

## 5 CÁC CHIẾN LƯỢC GTVT DÀI HẠN

### Các mục tiêu của ngành GTVT

Mục tiêu phát triển ngành GTVT là góp phần biến các mục tiêu phát triển của quốc gia về tăng trưởng kinh tế, xoá đói giảm nghèo, nâng cao an toàn, bảo vệ môi trường và phát triển nguồn nhân lực trở thành hiện thực. Chính sách cho ngành GTVT nên bao gồm các khía cạnh sau: Kinh tế (góp phần tăng trưởng GDP và thoả mãn người tiêu dùng), phát triển (hỗ trợ sự phát triển cân đối), xã hội (cung cấp các dịch vụ cho người nghèo) và môi trường (giữ gìn và bảo vệ môi trường). Tất cả những khía cạnh này phải được xem xét đến trong khi xây dựng chiến lược GTVT. Ngoài việc đạt được các mục tiêu quốc gia đề cập ở trên thì ngành GTVT Việt Nam còn nhằm tăng cường sự hội nhập khu vực với ASEAN cũng như Trung Quốc<sup>20</sup>.

Khi xác định các chiến lược dài hạn thì đầu tiên phải xác định môi trường chính sách trong tương lai của Việt Nam mà trong đó ngành GTVT sẽ hoạt động. Theo các chính sách phát triển tổng thể, trọng tâm chính là chuyển công tác quản lý và tạo vốn trực tiếp từ khu vực công cộng sang sử dụng nguồn lực và kỹ năng của khu vực tư nhân bằng cách khu vực công cộng sẽ tạo điều kiện thuận lợi cũng như hỗ trợ cho việc mua sắm trang thiết bị. Các hình thức can thiệp sẽ thay đổi từ đầu tư cho các dự án sang xây dựng năng lực/ cơ cấu lại thể chế. Phát triển sẽ liên quan đến những cải cách về chính sách nhằm tạo ra thị trường cạnh tranh và tập trung đầu tư của nhà nước cho các dự án mang tính chiến lược. Nhiều nhà hoạch định chính sách thấy rõ điều đó và đang cố gắng khắc phục tình hình này. Nhưng người ta cũng nhận thấy rằng việc tiến hành cải tổ hiện nay vẫn chưa thỏa đáng. Các mục tiêu và chính sách của ngành GTVT cần hỗ trợ cho việc thực hiện các mục tiêu phát triển quốc gia. Những mục tiêu đó được xác định ngắn gọn như sau:

- Về mặt kinh tế, cần phải thoả mãn nhu cầu của người tiêu dùng và sử dụng GTVT với mức chi phí thấp nhất,
- Hỗ trợ cho việc phát triển cân đối trên toàn quốc,
- Bảo đảm có thể tiếp cận được nhằm hỗ trợ các hoạt động kinh tế xã hội của người nghèo, đặc biệt là tại các khu vực nông thôn,
- Không gây ảnh hưởng xấu tới môi trường văn hoá xã hội và tự nhiên, bằng cách đưa ra các biện pháp đối phó phù hợp vào thời điểm và lĩnh vực cần thiết nhằm bảo vệ và cải thiện môi trường.
- Tạo điều kiện thuận lợi cho việc hội nhập khu vực đang được phát triển trên toàn thế giới, đặc biệt là khu vực ASEAN và tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng (GMS).

Trong số một loạt những mục tiêu phát triển ngành, khía cạnh quan trọng nhất là đáp ứng được các nhu cầu xã hội và kinh tế của đất nước. Các mục tiêu trọng điểm của phát triển GTVT được tóm tắt trong một câu như sau:

*"Vận tải cạnh tranh với Công bằng xã hội"*

<sup>20</sup> Kế hoạch khung hợp tác GTVT ASEAN là khung qui hoạch GTVT trong khu vực ASEAN đã được thông qua, và tiểu vùng Sông Mê-kông là một cơ chế để đẩy mạnh và phối hợp các dự án và các vấn đề GTVT trong khu vực.

## Các chiến lược và mục tiêu của ngành GTVT

Cần phải xây dựng các chiến lược và mục tiêu của ngành GTVT theo cách thức thống nhất với những hạn chế và chí nh sách kinh tế vĩ mô tổng thể.

Các chiến lược, chí nh sách và vấn đề chí nh cần được đề cập đến trong ngành GTVT Việt Nam được phân loại thành 4 lĩnh vực sau đây: (1) khai thác và quản lý, (2) CSHT, (3) khung cạnh tranh/thể chế, và (4) tạo vốn. Các chiến lược cần có thể đáp ứng các mục tiêu về chí nh sách miêu tả ở trên được tóm tắt như sau:

**Bảng 5.1**  
**Chiến lược và mục tiêu ngành GTVT**

<b>Khai thác/Quản lý</b>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đáp ứng nhu cầu của người sử dụng VT với chi phí thấp nhất.</li> <li>Cung cấp các dịch vụ VT có thể tiếp cận, chi trả được và an toàn, đặc biệt cho người nghèo.</li> <li>Giảm tai nạn giao thông và ảnh hưởng xấu tới môi trường.</li> <li>Hiện đại hóa các KT tác nghiệp hàng hóa và công nghệ GTVT.</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cố phần hóa các tổ chức khai thác VT quốc doanh và tăng tính hiệu quả của các DNQD còn lại để thúc đẩy sự cạnh tranh.</li> <li>Tạo điều kiện thuận lợi cho việc tham gia của các tổ chức khai thác VT mới (tư nhân) và sử dụng các kỹ thuật khai thác /công nghệ hiện đại.</li> <li>Đào tạo kỹ năng kinh doanh cho các ngành vận tải.</li> </ul>
<b>Cơ sở hạ tầng</b>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thiết lập mạng lưới GT quốc gia chí nh yếu và thứ yếu hiệu quả kết nối với các cửa ngõ quốc tế và khu vực nông thôn.</li> <li>Thiết lập mạng lưới đường nông thôn/đường cấp ba hiệu quả để tiếp cận với mạng lưới chí nh.</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hoàn thành các chương trình khôi phục mạng lưới GT chí nh và giải quyết công việc bảo trì còn tồn đọng.</li> <li>Nâng cấp mạng lưới chí nh theo cách liên hoàn và có sự phân cấp.</li> <li>Cải tạo CSHT GT nông thôn đem lại lợi ích về mặt xã hội/kinh tế.</li> <li>XD các đường cao tốc mới và đầu mối/diểm nút giao thông tại những nơi hợp lý.</li> </ul>
<b>Khung cạnh tranh/thể chế</b>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thiết lập khung điều tiết để tạo ra sân chơi công bằng, bảo vệ môi trường và an toàn một cách hiệu quả.</li> <li>Xây dựng năng lực quản lý của ngành ở cấp địa phương/quốc gia, đặc biệt đổi mới với quản lý CSHT.</li> <li>Thúc đẩy sự tham gia và xây dựng năng lực cho khu vực tư nhân.</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thực hiện khung thể chế với các quy định rõ ràng, hợp lý và có thể thực thi.</li> <li>XD và thực hiện chí nh sách hoàn trả chi phí và định giá kinh tế.</li> <li>Phát triển các chương trình về môi trường và an toàn một cách hợp lý cũng như các công cụ để thực hiện các chương trình đó.</li> <li>Loại bỏ những rào cản không cần thiết đối với sự cạnh tranh.</li> <li>Tăng cường hệ thống quản lý CSHT để thúc đẩy sự phân cấp quản lý, loại bỏ các chức năng thương mại và phát triển nguồn nhân lực.</li> <li>Xác định các chiến lược và chí nh sách phát triển nguồn nhân lực cho ngành GTVT (dựa trên các cơ hội và biện pháp khuyến khích đào tạo) và thực hiện chúng.</li> <li>Đào tạo cho các lĩnh vực kỹ thuật và quản lý chủ chốt.</li> <li>Cải tiến các công tác xây dựng bằng cách nâng cao tiêu chuẩn và cải thiện sự cạnh tranh.</li> </ul>
<b>Cấp vốn</b>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thiết lập cơ chế tạo vốn bền vững cho CSHT (đặc biệt đối với việc bảo trì) được hỗ trợ bởi những người sử dụng GTVT.</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phát triển việc tạo vốn bền vững cho bảo trì CSHT (hệ thống ngân sách đã được cải tiến và các quỹ riêng).</li> <li>Cung cấp các nguồn vốn dụng trong nước cho khu vực tư nhân.</li> <li>Duy trì/mở rộng nguồn vốn ODA.</li> <li>Phát triển các nguồn vốn riêng.</li> </ul>

### Các chiến lược của từng chuyên ngành

Đối với từng chuyên ngành, các chiến lược và mục tiêu dài hạn được xác định dựa trên các chiến lược và mục tiêu tổng thể của ngành GTVT về bốn lĩnh vực là khai thác/quản lý, CSHT, khung cạnh tranh/thể chế và tạo vốn.

