
- Tổng cục ĐBVN;
- Lưu: VT, CN.

**KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**

Mai Xuân Liêm

DANH MỤC

Mạng lưới tuyến xe buýt nội tỉnh, mạng lưới tuyến vận tải khách cố định nội tỉnh trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

(Kèm theo Quyết định số .../2021/QĐ-UBND ngày .../.../2021 của UBND tỉnh Thanh Hóa)

A. Danh mục mạng lưới tuyến vận tải hành khách bằng xe buýt tuyến cố định

| TT | Tuyến xe buýt | Ký hiệu | Cự ly (km) | Lộ trình |
|----------|---|-------------|------------|---|
| I | Tuyến đang hoạt động | | | |
| 1 | Ga Thanh Hóa - Sầm Sơn - Cảng Hới | Tuyến số 01 | 22 | Ga Thanh Hóa-Quảng trường Lam Sơn- Ngã tư Hạc Thành - Đại Lộ Lê Lợi-Bưu điện tỉnh- Chợ Vườn Hoa-Đông Hương- Ngã ba QL47 với Đại lộ Lê Lợi-Ngã ba Lê Môn - Ngã ba Môi – Trường kỹ thuật PTTH (Quảng Thọ)-Chợ Sầm Sơn-UBND thị xã Sầm Sơn-Ngã tư Nguyễn Du+Bà Triệu-Nhà thờ Sầm Sơn-Cảng Hới và ngược lại |
| 2 | Vĩnh Lộc - TP.Thanh Hóa - Sầm Sơn | Tuyến số 02 | 56 | Bến xe Vĩnh Lộc - Kiều – Vạn Hà-Rừng Thông-Núi1-Ngã ba Phú Sơn--Bến xe phía Tây – Chợ Tây Thành-Nhà liên sở-Bờ hồ-KS. Quang Trung-Cầu cóc-Nước mắm Thanh Hương-Đại học Hồng Đức-Khu SOS-Ngã ba đường tránh 1A-Khu CN Lê Môn-Ngã ba Môi-Bãi Tắm A Sầm Sơn và ngược lại. |
| 3 | TP.Thanh Hóa - Cảng Nghi Sơn | Tuyến số 03 | 76 | Hàm Rồng - Ngã ba Đình Hương - Bưu điện tỉnh- Chợ Nam Thành - Cầu Quán Nam - thị trấn Lưu Vệ - Cổng trúc – Ghép - Chợ Kho – Còng Khu KT Nghi Sơn - Cầu Hồ và ngược lại |
| 4 | TP.Thanh Hóa - Lam Sơn - Thường Xuân | Tuyến số 04 | 73 | Đại Học Hồng Đức – Đường Quang Trung (P. Đông Vệ) – Đường voi – Sầm Sơn – Làng SOS – Đại Lộ Lê Lợi – Bưu điện tỉnh – Đường Trần Phú – Đường Nguyễn Trãi – Nhồi – Giắt – Dân Lực – TT Lam sơn – TT Thường Xuân và ngược lại. |
| 5 | TP.Thanh Hóa - Lam Sơn - Thường Xuân (Buýt nhanh) | Tuyến số 04 | 73 | |
| 6 | TX Bim Sơn - Đại học Hồng Đức | Tuyến số 05 | 48 | Đại học Hồng Đức – Cầu cóc – Chợ vườn hoa – Bưu điện tỉnh – QL1A – Cầu Hoàng Long – Cầu Tào – Ga nghĩa Trang Thị - Đò Lèn – Chợ Bim Sơn – Nhà máy xi măng Bim Sơn và ngược lại. |
| 7 | TX Bim Sơn - Đại học Hồng Đức (Buýt nhanh) | Tuyến số 05 | 48 | |

| TT | Tuyến xe buýt | Ký hiệu | Cự ly (km) | Lộ trình |
|-----------|---|----------------|-------------------|--|
| 8 | TP.Thanh Hóa - Hà Trung - Nga Sơn | Tuyến số 07 | 59 | Cầu Quán Nam - Bến xe phía Nam – Bến xe phía Bắc – Ngã 3 Nghĩa Trang – Thị trấn Lèn – Hà Trung – Nga Liên (Nga Sơn) và ngược lại |
| 9 | TP.Thanh Hóa - Hà Trung - Vĩnh Lộc - Thạch Thành | Tuyến số 08 | 70 | Đại học Hồng Đức (Cơ sở 1) – Đại học Hồng Đức (cơ sở 2) – Cầu cóc - Chợ vườn hoa - Bru điện tỉnh – Bến xe phía Bắc – Tào xuyên – Ga Nghĩa Trang – Đò Lèn – Xã Hà Đông – Xã Hà Lĩnh – Vĩnh Hùng – TT Vĩnh Lộc – Thị trấn Kim Tân (huyện Thạch Thành) và ngược lại |
| 10 | TP.Thanh Hóa - Dân Lực - Thọ Xuân | Tuyến số 10 | 56,5 | Công viên Hội An – Đại Lộ Lê Lợi – Đường Hạc Thành – Đường Nguyễn Trãi – Cầu Thiều – Dân Lực – TT Thọ Xuân và ngược lại |
| 11 | TP.Thanh Hóa - Hậu Lộc | Tuyến số 11 | 40 | Cầu Quán Nam - Bến xe phía Nam – Bến xe phía Bắc – Ngã 3 Nghĩa Trang – Thị trấn Hậu Lộc – Minh Lộc – Đa Lộc (Hậu Lộc) và ngược lại |
| 12 | TP.Thanh Hóa - Cảng Nghi Sơn (Buýt nhanh) | Tuyến số 13 | 74 | TP. Thanh Hóa-Lưu Vệ-Chợ Kho-Khu KT Nghi Sơn-Cầu Hồ-Mai Lâm-Cảng Nghi Sơn và ngược lại |
| 13 | Yên Mỹ - Nông Cống - TP. Thanh Hóa - Hoằng Phụ | Tuyến số 16 | 79 | Cuối Yên Mỹ - Ngã 3 chợ Đồn - UBND xã Công Liêm – Cầu Khe Ngang – Cầu Gạo TT Chuối – UBND huyện Nông Cống – Bệnh viện tỉnh – Nga ba Voi – Bru điện tỉnh – Chợ Vườn Hoa – BigC – Cầu Nguyệt Viên – Hoằng Quang – Hoằng Lộc - Bút Sơn – Hoằng Ngọc –Hoằng Phụ và ngược lại |
| II | Tuyến khôi phục lại | | | |
| 1 | TP.Thanh Hóa - Ngã ba chè - Đền Thờ Lê Hoàn | Tuyến số 09 | 46 | Bến xe phía Bắc- Bến xe phía Tây - Rừng Thông - Ba Chè - Hậu Hiền - Thiệu Toán - thị trấn Thọ Xuân- Đền thờ Lê Hoàn và ngược lại |
| 2 | Sầm Sơn - TP.Thanh Hóa - Suối cá Cẩm Lương (Buýt nhanh) | Tuyến số 14 | 100 | Xã Quảng Cư (TP. Sầm Sơn)-Đường Thanh Niên-Bãi Tắm C,B,A-Chợ Cột Đò-Ngã ba Môi-KCN Lễ Môn-TP. Thanh Hóa-Rừng Thông- QL45-Ngã Ba Chè-Thị trấn Quán Lào-Kiều-Thị trấn Vĩnh Lộc-Bến xe Vĩnh Lộc-Thành nhà Hồ- |

| TT | Tuyến xe buýt | Ký hiệu | Cự ly (km) | Lộ trình |
|------------|---|----------------|-------------------|---|
| | | | | QL217-Eo Lê-Cầm Phong-Đường Hồ Chí Minh- Thị trấn Cầm Thủy-Suối Cá Cầm Lương. |
| 3 | Sầm Sơn - TP.Thanh Hóa - Cảng Hàng Không Thọ Xuân | Tuyến số 19 | 50 | Tp. Sầm Sơn - TP. Thanh Hóa – Cảng HK Thọ Xuân. |
| 4 | TT Thống Nhất - TP.Thanh Hóa - Quảng Xương | Tuyến số 20 | 63 | TT Nông trường Thống Nhất – Yên Tâm – Kiêu – Thiệu Hóa (QL45) – Rừng Thông – Nguyễn Trãi – Trần Phú – Quang Trung – Ngã tư Voi – Cầu Quán Nam – Cây dầu Ngọc Cường (Quảng Tân, Quảng Xương) |
| III | Các tuyến mở mới giai đoạn 2021-2025 | | | |
| 1 | Tuyến mới số 1 | Tuyến mở mới | 20 | Tuyến xe buýt nội thành Tp.Thanh Hóa kết nối các cửa ngõ phía Tây, phía Bắc, phía Nam, phía Đông của thành phố Thanh Hóa với Trung tâm thành phố Thanh Hóa |
| 2 | Tuyến mới số 2 | Tuyến mở mới | 20 | Tuyến xe buýt nội thành Tp.Thanh Hóa kết nối giữa các bến xe buýt đầu môi với các Trường Đại học, Bệnh viện, Trung tâm Thương mại |
| 3 | Tuyến mới số 3 | Tuyến mở mới | 20 | Tuyến xe buýt trong Khu kinh tế Nghi Sơn kết nối giữa nhà máy Lọc hóa dầu Nghi Sơn, khu gang thép Nghi Sơn, Nhiệt Điện, Cảng Nghi Sơn với các khu đô thị |
| 4 | Tuyến mới số 4 | Tuyến mở mới | 70 | Tuyến xe buýt Thành phố Thanh Hóa - Hợp Lý - Xuân Thắng - Đường Hồ Chí Minh - Ngọc Lặc |
| 5 | Tuyến mới số 5 | Tuyến mở mới | 64 | Yên Cát (Như Xuân) – Như Thanh – Nông Công – TP. Thanh Hóa – Khu đô thị Bình Minh và ngược lại. |
| III | Các tuyến mở mới giai đoạn 2026-2030 | | | |
| 1 | Tuyến mới số 1 | Tuyến mở mới | 30 | Thiệu Duy – Vạn Hà – TP. Thanh Hóa – Ngã ba đường tránh phía Nam |
| 2 | Tuyến mới số 2 | Tuyến mở mới | 35 | Am Tiên – Nưa – Cầu Quan – Tp. Thanh Hóa |

| TT | Tuyến xe buýt | Ký hiệu | Cự ly (km) | Lộ trình |
|----|----------------------------------|--------------|------------|--|
| 3 | Tuyến mới số 3 | Tuyến mở mới | 26 | Nghi Sơn – Hải Hòa |
| 4 | Tuyến mới số 4 | Tuyến mở mới | 45 | Sầm Sơn - TP Thanh Hóa - Hoàng Hóa - Hậu Lộc - Nga Sơn (đi theo đường bộ ven biển) |
| 5 | Tuyến mới số 5 | Tuyến mở mới | 50 | Sầm Sơn – TP. Thanh Hóa - Bến En |
| 6 | Tuyến mới số 6 kết nối liên tỉnh | Tuyến mở mới | 75 | Tp. Thanh Hóa – Hà Trung – Bim Sơn – Tp. Ninh Bình |
| 7 | Tuyến mới số 7 kết nối liên tỉnh | Tuyến mở mới | 70 | Tp. Thanh Hóa – Nghi Sơn – Nghệ An |

