

ĐỀ AN :

PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI VÀ BƯU ĐIỆN
1993 - 1995 VÀ ĐẾN NĂM 2000.
-----oOo-----

* Chủ nhiệm : Đ/c Trần công Lang_GB sở GTVT

* Phó chủ nhiệm :

1. Đ/c Nguyễn trường Xuân _ CV khoa học-kỹ thuật
và công nghiệp sở.

2. Đ/c Nguyễn văn Dũng _ CV vận tải sở.

* Các cộng tác viên :

1. Đ/c Nguyễn Hùng_Kỹ sư cầu đường theo dõi khối XDCB sở.

2. Đ/c Nguyễn hữu Thanh _ Cán bộ tổng hợp kế hoạch sở.

3. Đ/c Võ đức Hùng _ CS tổ chức sở.

4. Đ/c Nguyễn đình Thông _ CV kế hoạch
Bưu điện tỉnh Lâm đồng.

-----///-----

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KỸ THUẬT
CÔNG NGHỆ VÀ CÔNG QUẢN QUỐC LÃ

1859
KHO LƯU TRỮ

15/09/95

**ĐỀ AN PHÁT TRIỂN GTVT VÀ BƯU ĐIỆN
NAM 1993-1995 ĐẾN NĂM 2000
CỦA TỈNH LÂM ĐỒNG.**

Nội dung gồm 4 phần :

- Đánh giá thực trạng về GTVT và bưu điện.
- Đề án phát triển GTVT & bưu điện những năm 1993-1995 và đến năm 2000.
- Những giải pháp tổ chức thực hiện.
- một số yêu cầu và kiến nghị.

A/ ĐANH GIA THUC TRANG VE GTVT VA BUU DIEN TINH LAM DONG.

I/ Những đặc điểm tự nhiên,KT-XH có liên quan mật thiết đến GTVT và Bưu điện.

1. Đặc điểm tự nhiên.

Lâm đồng là một tỉnh miền núi nằm ở phía nam dãy Trường sơn thuộc cao nguyên nam trung bộ, là một trong các tỉnh tây nguyên, có diện tích 10.172 km², trong đó có 814.000 ha rừng. Địa hình Lâm đồng có 2 dạng chủ yếu là cao nguyên và thung lũng, có độ cao từ 130m đến 1650m so với mặt biển, chủ yếu là đồi bát úp, vách đứng nhiều thung lũng nhỏ hẹp, đất bằng ít. Khí hậu thời tiết lâm đồng phụ thuộc vào độ cao nên có 3 vùng thời tiết khác nhau: Vùng cao Đà Lạt-Lạc dương thường khí hậu mát mẻ, vùng bảo lộc -Đức trọng khí hậu ôn hòa, các vùng khác như Đa hươai, Đa tễh, Cát tiên, Lâm hà khí hậu thường nóng bức hơn.

Nhiệt độ trung bình toàn tỉnh là 23 độ C, thấp nhất là 6 độ, cao nhất là 34 độ, lượng mưa trong năm từ 1504-2513mm, số ngày mưa từ 113-230 ngày trong năm, độ ẩm không khí trung bình là 86%. Lâm đồng có 2 mùa rõ rệt, mùa mưa từ tháng 4 đến tháng 11, mùa khô từ tháng 12 đến tháng 3 năm sau.

Lâm đồng có 3 hệ thống sông suối lớn đó là hệ thống sông Krông-nô, hệ thống sông Đa dăng và hệ thống sông Đong nai, ngoài ra còn có rất nhiều sông, suối nhỏ phân bố đều khắp tỉnh. Sông suối Lâm đồng đa số là đầu nguồn, lưu vực nhỏ, độ dốc lớn, nước mưa tập trung nhanh, chảy xiết, lưu lượng lớn, nhiều ghềnh thác mùa khô mới cạn. Những năm gần đây hàng năm Lâm đồng khai thác theo kế hoạch khoảng gần 200.000m³ gỗ, tình trạng phá rừng làm rẫy của nhân dân và đồng bào dân tộc, nạn khai thác nhựa thông bừa bãi, ăn cắp gỗ, nạn cháy rừng đầu nguồn nhiều nên đã ảnh hưởng đến môi sinh làm cho thời tiết, khí hậu và chế độ thủy văn có diễn biến phức tạp, tác động xấu đến mạng lưới GTVT và Bưu điện.