**Bảng 5.2  
Các chiến lược và mục tiêu của chuyên ngành đường bộ**

<i>Khai thác/Quản lý</i>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thúc đẩy hơn nữa các dịch vụ VT có thể chi trả đợt và có khả năng cạnh tranh.</li> <li>Cung cấp sự tiếp cận tối thiểu cho người nghèo.</li> <li>Giảm số lượng và chi phí cho các vụ tai nạn giao thông.</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cổ phần hóa các tổ chức khai thác xe buýt và xe tải quốc doanh để thúc đẩy sự cạnh tranh.</li> <li>Thúc đẩy các tiêu chuẩn nghiệp vụ và đào tạo cho các tổ chức khai thác xe tải và xe buýt thông qua KH tham gia tự nguyện.</li> <li>Xây dựng và thực hiện chương trình an toàn đường bộ.</li> </ul>
<i>Cơ sở hạ tầng</i>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thiết lập mạng lưới đường chính đóng vai trò xương sống quốc gia đáng tin cậy.</li> <li>Cải tạo/phát triển mạng lưới đường nông thôn.</li> <li>Xây dựng mạng lưới đường tính hiệu quả kết nối với mạng lưới quốc lộ và đường nông thôn.</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hoàn thành việc khôi phục mạng lưới đường chính thứ yếu.</li> <li>Hoàn thành mạng lưới đường chính yếu/thứ yếu.</li> <li>Đẩy nhanh việc phát triển các đường địa phương/dорога cấp ba.</li> <li>Chuẩn bị tiêu chuẩn thiết kế và phương pháp xây dựng phù hợp.</li> </ul>
<i>Khung cạnh tranh/thể chế</i>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tăng cường năng lực quản lý đường bộ cấp địa phương/quốc gia.</li> <li>Thiết lập môi trường cạnh tranh để thúc đẩy các dịch vụ hiệu quả và chất lượng cao.</li> <li>Xây dựng và bắt buộc thực hiện các tiêu chuẩn tối thiểu về môi trường và an toàn một cách hiệu quả.</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thực hiện khung pháp lý với các tiêu chuẩn tối thiểu rõ ràng và có thể thực thi mà không gặp các trở ngại khác về điều tiết.</li> <li>Tăng cường hệ thống bảo trì và lập quy hoạch đường địa phương/quốc lộ.</li> <li>Đào tạo về các hệ thống quản lý bảo trì đường bộ, các kỹ năng kinh doanh và ký kết hợp đồng.</li> <li>Thiết lập các tiêu chuẩn cao hơn và cải thiện sự cạnh tranh trong ngành xây dựng.</li> </ul>
<i>Cấp vốn</i>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thiết lập cơ chế tạo vốn bền vững cho phát triển và bảo trì đường bộ đợt hỗ trợ bởi những người sử dụng đường bộ.</li> <li>Thiết lập cơ chế tạo vốn bền vững cho phát triển và bảo trì đường bộ được hỗ trợ bởi những người sử dụng đường bộ.</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tạo vốn bền vững cho bảo trì đường bộ (quỹ đường bộ và tạo ngân sách đường bộ hiệu quả hơn)</li> <li>Duy trì nguồn vốn ODA.</li> <li>Mở rộng và tạo điều kiện thuận lợi cho thành phần tư nhân tiếp cận với các nguồn vốn.</li> <li>Phát triển các nguồn vốn riêng.</li> </ul>

**Bảng 5.3**  
**Các chiến lược và mục tiêu của chuyên ngành đường sắt**

<b>Khai thác/Quản lý</b>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tăng hiệu quả và mức độ dịch vụ trên các tuyến chủ chốt (hàng rời).</li> <li>Phát triển các thị trường mới (như các dịch vụ công ten nơ).</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Khôi phục và thay thế đầu máy toa xe để duy trì năng lực vận tải cho các tuyến chủ chốt.</li> <li>Mua đầu máy toa xe cải tiến nếu cần thiết cho các dịch vụ mới.</li> <li>Cải thiện khai thác đường sắt, các công trình và trang thiết bị cũng như nguồn nhân lực.</li> </ul>
<b>Cơ sở hạ tầng</b>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Duy trì các tuyến chính là một phần của tuyến xương sống trong mạng lưới giao thông tổng thể.</li> <li>Kéo dài mạng lưới để kết nối với các điểm phát sinh vận tải/các cảng chính tại những nơi hợp lý.</li> <li>Giải tỏa những nút thắt cổ chai ở khu vực đô thị</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tiếp tục khôi phục CSHT xung yếu để duy trì khai thác.</li> <li>Khôi phục/cải tạo mạng lưới chính theo sự ưu tiên về mặt KT.</li> <li>Khôi phục các tuyến thứ yếu có tính khả thi về mặt kinh tế.</li> <li>Cải tạo các đoạn xung yếu ở Hà Nội và TP HCM.</li> <li>Phát triển các ga hàng hóa chính và CSHT khác</li> </ul>
<b>Khung cạnh tranh/thể chế</b>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thương mại hóa đường sắt và làm cho đường sắt phát triển theo hướng thị trường hơn.</li> <li>Tăng sự cạnh tranh trong chuyên ngành đường sắt và trong ngành GTVT.</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thành lập ĐS như một Tổng Cty kinh doanh, loại bỏ bớt các đơn vị trực thuộc.</li> <li>Chuẩn bị các kế hoạch kinh doanh có tính thực tiễn đối với vận chuyển hành khách và hàng hóa.</li> <li>Thực hiện các hệ thống quản lý (đặc biệt là các hệ thống thông tin, định giá và những cơ sở để chi trả cho CSHT và các dịch vụ sửa chữa ở xưởng và nhà máy).</li> <li>Đào tạo các phương pháp quản lý đường sắt hiện đại.</li> <li>Thành lập Ban thanh tra đường sắt trong Bộ GTVT để giám sát an toàn đường sắt và thực hiện các quy định/dạo luật đường sắt.</li> </ul>
<b>Cấp vốn</b>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thiết lập cam kết thực hiện giữa Đường sắt và Chính phủ, đưa ra các quyền lợi và nghĩa vụ rõ ràng với cơ chế tạo vốn có thể dự báo được.</li> <li>Thông nhất với các kế hoạch đầu tư và thực hiện dài hạn.</li> <li>Khuyến khích tăng nguồn vốn ODA.</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thiết lập cam kết thực hiện giữa Đường sắt và Chính phủ, đưa ra các quyền lợi và nghĩa vụ rõ ràng với cơ chế tạo vốn có thể dự báo được.</li> <li>Thông nhất với các kế hoạch đầu tư và thực hiện dài hạn.</li> <li>Khuyến khích tăng nguồn vốn ODA.</li> </ul>

**Bảng 5.4**  
**Các chiến lược và mục tiêu của chuyên ngành đường thủy nội địa**

<i>Khai thác/Quản lý</i>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thúc đẩy các dịch vụ cảng và dịch vụ VT có thể chi trả được và có tính cạnh tranh.</li> <li>Cải thiện năng suất khai thác cảng và khai thác vận tải.</li> <li>Giảm số lượng và chi phí cho các vụ tai nạn.</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cổ phần hóa các tổ chức khai thác VT đường sông quốc doanh để thúc đẩy sự cạnh tranh và đầu tư cho các tàu lớn và hiện đại hơn.</li> <li>Thương mại hóa lĩnh vực quản lý cảng</li> <li>Thực hiện các dịch vụ hiện đại bao gồm cả dịch vụ container.</li> <li>Xây dựng và thực hiện các chương trình về an toàn.</li> </ul>
<i>Cơ sở hạ tầng</i>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thiết lập mạng lưới đường thuỷ liên tỉnh/QT được xác định rõ ràng.</li> <li>Xây dựng mạng lưới đường thuỷ nội địa phuong và mạng lưới đường thuỷ thứ yếu kết nối với mạng lưới giao thông chí nh.</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hoàn thành việc khôi phục các sông chí nh.</li> <li>Khôi phục mạng lưới đường thuỷ nông thôn</li> </ul>
<i>Khung cảnh tranh/thể chế</i>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng năng lực QL vận tải TNĐ ở cấp độ a phuong/quốc gia.</li> <li>Khuyến khích sự tham gia tích cực hơn của khu vực tư nhân.</li> <li>Bảo đảm hành thuỷ an toàn, đặc biệt dọc trên các tuyến chí nh.</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thực hiện khung pháp lý (bao gồm việc ban hành đạo luật đường thuỷ nội địa), cải tiến thanh tra tàu thuyền và loại bỏ những cản trở về điều tiết.</li> <li>Tăng cường hệ thống bảo trì/lập quy hoạch các tuyến đường thuỷ nội địa phuong/quốc gia với sự phân chia trách nhiệm rõ ràng giữa vận tải thuỷ nội địa và vận tải biển.</li> <li>Đào tạo lĩnh vực quản lý CSHT, các kỹ năng kinh doanh và ký kết hợp đồng.</li> <li>Hoàn thành việc cổ phần hóa các doanh nghiệp bảo trì/xây dựng quốc doanh và cải tiến các thủ tục ký kết hợp đồng.</li> <li>Thiết lập cơ chế để đối thoại với thành phần tư nhân như Hiệp hội xà lan.</li> </ul>
<i>Cấp vốn</i>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thiết lập cơ chế tạo vốn bền vững cho phát triển và bảo trì các tuyến đường thuỷ được hỗ trợ bởi người sử dụng đường thuỷ khi thí ch hợp</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phát triển quỹ bảo trì bền vững và đưa ra biện pháp thu để đạt doanh thu một cách hiệu quả về mặt chi phí.</li> <li>Khuyến khích thành phần tư nhân tạo vốn cho các cảng container</li> <li>Duy trì nguồn vốn ODA</li> <li>Phát triển các nguồn vốn riêng của chuyên ngành.</li> </ul>