B. Danh mục mạng lưới tuyến vận tải khách cố định nội tỉnh

| STT | Mã tuyến | Tuyến vận tải hành khách cố định nội tỉnh | | | | Hành trình chạy xe chính (dùng cho cả 2 chiều đi và về) | Cự ly tuyến (km) | Lưu lượng (chuyến/tháng) | |
|----------|---------------------------------|---|-------------|---------------|---------------|--|------------------|--------------------------|--------------|
| | | Nơi đi/đến | Nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | | | Hiện trạng | Đến năm 2030 |
| I | Các tuyến đang hoạt động | | | | | | | | |
| 1 | 36.0424.A | TP Thanh Hóa | Mường Lát | BX phía Tây | BX Mường Lát | BX Phía Tây - QL 47 - đường HCM - QL 15 - QL 15C - BX Mường Lát và ngược lại | 240 | 450 | 800 |
| 2 | 36.0423.A | TP Thanh Hóa | Quan Hóa | BX phía Tây | BX Hồi Xuân | BX Phía Tây - QL 47 - đường HCM - QL 15 - BX Quan Hóa và ngược lại. | 120 | 450 | 800 |
| 3 | 36.0417.A | TP Thanh Hóa | Quan Sơn | BX phía Tây | BX Quan Sơn | BX Phía Tây - QL 47 - đường HCM - QL 15 - QL 217 - BX Quan Sơn và ngược lại. | 135 | 650 | 950 |
| 4 | 36.0414.A | TP Thanh Hóa | Ngọc Lặc | BX phía Tây | BX Ngọc Lặc | BX Phía Tây - QL 47 - Đường HCM - BX Ngọc Lặc và ngược lại. | 70 | 400 | 700 |
| 5 | 36.0421.A | TP Thanh Hóa | Thường Xuân | BX phía Tây | BX Cửa Đạt | BX Phía Tây - QL 47 - BX Cửa Đạt và ngược lại. | 70 | 250 | 450 |

| STT | Mã tuyến | Tuyến vận tải hành khách cố định nội tỉnh | | | | Hành trình chạy xe chính (dùng cho cả 2 chiều đi và về) | Cự ly tuyến (km) | Lưu lượng (chuyến/tháng) | |
|-----|-----------|---|--------------|---------------|---------------|--|------------------|--------------------------|--------------|
| | | Nơi đi/đến | Nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | | | Hiện trạng | Đến năm 2030 |
| 6 | 36.0401.A | TP Thanh Hóa | Cẩm Thủy | BX phía Tây | BX Cẩm Thủy | BX Phía Tây - QL 45 - QL 217 - BX Cẩm Thủy và ngược lại. | 70 | 400 | 625 |
| 7 | 36.0401.B | TP Thanh Hóa | Cẩm Thủy | BX phía Tây | BX Cẩm Thủy | BX Phía Tây - QL 45 - Đ.T.518B - BX Cẩm Thủy và ngược lại. | 70 | | |
| 8 | 36.0410.A | TP Thanh Hóa | Vĩnh Lộc | BX phía Tây | BX Vĩnh Lộc | BX: Phía Tây - BX: Vĩnh Lộc Lộ trình: : BX Phía Tây - QL 45 - BX Vĩnh Lộc và ngược lại. | 45 | 125 | 250 |
| 9 | 36.0422.A | TP Thanh Hóa | Lạng Chánh | BX phía Tây | BX Lạng Chánh | BX: Phía Tây - BX: Lạng Chánh Lộ trình: BX Phía Tây - QL 47 - đường HCM - QL 15 - BX Lạng Chánh và ngược lại. | 82 | 400 | 625 |
| 10 | 36.0426.A | TP Thanh Hóa | Bá Thước | BX phía Tây | BX Cành Nàng | BX Phía Tây - QL 47- đường HCM - QL 15 - QL 217- BX Cành Nàng và ngược lại. | 120 | 800 | 1050 |
| 11 | 36.0426.B | TP Thanh Hóa | Bá Thước | BX phía Tây | BX Cành Nàng | BX Phía Tây - QL 45 - QL 217- BX Cành Nàng và ngược lại. | 120 | | |
| 12 | 36.0415.A | TP Thanh Hóa | Thọ Xuân | BX phía Tây | BX Thọ Xuân | BX Phía Tây - QL 47 - đường tỉnh 506 - BX Thọ Xuân và ngược lại. | 40 | 275 | 400 |
| 13 | 36.2004.A | Yên Định | TP Thanh Hóa | BX Quán Lào | BX phía Tây | BX Phía Tây - QL 45- BX Quán Lào và ngược lại. | 30 | 100 | 125 |
| 14 | 36.1304.A | Triệu Sơn | TP Thanh Hóa | BX Triệu Sơn | BX phía Tây | BX Phía Tây - QL 47 - Đ.T 514 - BX Triệu Sơn và ngược lại. | 30 | 50 | 60 |
| 15 | 36.0527.A | TP Thanh Hóa | Thạch Thành | BX phía Bắc | BX Kim Tân | BX Phía Bắc - đường tránh TP - Cầu Nguyệt Viên - QL1 - QL 217b - BX Kim Tân | 60 | 125 | 150 |
| 16 | 36.0521.A | TP Thanh Hóa | Thường Xuân | BX phía Bắc | BX Cửa Đạt | BX Phía Bắc - đường Dương Đình Nghệ - QL 47 - BX Cửa Đạt và ngược lại. | 70 | 75 | 90 |
| 17 | 36.0509.A | TP Thanh Hóa | Nga Sơn | BX phía Bắc | BX Nga Sơn | BX Phía Bắc - Nguyễn Chí Thanh - đường Chánh TP - Cầu Nguyệt Viên - QL1- Đ.T. 508 - BX Nga Sơn và ngược lại | 40 | 50 | 60 |
| 18 | 36.0508.A | TP Thanh Hóa | Bình Sơn | BX phía Bắc | BX Bim Sơn | BX Phía Bắc - đường tránh TP - Cầu Nguyệt Viên - QL1 - BX Bim Sơn và ngược lại. | 35 | 50 | 60 |

| STT | Mã tuyến | Tuyến vận tải hành khách cố định nội tỉnh | | | | Hành trình chạy xe chính (dùng cho cả 2 chiều đi và về) | Cự ly tuyến (km) | Lưu lượng (chuyến/tháng) | |
|-----------|---|---|--------------|----------------|---------------|---|------------------|--------------------------|--------------|
| | | Nơi đi/đến | Nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | | | Hiện trạng | Đến năm 2030 |
| 19 | 36.0502.A | TP Thanh Hóa | Hậu Lộc | BX phía Bắc | BX Minh Lộc | BX Phía Bắc - đường tránh TP - Cầu Nguyệt Viên - QL1 - ĐT.526b - ĐT 526 - BX Minh Lộc Sơn và ngược lại. | 30 | 100 | 120 |
| 20 | 36.0503.A | TP Thanh Hóa | Hoàng Hóa | BX phía Bắc | BX Hoàng Hóa | BX Phía Bắc - đường tránh TP - Cầu Nguyệt Viên - QL1- QL 10 - BX Hoàng Hóa và ngược lại. | 20 | 75 | 90 |
| 21 | 36.0607.A | TP Thanh Hóa | Nghi Sơn | BX phía Nam | BX Nghi Sơn | BX Phía Tây - đường Nguyễn Trãi - đường Quang Trung - QL1 - ĐT. 513 - BX Nghi Sơn và ngược lại. | 70 | 600 | 1200 |
| 22 | 36.0616.A | TP Thanh Hóa | Như Xuân | BX phía Nam | BX Yên Cát | BX Phía Nam - QL 45 - BX Yên Cát và ngược lại | 60 | 75 | 90 |
| 23 | 36.0611.A | TP Thanh Hóa | Nông Cống | BX phía Nam | BX Nông Cống | BX Phía Nam - QL 45 - BX Nông Cống và ngược lại. | 30 | 125 | 150 |
| 24 | 36.0628.A | TP Thanh Hóa | Quảng Xương | BX phía Nam | BX Quảng Nham | BX Phía Nam - đường Quang Trung - QL1 - thị tứ Quảng Nham và ngược lại | 20 | 75 | 90 |
| 25 | 36.0629.A | TP Thanh Hóa | Như Thanh | BX phía Nam | BX Như Thanh | BX Phía Nam- QL45 - TT Như Thanh và ngược lại. | 42 | 90 | 150 |
| II | Các tuyến mở mới giai đoạn 2021-2025 | | | | | | | | |
| 26 | 36.1118.A | Nông Cống | Sầm Sơn | BX Nông Cống | BX Sầm Sơn | BX Nông Cống – QL45 – Đường tránh TP – Đại lộ Võ Nguyên Giáp – QL47 – BX Sầm Sơn và ngược lại. | 46 | | 150 |
| 27 | 36.1618.A | Như Xuân | Sầm Sơn | BX Yên Cát | BX Sầm Sơn | BX Yên Cát – QL45 – Đường tránh TP – Đại lộ Võ Nguyên Giáp – QL47 – BX Sầm Sơn và ngược lại. | 76 | | 150 |
| 28 | 36.1609.A | Như Xuân | Nga Sơn | BX Yên Cát | BX Nga Sơn | BX Yên Cát – QL45 – Đường tránh TP – Đại lộ Võ Nguyên Giáp – QL1 – ĐT.508 – QL10 – BX Nga Sơn và ngược lại. | 100 | | 180 |
| 29 | 36.1608.A | Như Xuân | Bim Sơn | BX Yên Cát | BX Bim Sơn | BX Yên Cát – Đường Hồ Chí Minh - QL47 – Đường Vạn Lại – Yên Trường – QL.10 (qua bến xe phía Bắc TP Thanh Hóa) – QL1A – BX Bim Sơn và ngược lại. | 100 | | 150 |
| 30 | 36.1904.A | Thạch Thành | TP Thanh Hoá | BX Thạch Quảng | BX phía Bắc | BX Thạch Quảng – Đường HCM – ĐT.516 – QL217B – QL1 – TP Thanh Hoá (theo phân luồng của TP Thanh Hoá) – BX phía Bắc và ngược lại. | 90 | | 150 |