2. Đặc điểm về kinh tế xã hội.

Là tỉnh miền núi được thiên nhiên ưu đãi lại có thành phố Đà Lạt là nơi có nhiều cảnh quan du lịch, cách TP HCM 300 km. Hệ thống đường giao thông tương đối thuận lợi nên Lâm đồng có điều

... (text is very faint and partially illegible) ...

... (text is very faint and partially illegible) ...

... (text is very faint and partially illegible) ...

Bác điểm về an ninh quốc phòng.

... (text is very faint and partially illegible) ...

... (text is very faint and partially illegible) ...

1) **Bánh giá hiện trạng ngành GTVT và Bưu điện tỉnh Lâm Đồng.**

a) **Về hiện trạng mạng lưới đường giao thông.**

... (text is very faint and partially illegible) ...

... (text is very faint and partially illegible) ...

... (text is very faint and partially illegible) ...

... (text is very faint and partially illegible) ...

phục, khai thác, sử dụng.

Về đường bộ, hiện nay mạng lưới đường bộ của tỉnh Lâm đồng có 1.744 km với giá trị 480.551 triệu đồng, hình thành trước giải phóng và sau giải phóng theo quy hoạch hợp lý nếu được nâng cấp sẽ là một mạng lưới giao thông đi ngoài tỉnh và các địa bàn trong toàn tỉnh tương đối thuận lợi. Trong tổng số đường chia thành 3 loại có cơ cấu như sau :

- + Quốc lộ 317 km, có 48 cầu/1.214mđ.
- + Đường tỉnh 390 km.
- + Đường đô thị 119 km.
- + Đường huyện 309 km.
- + Đường xã 494 km.
- + đường chuyên dùng 117 km có 165 cầu/3.286,6mđ.

Nếu theo kết cấu mặt đường thì được chia như sau :

- + Đường nhựa 381,5 km trong đó quốc lộ là 224km.
- + Đường đá dăm 86km.
- + Đường cấp phối 562,5 km.
- + Đường đất 764 km.

Riêng trong 3 năm 90-92 chúng ta làm được : Nền đường 57 km, rải nhựa 13,95 km, trung đại tu đường cấp phối 84 km, sửa chữa mặt đường cấp phối 45 km, xây dựng 12 cầu các loại/261mđ và 17 cống/384mđ.

Hiện nay nếu tính theo diện tích chúng ta có 0,17kmđường/1km², phân bố đều khắp trong toàn tỉnh, đường đến được hầu hết các huyện, xã trong toàn tỉnh.

Nhìn chung mạng lưới đường của tỉnh ta được phát triển theo định hướng phát triển của tỉnh vạch ra. Đã có vai trò quan trọng trong việc phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội và an ninh quốc phòng của tỉnh, của đất nước. Mạng lưới đường đã được mở rộng đi vào các vùng sâu, vùng xa, vùng đồng bào kinh tế mới và đã được quan tâm củng cố và nâng cấp.

Song nhìn chung mạng lưới đường của tỉnh ta phần lớn là đường cấp thấp lại hư hỏng nhiều chưa đáp ứng được nhu cầu đòi hỏi. Đường quốc lộ, đường đô thị, đường vào vùng kinh tế mới do thiếu vốn nên không giữ được chắc. Đường xuống huyện tuy ô tô đi được 2 mùa nhưng còn nhiều khó khăn đường xuống các xã vùng sâu, vùng xa, vùng kinh tế mới chỉ đi được 1 mùa khô còn mùa mưa thường bị ách tắc. Số đường ô tô đi lại 2 mùa còn ít, chỉ khoảng 40% .

Trong XDCB vốn đầu tư còn chậm, thiếu tập trung, hiệu quả đầu tư kém, nhiều con đường, nhiều hạng mục công trình đê dầy dụa kéo dài nhiều năm chưa hoàn thành. Chiến lược phát triển đường sá trong toàn tỉnh được xác định nhưng khả năng đầu tư quá hạn hẹp (chỉ đáp ứng từ 5-10% so yêu cầu) nên không giữ được cấp loại đường theo yêu cầu.