**Bảng 5.5**  
**Các chiến lược và mục tiêu của chuyên ngành hàng hải**

<b>Khai thác/Quản lý</b>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thúc đẩy ngành VT biển VN phát triển một cách hiệu quả và có tính cạnh tranh.</li> <li>Cải thiện hiệu quả và dịch vụ cảng cũng như các dịch vụ hỗ trợ.</li> <li>Giảm số lượng/chi phí của các vụ tai nạn và rủi ro của các vết dầu loang và những ảnh hưởng xấu tới môi trường.</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thương mại hóa và sau đó cổ phần hóa các tổ chức khai thác vận tải ven biển quốc doanh để thúc đẩy sự cạnh tranh.</li> <li>Cty hóa cảng thành các thực thể độc lập với sự tham gia ngày càng nhiều hơn của dịch vụ thương mại để thúc đẩy cạnh tranh giữa các cảng.</li> <li>Cải tiến việc xếp dỡ hàng hóa chuyên dụng/hàng bách hoá.</li> <li>Mở rộng, cải tiến các trang thiết bị cảng và các tuyến vận tải biển tàu chợ vận chuyển công ten nơ nội địa/quốc tế.</li> <li>Thúc đẩy VT chuyên dụng và VT đa phong thức (hang rời).</li> <li>Thương mại hóa và CFH các xưởng sửa chữa và xưởng đóng tàu.</li> <li>Đào tạo các kỹ năng kinh doanh và những phương pháp xếp dỡ hàng hóa hiện đại.</li> <li>Xây dựng và thực hiện các chương trình về môi trường và an toàn.</li> </ul>
<b>Cơ sở hạ tầng</b>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phát triển hệ thống cảng theo phong cách phân cấp để cung cấp đủ năng lực.</li> <li>Phát triển các cảng cửa ngõ có khả năng cạnh tranh để tăng cường kết nối cảng với thị trường toàn cầu.</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tăng việc sử dụng năng lực của các cảng hiện tại bằng cách khôi phục, nâng cấp và sử dụng các phương pháp làm hàng/trang thiết bị/quản lý hiệu quả hơn.</li> <li>Phát triển năng lực của các cảng mới theo nhu cầu bao gồm 3 cảng cửa ngõ ở miền Bắc, miền Trung và miền Nam cùng với 8 cảng tổng hợp chính.</li> </ul>
<b>Khung cảnh tranh/thể chế</b>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tăng cường năng lực quản lý để lập quy hoạch, quản lý CSHT và quy định cũng như thực thi các tiêu chuẩn về môi trường và an toàn.</li> <li>Sử dụng hệ thống điều tiết cảng dựa trên định hướng thị trường, khuyến khích hiệu quả và sự tham gia của thành phần tư nhân.</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tăng cường năng lực của Cục HHHV để giám sát chuyên ngành (sử dụng năng lực, sự cạnh tranh cũng như các quy hoạch CSHT dựa trên nhu cầu người sử dụng và các chi phí phát triển tổng thể).</li> <li>Tăng cường năng lực của Cục HHHV để giám sát tình trạng của CSHT và lập kế hoạch bảo trì CSHT dựa trên sự phân chia trách nhiệm rõ ràng giữa hàng hải và đường thuỷ nội địa.</li> <li>Tăng cường vai trò của Hiệp hội cảng biển Việt Nam và Hiệp hội chủ tàu Việt Nam.</li> <li>Loại bỏ chức năng quản lý của Cục HHHV đối với các cảng còn lại và các chức năng thương mại khác.</li> <li>Các cảng cần có quyền tự chủ hơn (cốc phí cảng) tùy thuộc vào các mục tiêu thực hiện và tài chính nghiêm ngặt.</li> <li>Tiếp tục kết hợp các hiệp định quốc tế vào luật hàng hải.</li> <li>Cải tiến các tiêu chuẩn thanh tra kiểm soát nhà nước đối với các cảng.</li> <li>Đào tạo phương pháp quản lý CSHT cũng như các kỹ năng điều tiết.</li> </ul>
<b>Cấp vốn</b>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phát triển những phương án tạo vốn cho các cảng bằng cách thu hút nguồn vốn của tư nhân và các nguồn vốn khác.</li> <li>Phát triển đội tàu Việt Nam có đủ khả năng cạnh tranh và khả năng đi biển.</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Khuyến khích thành phần tư nhân cấp vốn xây dựng các cảng công ten nơ cũng như các hoạt động khai thác cảng.</li> <li>Hỗ trợ tài chính để tạo điều kiện thuận lợi cho việc mở rộng và hiện đại hóa đội tàu.</li> <li>Duy trì nguồn vốn ODA và phát triển các nguồn vốn riêng.</li> </ul>

**Bảng 5.6**  
**Các chiến lược và mục tiêu của chuyên ngành hàng không**

<b>Quản lý/khai thác</b>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tăng cường các hãng HK của VN, phát triển các hãng này để có đủ khả năng cạnh tranh trong môi trường tự do hóa hơn.</li> <li>Cải thiện hiệu quả của các sân bay cũng như công tác hỗ trợ.</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tăng tính độc lập cho các hãng hàng không là thành viên của Tổng công ty hàng không Việt Nam.</li> <li>Thương mại hóa và công ty hóa các sân bay để khuyến khích các dịch vụ vận tải tốt hơn.</li> <li>Thúc đẩy cạnh tranh trong việc cung ứng các dịch vụ hỗ trợ.</li> <li>Đào tạo các kỹ năng kinh doanh.</li> </ul>
<b>Cơ sở hạ tầng</b>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phát triển hệ thống sân bay theo phân cấp để cung cấp đủ năng lực cần thiết.</li> <li>Phát triển hệ thống kiểm soát không lưu sử dụng công nghệ hiện đại đáp ứng các yêu cầu quốc tế.</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tăng năng lực và khôi phục các sân bay chí nh.</li> <li>Khuyến khích sự phối hợp quy hoạch các sân bay dân sự và quân sự.</li> <li>Phát triển hệ thống kiểm soát không lưu ở các khu vực ưu tiên.</li> <li>Lắp đặt thiết bị cho hệ thống CNS/ATM mới.</li> <li>Tăng năng lực của các sân bay cấp hai mà có tính khả thi về mặt kinh tế.</li> </ul>
<b>Khung cạnh tranh/thể chế</b>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tăng cường năng lực quản lý để quy hoạch và quản lý CSHT cũng như điều tiết chuyên ngành.</li> <li>Nâng cao các tiêu chuẩn về môi trường và an toàn hàng không.</li> <li>Thiết lập hệ thống giá vé tự do hóa hơn để cân đối cung cầu một cách hiệu quả.</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tăng cường năng lực quy hoạch và đánh giá sự phát triển CSHT của Cục HKDDVN dựa vào nhu cầu của người sử dụng.</li> <li>Loại bỏ các chức năng thương mại của Cục HKDDVN, trao cho các sân bay quyền tự chủ hơn trong việc quy định cước phí sân bay nhưng với các mục tiêu thực hiện khắt khe hơn.</li> <li>Xem xét lại các tiêu chuẩn về điều tiết và kỹ thuật quốc tế, áp dụng các tiêu chuẩn này vào tình hình thực tiễn ở Việt Nam.</li> <li>Loại bỏ việc kiểm soát giá vé và tạo điều kiện cho các hãng HK có quyền tự do hơn để thiết lập giá vé dựa trên cơ sở thị trường.</li> <li>Đào tạo cho việc lập quy hoạch và sử dụng công nghệ hiện đại.</li> </ul>
<b>Tạo vốn</b>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mở rộng những phương án tạo vốn cho các sân bay bằng cách thu hút nguồn vốn của tư nhân và các nguồn vốn khác.</li> <li>Thúc đẩy sự hợp tác nước ngoài/Việt Nam để tăng nguồn tài chí nh và chuyển giao bí quyết kỹ thuật.</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bảo đảm hoàn trả toàn bộ chi phí (tổng bộ chi phí tạo vốn) từ các loại cước phí đánh vào người sử dụng và xoá bỏ việc giảm giá cho các hãng hàng không Việt Nam.</li> <li>Cho phép đầu tư nước ngoài vào hoạt động kinh doanh HK</li> <li>Khuyến khích đầu tư tư nhân vào các nhà ga/công trình sân bay.</li> <li>Phát triển các nguồn vốn riêng.</li> </ul>

**Bảng 5.7**  
**Các chiến lược và mục tiêu của vận tải đa phương thức**

<i>Quản lý/Khai thác</i>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cung cấp cho các chủ hàng những dịch vụ VT từ cửa-tới cửa có chất lượng cao đối với các hệ thống phân phối trong tương lai.</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phát triển các đại lý kho bãi và giao nhận hàng hoá cũng như các đại lý thu gom hàng hoá/trung gian.</li> <li>Khuyến khích các Hiệp hội của các tổ chức khai thác vận tải và Hội đồng chủ hàng.</li> <li>Dựa vào khai thác các tuyến theo lịch trình có bảo đảm đối với những lô hàng nhỏ vận chuyển bằng các tàu chuyên dụng lớn hơn.</li> <li>Áp dụng các hệ thống quản lý thông tin về hàng hoá.</li> <li>Đào tạo kỹ năng kinh doanh và những phương pháp hậu cần.</li> </ul>
<i>Cơ sở hạ tầng</i>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Loại bỏ những trở ngại trong các hệ thống phân phối làm cản trở việc cung cấp các dịch vụ kịp thời và tin cậy với chi phí thấp.</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Áp dụng phương pháp xếp dỡ hàng hoá hiện đại tại cảng, bến bãi, nhà kho để chuyển đổi liên phương thức một cách thuận tiện.</li> <li>Cải tạo các đường tiếp cận tới các cảng và các cơ sở sản xuất (đặc biệt vận chuyển công ten nơ).</li> <li>Phát triển các công trình cảng chuyên dụng mới.</li> </ul>
<i>Khung cạnh tranh/thể chế</i>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thiết lập khung pháp lý đối với việc quản lý và khai thác đa phương thức.</li> <li>Hoàn thành khung pháp lý cho từng phương thức.</li> <li>Loại bỏ những trở ngại ảnh hưởng đến các dịch vụ vận tải.</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thiết lập khung pháp lý đối với vận tải hàng hoá (giới hạn trách nhiệm, cơ sở pháp lý cho các tổ chức khai thác vận tải hoặc các tổ chức khai thác vận tải đa phương thức cũng như các đại lý giao nhận đóng vai trò là người vận chuyển chính chứ không phải là các đại lý đơn thuần) dựa trên các tiêu chuẩn quốc tế.</li> <li>Cải cách các quy định hải quan để thiết lập hệ thống hải quan hiện đại bằng cách hình thành cơ quan hải quan tại các cảng và các cảng nội địa được ủy quyền.</li> <li>Gia nhập các hiệp định quốc tế chính về thương mại và vận tải, đồng thời đưa các hiệp định này vào luật của Việt Nam.</li> <li>Đào tạo về các quy định và hoạt động khai thác đa phương thức.</li> <li>Loại bỏ hạn chế về đầu tư nước ngoài cho lĩnh vực VT.</li> </ul>
<i>Tạo vốn</i>	Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phát triển những phương án tạo vốn cho các cảng bằng cách thu hút nguồn vốn của tư nhân và các nguồn vốn khác</li> </ul>
	Chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>Khuyến khích tư nhân đầu tư vào các cảng công ten nơ và các cảng nội địa bằng cách cung cấp CSHT hỗ trợ như mặt bằng và các đường tiếp cận tốt.</li> </ul>