| STT | Mã tuyến | Tuyến vận tải hành khách cố định nội tỉnh | | | | Hành trình chạy xe chính (dùng cho cả 2 chiều đi và về) | Cự ly tuyến (km) | Lưu lượng (chuyên/tháng) | |
|-----------|---|---|------------|----------------|---------------|--|------------------|--------------------------|--------------|
| | | Nơi đi/đến | Nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | | | Hiện trạng | Đến năm 2030 |
| 31 | 36.1918.A | Thạch Thành | Sầm Sơn | BX Thạch Quảng | BX Sầm Sơn | BX Thạch Quảng – Đường HCM – ĐT.516 – QL217B – QL1 – TP Thanh Hoá (theo phân luồng của TP Thanh Hoá) – QL47 - BX Sầm Sơn và ngược lại. | 106 | | 120 |
| II | Các tuyến mở mới giai đoạn 2026-2030 | | | | | | | | |
| 32 | 36.0901.A | Nga Sơn | Cầm Thủy | BX Nga Sơn | BX Cầm Thủy | BX Nga Sơn - ĐT.508 - QL1 - QL 217b - ĐT. 516 - Đường HCM - Bến xe Cầm Thủy và ngược lại. | 70 | | 120 |
| 33 | 36.0901.B | Nga Sơn | Cầm Thủy | BX Nga Sơn | BX Cầm Thủy | BX Nga Sơn - ĐT.508 - QL1 - QL 217 - Bến xe Cầm Thủy và ngược lại. | 80 | | 120 |
| 34 | 36.0926.A | Nga Sơn | Bá Thước | BX Nga Sơn | BX Cành Nàng | BX Nga Sơn - ĐT.508 - QL1 - QL 217b - ĐT. 516 -Đường HCM - BX Cành Nàng và ngược lại. | 85 | | 150 |
| 35 | 36.0926.B | Nga Sơn | Bá Thước | BX Nga Sơn | BX Cành Nàng | BX Nga Sơn - ĐT.508 - QL1 - QL 217 - Bến xe Cành Nàng và ngược lại. | 95 | | 150 |
| 36 | 36.0923.A | Nga Sơn | Quan Hoá | BX Nga Sơn | BX Hồi Xuân | BX Nga Sơn - ĐT.508 - QL1 - QL 217b - ĐT. 516 - Đường HCM - QL 217 - QL15 - BX Hồi Xuân và ngược lại. | 110 | | 150 |
| 37 | 36.0923.B | Nga Sơn | Quan Hoá | BX Nga Sơn | BX Hồi Xuân | BX Nga Sơn - ĐT.508 - QL1 - QL 217 - QL15 - BX Hồi Xuân và ngược lại. | 120 | | 150 |
| 38 | 36.0914.A | Nga Sơn | Ngọc Lặc | BX Nga Sơn | BX Ngọc Lặc | BX Nga Sơn - ĐT.508 - QL1 - QL 217b - ĐT. 516 - Đường HCM - BX Ngọc Lặc và ngược lại. | 90 | | 150 |
| 39 | 36.0914.B | Nga Sơn | Ngọc Lặc | BX Nga Sơn | BX Ngọc Lặc | BX Nga Sơn - ĐT.508 - QL1 - QL 217 - ĐT. 516B - BX Ngọc Lặc và ngược lại. | 90 | | 150 |
| 40 | 36.0917.A | Nga Sơn | Quan Sơn | BX Nga Sơn | BX Quan Sơn | BX Nga Sơn - ĐT.508 - QL1 - QL 217b - ĐT. 516 - Đường HCM - QL217 - BX Quan Sơn và ngược lại. | 140 | | 150 |
| 41 | 36.0917.B | Nga Sơn | Quan Sơn | BX Nga Sơn | BX Quan Sơn | BX Nga Sơn - ĐT.508 - QL1 - QL 217 - ĐT. 516B - QL 15- QL 217- BX Quan Sơn và ngược lại. | 150 | | 150 |
| 42 | 36.1817.A | Sầm Sơn | Quan Sơn | BX Sầm Sơn | BX Quan Sơn | BX Sầm Sơn - QL 47 - Đường HCM - QL217 - BX Quan Sơn và ngược lại. | 150 | | 240 |
| 43 | 36.1817.B | Sầm Sơn | Quan Sơn | BX Sầm Sơn | BX Quan Sơn | BX Sầm Sơn - QL 47 - QL 45 - QL217 - BX Quan Sơn và ngược lại. | 150 | | 240 |

| STT | Mã tuyến | Tuyến vận tải hành khách cố định nội tỉnh | | | | Hành trình chạy xe chính (dùng cho cả 2 chiều đi và về) | Cự ly tuyến (km) | Lưu lượng (chuyến/tháng) | |
|-----|-----------|---|------------|---------------|---------------|---|------------------|--------------------------|--------------|
| | | Nơi đi/đến | Nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | | | Hiện trạng | Đến năm 2030 |
| 44 | 36.1823.A | Sầm Sơn | Quan Hoá | BX Sầm Sơn | BX Hồi Xuân | BX Sầm Sơn - QL 47 - Đường HCM - QL217 - QL 15 - BX Hồi Xuân và ngược lại. | 145 | | 240 |
| 45 | 36.1823.B | Sầm Sơn | Quan Hoá | BX Sầm Sơn | BX Hồi Xuân | BX Sầm Sơn - QL 47 - QL 45 - QL217 - QL 15 - BX Hồi Xuân và ngược lại. | 155 | | 240 |
| 46 | 36.1807.A | Sầm Sơn | Nghi Sơn | BX Sầm Sơn | BX Nghi Sơn | BX Sầm Sơn - QL 47 - QL1 - ĐT. 513 - BX Nghi Sơn và ngược lại. | 85 | | 240 |
| 47 | 36.1808.A | Sầm Sơn | Bim Sơn | BX Sầm Sơn | BX Bim Sơn | BX Sầm Sơn - QL 47 - QL1 - BX Bim Sơn và ngược lại. | 45 | | 120 |
| 48 | 36.1810.A | Sầm Sơn | Vĩnh Lộc | BX Sầm Sơn | BX Vĩnh Lộc | BX Sầm Sơn - QL 47 - QL45 - BX Vĩnh Lộc và ngược lại. | 60 | | 120 |
| 49 | 36.1814.A | Sầm Sơn | Ngọc Lặc | BX Sầm Sơn | BX Ngọc Lặc | BX Sầm Sơn - QL 47 - Đường HCM BX Ngọc Lặc và ngược lại. | 85 | | 120 |
| 50 | 36.1814.B | Sầm Sơn | Ngọc Lặc | BX Sầm Sơn | BX Ngọc Lặc | BX Sầm Sơn - QL 47 - QL45 - QL217 - Đường HCM - BX Ngọc Lặc và ngược lại. | 95 | | 120 |
| 51 | 36.1801.A | Sầm Sơn | Cầm Thủy | BX Sầm Sơn | BX Cầm Thủy | BX Sầm Sơn - QL 47 - QL45 - QL217 - BX Cầm Thủy và ngược lại. | 84 | | 120 |
| 52 | 36.1826.A | Sầm Sơn | Bá Thước | BX Sầm Sơn | BX Cảnh Nang | BX Sầm Sơn - QL 47 - QL45 - QL217 - BX Bá Thước và ngược lại. | 96 | | 150 |
| 53 | 36.0715.A | Nghi Sơn | Thọ Xuân | BX Nghi Sơn | BX Thọ Xuân | BX Nghi Sơn - ĐT.513 - QL1 - QL47 - ĐT. 506 - BX Thọ Xuân và ngược lại. | 110 | | 150 |
| 54 | 36.0723.A | Nghi Sơn | Quan Hoá | BX Nghi Sơn | BX Hồi Xuân | Bến xe Nghi Sơn - ĐT513 - đường Nghi Sơn - Bãi Trành - Đường Hồ Chí Minh - QL15 - Bến xe Hồi Xuân | 190 | | 120 |
| 55 | 36.0714.A | Nghi Sơn | Ngọc Lặc | BX Nghi Sơn | BX Ngọc Lặc | BX Nghi Sơn - ĐT.513 - QL1 - QL47 - Đường HCM - BX Ngọc Lặc và ngược lại. | 140 | | 150 |
| 56 | 36.0708.A | Nghi Sơn | Bim Sơn | BX Nghi Sơn | BX Bim Sơn | BX Nghi Sơn - ĐT.513 - QL1 - BX Bim Sơn và ngược lại. | 105 | | 150 |
| 57 | 36.0710.A | Nghi Sơn | Vĩnh Lộc | BX Nghi Sơn | BX Vĩnh Lộc | BX Nghi Sơn - ĐT.513 - QL1 - QL 45 - BX Vĩnh Lộc và ngược lại. | 115 | | 120 |

| STT | Mã tuyến | Tuyến vận tải hành khách cố định nội tỉnh | | | | Hành trình chạy xe chính (dùng cho cả 2 chiều đi và về) | Cự ly tuyến (km) | Lưu lượng (chuyến/tháng) | |
|-----|-----------|---|-------------|---------------|---------------|--|------------------|--------------------------|--------------|
| | | Nơi đi/đến | Nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | | | Hiện trạng | Đến năm 2030 |
| 58 | 36.0727.A | Nghi Sơn | Thạch Thành | BX Nghi Sơn | BX Kim Tân | BX Nghi Sơn - ĐT.513 - QL1 - QL 45 - BX Kim Tân và ngược lại. | 130 | | 150 |
| 59 | 36.0727.B | Nghi Sơn | Thạch Thành | BX Nghi Sơn | BX Kim Tân | BX Nghi Sơn - ĐT.513 - QL1 - QL 217b - BX Kim Tân và ngược lại. | 135 | | 150 |
| 60 | 36.0709.A | Nghi Sơn | Nga Sơn | BX Nghi Sơn | BX Nga Sơn | BX Nghi Sơn - ĐT.513 - QL1 - ĐT. 508 - BX Nga Sơn và ngược lại. | 110 | | 120 |
| 61 | 36.0801.A | Bim Sơn | Cẩm Thủy | BX Bim Sơn | BX Cẩm Thủy | BX Bim Sơn - QL1 - QL 217b - ĐT. 516 - Đường HCM - BX Cẩm Thủy và ngược lại. | 50 | | 120 |
| 62 | 36.0801.B | Bim Sơn | Cẩm Thủy | BX Bim Sơn | BX Cẩm Thủy | BX Bim Sơn - QL1 - QL 217 - BX Cẩm Thủy và ngược lại | 64 | | 120 |
| 63 | 36.0814.A | Bim Sơn | Ngọc Lặc | BX Bim Sơn | BX Ngọc Lặc | BX Bim Sơn - QL1 - QL 217b - ĐT. 516 - Đường HCM - BX Ngọc Lặc và ngược lại. | 70 | | 180 |
| 64 | 36.0814.B | Bim Sơn | Ngọc Lặc | BX Bim Sơn | BX Ngọc Lặc | BX Bim Sơn - QL1 - QL 217 - Đường HCM - BX Ngọc Lặc và ngược lại | 84 | | 180 |
| 65 | 36.0827.A | Bim Sơn | Thạch Thành | BX Bim Sơn | BX Kim Tân | BX Bim Sơn - QL1 - QL 217b - BX Kim Tân và ngược lại. | 28 | | 60 |
| 66 | 36.0822.A | Bim Sơn | Lạng Chánh | BX Bim Sơn | BX Lạng Chánh | BX Bim Sơn - QL1 - QL 217b - ĐHCM - QL 15 - BX Lạng Chánh và ngược lại. | 82 | | 120 |
| 67 | 36.0810.A | Bim Sơn | Vĩnh Lộc | BX Bim Sơn | BX Vĩnh Lộc | BX Bim Sơn - QL1 - QL 217b - QL 45 - BX Vĩnh Lộc và ngược lại | 40 | | 60 |
| 68 | 36.0817.A | Bim Sơn | Quan Sơn | BX Bim Sơn | BX Quan Sơn | BX Bim Sơn - QL1 - QL 217b - đường HCM - QL 217 - BX Quan Sơn và ngược lại | 150 | | 120 |
| 69 | 36.1023.A | Vĩnh Lộc | Quan Hoá | BX Vĩnh Lộc | BX Hồi Xuân | BX Vĩnh Lộc - QL 217 - QL 15 - BX Hồi Xuân và ngược lại | 80 | | 90 |
| 70 | 36.1017.A | Vĩnh Lộc | Quan Sơn | BX Vĩnh Lộc | BX Quan Sơn | BX Vĩnh Lộc - QL 217 - BX Quan Sơn và ngược lại. | 95 | | 90 |
| 71 | 36.1014.A | Vĩnh Lộc | Ngọc Lặc | BX Vĩnh Lộc | BX Ngọc Lặc | BX Vĩnh Lộc - QL 217 - Đường HCM - BX Ngọc Lặc và ngược lại. | 42 | | 90 |