2. Về vận tải.

a. Năng lực vận tải sau giải phóng có :

- + Xe vận tải hàng hóa các loại có 440 xe/2.308,5tấn phương tiện.
- + Xe khách các loại có 779 xe/11.822 ghế trong đó :

- Xe lam 425 xe/4.250 ghế.
- Xe tấc xi 27 xe/108 ghế.
- Xe khách 327 xe/7.464 ghế.

Từ năm 1988 thực hiện chủ trương đổi mới của Đảng, các thành phần kinh tế ra đời lực lượng, phương tiện vận tải đã được từng bước đổi mới, hoàn thiện ngày càng đáp ứng được yêu cầu và thị hiếu của người sử dụng bằng việc đa dạng hóa các phương tiện phục vụ. Chỉ riêng 4 năm 88-92 ngành GTVT đã phát triển được :

- + Xetái 235 xe/1.411 tấn phương tiện
- + Xe khách 329 xe/7.430 ghế.

Nhiều mác xe mới có tiện nghi và tính năng kỹ thuật tốt như TOYOTA, IKJYT, KAROSA, PAZ, MAZ, IFA, ... đã từng bước thay thế các kiểu xe cũ kỹ, lỗi thời đã sử dụng quá lâu còn tồn tại của Pháp, Mỹ, của Ba lan...

Hiện nay toàn ngành có 2.358 xe vận tải các loại trong đó :

- + Xe khách 656 xe/14.894 ghế.
- + Xe tải 657 xe/3.919 tấn.
- + Xe lam 242 xe/2.400 ghế.
- + Xe taxi 100 xe/400 ghế.
- + Máy kéo vận tải 100 cái.
- + Xe thô sơ 250 xe.
- + Xe honda ôm 350 xe.

(Phương tiện thuộc các thành phần kinh tế có phụ bản kèm theo).

Đây là chưa kể số đầu xe phục vụ trong dây chuyền sản xuất và xe của nhân dân với số lượng phát triển khá lớn.

b. Tình hình vận tải hàng hóa và hành khách.

Đáp ứng yêu cầu của nền kinh tế thị trường và phát huy những tiềm năng sẵn có của tỉnh. Trong những năm gần đây Lâm đồng đã có nhiều cố gắng trong sản xuất hàng hóa cụ thể một số sản phẩm chính sản xuất hàng năm như sau :

- + Lương thực trên 110.000 tấn.
- + Rau các loại trên 55.000 tấn.
- + Đậu các loại trên 2.000 tấn.
- + Dầu tằm 29.000 tấn.
- + Mía đường 83.000 tấn.
- + Chè búp 36.000 tấn.
- + Cà phê 8.000 tấn.
- + Khai thác gỗ khoảng 180.000 m³gỗ/năm.

Ngoài ra Lâm đồng còn khai thác các loại khoáng sản, nhựa thông colophan và sản xuất hàng thủ công mỹ nghệ... để trao đổi với Thành phố HCM, với các tỉnh bạn, với khối lượng khoảng hàng trăm nghìn tấn.

* Về vận tải hàng hóa Lâm đồng có các tuyến liên hệ chính là Lâm đồng-TP HCM, và Lâm đồng đến các tỉnh miền trung.

Tuyến TP HCM khối lượng hàng hoá đi về tương đối cân bằng song chỉ chênh lệch nhau về thời vụ, hàng đi khoảng từ 80.000-90.000 tấn một năm, chủ yếu là trà, cà phê, tơ tằm, khoáng sản, sản phẩm lâm nghiệp, hàng thủ công mỹ nghệ. Hàng về chủ yếu là vật tư nông nghiệp, lương thực, hàng tiêu dùng.

Bởi với mối liên hệ Lâm đồng-Miền trung, hàng đi ít, hàng về chiếm tỷ trọng lớn. Khối lượng vận chuyển hàng năm khoảng từ 10.000-20.000 tấn. Trong đó hàng về chủ yếu là vật liệu xây dựng, thực phẩm tươi sống, vật tư máy móc thiết bị...

Ngoài khối lượng vận tải ngoài tỉnh, nhu cầu vận tải nội tỉnh để phục vụ sản xuất, tiêu dùng và an ninh quốc phòng hàng năm khoảng từ 100000-110.000 tấn.