## Đánh giá sự cân đối phương thức

Do ngành GTVT Việt Nam bao gồm toàn bộ các phương thức vận tải cho nền ván đề bức xúc trong việc qui hoạch là tìm ra sự cân đối thí ch hợp giữa các phương thức này. Đây không phải là nhiệm vụ dễ dàng vì khả năng và kết quả thực hiện của các phương thức bị ảnh hưởng bởi nhiều thông số gồm CSHT, thiết bị, hoạt động khai thác, v.v.... Tuy nhiên, người ta đã tiến hành tí nh toán để kiểm tra những thay đổi tương ứng trong các chi phí VT hàng hoá tổng thể bằng cách phân tí ch các kí ch bản khác nhau về tỷ phần đảm nhận của từng phương thức trên mạng lưới GT quốc gia. Trong phân tí ch này, tổng chi phí vận tải được tí nh toán là tổng chi phí khai thác của các phương tiện vận tải, chi phí thời gian của hành khách và hàng hoá, chi phí xếp dỡ và trung chuyển hàng hoá cùng với chi phí bảo trì và xây dựng cơ sở hạ tầng GTVT.

Các kết quả phân tí ch, mặc dù dựa trên các giả đị nh, cho thấy nếu xu hướng hiện tại trong phân chia phương thức còn tiếp tục thì mạng lưới GTVT tổng thể sẽ không mang lại hiệu quả kinh tế. Dựa trên quan điểm kinh tế, khả năng có thể có được các đị ch vụ cạnh tranh trong vận tải ven biển, đường sắt và thuỷ nội đị a vẫn là vấn đề gây nhiều tranh cãi. Tuy nhiên, điều này không có nghĩa là mở rộng các phương thức đó một cách không hạn chế mà đưa ra một sự cân bằng thoả đáng của ba phương thức này. Chiến lược nêu ra là phải tạo điều kiện thuận lợi cho việc chuyển đổi phần đảm nhận phương thức của đường bộ. Tuy nhiên, vai trò của đường thuỷ nội đị a trong vận tải liên tỉnh trong tương lai sẽ í t quan trọng hơn mặc dù vẫn có vai trò đáng kể trong vận tải nội tỉnh.

Bảng 5.8  
Ước tí nh chi phí vận tải tổng thể và tỷ phần đảm nhận  
(hang hoá) của từng phương thức theo tình huống

Tình huống	Năm	Chi phí vận tải tổng thể cả năm <sup>1/</sup>		Tỷ phần đảm nhận của từng phương thức trong vận tải hàng hoá theo tấn-km (%)				
		(Tỷ USD)	Chỉ số (Kinh tế) = 100	Đường bộ	Đường TNĐ	Đường sắt	VT ven biển	Đường HK
1. Hiện tại <sup>2/</sup>	1999	5.0	-	43	18	6	33	0
2. Không làm gi <sup>3/</sup>	2020	27,3	229	43	7	13	36	1
3. Kinh tế nhất <sup>4/</sup>	2020	9,7	82	13	11	12	64	0
4. Kinh tế <sup>5/</sup>	2020	11,9	100	24	9	19	48	0
5. Cơ sở <sup>6/</sup>	2020	16,8	141	71	6	6	17	0
6. Mục tiêu <sup>7/</sup>	2020	14,5	122	48	7	12	33	0
7. Chỉ dành cho đường bộ <sup>8/</sup>	2020	18,5	155	57	3	7	32	1
8. Chỉ dành cho thuỷ nội đị a <sup>9/</sup>	2020	21,5	181	34	11	11	42	2
9. Chỉ dành cho đường sắt <sup>10/</sup>	2020	21,7	182	30	6	36	27	1
10. Chỉ giành cho VT ven biển <sup>11/</sup>	2020	21,1	177	34	7	9	49	1

Nguồn: VITRANSS

1/ Chi phí xây dựng ước tí nh hàng năm là 12% trong vòng 30 năm.

2/ Hiện tại: Nhu cầu vận tải năm 1999 trên mạng lưới GTVT hiện có.

3/ Không làm gi: Nhu cầu năm 2020 trên mạng lưới hiện có (1999).

4/ Kinh tế nhất: Nhu cầu năm 2020, 100%, được phân bổ trên phương thức (tuyến) kinh tế nhất.

5/ Kinh tế: Nhu cầu năm 2020 được phân bổ tỷ lệ nghị ch với chi phí của các phương thức (tuyến) có sẵn.

6/ Cơ sở: Nhu cầu năm 2020 được phân bổ theo tỷ phần đảm nhận hiện nay của cắp OD.

7/ Mục tiêu: Nhu cầu năm 2020, kết hợp 1/2 Kí ch bản kinh tế và 1/2 Kí ch bản gốc.

8/ Chỉ dành cho Đường bộ: Nhu cầu 2020, tương tự kí ch bản kinh tế chỉ giới hạn đầu tư cho đường bộ.

9/ Chỉ giành cho Đường sắt: Nhu cầu 2020, đầu tư mới giới hạn chỉ cho đường sắt.

10/ Chỉ giành cho vận tải thuỷ nội đị a: Nhu cầu 2020, đầu tư mới chỉ giới hạn cho vận tải thuỷ nội đị a.

11/ Chỉ giành cho vận tải ven biển: Nhu cầu 2020, đầu tư mới chỉ giới hạn cho vận tải ven biển.

## Phát triển mạng lưới tổng thể

**Những cân nhắc khi lập quy hoạch:** Quy hoạch mạng lưới giao thông dài hạn đưa ra cơ sở hữu ích để hướng dẫn đầu tư cho cơ sở hạ tầng một cách liên hoàn và đồng bộ. Khi xây dựng cấu trúc của mạng lưới tổng thể và dự tính nhu cầu trong tương lai, các yếu tố sau đây đã được cân nhắc kỹ lưỡng:

- Tất cả các trung tâm tăng trưởng, các khu vực sản xuất, các khu dân cư và các trung tâm hoạt động khác nên được cung cấp đầy đủ CSHT và các dịch vụ GTVT.
- Để phát huy tối đa các năng lực của CSHT, mạng lưới vận tải nên được lập qui hoạch có phân cấp rõ ràng, sử dụng các công trình thiết bị và mạng lưới hiện có nhằm đáp ứng nhu cầu tương lai một cách hiệu quả và kinh tế.
- Phải đảm bảo kết nối liên phương thức thông qua việc sắp xếp thể chế và CSHT để tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải hàng hóa và hành khách được thông suốt.
- Các tuyến nối quốc tế tiếp cận thị trường thế giới và các nước láng giềng phải được tăng cường.
- Các vùng đai tăng trưởng ở Miền Bắc, Miền Nam và Miền Trung Việt Nam phải được cung cấp các CSHT GTVT mang tính chiến lược.
- Các yếu tố khác như môi trường và các đặc điểm địa lý phải được đưa vào trong qui hoạch một cách hợp lý .

### Phân cấp mạng lưới giao thông:

Vai trò mong muốn của các phương thức vận tải ở các mức phân cấp khác nhau được tóm tắt như sau:

- Cửa ngõ quốc tế: Các cảng và sân bay sẽ phải thực hiện chức năng là các cửa ngõ quốc tế đối với luân chuyển hành khách và hàng hóa, trong khi đó đường sắt, đường bộ và vận tải thủy nội địa sẽ cung cấp các đầu mối vận tải quốc tế với các nước láng giềng ở mức độ thấp hơn. Ba cảng và ba sân bay tại ba miền Bắc, Trung, Nam sẽ là những cửa ngõ quốc tế. Các hành lang qua biên giới nhỏ cũng sẽ bổ sung cho vận tải quốc tế.
- Các tuyến nối quốc tế tiếp cận thị trường thế giới và các nước láng giềng phải được tăng cường.
- Các vùng đai tăng trưởng ở Miền Bắc, Miền Nam và Miền Trung Việt Nam phải được cung cấp các CSHT GTVT mang tính chiến lược.
- Các yếu tố khác như môi trường và các đặc điểm địa lý phải được đưa vào trong qui hoạch một cách hợp lý .

- **Xương sống Bắc-Nam:** Phương pháp thiết lập/tăng cường hành lang vận tải Bắc-nam là vấn đề chủ chốt tiếp theo trong công tác quy hoạch. Bốn phương thức vận tải là đường hàng không, hàng hải, đường sắt và đường bộ sẽ chia sẻ trách nhiệm tăng cường trực xương sống vận tải này.
- **Kết nối với các đầu mối phát sinh vận tải/Nút giao thông chiến lược:** Các đầu mối đường bộ, đường sắt và đường thuỷ nội địa cần được kết nối với các sân bay, cảng trung tâm phân phối hàng hoá, ga xe lửa v.v.
- **Kết nối giữa Mạng lưới nội đô và liên thành phố:** Mở rộng và phát triển các khu vực đô thị, đặc biệt là tại Hà Nội và TP HCM, cần một mạng lưới nội đô và liên đô thị được kết nối liên hoàn và hiệu quả, đặc biệt là đường sắt và đường bộ.
- **Mạng lưới thứ cấp:** Mạng lưới chí nh yếu trên cần được bổ sung và tăng cường hơn nữa với mạng lưới thứ cấp mang tính chiến lược. Phương hướng chung của mạng lưới GT thứ cấp này là tối thiểu phải liên kết với các tỉnh lỵ và các trung tâm tỉnh có tính chiến lược khác với đường bộ chí nh yếu/thứ cấp.
- **Mạng lưới cấp 3:** Mặc dù cấp độ này không được VITRANSS xem xét chi tiết nhưng chức năng cần thiết và các địa chỉ hướng quy hoạch sẽ được nghiên cứu dựa trên nghiên cứu tình huống đối với các tỉnh được lựa chọn.