| STT | Mã tuyến | Tuyến vận tải hành khách cố định nội tỉnh | | | | Hành trình chạy xe chính (dùng cho cả 2 chiều đi và về) | Cự ly tuyến (km) | Lưu lượng (chuyến/tháng) | |
|-----|-----------|---|------------|---------------|---------------|---|------------------|--------------------------|--------------|
| | | Nơi đi/đến | Nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | BX nơi đi/đến | | | Hiện trạng | Đến năm 2030 |
| 72 | 36.1014.B | Vĩnh Lộc | Ngọc Lặc | BX Vĩnh Lộc | BX Ngọc Lặc | Lộ trình2: BX Vĩnh Lộc - QL 45 - QL 47B - ĐT.516B - BX Ngọc Lặc và ngược lại. | 55 | | 90 |
| 73 | 36.1022.A | Vĩnh Lộc | Lang Chánh | BX Vĩnh Lộc | BX Lang Chánh | BX Vĩnh Lộc - QL 217 - Đường HCM - QL15 - BX Lang Chánh và ngược lại. | 60 | | 90 |
| 74 | 36.1022.B | Vĩnh Lộc | Lang Chánh | BX Vĩnh Lộc | BX Lang Chánh | BX Vĩnh Lộc - QL 45 - QL 47B - ĐT.516B - QL15 - BX Lang Chánh và ngược lại. | 70 | | 90 |
| 75 | 36.1514.A | Thọ Xuân | Ngọc Lặc | BX Thọ Xuân | BX Ngọc Lặc | BX Thọ Xuân - ĐT.506 - đường HCM - BX Ngọc Lặc và ngược lại. | 30 | | 120 |
| 76 | 36.2324.A | Quan Hoá | Mường Lát | BX Hồi Xuân | BX Mường Lát | Bến xe Hồi Xuân – QL15C – BX Mường Lát và ngược lại. | 120 | | 180 |
| 77 | 36.0124.A | Cẩm Thủy | Mường Lát | BX Cẩm Thủy | BX Mường Lát | Bến xe Cẩm Thủy – QL.15A – QL.15C – Bến xe Mường Lát và ngược lại. | 170 | | 120 |
| 78 | 36.1424.A | Ngọc Lặc | Mường Lát | BX Ngọc Lặc | BX Mường Lát | Bến xe Ngọc Lặc – QL.15A – Bến xe Mường Lát và ngược lại. | 160 | | 120 |
| 79 | 36.1824.A | Sầm Sơn | Mường Lát | BX Sầm Sơn | BX Mường Lát | Bến xe Sầm Sơn – QL.47 – Thành phố Thanh Hóa (theo phân luồng của TP Thanh Hóa qua nút giao ngã 5 Đinh Hương) – QL.45 – QL.217 – QL.15A – QL.15C – Bến xe Mường Lát và ngược lại. | 256 | | 120 |
| 80 | 36.0924.A | Nga Sơn | Mường Lát | BX Nga Sơn | BX Mường Lát | Bến xe Nga Sơn – QL.10 – ĐT.508 – QL.1 – QL.217B – Đường Hồ Chí Minh – QL.217 – QL.15A – QL.15C – Bến xe Mường Lát và ngược lại. | 260 | | 240 |
| 81 | 36.0924.B | Nga Sơn | Mường Lát | BX Nga Sơn | BX Mường Lát | Bến xe Nga Sơn – QL.10 – ĐT.508 – QL.1 – QL.217 – QL.15A – QL.15C – Bến xe Mường Lát và ngược lại. | 250 | | |
| 82 | 36.0724.A | Nghi Sơn | Mường Lát | BX Nghi Sơn | BX Mường Lát | Bến xe Nghi Sơn – ĐT.513 – QL.1 – Đường Nghi Sơn, Sao Vàng – QL.47 – Đường Hồ Chí Minh – QL.15A – QL.15C – Bến xe Mường Lát và ngược lại. | 270 | | 120 |

Số: .../2021/QĐ-UBND

Thanh Hóa, ngày ... tháng ... năm 2021

DỰ THẢO

QUYẾT ĐỊNH

Ban hành quy định quản lý bãi đỗ xe trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH THANH HÓA

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19 tháng 6 năm 2015; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 22 tháng 11 năm 2019;

Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 22/6/2015; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 18/6/2020;

Căn cứ Luật Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008;

Căn cứ Nghị định số 33/2019/NĐ-CP ngày 23 tháng 4 năm 2019 của Chính phủ Quy định về việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;

Căn cứ Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17 tháng 01 năm 2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô;

Căn cứ Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29 tháng 5 năm 2020 của Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ;

Căn cứ Quyết định số/QĐ-UBND ngày...../12/2021 của Chủ tịch UBND tỉnh về việc phê duyệt đề án phát triển hoạt động vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2021, tầm nhìn đến năm 2030;

Xét đề nghị của Giám đốc Sở Giao thông vận tải tỉnh Thanh Hóa tại Trờ trình số...../TTr-SGTVT ngày.....tháng.... năm.

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành kèm theo Quyết định này Quy định quản lý bãi đỗ xe trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ... tháng ... năm 2021.

Điều 3. Chánh Văn phòng Ủy ban nhân dân tỉnh, Giám đốc Công an tỉnh, Giám đốc các Sở: Giao thông vận tải, Sở Xây dựng, Sở Tài chính, Tài nguyên và Môi trường, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố và Thủ trưởng

các cơ quan, đơn vị và các nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

Nơi nhận:

- Như Điều 3;
- Bộ GTVT (để b/c);
- Chủ tịch UBND tỉnh (để/c);
- Tổng cục ĐBVN;
- Lưu: VT, CN.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH

Mai Xuân Liêm

QUY ĐỊNH

Về quản lý bãi đỗ xe trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa
(Kèm theo Quyết định số .../2021/QĐ-UBND ngày .../.../2021
của Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa)

Chương I

NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

1. Quy định này quy định về tổ chức, quản lý hoạt động bãi đỗ xe trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa.

2. Quy định này áp dụng đối với các bãi đỗ xe được tổ chức hoạt động theo mô hình kinh doanh dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

1. Quy định này áp dụng đối với các cơ quan, đơn vị, tổ chức và cá nhân có liên quan đến hoạt động quản lý bãi đỗ xe trên địa bàn tỉnh, bao gồm:

a) Bãi đỗ xe theo quy hoạch được duyệt do ngân sách tỉnh đầu tư hoặc do nhà đầu tư tự đầu tư;

b) Bãi đỗ xe có thời hạn do các tổ chức, cá nhân tự đầu tư;

2. Các trường hợp không thuộc đối tượng áp dụng Quy định này, bao gồm:

a) Bãi đỗ xe sử dụng cho mục đích an ninh, quốc phòng;

b) Bãi đỗ xe cao tầng; bãi đỗ xe ngầm; bãi đỗ xe nội bộ phục vụ cho hoạt động của các tổ chức, cá nhân;

c) Bãi đỗ xe thuộc các trạm dừng, nghỉ đường bộ.

Chương II

NHỮNG QUY ĐỊNH CỤ THỂ

Điều 3. Các quy định đối với bãi đỗ xe theo quy hoạch được duyệt

1. Bãi đỗ xe được đầu tư, xây dựng theo đúng quy định của pháp luật hiện hành về quản lý đầu tư, xây dựng và đúng mục đích sử dụng đất đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

2. Yêu cầu về các hạng mục công trình của bãi đỗ xe

a) Sân bãi đỗ xe: kết cấu sân, nền vững chắc; phân chia riêng biệt khu vực đỗ dành cho xe ô tô và khu vực đỗ dành cho các phương tiện khác (xe đạp, xe máy); có vạch phân chia cho từng vị trí đỗ xe ô tô, diện tích chỗ đỗ đối với từng

loại phương tiện theo Thông tư số 01/2021/TT-BXD ngày 19/5/2021 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành QCVN 01:2021/BXD quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch xây dựng; khu vực đỗ xe đạp, xe máy phải có mái che.

- b) Đường ra, vào bãi đỗ xe và đường giao thông nội bộ;
- c) Cổng ra, vào; tường rào bao quanh;
- d) Nhà điều hành, nhà bảo vệ;
- đ) Nhà vệ sinh công cộng;
- e) Hệ thống cây xanh, đèn chiếu sáng, biển báo, camera giám sát;
- g) Hệ thống thoát nước;

h) Khu vực cung cấp, hỗ trợ thông tin du lịch; khu vực giới thiệu đặc sản, sản vật, bán đồ lưu niệm, thủ công truyền thống của địa phương... (nếu có);

h) Trang thiết bị phòng, chống cháy nổ theo quy định tại Thông tư số 02/2021/TT-BXD ngày 19/5/2021 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành QCVN 06:2021/BXD quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về An toàn cháy cho nhà và công trình.

3. Điểm đầu nối của đường ra, vào bãi đỗ xe với quốc lộ phải được thực hiện đúng quy định tại Thông tư số 50/TT-BGTVT ngày 23 tháng 9 năm 2015 của Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 2 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; Thông tư số 35/2017/TT-BGTVT ngày 09 tháng 10 năm 2017 của Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 50/2015/TT-BGTVT. Điểm đầu nối của đường ra, vào bãi đỗ xe với các đường khác (trừ quốc lộ) phải được thực hiện theo quy định của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền của địa phương.

4. Bãi đỗ xe phải đảm bảo các yêu cầu theo các quy định hiện hành về an toàn kết cấu xây dựng; an ninh, trật tự, an toàn giao thông; đáp ứng yêu cầu phòng chống cháy nổ và vệ sinh môi trường trong quá trình hoạt động kinh doanh bãi đỗ xe.

Điều 4. Các quy định đối với bãi đỗ xe có thời hạn

1. Bãi đỗ xe có thời hạn là các bãi đỗ xe do các tổ chức, cá nhân sử dụng mặt bằng hiện có (không được quy hoạch làm bãi đỗ xe) để thực hiện dịch vụ trông giữ xe trong một thời gian nhất định.