Để đáp ứng được yêu cầu vận tải trên, trong những năm gần đây lực lượng vận tải của tỉnh ta đã thực hiện được sản lượng vận tải bình quân hàng năm khoảng 371.300 tấn bằng 59,5 triệu TKm, chưa kể xe của gia đình và xe thô sơ năng xuất vận tải khoảng 1.700-1.900 TKm/Tấn xe tháng.

Các thành phần kinh tế thực hiện sản lượng vận tải chiếm tỷ trọng như sau :

- + Quốc doanh (kể cả chủ lực cơ quan) : 44,4%
- + Tư nhân : 39%
- + Tập thể (HTX, tổ hợp) : 16,6%

* Về vận tải hành khách do đặc điểm về dân cư và Lâm đồng có nhiều vùng kinh tế mới nên có mối quan hệ dân cư với nhiều tỉnh trong cả nước bởi vậy đã hình thành nên nhiều mối quan hệ vận tải hành khách với nhiều tỉnh trong nước nhưng chủ yếu vẫn là :

+ Vận tải hành khách liên tỉnh có mối quan hệ chủ yếu với TP Hồ chí Minh, Hà nội và Miền trung.

+ Vận tải hành khách nội tỉnh có mối quan hệ chủ yếu từ Đà lat đến trung tâm các huyện lỵ, các vùng KTM.

Lực lượng hành khách giữa các tuyến và các mùa không đều, tuyến ngoài tỉnh có lực lượng hành khách đông là tuyến TP HCM, Đà nẵng, Hà nội. Tuyến nội tỉnh là Ben dương, Đức trọng, Bắc lộc. Mùa khách đi lại nhiều thường là dịp tết và dịp hè.

Sản lượng hành khách bình quân khoảng 4 triệu hành khách tương đương 248 triệu HK/Km/năm, chưa kể xe của gia đình và xe thô sơ năng xuất vận tải khoảng 1.700-1.900HK/Km/ghế xe tháng.

Các thành phần kinh tế thực hiện sản lượng theo tỷ lệ sau :

- + Quốc doanh và chủ lực cơ quan : 34%
- + Tư nhân : 31%
- + HTX : 35%

* Vấn đề nộp ngân sách năm 1992 (Bao gồm thuế doanh nghiệp và thuế lợi tức doanh nghiệp) của các thành phần kinh tế như biểu sau :

| Thành phần kinh tế | Xe tải (đ/tấn x tháng) | Xe khách (đ/ghế x tháng) |
|--------------------|------------------------|--------------------------|
| 1. Quốc doanh | 4.208 | 5.231,8 |
| 2. Tập thể | 28.000 | 5.000,0 |
| 3. Tư nhân | 35.000 | 8.700,0 |

c. **VỀ TỔ CHỨC VẬN TẢI .**

Trước khi có nghị quyết 16 của Bộ chính trị ngành GTVT có 2 thành phần kinh tế tham gia vận tải là quốc doanh và HTX, cơ sở quốc doanh có XN đại lý vận tải hàng hoá, Xi nghiệp ô tô vận tải hành khách, Các đơn vị vận tải chủ lực và du lịch. Khi HTX vận tải được tổ chức ở các huyện và TP Đà Lạt.

Về bến, có bến xe khách Đà Lạt (Bến xe liên tỉnh) trực thuộc XN ô tô vận tải hành khách. Các bến xe khách nằm trên địa bàn các huyện và TP Đà Lạt thì do các huyện và TP Đà Lạt trực tiếp quản lý.

Từ sau nghị quyết 16 của Bộ chính trị gần đây có luật công ty và luật doanh nghiệp tư nhân, các nghị định của Hội đồng Bộ trưởng đã khuyến khích các thành phần kinh tế bỏ vốn ra kinh doanh, tổ chức vận tải đã phong phú và đa dạng hơn.

+ Bởi với lực lượng quốc doanh được sắp xếp lại theo nghị định 308/HĐBT, đã hình thành Công ty vận tải ô tô công ty đang có nhiều cố gắng củng cố các mặt, đầu tư chiều sâu, đổi mới phương tiện và phương thức phục vụ từng bước thích nghi với cơ chế thị trường để kinh doanh có hiệu quả, phục vụ được những yêu cầu thiết yếu của địa phương.

Ngoài ra lực lượng quốc doanh còn tồn tại lực lượng xe chủ lực của các cơ quan và đoàn xe vận tải phục vụ du lịch.