**Bảng 5.9**  
**Vai trò được mong đợi của các phương thức vận tải ở Việt Nam**

Phân cấp	Hàng không	Hàng hải	Đường sắt	Đường bộ	Đường thuỷ nội địa
Quốc tế	✓✓✓	✓✓✓	✓	✓	✓
Liên vùng	✓✓	✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓
Liên tỉnh	-	✓	✓	✓✓✓	✓✓
Địa phương	-	-	-	✓✓✓	✓

Chú thí ch: ✓ chỉ ra tầm quan trọng

#### Quy hoạch mạng lưới giao thông dài hạn phác thảo

Trên cơ sở thảo luận, một phác thảo dài hạn kế hoạch mạng lưới GT đã được hình thành (xem Hình 5.1). Mạng lưới cho các phương thức vận tải cơ bản được chia thành 3 cấp: chí nh yếu, thứ yếu, và cấp 3. Cấp chí nh yếu có tầm quan trọng quốc gia, trong đó cấp thứ yếu liên kết các trung tâm phát triển của tỉnh với mạng lưới chí nh yếu. Mạng lưới cấp 3 cung cấp các tiếp cận phù hợp tới/từ các khu vực còn lại. Sự cần thiết của việc liên kết mạng lưới là giữa các mạng lưới chí nh yếu của các phương thức khác nhau, và giữa các mạng lưới chí nh yếu, thứ yếu và cấp 3. Mạng lưới kết nối liên hoàn bao gồm:

### < Cảng và vận tải biển >

- Cấp I** : 3 hệ thống cảng ở miền Bắc (Quảng Ninh-Hải Phòng), Miền Trung (Vị nh Đà Nẵng) và miền Nam (Sài Gòn-Thị Vải-Vũng Tàu) thực hiện chức năng của các cảng cửa ngõ quốc tế.
- Cấp II** : Các cảng khác trực thuộc Bộ GTVT, bao gồm Cửa Lò, Quy Nhơn, Nha Trang, Cần Thơ, Mỹ Thới và Mỹ Tho thực hiện luân chuyển hành khách và hàng hoá khu vực.
- Cấp III** : Các cảng đị a phương khác phục vụ nhu cầu của đị a phương.

### < Đường hàng không >

- Cấp I** : 3 cửa ngõ QT ở miền Bắc (Nội Bài), Miền Trung (Đà Nẵng) và miền Nam (Tân Sơn Nhất) liên kết với các điểm đến chí nh ở nước ngoài.
- Cấp II** : Các sân bay quốc tế/nội đị a có tầm quan trọng khu vực như Hải Phòng, Huế, Cần Thơ, Lào Cai.
- Cấp III** : Các sân bay đị a phương khác phục vụ các mục đí ch quản lý và kinh tế xã hội khác nhau.

### < Đường sắt >

- Chí nh yếu** : Trục Bắc-Nam (Hà Nội-TP HCM), các đầu mối quốc tế chí nh và các tuyến nối với các cảng cấp I
- Thứ yếu** : Các tuyến liên kết các TP chí nh, các sân bay/cảng cấp II
- Cấp ba** : Các tuyến đị a phương khác

### < Đường thủy nội đị a >

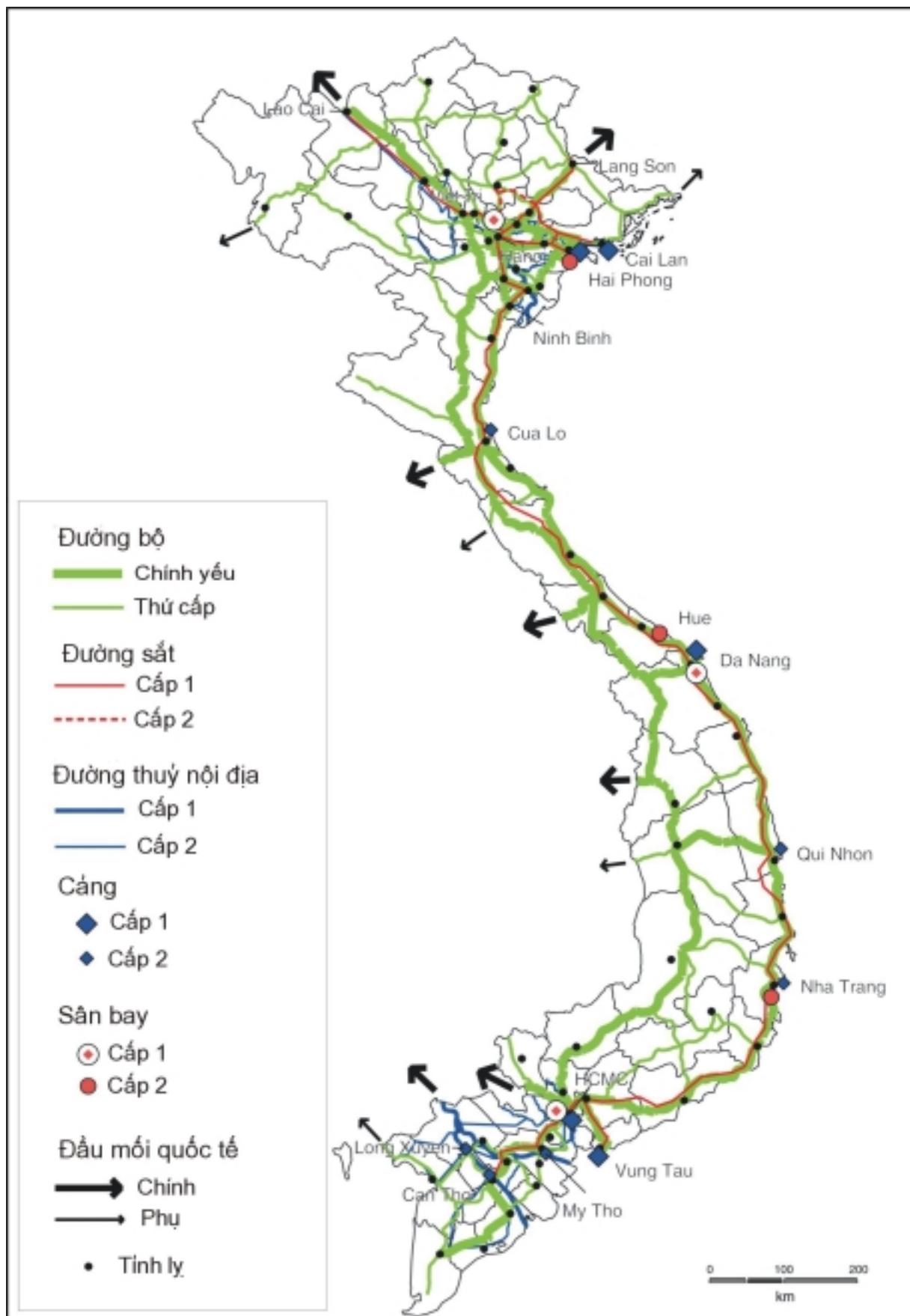
- Cấp I** : Những tuyến đường thủy dọc các sông quốc tế và các cảng sông liên quan trực tiếp
- Cấp II** : Những tuyến đường thủy có tầm quan trọng khu vực và các cảng sông liên quan trực tiếp
- Cấp III** : Các tuyến đường thủy khác và các cảng sông có liên quan

### < Đường bộ >

- Chí nh yếu** : Xương sống quốc gia Bắc-Nam các đường tiếp cận tới các sân bay/cảng cấp I (chí nh yếu), các trung tâm chiến lược và đường bộ qua biên giới chí nh
- Thứ yếu** : Đường bộ liên kết các đường chí nh yếu với các tỉnh lỵ, sân bay/cảng chí nh, các trung tâm hoạt động, các đầu mối vận tải khác, các đường qua biên giới khác v.v.
- Cấp ba** : Đường bộ liên kết các trung tâm huyện và các trung tâm tăng trưởng cùng cấp khác với mạng lưới chí nh yếu và thứ cấp
- Đ.phương** : Các đường đị a phương khác nối liền các xã

Hình 5.1

### Mạng lưới giao thông dài hạn



## Các chiến lược phát triển hành lang

**Xác định các hành lang:** Mạng lưới giao thông tổng thể tương lai của Việt Nam bước đầu đã được QH dựa vào nhu cầu tương lai, có tính đến phân cấp mạng lưới và hội nhập khu vực/QT. Mục tiêu cơ bản của phần này là xem xét các đặc điểm, hạn chế và tiềm năng của các hành lang chính được lựa chọn để xác định các dự án cần thiết và các đề xuất về chính sách sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho luân chuyển hàng hóa và hành khách dọc các hành lang thông suốt và khuyến khích sử dụng hiệu quả CSHT.