2. Yêu cầu về các hạng mục công trình của bãi đỗ xe

Theo Khoản 2, Điều 3 Quyết định này

3. Vị trí và đường ra, vào bãi đỗ xe không được ảnh hưởng đến an toàn giao thông và không gây ùn tắc giao thông.

4. Bãi đỗ xe phải đảm bảo các yêu cầu về an ninh, trật tự, đáp ứng yêu cầu phòng chống cháy nổ, vệ sinh môi trường và mỹ quan đô thị.

Điều 5. Quản lý hoạt động, kinh doanh bãi đỗ xe

1. Quy định về quản lý, hoạt động kinh doanh bãi đỗ xe được thực hiện theo Khoản 2, Khoản 3 và Khoản 4 Điều 55 Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 của Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.

2. Đơn vị quản lý, kinh doanh bãi đỗ xe phải xây dựng và niêm yết công khai nội quy, giá dịch vụ tại bãi đỗ xe, tên và số điện thoại cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền để chủ xe phản ánh, khiếu nại khi cần thiết

3. Hoạt động tại bãi đỗ xe theo đúng quy định của Bộ Giao thông vận tải và theo quy định pháp luật có liên quan, không để chủ phương tiện kinh doanh vận tải, lái xe sử dụng bãi đỗ xe để đón, trả khách, tổ chức bán vé xe khách, tạo điểm giao dịch trung chuyển hành khách và các hoạt động khác trái quy định pháp luật.

4. Phương tiện vào đỗ trong bãi đỗ xe không mang theo hàng hóa, các chất, vật liệu thuộc diện cấm tàng trữ, cấm sử dụng và cấm lưu thông theo các quy định của pháp luật hiện hành.

5. Đơn vị quản lý, kinh doanh bãi đỗ xe được phép:

a) Thu các khoản thu từ trông giữ xe, cung cấp dịch vụ cho các chủ phương tiện theo quy định của pháp luật.

b) Từ chối phục vụ đối với chủ phương tiện không chấp hành nội quy bãi đỗ xe

6. Đơn vị quản lý, kinh doanh bãi đỗ xe chịu sự thanh tra, kiểm tra việc thực hiện các chính sách, pháp luật, quy định về hoạt động kinh doanh bãi đỗ xe của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

Điều 7. Công bố hoạt động bãi đỗ xe

1. Sau khi hoàn thành việc đầu tư xây dựng, chủ đầu tư hoặc đơn vị quản lý bãi đỗ xe có văn bản công bố hoạt động (Mẫu văn bản công bố hoạt động theo Phụ lục số 01 ban hành kèm theo Quyết định này) gửi Ủy ban nhân dân cấp huyện nơi xây dựng bãi đỗ xe và Sở Giao thông vận tải. Thời gian thực hiện công bố hoạt động và gửi về các cơ quan chức năng trước khi đi vào hoạt động ít nhất 10 ngày.

2. Sau khi nhận được văn bản công bố hoạt động của đơn vị quản lý, kinh doanh bãi đỗ xe, Ủy ban nhân dân cấp huyện tổ chức kiểm tra thực tế điều kiện hoạt động của bãi đỗ xe và thống nhất các nội dung trong biên bản kiểm tra. Nếu đủ điều kiện hoạt động, thì đơn vị kinh doanh bãi đỗ xe tổ chức hoạt động theo văn bản công bố đã ban hành; nếu không đủ điều kiện hoạt động, Ủy ban nhân

dân cấp huyện có ý kiến (bằng văn bản) yêu cầu bãi dỡ xe chưa được phép hoạt động và đề nghị đơn vị quản lý, kinh doanh bãi dỡ xe bổ sung, hoàn thiện những điều kiện còn thiếu, báo cáo về Ủy ban nhân dân huyện. Nếu sau 10 ngày kể từ khi đơn vị kinh doanh bãi dỡ xe ban hành văn bản công bố hoạt động mà chưa hoàn thiện các nội dung điều kiện còn thiếu theo yêu cầu của Ủy ban nhân dân cấp huyện, thì đơn vị phải ban hành văn bản công bố mới.

Sau thời gian 10 ngày kể từ khi đơn vị có văn bản công bố hoạt động và gửi về Ủy ban nhân dân cấp huyện, nếu Ủy ban nhân dân cấp huyện không tổ chức kiểm tra, không có ý kiến gì thì đơn vị quản lý, kinh bãi dỡ xe tổ chức hoạt động theo văn bản công bố đã ban hành và thông báo rộng rãi trên các phương tiện thông tin đại chúng để người dân được biết.

4. Thời hạn công bố hoạt động bãi dỡ xe bằng thời hạn thực hiện dự án đã được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận.

Chương III

TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Điều 8. Sở Giao thông vận tải

Thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành đối với hoạt động của các bãi dỡ xe được duyệt đầu tư xây dựng trên địa bàn tỉnh; tuyên truyền, hướng dẫn các đơn vị quản lý kinh doanh bãi dỡ xe thực hiện các quy định của pháp luật về tổ chức, quản lý hoạt động của bãi dỡ xe và Quy định này.

Điều 9. Sở Tài chính

1. Hướng dẫn giá dịch vụ trông giữ phương tiện tại các bãi dỡ xe trên địa bàn tỉnh.

2. Tổ chức kiểm tra việc thực hiện thu giá dịch vụ trông giữ phương tiện tại các bãi dỡ xe hiện đang hoạt động.

Điều 10. Sở Xây dựng

1. Tham mưu UBND tỉnh thực hiện chức năng quản lý nhà nước trong công tác quy hoạch và đầu tư xây dựng bãi dỡ xe trên địa bàn tỉnh.

2. Hướng dẫn các chủ đầu tư bãi dỡ xe thực hiện các quy định của pháp luật về đầu tư xây dựng.

3. Phối hợp với các đơn vị liên quan trong việc thanh tra, kiểm tra định kỳ, đột xuất các đơn vị khai thác kinh doanh bãi dỡ xe đã có quy hoạch được duyệt trên địa bàn tỉnh.

Điều 11. Sở Tài nguyên và Môi trường

1. Thực hiện chức năng quản lý nhà nước trong công tác quản lý, sử dụng đất; thẩm định nhu cầu sử dụng đất đối với các dự án xây dựng bãi đỗ xe; thẩm định bổ sung, điều chỉnh vào quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất do cấp huyện trình.

2. Hướng dẫn về bảo vệ môi trường cho các bãi đỗ xe trên địa bàn tỉnh.

3. Thanh tra, kiểm tra định kỳ, đột xuất công tác bảo vệ môi trường của các đơn vị khai thác kinh doanh bãi đỗ xe trên địa bàn tỉnh.

Điều 12. Sở Kế hoạch và Đầu tư

1. Chủ trì, phối hợp với các đơn vị có liên quan xúc tiến đầu tư bãi đỗ xe được duyệt trên địa bàn.

2. Hướng dẫn các chủ đầu tư bãi đỗ xe thực hiện các thủ tục về đầu tư theo quy định của pháp luật về đầu tư.

Điều 13. Sở Văn hóa Thể thao và Du lịch

1. Phối hợp với các đơn vị liên quan trong việc quy hoạch, xây dựng đối với các bãi đỗ xe nằm trong khu vực ảnh hưởng đến các di tích, di tích lịch sử, văn hóa và danh lam thắng cảnh trên địa bàn tỉnh đã được cơ quan có thẩm quyền xếp hạng, ra quyết định bảo vệ.

2. Có kế hoạch tuyên truyền đến các đơn vị lữ hành, các đơn vị kinh doanh vận chuyển khách du lịch có nhu cầu vào đỗ tại bãi đỗ xe theo quy định nhằm đảm bảo văn minh, vệ sinh môi trường và trật tự đô thị.

Điều 14. Sở Thông tin và Truyền thông

1. Chủ trì, phối hợp với các đơn vị liên quan xây dựng kế hoạch tuyên truyền đến các chủ phương tiện xe cơ giới có nhu cầu vào đỗ tại bãi đỗ xe theo quy định nhằm đảm bảo văn minh, vệ sinh môi trường và trật tự đô thị.

2. Hướng dẫn các đơn vị quản lý, kinh doanh bãi đỗ xe triển khai ứng dụng công nghệ thông tin trong việc quản lý, vận hành, khai thác.

Điều 15. Công an tỉnh

1. Chỉ đạo lực lượng chức năng hướng dẫn các đơn vị kinh doanh bãi đỗ xe thực hiện phương án phòng cháy, chữa cháy và phương án bảo đảm trật tự, an toàn giao thông tại các bãi đỗ xe.

2. Tổ chức kiểm tra và xử lý theo thẩm quyền đối với các hành vi vi phạm hành chính trong việc quản lý bãi đỗ xe.

3. Thanh tra, kiểm tra định kỳ, đột xuất các nội dung liên quan đến phương án phòng cháy, chữa cháy; phương án bảo đảm trật tự, an toàn giao thông các đơn vị khai thác kinh doanh bãi đỗ xe trên địa bàn tỉnh.

Điều 16. Cục thuế tỉnh Thanh Hóa

1. Hướng dẫn các tổ chức/cá nhân quản lý, kinh doanh bãi đỗ xe sử dụng hóa đơn, chứng từ (vé trông giữ xe) theo đúng quy định; thực hiện việc đăng ký, kê khai, nộp các khoản thuế và phí theo quy định hiện hành.

2. Hướng dẫn các chủ đầu tư được Nhà nước cho thuê đất làm thủ tục đề được miễn, giảm tiền thuê đất đối với các dự án xây dựng bãi đỗ xe theo quy định của pháp luật.

3. Phối hợp với Sở Tài chính theo dõi, kiểm tra việc thực hiện thu giá dịch vụ trông giữ xe tại các bãi đỗ xe đảm bảo theo quy định hiện hành.

4. Chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan quản lý, giám sát, kiểm tra việc đăng ký, kê khai, nộp các khoản thuế đối với hoạt động kinh doanh bãi đỗ xe theo quy định của pháp luật.

Điều 17. UBND các huyện, thị xã, thành phố

1. Thực hiện chức năng quản lý nhà nước tại địa phương đối với hoạt động của các bãi đỗ xe trên địa bàn.

2. Chỉ đạo các lực lượng chức năng tăng cường kiểm tra, đảm bảo an ninh trật tự và an toàn giao thông trong và ngoài khu vực bãi đỗ xe.

3. Thực hiện thanh tra, kiểm tra định kỳ, đột xuất, kịp thời phát hiện các bãi đỗ xe xây dựng, khai thác, hoạt động không đúng quy định; xử lý hoặc đề nghị cấp có thẩm quyền xử nghiêm đối với các vi phạm trong hoạt động kinh doanh bãi đỗ xe trên địa bàn theo quy định của pháp luật.

4. Chủ trì, phối hợp với các cơ quan chức năng tổng hợp nhu cầu sử dụng đất xây dựng bãi đỗ xe vào quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất cấp huyện trình cấp có thẩm quyền phê duyệt.

5. Định kỳ hàng quý báo cáo Sở Giao thông vận tải về công tác quản lý hoạt động bãi đỗ xe trên địa bàn (theo mẫu Phụ lục 3).