+ Bởi với thành phần kinh tế tập thể còn tồn tại các HTX và các Tổ hợp vận tải. Song đứng trước cơ chế thị trường lực lượng này gặp nhiều khó khăn trong tổ chức quản lý và điều hành.

+ Bởi với thành phần kinh tế tư bản tư nhân đã hình thành Công ty trách nhiệm hữu hạn Thuận thành . Tổ chức này ra đời giúp cho công tác tổ chức quản lý và thực hiện nghĩa vụ thu nộp ngân sách của lực lượng này được tốt hơn. Nhưng chưa có kinh nghiệm hoạt động nên phương pháp hoạt động ban đầu còn nhiều khó khăn, lúng túng.

+ Bởi với thành phần kinh tế tư nhân : Trong thời gian qua đã phát triển nhanh chóng, đa dạng với nhiều hình thức khác nhau như xe khách, xe taxi, xe honda ôm đã tạo nên sự kích thích để các thành phần kinh tế không ngừng đổi mới phương tiện và hình thức tổ chức phục vụ. Nhưng chúng ta chưa tìm ra mô hình tổ chức quản lý phù hợp do đó lực lượng này hoạt động còn lộn xộn, mất trật tự trong vận tải.

Về tổ chức bến bãi, đã ra đời XI NGHIỆP BẾN XE LAM ĐONG quản lý toàn bộ các bến xe chính trong toàn tỉnh theo tinh thần quy định tổ chức quản lý bến xe ô tô khách ban hành kèm theo quyết định số 1277/QĐ-VT của Bộ GTVT ban hành. Tuy nhiên bên cạnh đó cũng còn tồn tại các "bến xe" bất hợp pháp như : Bìa điểm đậu xe Nguyễn thị minh Khai, Hương trà, Khách sạn Hải sơn, Nhà khách tỉnh đội...

Nhìn chung trong vận tải đã có nhiều đổi mới, đã có đầy đủ các văn bản pháp quy quản lý nhà nước trên tất cả các lĩnh vực Quản lý, bến bãi, phương tiện và phương thức phục vụ phù hợp với quy luật phát triển khách quan làm cho công tác vận tải của tỉnh ta được đa dạng phong phú, thỏa mãn được nhu cầu vận tải hành khách

và hàng hoá của địa phương.

Song bên cạnh đó cũng còn nhiều khó khăn tồn tại như: Lực lượng, phương tiện vận tải phát triển mạnh cả về số lượng, chất lượng, chủng loại nhưng việc tổ chức quản lý còn lúng túng về mô hình tổ chức quản lý vận tải của cá nhân và nhóm kinh doanh theo tinh thần NĐ 66. Trong vận tải còn nhiều lộn xộn, chổng chẹo, kỷ cương còn chưa nghiêm do vậy hiện tượng tai nạn giao thông so với thời gian trước có chiều hướng tăng. Việc bố trí, xếp xếp bến bãi cho các loại phương tiện kinh doanh công cộng và không công cộng còn chưa rõ. Xuất hiện nhiều tụ điểm đậu đỗ, xếp khách, bán vé tùy tiện. Vấn đề phát triển phương tiện ngành GTVT có định hướng song sự phối hợp giữa các cơ quan quản lý còn chưa chặt chẽ nên thường phải giải quyết theo yếu tố tự phát. Bởi vậy đã xảy ra hiện tượng dư thừa, lãng phí, phải nhờ vào cơ chế thị trường tự nó điều tiết đồng thời có sự hướng dẫn của quản lý nhà nước mới giảm dần được bất hợp lý và lãng phí.

Ngoài ra các hình thức vận tải khác bằng đường sắt, đường sông, đường hàng không... của tỉnh ta còn nhiều tiềm năng khai thác và phát triển để vận tải hàng hoá, hành khách và phục vụ du lịch đáp ứng được yêu cầu đổi mới của đất nước song do thiếu vốn đầu tư nên tác dụng còn hạn chế.

3. Về cơ khí giao thông vận tải và Bưu điện.

Các năm trước đây ngành GTVT quản lý xí nghiệp sửa chữa ô tô, Các bộ phận sản xuất công nghiệp trực thuộc xí nghiệp đại lý vận tải hàng hoá, xí nghiệp ô tô vận tải hành khách, xí nghiệp công trình giao thông và các HTX cơ khí trực thuộc các Huyện và TP Đà Lạt. Sản lượng thực hiện hàng năm khoảng 2,4 tỷ đồng, (tương đương với 240 cấp đại tu tiêu chuẩn qui định).