Tổng cộng có 27 hành lang vận tải đã được xác định để đánh giá có cân nhắc đầy đủ đến các yếu tố sau:

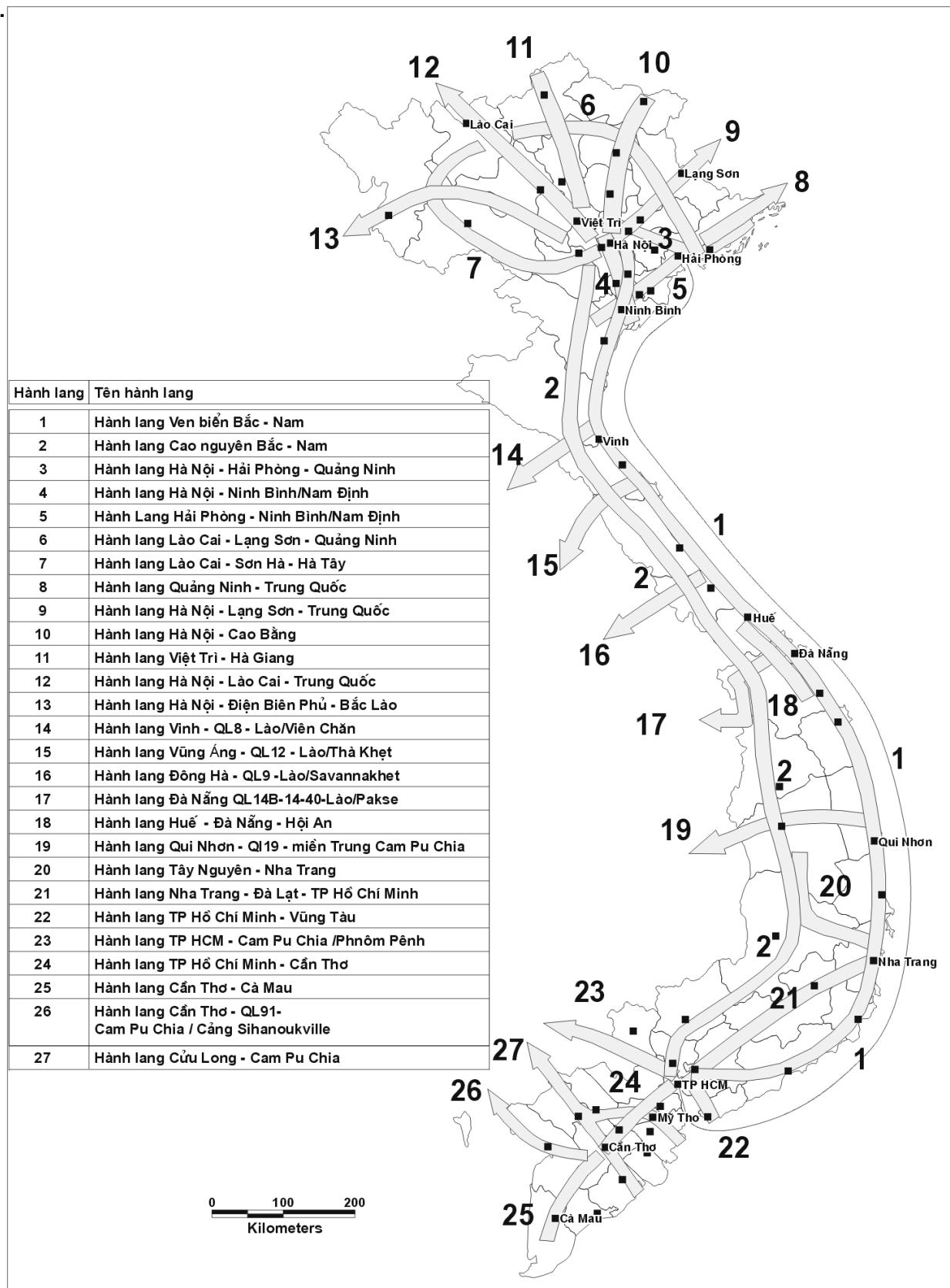
- Các hành lang đã được công nhận là các tuyến vận tải chính yếu.
- Các hành lang có tầm quan trọng chiến lược từ các triển vọng phát triển khu vực và quốc gia và được hỗ trợ bằng các chính sách hiện tại của Chính phủ; và
- Các hành lang sẽ có tiềm năng phát triển lớn hơn nếu khả năng tiếp cận của chúng được cải thiện.

Đối với các hành lang xác định đã tiến hành miêu tả hiện trạng, phân tích nhu cầu vận tải trong tương lai, đánh giá những cơ hội và hạn chế, xác định các chiến lược phát triển và hình thành cơ sở của các dự án sẽ được xây dựng.

**Các chiến lược cho những hành lang được ưu tiên:** Các hành lang lựa chọn bước đầu đã được đánh giá dựa trên những phân tích mạng lưới sử dụng mô hình phân bổ vận tải. Điều này bao gồm việc ước tính số lượng làn xe đường bộ cần thiết để đáp ứng nhu cầu vận tải phát sinh về hành khách và hàng hóa liên tỉnh. Mặc dù các phân tích được thực hiện dựa trên một số giả định, các kết quả sẽ cho thấy những hạn chế về năng lực ước tính và tầm quan trọng tương đối của 7 hành lang là hành lang ven biển Bắc-Nam (Hà Nội-TP HCM), hành lang Hà Nội-Hải Phòng-Quảng Ninh, hành lang Hà Nội-Ninh Bình/Nam Định, hành lang Huế-Dà Nẵng-Hội An, hành lang Nha Trang-Đà Lạt-TP HCM, hành lang TP HCM-Vũng Tàu và hành lang TP HCM-Cần Thơ. Hơn nữa, mặc dù tất cả các hành lang đã xác định đều quan trọng, nhưng cần tập trung ưu tiên xem xét như sau:

- 1) **Hành lang ven biển Bắc-Nam (Hà Nội-TP HCM) (Hành lang số 1):** Mục tiêu dài hạn là phát triển hành lang này thành một hành lang hiệu quả, có tính cạnh tranh và có tính phân chia nhận giữa các phương thức vận tải với nhau. Chính điều này sẽ hỗ trợ các hoạt động kinh tế của quốc gia và đảm bảo sự liên kết Bắc-Nam. Sự phối hợp giữa các phương thức nên được cân nhắc kỹ lưỡng vì bốn phương thức vận tải chính là đường bộ, đường sắt, đường biển và hàng không đều hoạt động trên hành lang đô thị phát triển với mật độ cao này. Vai trò của từng phương thức nên được xác định phù hợp với mục đích của các phương thức này và phù hợp với thị trường để đảm bảo hoạt động khai thác thu được kết quả tốt. Ví dụ tiêu biểu trong tình hình của ngành đường sắt nơi mà dự báo nhu cầu cho thấy khả năng mở rộng DS chỉ được thực hiện chừng nào đường sắt có thể đưa ra mức giá cạnh tranh và mục đích chất lượng cao.

**Hình 5.2**  
**Các hành lang vận tải chí nh đã được xác định**



Tính cạnh tranh trong ngành vận tải cũng là một vấn đề gây nhiều tranh cãi trên bình diện quốc tế đặc biệt là trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế khu vực (ASEAN) và tiểu vùng (Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng, GMS).

Để cho các vấn đề hiện nay được triển khai phù hợp với các chiến lược dài hạn thì cần đề ra các chiến lược từ ngắn đến trung hạn như sau:

- (1) Tăng cường an toàn đường bộ và trật tự đường bộ
  - (2) Khôi phục hệ thống đường sắt.
  - (3) Mở rộng các cảng tổng hợp chí nh (chủ yếu là các cảng Hải Phòng, Tiên Sa và các cảng sông Sài Gòn).
  - (4) Mở rộng các sân bay cấp I/chí nh yếu (Các SB Nội Bài, Đà Nẵng và Tân Sơn Nhất).
  - (5) Mở các đường tránh đô thị tại các “điểm nóng” trong thành phố.
  - (6) Cải thiện khai thác đường sắt.
  - (7) Mở rộng các cảng TH chí nh (chủ yếu là cảng Cửa Lò, Quy Nhơn và Nha Trang).
  - (8) Mở rộng các sân bay cấp hai (Cát Bi, Phú Bài và Nha Trang)
- 2) Hành lang Hà Nội-Hải Phòng-Quảng Ninh (Quảng Ninh số 3): Hành lang này cần hiệu quả và có khả năng cạnh tranh hơn để phục vụ cho giao thông ngoại ô/đô thị cũng như vận tải quốc tế nối với các sân bay cửa ngõ và vận tải biển. Hành lang này sẽ liên quan đến các phương thức vận tải khác nhau chẳng hạn như vận tải đa phương thức hiệu quả, vận tải hàng rời kinh tế, vận tải hành khách liên thành phố, vận tải khách du lịch và giao thông đô thị. Chiến lược phát triển hành lang được đề xuất là hiện đại hóa các tuyến đường sắt và đường thuỷ nội địa và các đường bộ để đáp ứng lưu lượng vận tải đa dạng và dày đặc trên hành lang với mức đầu tư tối thiểu cho CSHT.

Cơ cấu phương thức thí ch hợp sẽ rất cần thiết để thoả mãn các nhu cầu vận tải khác nhau. Đường sắt nên phục vụ vận chuyển hành khách liên tỉnh và nội đô (trong một chừng mực giới hạn) cũng như phục vụ vận tải đa phương thức. Còn đường thuỷ nội địa nên phục vụ cho việc vận chuyển công ten nơ hoặc hàng rời và trong một chừng mực nhất định phục vụ cho vận tải đa phương thức.

Đường bộ sẽ đáp ứng các yêu cầu của giao thông đô thị, vận tải hành khách liên thành phố, vận tải khách du lịch, vận tải đa phương thức và vận chuyển các lô hàng nhỏ và kí ch cỡ ngắn.