Điều 18. Trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân quản lý, kinh doanh bãi đỗ xe

1. Chấp hành nghiêm chỉnh các quy định của pháp luật về đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác bãi đỗ xe; thực hiện công bố, công bố lại hoạt động của bãi đỗ xe theo quy định.

2. Thực hiện các quy định về tổ chức, quản lý hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ;

3. Niêm yết công khai giá dịch vụ; nội quy hoạt động; tên và số điện thoại của chủ đơn vị quản lý bãi đỗ xe, cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền tại trụ

sở kinh doanh bãi đỗ xe để chủ phương tiện và người dân được biết, kịp thời phản ánh, khiếu nại khi cần thiết;

4. Có trách nhiệm duy trì tốt tình trạng hoạt động của bãi đỗ xe do đơn vị quản lý, đảm bảo theo các nội dung đã được công bố khi đưa bãi đỗ xe vào khai thác;

5. Chấp hành việc thanh tra, kiểm tra việc thực hiện chính sách, pháp luật và quy định về hoạt động kinh doanh bãi đỗ xe của cơ quan nhà nước có thẩm quyền khi có yêu cầu;

6. Thực hiện chế độ báo cáo định kỳ hàng tháng (theo mẫu Phụ lục 2); báo cáo đột xuất khi có yêu cầu của các cơ quan chức năng liên quan.

Chương IV

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 19. Tổ chức thực hiện

1. Đối với dự án đầu tư kinh doanh bãi đỗ xe trên địa bàn tỉnh đang trong quá trình làm thủ tục đầu tư xây dựng hoặc đang xây dựng thì chủ đầu tư bãi đỗ xe phải xem xét, điều chỉnh thực hiện theo quyết định này.

2. Đối với các bãi đỗ xe đang hoạt động trước khi quyết định này có hiệu lực thì chủ đầu tư, kinh doanh bãi đỗ xe có trách nhiệm rà soát các điều kiện hoạt động kinh doanh bãi đỗ xe của đơn vị mình và điều chỉnh, bổ sung cho phù hợp với Quy định này để thực hiện việc công bố đưa bãi đỗ xe vào khai thác xong trước ngày 01 tháng 01 năm 2022. Sau ngày 01 tháng 01 năm 2022, đơn vị kinh doanh bãi đỗ xe nào không đáp ứng quy định tại Quyết định này sẽ bị xử lý theo quy định của pháp luật.

3. Sở Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với các cơ quan chức năng có liên quan hướng dẫn triển khai và tổ chức thực hiện Quy định này. Trong quá trình thực hiện, nếu có khó khăn, vướng mắc hoặc các Văn bản quy phạm pháp luật của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải làm căn cứ xây dựng Quy định này được sửa đổi, bổ sung, thay thế, bãi bỏ thì Sở Giao thông vận tải có trách nhiệm tổng hợp, kiến nghị Ủy ban nhân dân tỉnh tỉnh xem xét sửa đổi, bổ sung cho phù hợp./.

PHỤ LỤC 1: MẪU QUYẾT ĐỊNH VỀ CÔNG BỐ ĐƯA BÃI ĐỖ XE VÀO KHAI THÁC

(Ban hành kèm theo Quyết định số .../2021/QĐ-UBND ngày ... tháng ... năm 2021 của Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa)

**TÊN ĐƠN VỊ QUẢN LÝ,
KINH DOANH BÃI ĐỖ XE**

Số: .../...

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

Thanh Hóa, ngày ... tháng ... năm ...

QUYẾT ĐỊNH

Về việc công bố hoạt động của bãi đỗ xe (1).....

Căn cứ Quyết định số số .../2021/QĐ-UBND ngày ... tháng ... năm 2021 của Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa Ban hành quy định quản lý bãi đỗ xe trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa;

Căn cứ

QUYẾT ĐỊNH

Điều 1 Công bố đưa bãi đỗ xe (1)..... vào khai thác với các nội dung sau:

- Bãi đỗ xe: (1).....
- Đơn vị trực tiếp quản lý, khai thác:
- Địa chỉ (2).....
- Tổng diện tích đất: (3)

Trong đó:

- Diện tích bãi đỗ xe ô tô
- Diện tích bãi đỗ xe dành cho phương tiện khác:
- Kết cấu cơ bản của bãi đỗ xe:

Bãi đỗ xe đạt yêu cầu thực hiện dịch vụ trông giữ xe và một số dịch vụ: Trạm bảo dưỡng, sửa chữa; rửa xe; nhà hàng ăn uống... (nếu có).

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ... tháng ... năm ... đến ngày ... tháng ... năm ...

Điều 3. Các ông (bà) chịu trách nhiệm thi hành quyết định này./.

Nơi nhận:

- Như Điều 3;
- Sở GTVT (để báo cáo);
- UBND huyện/ TP... (để báo cáo)
-
- Lưu: ;

Đơn vị quản lý, kinh doanh bãi đỗ xe

Ký tên, đóng dấu

Hướng dẫn:

- (1) Ghi tên bãi đỗ xe
- (2) Ghi tên vị trí, lý trình, địa chỉ của bãi đỗ xe
- (3) Ghi diện tích đất hợp pháp được sử dụng để xây dựng bãi đỗ xe.

PHỤ LỤC 2: MẪU BÁO CÁO ĐỊNH KỲ HÀNG THÁNG ĐỐI VỚI ĐƠN VỊ QUẢN LÝ, KINH DOANH BÃI ĐỖ XE

(Ban hành kèm theo Quyết định số .../2021/QĐ-UBND ngày ... tháng ... năm 2021 của Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa)

Tên đơn vị quản lý, kinh doanh bãi đỗ xe

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

Số: .../...

Thanh Hóa, ngày ... tháng ... năm ...

BÁO CÁO ĐỊNH KỲ THÁNG ... NĂM

Bãi đỗ xe (1)

Đơn vị quản lý:

Ngày báo cáo: ngày ... tháng ... năm ...

Kính gửi: (2)

1. Kết quả hoạt động

| TT | Loại phương tiện | Tổng số lượt | | Tỷ lệ % chiếm chỗ | Quy mô, số lượng phương tiện bãi đỗ xe đáp ứng được | Mức giá dịch vụ trông giữ xe | Thời gian hoạt động trong ngày | Ghi chú |
|----|------------------|-----------------|------------------|-------------------|---|------------------------------|--------------------------------|---------|
| | | Đỗ xe theo lượt | Đỗ xe theo tháng | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

2. Tình hình an ninh trật tự, an toàn giao thông, vệ sinh môi trường:

3. Việc duy trì, đầu tư, cải tạo cơ sở vật chất tại bãi đỗ xe:

4. Kiến nghị:

Nơi nhận:

- Như trên;

- Lưu: ;

....

Đơn vị quản lý, kinh doanh bãi đỗ xe

Ký tên, đóng dấu

Hướng dẫn:

(1) Ghi tên bãi đỗ xe

(2) Cơ quan quản lý nhà nước theo quy định

**PHỤ LỤC 3: MẪU BÁO CÁO ĐỊNH KỲ HÀNG QUÝ ĐỐI VỚI ỦY BAN
NHÂN DÂN HUYỆN, THỊ XÃ, THÀNH PHỐ**

*(Ban hành kèm theo Quyết định số .../2021/QĐ-UBND ngày ... tháng ... năm
2021 của Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa)*

**UBND huyện, thị xã,
thành phố**

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

Số: .../...

Thanh Hóa, ngày ... tháng ... năm ...

**BÁO CÁO ĐỊNH KỲ CÁC BÃI ĐỖ XE TRÊN ĐỊA BÀN
HUYỆN, THỊ XÃ, THÀNH PHỐ ...
QUÝ ... NĂM**

| TT | Tên, địa chỉ bãi đỗ xe | Diện tích (m ²) | Tên tổ chức, cá nhân quản lý, khai thác bãi đỗ xe | Lối ra vào bãi đỗ xe được đầu nối với đường | Loại phương tiện được đỗ tại bãi đỗ xe | Quy mô, số lượng phương tiện bãi đỗ xe đáp ứng được (1) | Mức giá dịch vụ trông giữ xe (2) | Thời gian hoạt động trong ngày | Có hệ thống PCCC không/vệ sinh môi trường |
|----|------------------------|-----------------------------|---|---|--|---|----------------------------------|--------------------------------|---|
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

UBND cấp huyện, thị xã, thành phố

Ký tên, đóng dấu

Hướng dẫn:

- (1) Báo cáo cụ thể đối với từng loại xe
- (2) Báo cáo cụ thể đối với từng loại xe

Số: .../2021/QĐ-UBND

Thanh Hóa, ngày ... tháng ... năm 2021

DỰ THẢO

QUYẾT ĐỊNH

Ban hành quy định quản lý hoạt động của xe ô tô vận tải trung chuyển hành khách trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH THANH HÓA

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19 tháng 6 năm 2015; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 22 tháng 11 năm 2019;

Căn cứ Luật Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008;

Căn cứ Luật Ban hành văn bản Quy phạm pháp luật ngày 22 tháng 6 năm 2015; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của uật Ban hành văn bản Quy phạm pháp luật ngày 18 tháng 6 năm 2020;

Căn cứ Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17 tháng 01 năm 2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô;

Căn cứ Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29 tháng 5 năm 2020 của Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ;

Căn cứ Quyết định số/QĐ-UBND ngày...../12/2021 của Chủ tịch UBND tỉnh về việc phê duyệt đề án phát triển hoạt động vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2021, tầm nhìn đến năm 2030;

Xét đề nghị của Giám đốc Sở Giao thông vận tải tỉnh Thanh Hóa tại Tờ trình số TTr-SGTVT ngàytháng.....năm....

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành kèm theo Quyết định này Quy định hoạt động xe ô tô vận tải trung chuyển hành khách trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ... tháng ... năm 2021.

Điều 3. Chánh Văn phòng Ủy ban nhân dân tỉnh, Giám đốc Sở Giao thông vận tải, Công an tỉnh, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố và các tổ chức, cá nhân có liên quan căn cứ Quyết định thi hành./.

Nơi nhận:

- Bộ GTVT (đề b/c);
- Chủ tịch UBND tỉnh (đề/c);
- Tổng cục ĐBVN;
- Lưu: VT, CN.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN

KT. CHỦ TỊCH

PHÓ CHỦ TỊCH

Mai Xuân Liêm

QUY ĐỊNH

Quản lý Hoạt động của xe ô tô vận tải trung chuyên hành khách trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

(Kèm theo Quyết định số .../2021/QĐ-UBND ngày .../.../2021
của Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa)

Chương I

NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Văn bản này quy định quản lý hoạt động của xe ô tô vận tải trung chuyên hành khách trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Quy định này áp dụng đối với các đơn vị kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô theo tuyến cố định được Sở Giao thông vận tải chấp thuận khai thác tuyến vận tải hành khách cố định trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa có sử dụng xe trung chuyên hành khách và các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động của xe trung chuyên hành khách trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa.