Sau khi sắp xếp lại các doanh nghiệp nhà nước công nghiệp sửa chữa và sản xuất vật liệu trực thuộc Công ty vận tải ô tô, Công ty XD công trình giao thông, nằm ở Đà Lạt và Bảo Lộc, ngoài ra còn có 75 cơ sở sửa chữa ngoài quốc doanh đã bảo đảm được công tác bảo dưỡng, sửa chữa nhỏ, sửa chữa lớn, đồng mới thông bộ đáp ứng được nhu cầu sửa chữa của địa phương.

Ngoài các cơ sở sửa chữa chuyên ngành còn có các cơ sở sửa chữa của ngành lâm nghiệp, Công nghiệp, Nông nghiệp... Nhưng nhìn chung thì công nghiệp sửa chữa chưa phát huy được hết công suất, công nghệ còn lạc hậu.

Bởi với ngành Bưu điện, công nghiệp chủ yếu là lắp ráp, BDEC các máy móc thiết bị, phục vụ cho nghiệp vụ bưu chính, viễn thông thuộc ngành bưu điện trong tỉnh.

Việc quản lý nhà nước trên lĩnh vực này còn bị buông lỏng. Các cơ sở cơ khí sửa chữa ngoài quốc doanh còn mang tính chất tự phát chưa được quản lý, chặt chẽ, trên từng địa bàn lãnh thổ. Vì vậy chất lượng sửa chữa chưa cao. Do quản lý doanh thu không được chặt chẽ nên còn để thất thu thuế, dẫn tới mức thuế phải nộp của các cơ sở chưa công bằng. Việc đầu tư công nghệ mới chưa được chú ý đúng mức.

4. Về thông tin liên lạc, bưu chính viễn thông.

Ngành bưu điện tỉnh ta có cơ sở vật chất kỹ thuật to lớn bao

gồm hệ thống bưu chính và viễn thông ở hầu hết các huyện và TP Đà Lạt.

Trong những năm qua ngành bưu điện là một trong những ngành không phải chịu sự tác động của nền kinh tế nhiều thành phần, có điều kiện tiếp cận với trình độ KHKT và thông tin thế giới. Bởi vậy đã có nhiều nỗ lực cải tiến và hiện đại hóa hệ thống thông tin liên lạc của tỉnh. Cơ bản giữ được thông tin liên lạc ngoài tỉnh và với quốc tế được nhanh chóng, thuận lợi, chính xác phục vụ tốt cho phát triển kinh tế và an ninh quốc phòng của tỉnh, của đất nước. đồng thời từng bước đưa hệ thống thông tin liên lạc phục vụ cho đồng bào vùng KTM, vùng dân tộc, vùng sâu, vùng xa.

Song bên cạnh đó hệ thống truyền dẫn xuống các huyện, các xã vùng xa trong tỉnh còn nhiều khó khăn, chất lượng thông tin còn kém, việc chuyển giao báo chí, thư từ còn chậm.

5. Tóm lại : tình hình GTVT và Bưu điện tỉnh ta sau nhiều năm xây dựng và củng cố theo định hướng đổi mới của Đảng đã có những bước phát triển đáng kể. Song nhìn chung cơ sở vật chất hạ tầng còn lạc hậu chưa đáp ứng được yêu cầu đổi mới. nguyên nhân của tồn tại trên có nhiều nhưng chủ yếu là do các vấn đề sau đây quyết định đó là :

- + Vấn đề quy hoạch, sắp xếp và lập lại trật tự GTVT trên tất cả các lĩnh vực vận tải, cơ khí và XDDB.
- + Vấn đề định hướng phát triển xây dựng và quản lý mạng lưới đường.
- + Vấn đề chiến lược tạo vốn cho định hướng phát triển của ngành GTVT-BĐ những năm sắp tới.

Đó là những vấn đề cần được đề cập giải quyết trong phương án phát triển GTVT-BĐ những năm 93-95 và đến năm 2000 của tỉnh ta.