Các chiến lược dài hạn liên quan đến việc cung cấp các dịch vụ vận tải có khả năng cạnh tranh quốc tế mà sẽ hỗ trợ hơn nữa cho việc phát triển đô thị và công nghiệp dọc hành lang. Ngoài ra cũng nên cân nhắc kỹ lưỡng những tác động môi trường đối với các khu vực ven biển. Các chiến lược trung hạn và ngắn hạn sẽ:

- (1) Hoàn thành các dự án cầu và đường đang tiến hành
- (2) Nâng cao an toàn giao thông và luồng vận tải
- (3) Khôi phục hai tuyến đường sắt hiện có
- (4) Mở rộng các cảng biển cửa ngõ
- (5) Mở rộng các cảng sông và cải tạo các tuyến đường thuỷ nội địa
- (6) Tăng năng lực của tuyến HPhòng bằng cách lắp đặt đường đôi và điện khí hoá

- (7) **Thúc đẩy vận tải đa phương thức chủ yếu là đường bộ và đường sắt đồng thời với việc mở rộng các cảng cửa ngõ và xây dựng các cảng công ten nơ nội địa**
- 3) **Hành lang Hà Nội-Ninh Bình/Nam Định (Hành lang số 4):** Hành lang này có thể cung cấp dịch vụ vận tải đô thị / ngoại ô một cách hiệu quả và khả thi với các phương thức khác nhau và sẽ hỗ trợ cho các hoạt động công nghiệp. Chiến lược dài hạn là đáp ứng nhu cầu đang tăng đối với đường bộ chất lượng cao và các dịch vụ đường sắt. Các chiến lược ngắn và trung hạn như sau:
- (1) Khôi phục đường sắt đặc biệt là giữa Hà Nội - Phủ Lý
  - (2) Mở rộng các cảng sông
  - (3) Cải tạo các tuyến đường thuỷ nội địa a dọc Sông Đáy và Sông Hồng và xây dựng kênh Đáy - Ninh Cơ
  - (4) Tăng cường quản lý giao thông và an toàn giao thông
  - (5) Mở rộng QL1 từ 2 lên 4 làn
  - (6) Cải thiện sự kết nối liên phương thức
- 4) **Hành lang Huế-Đà Nẵng-Hội An (Hành lang số 18):** Có 3 mục tiêu phát triển đối với hành lang này. Một là kết nối 2 khu vực đô thị riêng rẽ với nhau và củng cố nền móng cho phát triển kinh tế xã hội ở Miền Trung. Hai là cung cấp các cửa ngõ vận tải quốc tế năng động thông qua các dịch vụ vận tải biển và hàng không có tính cạnh tranh. Ba là tạo điều kiện tăng cường kết nối Bắc-Nam.
- Do đó các chiến lược dài hạn nên tập trung đến việc loại bỏ những hạn chế về năng lực tại đèo Hải Vân thông qua việc cung cấp các hầm đường bộ và đường sắt, tăng cường các dịch vụ sân bay và cảng cửa ngõ, và thúc đẩy liên kết sắt, bộ với các nước láng giềng. Các kế hoạch ngắn đến trung hạn bao gồm:
- (1) Xây dựng hầm đường bộ ngắn hơn tại đèo Hải Vân
  - (2) Mở rộng cảng Tiên Sa với sự tiếp cận đường bộ tốt hơn
  - (3) Mở rộng sân bay Đà Nẵng nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng
  - (4) Khôi phục đường sắt
  - (5) Phát triển mạng lưới đường bộ dành cho du lịch trong khu vực
  - (6) Xây dựng cảng Liên Chiểu
- 5) **Hành lang Nha Trang-Đà Lạt-TP HCM (Hành lang số 21):** Hành lang này dự kiến có thể có các luồng vận tải đường bộ thông suốt giữa TP HCM và vùng cao nguyên, đồng thời là một tuyến hỗ trợ cho QL1. Do địa hình của hành lang này không bằng phẳng, sẽ rất khó có thể đáp ứng được nhu cầu tương lai của nó nếu chỉ phát triển đường bộ. Ngoài ra, hành lang này cần được liên kết một cách hiệu quả với hành lang duyên hải bắc-nam nhằm chia sẻ nhu cầu một cách hiệu quả. Để đạt được điều đó thì cần phải mở rộng các dịch vụ hàng không qua Đà Lạt và Nha Trang và phát triển các dịch vụ vận tải biển bao gồm vận chuyển hàng container qua Nha Trang. Các chiến lược từ ngắn hạn đến trung hạn như sau:

- (1) Khôi phục và nâng cấp đường bộ hiện tại
  - (2) Khôi phục và cải tạo các sân bay hiện tại
  - (3) Mở rộng Cảng Nha Trang
  - (4) Hiện đại hóa vận tải hàng hoá
- 6) **Hành lang TP HCM-Vũng Tàu (Hành lang số 22):** Hành lang vận tải này có vai trò rất quan trọng. Quy hoạch TP HCM bao gồm việc mở rộng khu vực đô thị tương lai qua Sông Sài Gòn mà theo đó hành lang này sẽ được kết nối tốt hơn với toàn bộ hệ thống đô thị. Quá trình phát triển hiện đang diễn ra dọc sông Thị Vải và có thể sẽ có một cảng cửa ngõ mới tại Vũng Tàu và/hoặc Thị Vải. Kế hoạch dài hạn phát triển sân bay quốc tế mới tại Long Thành hiện đang được cân nhắc. Ngoài ra, chắc chắn rằng trong vòng 1-2 thập kỷ tới, TP HCM sẽ trở thành một thành phố lớn với dân số 10 triệu người, gồm cả cư dân sinh sống tại các khu vực kế cận. Với tình hình đó, hiệu quả của các hoạt động đô thị và công nghiệp sẽ trực tiếp bị ảnh hưởng bởi hiệu quả và chất lượng của CSHT và dịch vụ GTVT đã được đề cập kỹ càng trong các chiến lược dài hạn của hành lang này. Cung cấp các sân bay và cảng cửa ngõ hiện đại được kết nối với các tuyến đường bộ, đường cao tốc và đường thủy nội địa thông qua quá trình container hóa và VT đa phương thức và được hỗ trợ công nghệ thông tin và các biện pháp hỗ trợ thẻ ché là một mục tiêu đề ra. Các chiến lược ngắn đến trung hạn bao gồm:
- (1) Tăng cường các đầu mối liên kết giữa TP HCM, đặc biệt là các cảng Sông Sài Gòn với các khu công nghiệp tại Đồng Nai và Vũng Tàu
  - (2) Mở một kênh đào mới giữa sông Thị Vải và ĐB Sông Cửu Long vòng qua các cảng sông Sài Gòn.
  - (3) Mở rộng năng lực đường sắt tại đoạn TP HCM-Biên Hòa bằng việc đường đôi hóa và điện khí hóa
  - (4) Bắt đầu xây dựng một cảng biển nước sâu với một ICD.
- 7) **Hành lang TP HCM-Cần Thơ (Hành lang số 24):** Cân bằng phương thức là chìa khoá giải quyết các hạn chế năng lực tại hành lang này. Vai trò tiềm tàng của đường thủy nội địa đối với vận tải hàng hoá rất quan trọng. Năng lực tiềm năng của hành lang cần được phát huy tối đa để đáp ứng nhu cầu chất tải lên hành lang.
- Hành lang đã được đô thị hóa cao này tạo ra khối lượng vận tải hành khách lớn trên các tuyến liên tỉnh và nội tỉnh do đường bộ đảm nhận, trong khi vận tải thủy nội địa không thể đáp ứng nhu cầu. Tuy nhiên, việc mở rộng và xây dựng đường bộ mới tại hành lang này và xây dựng đường cao tốc là không thể tránh khỏi; không nên bỏ qua phương án mở rộng đường sắt từ TP HCM tới Mỹ Tho và xa hơn nữa, tới Cần Thơ trong tương lai. Các chiến lược ngắn đến trung hạn được tóm tắt như sau:
- (1) Xây dựng 2 cầu (Mỹ Thuận và Cần Thơ) để có thể đảm bảo luồng giao thông đường bộ thông suốt
  - (2) Hiện đại hóa đường thủy nội địa và các cảng sông
  - (3) Mở rộng năng lực đường bộ (cải tạo QL50, xây dựng đường cao tốc giữa TP HCM và Mỹ Tho)
  - (4) Thúc đẩy vận tải container/container đông lạnh

**Chiến lược phát triển của các hành lang khác: Các chiến lược phát triển những hành lang còn lại được miêu tả ngắn gọn như sau:**

- 1) **Hành lang cao nguyên Bắc-Nam (Hà Nội-TP Hồ Chí Minh) (Hành lang số 2):** Mặc dù, nếu dựa trên quan điểm phát triển quốc gia, dự án này đóng vai trò quan trọng mang tầm chiến lược song dự báo nhu cầu vận tải cho thấy việc mở rộng năng lực không phải là vấn đề cấp bách. Về lâu dài, hành lang này sẽ là tuyến thay thế cho những người sử dụng đường bộ, các xe tải đường dài có thể chọn lựa hành lang này để tránh tắc nghẽn giao thông trên hành lang ven biển. Hoà nhập mạng lưới với tuyến nối kết Đông-Tây và QL 1 là một khía cạnh quan trọng của chiến lược. Chiến lược trung và ngắn hạn bao gồm:
  - (1) Khôi phục các đoạn không qua lại được.
  - (2) Chuẩn bị khôi phục và nâng cấp một số đoạn để đáp ứng nhu cầu vận tải trong tương lai.
  - (3) Kết nối mạng lưới với các hành lang đông-tây.
- 2) **Hành lang Hải Phòng-Ninh Bình/Nam Định (Hành lang số 5):** Phát triển các phương tiện vận tải hàng hóa một cách kinh tế và hiệu quả là mục tiêu chí nh của hành lang này mà cần phải có các chiến lược để nâng cấp đường thuỷ nội địa và đường bộ cũng như nâng cao an toàn giao thông.
- 3) **Hành lang Lào Cai-Lạng Sơn-Quảng Ninh (Hành lang số 6):** Mục tiêu là đảm bảo đường bộ có thể hoạt động trong tất cả mọi điều kiện thời tiết trong năm, cung cấp sự tiếp cận từ trang trại tới thị thường cho dân cư nông thôn và các cơ hội kinh doanh đối với các ngành công nghiệp đô thị. Các chiến lược bao gồm việc khôi phục các đường hiện tại để có thể hoạt động trong tất cả các mùa và nâng cấp các đường hiện có để nối các tỉnh miền núi với nhau tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại biên giới với Trung Quốc và CHDCND Lào là nơi có nhu cầu lớn phù hợp với mức đầu tư.
- 4) **Hành lang Lào Cai-Sơn La-Hà Tây (Hành lang số 7):** Mục tiêu là cung cấp các đường bộ có thể hoạt động trong mọi điều kiện thời tiết trong năm, có thể tiếp cận từ trang trại tới thị thường cho dân cư nông thôn và các cơ hội kinh doanh đối với các ngành công nghiệp đô thị. Có thể kết hợp chặt chẽ nhu cầu du lịch trong quá trình phát triển. Các chiến lược phát triển bao gồm việc khôi phục các đường bộ hiện có để đáp ứng điều kiện hoạt động trong tất cả các mùa và nâng cấp đường bộ để nối các tỉnh miền núi với nhau tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại biên giới với Trung Quốc và CHDCND Lào phát triển tương xứng với nhu cầu.
- 5) **Hành lang Quảng Ninh-Trung Quốc (Hành lang số 8):** Mục tiêu là phát triển hành lang đường bộ để cung cấp sự tiếp cận hiệu quả cho khách du lịch Trung Quốc tới khu vực Vị nh Hạ Long và hỗ trợ cho thương mại biên giới. Các chiến lược bao gồm việc cải tạo và nâng cấp đường bộ hiện có đạt tiêu chuẩn quốc tế khi cửa khẩu được mở hoàn toàn