Chương II

NHỮNG QUY ĐỊNH CỤ THỂ

Điều 3. Quy định đối với xe ô tô trung chuyên hành khách

1. Xe ô tô trung chuyên hành khách là xe ô tô chở người từ 16 chỗ trở xuống (kể cả người lái xe) thuộc quyền sử dụng hợp pháp của các đơn vị kinh doanh vận tải hành khách bằng ô tô theo tuyến cố định được sử dụng để đón, trả khách đi các tuyến vận tải khách cố định của đơn vị đến bến xe khách hoặc điểm dừng đón, trả khách của tuyến cố định trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa; đảm bảo tuân thủ đúng các quy định tại Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ, Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 của Bộ Giao thông vận tải và được Cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền cấp phép hoạt động.

2. Xe ô tô sử dụng để vận tải trung chuyên hành khách phải có phù hiệu “XE TRUNG CHUYÊN” và được dán cố định phía bên phải mặt trong kính trước của xe, phải được niêm yết đầy đủ các thông tin trên xe theo quy định tại Khoản 5 Điều 4 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ và Điều 21 Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 của Bộ Giao thông vận tải.

3. Xe ô tô trung chuyên phải lắp thiết bị giám sát hành trình theo quy định tại Điều 12 Nghị định 10/2020/NĐ-CP ngày 17 tháng 01 năm 2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.

4. Xe được cấp phù hiệu “XE TRUNG CHUYÊN” không được hoạt động kinh doanh vận tải theo quy định tại Khoản 10 Điều 26 Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT.

5. Xe trung chuyên hành khách hoạt động phải tuân thủ các quy định về đảm bảo trật tự an toàn giao thông, việc cấm dừng, đỗ trên các tuyến đường có lắp đặt hệ thống biển báo hiệu cấm đỗ, cấm dừng theo quy định.

Điều 4. Phạm vi hoạt động

1. Các đơn vị kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định sử dụng xe trung chuyên hành khách được Sở Giao thông vận tải cấp phù hiệu “Xe trung chuyên” chỉ được sử dụng để vận chuyển hành khách đi các tuyến cố định của đơn vị đến bến xe khách, điểm dừng đón, trả khách trên tuyến thuộc địa bàn tỉnh Thanh Hóa theo phương án kinh doanh của đơn vị đã đăng ký.

2. Được phép hoạt động trên tất cả các tuyến đường được phép hoạt động theo quy định, không vượt quá 30km và không vượt quá địa giới hành chính của huyện, thị xã, thành phố nơi có bến xe của tuyến đang hoạt động.

3. Xe trung chuyên hành khách không được hoạt động vượt quá ranh giới địa bàn tỉnh Thanh Hóa sang phạm vi tỉnh liền kề để đón, trả khách.

Điều 5. Thời gian hoạt động

1. Đối với xe đi: Hoạt động trước giờ xuất bến trong thời gian 3 giờ;

2. Đối với xe đến: Hoạt động sau giờ xe đến trong thời gian 2 giờ;

3. Tuân thủ các quy định về tổ chức giao thông trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa.

Điều 6. Quy định đối với đơn vị kinh doanh vận tải sử dụng xe trung chuyên để vận tải hành khách

1. Thực hiện nghiêm các quy định của Luật Giao thông đường bộ, hoạt động theo hệ thống biển báo hiệu đường bộ; quy định sử dụng xe trung chuyên hành khách.

2. Xây dựng phương án tổ chức hoạt động xe trung chuyên và đăng ký với Sở Giao thông vận tải trước khi đưa phương tiện vào hoạt động và đề nghị cấp phù hiệu “XE TRUNG CHUYÊN”. Phương án hoạt động (*phụ lục đính kèm*) phải đảm bảo các nội dung về số lượng và thông tin của phương tiện, phạm vi tuyến đường, thời gian hoạt động, vị trí điểm dừng đỗ đón trả khách, các cam kết trong việc chấp hành quy định về hoạt động đối với xe trung chuyên hành khách

3. Phối hợp với đơn vị khai thác bến xe bố trí nơi đón trả khách cho xe trung chuyển đảm bảo không ảnh hưởng đến hoạt động vận tải hành khách trên tuyến.

4. Chỉ đón, trả khách đi các tuyến vận tải khách cố định của đơn vị mình đến bến xe hoặc điểm dừng đón, trả khách của tuyến cố định trên địa bàn tỉnh đã được công bố.

5. Thông báo danh sách các xe được cấp phù hiệu xe trung chuyển cho đơn vị khai thác bến xe.

6. Thực hiện niêm yết công khai biển số xe, thời gian hoạt động của các xe trung chuyển tại bến xe nơi đơn vị có tuyến cố định được chấp thuận hoạt động.

7. Định kỳ hàng quý báo cáo sản lượng vận chuyển về Sở Giao thông vận tải tỉnh Thanh Hóa.

Điều 7. Quy định đối với đơn vị quản lý và khai thác bến xe khách

1. Sắp xếp, bố trí và quy định vị trí để xe trung chuyển đậu đỗ, ra vào bến xe thuận tiện đón, trả hành khách đảm bảo an ninh trật tự, an toàn giao thông trong phạm vi bến xe quản lý.

2. Phối hợp với các đơn vị kinh doanh vận tải trong việc niêm yết công khai biển số xe, thời gian hoạt động của các xe trung chuyển tại bến xe cùng với chất lượng dịch vụ vận tải của các doanh nghiệp, hợp tác xã đã cung cấp cho bến xe.

3. Theo dõi hoạt động xe trung chuyển và báo cáo định kỳ (6 tháng) và đột xuất tình hình hoạt động của xe trung chuyển tại bến xe khi có yêu cầu của cơ quan quản lý.

Điều 8. Vi phạm của xe trung chuyển

Vi phạm của xe trung chuyển được quy định và được xử lý tại Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 của Chính phủ quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt, Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 của Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ và Quy định này.

Chương III

TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC CƠ QUAN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC

Điều 9. Trách nhiệm của Sở Giao thông vận tải

1. Tổ chức quản lý và cấp phù hiệu “XE TRUNG CHUYỂN” cho các xe hoạt động vận tải trung chuyển hành khách của các doanh nghiệp, hợp tác xã kinh

doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô theo tuyến cố định trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa.

2. Tham mưu Ủy ban nhân dân tỉnh chỉ đạo các cơ quan chức năng của địa phương thực hiện việc quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô theo quy định.

3. Chủ trì, phối hợp Công an tỉnh và Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố tham mưu Ủy ban nhân dân tỉnh trong công tác quản lý hoạt động xe trung chuyển hành khách trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa.

4. Tổ chức kiểm tra và xử lý những vi phạm liên quan đến quản lý hoạt động xe trung chuyển hành khách trên địa bàn tỉnh theo quy định.

Điều 10. Trách nhiệm của Công an tỉnh

1. Phối hợp Sở Giao thông vận tải tổ chức kiểm tra và xử lý những vi phạm liên quan đến quản lý hoạt động xe trung chuyển hành khách trên địa bàn tỉnh theo quy định

2. Kết nối, chia sẻ thông tin về xử phạt vi phạm hành chính đối với các doanh nghiệp, hợp tác xã hoạt động kinh doanh vận tải hành khách bằng ô tô cho Sở Giao thông vận tải để phối hợp quản lý.

Điều 11. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố

1. Phối hợp Sở Giao thông vận tải tăng cường công tác quản lý hoạt động xe trung chuyển hành khách thuộc địa bàn quản lý

2. Tổ chức tuyên truyền, phổ biến những quy định về công tác quản lý việc sử dụng xe trung chuyển hành khách và phạm vi, thời gian hoạt động xe trung chuyển hành khách trên địa bàn tỉnh.

Chương IV

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 11: Tổ chức thực hiện

1. Giám đốc Sở Giao thông vận tải có trách nhiệm hướng dẫn, theo dõi, đôn đốc các cơ quan, đơn vị và các tổ chức, cá nhân có liên quan thực hiện Quy định này.

2. Công an tỉnh, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố có trách nhiệm triển khai thực hiện Quy định này.

**PHỤ LỤC: MẪU BÁO CÁO PHƯƠNG ÁN HOẠT ĐỘNG XE TRUNG
CHUYỂN HÀNH KHÁCH**

*(Ban hành kèm theo Quyết định số .../2021/QĐ-UBND
ngày ... tháng ... năm 2021 của Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa)*

TÊN ĐƠN VỊ VẬN TẢI

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: /

Thanh Hóa, ngày ... tháng ... năm

PHƯƠNG ÁN

HOẠT ĐỘNG CỦA XE TRUNG CHUYỂN HÀNH KHÁCH

1. Thông tin xe trung chuyển

| TT | Biển kiểm soát | Trọng tải | Nhãn hiệu | Năm SX | Ghi chú |
|----|----------------|-----------|-----------|--------|---------|
| | | | | | |

2. Hoạt động trung chuyển hành khách đối với các tuyến vận tải khách cố định sau:

2.1 Tuyến hoạt động: (1).....

Bến xe đón trả khách: (2).....

Giờ xuất bến xe tuyến cố định tại bến xe (2)..... lúc: giờ..... phút

Các khu vực, điểm dừng đón trả khách của xe trung chuyển:

.....

2.2 Tuyến hoạt động: (1).....

Bến xe đón trả khách: (2).....

Giờ xuất bến xe tuyến cố định tại bến xe (2)..... lúc: giờ..... phút

Các khu vực, điểm dừng đón trả khách của xe trung chuyển:

.....

2.3 Tuyến hoạt động: (1).....

Bến xe đón trả khách: (2).....

Giờ xuất bến xe tuyến cố định tại bến xe (2)..... lúc: giờ..... phút

.....

Các khu vực, điểm dừng đón trả khách của xe trung chuyên:

.....

(Tên đơn vị vận tải) Cam kết thực hiện nghiêm các quy định về kinh doanh vận tải và phương án đã đăng ký./.

GIÁM ĐỐC

(Ký, đóng dấu)

Hướng dẫn:

- (1) Ghi tên tuyến hoạt động của xe cố định
- (2) Ghi tên bến xe trên địa bàn

Số: .../2021/QĐ-UBND

Thanh Hóa, ngày ... tháng ... năm 2021

DỰ THẢO

QUYẾT ĐỊNH

**Ban hành quy định về quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe taxi
trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa**

ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH THANH HÓA

*Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19 tháng 6 năm 2015;
Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức
chính quyền địa phương ngày 22 tháng 11 năm 2019;*

Căn cứ Luật Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008;

*Căn cứ Luật Ban hành văn bản Quy phạm pháp luật ngày 22 tháng 6 năm
2015; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của uật Ban hành văn bản Quy phạm
pháp luật ngày 18 tháng 6 năm 2020;*

*Căn cứ Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17 tháng 01 năm 2020 của
Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô;*

*Căn cứ Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29 tháng 5 năm 2020 của Bộ
Giao thông vận tải quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và
dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ;*

*Căn cứ Quyết định số/QĐ-UBND ngày...../12/2021 của Chủ tịch UBND
tỉnh về việc phê duyệt đề án phát triển hoạt động vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn
tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2021, tầm nhìn đến năm 2030;*

*Xét đề nghị của Giám đốc Sở Giao thông vận tải tỉnh Thanh Hóa tại Tờ
trình số TTr-SGTVT ngàytháng.....năm....*

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành kèm theo Quyết định này Quy định về quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe taxi trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ... tháng ... năm 2021.