IV/ ĐỀ AN PHÁT TRIỂN GTVT-BĐ NHỮNG NĂM 93-95 VÀ ĐẾN NĂM 2000 CỦA TỈNH LAM BÔNG.

I/ NHỮNG MỤC TIÊU TỔNG QUÁT.

1. Về vận tải :

Đảm bảo yêu cầu vận chuyển phục vụ phát triển KT-XH của tỉnh với số lượng đầy đủ, chất lượng tốt, an toàn, phục vụ đáp ứng nhu cầu vận tải cho các thành phần kinh tế trong xã hội.

Đáp ứng nhu cầu đi lại của nhân dân an toàn, nhanh chóng, thuận lợi, vắn mịn, lịch sự bằng các hình thức vận tải phong phú đa dạng.

Tổ chức phân công vận tải hợp lý, phát huy được hết tiềm năng của các thành phần kinh tế. đồng thời quản lý việc kinh doanh theo luật lệ có trật tự, kỷ cương.

2. Về giao thông :

Bữa chữa, nâng cấp mạng lưới đường hiện có nhằm phát huy hiệu quả của những con đường phục vụ kinh tế và quốc phòng, quan tâm đúng mức tới công tác giao thông cơ sở huyện tạo thành mạng lưới

giao thông thuận lợi trong toàn tỉnh. Từ tỉnh xuống huyện phải đi được bằng ô tô cả 2 mùa. Từ Huyện xuống xã phải có đường ô tô, phần đầu có 2/3 số xã ô tô đến được 2 mùa.

Vĩnh cửu hóa dần hệ thống cầu trên các tuyến, giảm số dụng cụ làm cầu tạm. Đến năm 2000 chủ yếu là cầu vĩnh cửu.

3. Về Bưu điện :

Hiện đại hoá và nhanh chóng nâng cao năng lực viễn thông giữa tỉnh ta với các tỉnh và quốc tế. Số hoá mạng lưới thông tin liên lạc thông suốt và nhanh chóng đến cấp huyện và các địa bàn xã vùng Cát tiên, Vùng KTM, vùng đồng bào dân tộc.

4. Về công nghiệp :

Trên cơ sở năng lực hiện có cần nâng cao năng lực sửa chữa, đổi mới công nghệ phục vụ sửa chữa phương tiện vận tải, thiết bị cơ bản của bưu chính viễn thông của công trình đáp ứng được yêu cầu cho sản xuất.

II/ NHUNG NHIEM VU CU THE NHUNG NAM 93-95 VA DEN NAM 2000.

1. Về vận tải.

a. Vận tải đường bộ :

Cần nhanh chóng đổi mới phương tiện vận tải dựa trên cơ sở phát huy tiềm năng của các thành phần kinh tế khuyến khích họ đầu tư chiều sâu đổi mới đoàn xe bằng những loại phương tiện mới thay thế cũ đáp ứng được yêu cầu của thị trường. Tổ chức chạy xe Buốt theo tuyến, theo giờ cố định phục vụ thỏa mãn yêu cầu đi lại của nhân dân ở các Thành phố, thị xã với giá cả nhân dân có thể chấp nhận, ngân sách còn bù lỗ nhằm giảm hẳn lượng người đi xe đạp, đi bộ, đi xe máy trên đường, giảm đến mức thấp nhất tai nạn giao thông.

Về sản lượng vận tải (có phụ biểu đính kèm) nhìn chung từ nay đến năm 1995 mức độ tăng không đáng kể (Vận tải hàng hóa tăng 5% vận tải hành khách tăng 2%) .

Sau năm 1995-năm 2000 tốc độ phát triển sẽ tăng theo tỷ lệ phát triển dân số và phát triển kinh tế của tỉnh.

Cơ cấu các thành phần kinh tế tham gia vận tải đến năm 2000 theo tỷ lệ như sau :

Đvt : %

| STT | Các TP kinh tế | Xe tải | | Xe khách | |
|-----|-------------------------------|--------|------|----------|------|
| | | 1995 | 2000 | 1995 | 2000 |
| 1 | Quốc doanh và chủ lực cơ quan | 37,9 | 35,5 | 32,7 | 34,0 |
| 2 | Tập thể và tổ hợp | 19,1 | 20,0 | 35,6 | 32,0 |
| 3 | Tư nhân | 43,0 | 44,5 | 31,7 | 34,0 |