Điều 3. Chánh Văn phòng Ủy ban nhân dân tỉnh, Giám đốc Sở Giao thông vận tải, Công an tỉnh, Sở Văn hóa, Thể thao và Du lịch, Chủ tịch Ủy ban nhân dân

các huyện, thị xã, thành phố và các tổ chức, cá nhân có liên quan căn cứ Quyết định thi hành./.

Nơi nhận:

- Bộ GTVT (để b/c);
- Chủ tịch UBND tỉnh (để/c);
- Tổng cục ĐBVN;
- Lưu: VT, CN.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH

Mai Xuân Liêm

QUY ĐỊNH

Về quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe taxi trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

*(Kèm theo Quyết định số .../2021/QĐ-UBND ngày .../.../2021
của Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa)*

Chương I

NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Văn bản này quy định quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe taxi trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Quy định này áp dụng đối với các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa.

Chương II

NHỮNG QUY ĐỊNH CỤ THỂ

Điều 3. Quy định đối với vị trí dừng, đón trả khách cho xe taxi

1. Xe taxi được đón, trả khách tại các vị trí không cấm dừng, đỗ theo quy định của Luật Giao thông đường bộ và các điểm dừng đón, trả khách theo quy định của tỉnh.

2. Các khách sạn, trung tâm thương mại, các bệnh viện, bến xe, nhà ga, các khu vui chơi giải trí và khu vực công cộng,... phải bố trí vị trí dừng, đón trả khách cho xe taxi.

3. Vị trí dừng đón, trả khách cho xe taxi phải đảm bảo an toàn giao thông, được bố trí biển báo và các trang thiết bị phục vụ công tác quản lý, giám sát.

4. Tại khu vực đường đô thị, ngoài biển báo phải có thêm vạch kẻ sơn đường theo quy định. Các phương tiện khác không được dừng, đón trả khách tại các điểm này.

5. Không thực hiện thu phí đối với xe taxi ra, vào các vị trí dừng đón trả khách cho xe taxi.

6. Xe taxi được dừng, đón trả khách tại vị trí theo quy định trong thời gian không quá 02 phút.

7. Vị trí đón, trả khách cho xe taxi phải ở vị trí dễ dàng được quan sát bởi hành khách và phương tiện taxi có thể dễ dàng tiếp cận.

8. Vị trí dừng, đón trả khách phải đảm bảo giảm thiểu tác động tới những người sử dụng đường khác.

9. Số lượng ô đỗ tối đa tại từng vị trí sẽ được xác định cụ thể theo điều kiện hạ tầng nhu cầu hành khách.

Chương III

TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC CƠ QUAN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC

Điều 4. Trách nhiệm của Sở Giao thông vận tải

1. Tham mưu Ủy ban nhân dân tỉnh thực hiện chức năng quản lý nhà nước và công bố các vị trí đón, trả khách cho xe taxi trên địa bàn tỉnh.

2. Chủ trì, phối hợp Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố tham mưu đề xuất Ủy ban nhân dân tỉnh trong công tác quản lý và công bố các vị trí đón, trả khách cho xe taxi.

3. Tổ chức quản lý, đầu tư và xây dựng các vị trí đón, trả khách cho xe taxi trên các tuyến đường do đơn vị quản lý.

4. Hướng dẫn thực hiện công tác quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe taxi có hiệu quả.

5. Thực hiện báo cáo Ủy ban nhân dân tỉnh về công tác quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe taxi định kỳ (06 tháng và hàng năm).

Điều 5. Trách nhiệm của Công an tỉnh

1. Phối hợp Sở Giao thông vận tải tổ chức kiểm tra và xử lý những vi phạm liên quan theo quy định.

2. Kết nối, chia sẻ thông tin về xử phạt vi phạm hành chính đối với các doanh nghiệp, hợp tác xã hoạt động kinh doanh vận tải hành khách bằng taxi cho Sở Giao thông vận tải để phối hợp quản lý.

Điều 6. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố

1. Tổ chức đầu tư, xây dựng và quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe taxi trên các tuyến đường thuộc địa bàn quản lý.

2. Chủ trì, phối hợp Sở Giao thông vận tải trong công tác quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe taxi trên địa bàn quản lý.

3. Tổ chức tuyên truyền, phổ biến những quy định về công tác quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe taxi.

Chương IV

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 7. Tổ chức thực hiện

1. Giám đốc Sở Giao thông vận tải có trách nhiệm hướng dẫn, theo dõi, đôn đốc các cơ quan, đơn vị và các tổ chức, cá nhân có liên quan thực hiện Quy định này.

2. Công an tỉnh, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố có trách nhiệm triển khai thực hiện Quy định này.

Số: .../2021/QĐ-UBND

Thanh Hóa, ngày ... tháng ... năm 2021

DỰ THẢO

QUYẾT ĐỊNH

Ban hành quy định về tiêu chí và tổ chức, quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH THANH HÓA

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19 tháng 6 năm 2015; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 22 tháng 11 năm 2019;

Căn cứ Luật Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008;

Căn cứ Luật Ban hành văn bản Quy phạm pháp luật ngày 22 tháng 6 năm 2015; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của uật Ban hành văn bản Quy phạm pháp luật ngày 18 tháng 6 năm 2020;

Căn cứ Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17 tháng 01 năm 2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô;

Căn cứ Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29 tháng 5 năm 2020 của Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ;

Căn cứ Quyết định số/QĐ-UBND ngày...../12/2021 của Chủ tịch UBND tỉnh về việc phê duyệt đề án phát triển hoạt động vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2021, tầm nhìn đến năm 2030;

Xét đề nghị của Giám đốc Sở Giao thông vận tải tỉnh Thanh Hóa tại Tờ trình số TTr-SGTVT ngàytháng.....năm....

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành kèm theo Quyết định này Quy định về tiêu chí và tổ chức, quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ... tháng ... năm 2021.

Điều 3. Chánh Văn phòng Ủy ban nhân dân tỉnh, Giám đốc Sở Giao thông vận tải, Công an tỉnh, Sở Văn hóa, Thể thao và Du lịch, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố và các tổ chức, cá nhân có liên quan căn cứ Quyết định thi hành./.

Nơi nhận:

- Bộ GTVT (đề b/c);
- Chủ tịch UBND tỉnh (đề/c);
- Tổng cục ĐBVN;
- Lưu: VT, CN.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH

Mai Xuân Liêm

QUY ĐỊNH

Về tiêu chí và tổ chức, quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa

(Kèm theo Quyết định số .../2021/QĐ-UBND ngày .../.../2021
của Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa)

Chương I

NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Văn bản này quy định về tiêu chí và tổ chức, quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Quy định này áp dụng đối với cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan đến tổ chức, quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa.

Chương II

NHỮNG QUY ĐỊNH CỤ THỂ

Điều 3. Tiêu chí xác định vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch

1. Ưu tiên bố trí các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch có biển hiệu xe ô tô vận tải khách du lịch tại các khu, điểm du lịch; di tích lịch sử, văn hóa; danh lam thắng cảnh; các vị trí gần cơ sở lưu trú du lịch, nhà hàng, khu vui chơi, mua sắm, giải trí.

2. Vị trí đón, trả khách chỉ được bố trí tại các vị trí đảm bảo an toàn giao thông, thuận tiện cho hành khách lên, xuống xe.

3. Trường hợp vị trí dừng, đón trả khách nằm trên các tuyến đường trục chính cần có đủ diện tích để xe dừng hoặc đỗ phục vụ các xe ô tô vận tải khách du lịch và các xe ô tô vận tải hành khách theo hợp đồng, bảo đảm không ảnh hưởng đến các phương tiện lưu thông trên đường.

4. Vị trí đón, trả khách phải được báo hiệu bằng Biển báo 434a theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ (QCVN 41:2019/BGTVT) và có biển phụ như sau: “ĐIỂM ĐÓN, TRẢ KHÁCH XE DU LỊCH & XE HỢP ĐỒNG”.

5. Trường hợp có các bến xe, bãi đỗ xe gần vị trí dự kiến nếu đảm bảo an toàn giao thông, thuận tiện cho hành khách lên, xuống xe thì ưu tiên xác định bến xe, bãi đỗ.

Điều 4. Nội dung tổ chức quản lý vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch

1. Điểm dừng đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch chỉ phục vụ cho xe hợp đồng, xe du lịch, các phương tiện khác không được dừng, đỗ tại điểm dừng đón, trả khách giành cho xe hợp đồng, xe du lịch.
2. Tại vị trí dừng đón trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch được phép dừng trong một khoảng thời gian cần thiết đủ để cho người lên, xuống phương tiện hoặc thực hiện công việc khác
3. Tùy theo vị trí đón, trả khách cơ quan quản lý có thể đề nghị công bố vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch chỉ dừng hoặc đỗ xe.
4. Theo dõi, thống kê và báo cáo công tác quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch định kỳ (06 tháng và hàng năm).
5. Kịp thời đề nghị xóa hoặc bổ sung các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch trên địa bàn quản lý theo định kỳ (06 tháng và hàng năm).
6. Tổ chức đầu tư, xây dựng các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch trên địa bàn được phân công quản lý.

Chương III

TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC CƠ QUAN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC

Điều 5. Trách nhiệm của Sở Giao thông vận tải

1. Tham mưu Ủy ban nhân dân tỉnh thực hiện chức năng quản lý nhà nước và công bố các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch trên địa bàn tỉnh.
2. Chủ trì, phối hợp Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố tham mưu đề xuất Ủy ban nhân dân tỉnh trong công tác quản lý và công bố các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch.
3. Tổ chức quản lý, đầu tư và xây dựng các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch trên các tuyến đường tỉnh và các tuyến đường do đơn vị quản lý.
4. Hướng dẫn thực hiện công tác quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch có hiệu quả.
5. Thực hiện báo cáo Ủy ban nhân dân tỉnh về công tác quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch định kỳ (06 tháng và hàng năm).

Điều 6. Trách nhiệm của Sở Văn hóa, Thể thao và Du lịch

Phối hợp Sở Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố trong công tác tổ chức, quản lý vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch tại các điểm tham quan, điểm du lịch, di tích lịch sử, văn hóa và danh lam thắng cảnh trên địa bàn tỉnh.

Điều 7. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố

1. Tổ chức đầu tư và xây dựng các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch trên các tuyến đường thuộc địa bàn quản lý.
2. Tổ chức tuyên truyền, phổ biến những quy định về công tác quản lý các vị trí đón, trả khách cho xe hợp đồng, xe du lịch.

Chương IV

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 8. Tổ chức thực hiện

1. Giám đốc Sở Giao thông vận tải có trách nhiệm hướng dẫn, theo dõi, đôn đốc các cơ quan, địa phương và các tổ chức, cá nhân có liên quan thực hiện Quy định này.
 2. Chủ tịch Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố có trách nhiệm triển khai thực hiện Quy định này.
-