- 6) **Hành lang Hà Nội-Lạng Sơn-Biên giới Trung Quốc (Hành lang số 9):** Chiến lược đề xuất cho hành lang này là sử dụng CSHT và các công trình hiện có một cách hiệu quả thông qua việc khôi phục, cải tạo nhỏ, nâng cao an toàn giao thông và cải tiến các hoạt động khai thác của đường sắt.
- 7) **Hành lang Hà Nội-Cao Bằng (Hành lang số 10):** Mục tiêu là cải tạo hành lang theo nhu cầu, đảm bảo các đường bộ có thể hoạt động trong mọi điều kiện thời tiết. Kết nối với đường nông thôn cũng là một lĩnh vực quan trọng của chiến lược để nâng cao hiệu quả đầu tư. Cần phải chú ý đến vấn đề sụt lở, xói mòn đất, hệ sinh thái quý giá cũng như cuộc sống của các cộng đồng dân cư dễ bị ảnh hưởng ở các khu vực nông thôn khi phát triển GTVT.
- 8) **Hành lang Việt Trì-Hà Giang (Hành lang số 11):** Hành lang này là một hành lang nan quạt quan trọng ở phía bắc nối các tỉnh nằm sâu trong đất liền với thủ đô. Yêu cầu tối thiểu là cung cấp các đường bộ có thể hoạt động trong mọi điều kiện thời tiết. Ngoài ra cần phải tiến hành nâng cấp hơn nữa theo nhu cầu. Tối đa hóa đầu tư, kết nối mạng lưới với các đường nông thôn và đường cấp ba cũng rất cần thiết.
- 9) **Hành lang Hà Nội-Lào Cai-Biên giới Trung Quốc (Hành lang số 12):** Do chi phí cao trong việc cải tạo đường bộ nên hành lang này cần có sự phát triển cân đối giữa các phương thức vận tải có sẵn, đặc biệt là đường bộ và đường sắt.
- 10) **Hành lang Hà Nội-Điện Biên Phủ-Bắc Lào (Hành lang số 13):** Mục tiêu là đảm bảo các đường bộ có thể hoạt động được trong tất cả mọi điều kiện thời tiết, cung cấp sự kết nối quốc tế thứ yếu với Lào và sự tiếp cận nông thôn với các tỉnh miền núi. Các chiến lược phát triển bao gồm việc khôi phục các đường hiện tại để có thể khai thác trong mọi điều kiện thời tiết, đồng thời nâng cấp để cải thiện sự tiếp cận nông thôn và tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải qua biên giới với Lào.
- 11) **Hành lang Vinh-Đường 8-Lào/Viêng Chăn (Hành lang số 14):** Các chiến lược phát triển bao gồm việc khôi phục và nâng cấp các đường bộ hiện có để cải thiện sự tiếp cận nông thôn và tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải qua biên giới đồng thời khôi phục và hiện đại hóa cảng hiện tại và sử dụng các dịch vụ vận tải đạt tiêu chuẩn quốc tế.
- 12) **Hành lang Vũng Áng-Đường 12-Lào/Thà Khẹt (Hành lang số 15):** Mục tiêu là đảm bảo đường bộ có thể hoạt động trong mọi điều kiện thời tiết trong năm, cung cấp tuyến nối quốc tế thứ yếu với Lào và sự tiếp cận nông thôn với các tỉnh miền núi. Địa hình của tuyến này là núi cao ở khu vực biên giới Việt Nam và Lào. Những khó khăn mà hành lang này gặp phải là khó khăn khi thi công và bảo vệ môi trường và cần phải bắt đầu phát triển cảng Vũng Áng mới được đề xuất. Thuận lợi của hành lang này là dự án cải tạo đường bộ đã đang được tiến hành. Tuy nhiên, một dự án cải tạo đường bộ đã được bắt đầu. Các chiến lược đối với hành lang này là khôi phục các đường hiện có để cải thiện sự tiếp cận nông thôn và tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải qua biên giới đồng thời nâng cấp đường bộ hiện có phụ thuộc vào sự phát triển trong vùng.

- 13) **Hành lang Đông Hà-Đường 9-Lào/Savanakhet (Hành lang số 16):** Các chiến lược gồm có việc khôi phục và nâng cấp các đường hiện tại để thúc đẩy thương mại biên giới và cung cấp sự tiếp cận nông thôn với các khu vực miền núi đồng thời nâng cấp các cảng hiện có và sử dụng các dịch vụ vận tải có khả năng cạnh tranh quốc tế.
- 14) **Hành lang Đà Nẵng-Đường 14-14B-40-Lào/Paske (Hành lang số 17):** Các chiến lược gồm có việc khôi phục các đường bộ hiện tại để cải thiện sự tiếp cận nông thôn và tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải qua biên giới đồng thời khôi phục các cảng cửa ngõ hiện tại ở Đà Nẵng, nâng cấp các đường bộ hiện có để sử dụng các dịch vụ vận tải có khả năng cạnh tranh và nâng cấp các cảng cửa ngõ ở Đà Nẵng.
- 15) **Hành lang Quy Nhơn-Đường 19-Miền Trung Căm pu chia (Hành lang số 19):** Các chiến lược gồm khôi phục cơ sở hạ tầng GTVT hiện có để cải thiện sự tiếp cận nông thôn và thúc đẩy thương mại biên giới đồng thời nâng cấp các đường bộ phù hợp với sự phát triển của vùng.
- 16) **Hành lang Tây Nguyên-Nha Trang (Hành lang số 20):** Mục tiêu đối với hành lang này là cung cấp đường bộ có thể hoạt động trong mọi điều kiện thời tiết và đạt hiệu quả cao để phục vụ cho khu vực nông nghiệp rộng lớn nơi trồng các loại cây công nghiệp và nối với cảng Nha Trang. Các chiến lược bao gồm việc khôi phục và nâng cấp cơ sở hạ tầng GTVT hiện có.
- 17) **Hành lang TP HCM-Căm pu chia/Phnôm Pênh (Hành lang số 23):** Mục tiêu là cung cấp một hành lang vận tải quốc tế đa phương thức đã được nâng cấp bao gồm đường bộ và đường thuỷ nội địa. Các chiến lược phát triển cho hành lang này bao gồm việc khôi phục và nâng cấp các tuyến đường thuỷ và đường bộ hiện tại đồng thời cải thiện sự sắp xếp về mặt thể chế đối với vận tải qua biên giới và dịch vụ vận tải có khả năng cạnh tranh quốc tế.
- 18) **Hành lang Cần Thơ-Cà Mau (Hành lang số 25):** Mục tiêu là cung cấp các dịch vụ hiệu quả, ổn định và an toàn bằng cách phát triển hệ thống GTVT không bị ảnh hưởng bởi lũ lụt có thể hoạt động trong mọi điều kiện thời tiết. Các chiến lược là khôi phục các đường bộ và những tuyến đường thuỷ hiện tại đồng thời khôi phục/cải tạo các cảng cho cả tàu biển và tàu sông, cải tạo/nâng cấp các đường bộ và các cảng, kết nối liên phương thức.
- 19) **Hành lang Cần Thơ-Đường 91-Campuchia/Sihanoukville (Hành lang số 26):** Mục tiêu là thúc đẩy sự phát triển của khu vực nông thôn và thương mại biên giới giữa Việt Nam và Campuchia bằng cách cung cấp hành lang vận tải có thể hoạt động trong mọi điều kiện thời tiết. Các chiến lược bao gồm việc khôi phục cơ sở hạ tầng GTVT hiện có và cải tạo các tuyến đường thuỷ và đường bộ.
- 20) **Hành lang Cửu Long-Campuchia (Hành lang số 27):** Mục tiêu là phát triển tuyến đường thuỷ quốc tế cung cấp các dịch vụ vận tải hàng hoá kinh tế, ổn định và an toàn. Các chiến lược phát triển bao gồm việc khôi phục và cải tạo các cảng sông và các tuyến đường thuỷ chí nh, nâng cấp các cảng và tuyến đường thuỷ phù hợp

với nhu cầu và phát triển các cảng sông như những điểm liên kết các phương thức vận tải với sự sắp xếp thí ch hợp về thể chế.

### Các chiến lược cho những vùng tăng trưởng ở phí a bắc và phí a nam

Hướng tiếp cận hành lang đã được sàng lọc hơn đối với các vùng tăng trưởng phí a bắc và phí a nam. Đối với các khu vực này thì người ta dự kiến rằng khi các hành lang được kết nối liên hoàn hơn nữa thì nó sẽ thúc đẩy tiềm năng phát triển của các khu vực đó như trình bày dưới đây.

**Vùng tăng trưởng phí a bắc:** Hiện tại, tam giác tăng trưởng bao gồm khu vực được bao quanh bởi Hà Nội, Hải Phòng và Quảng Ninh. Tuy nhiên chưa có một hành lang tăng trưởng nào khác về phí a các khu vực Ninh Bình/Nam Định. Bằng cách tăng cường sự kết nối giữa Ninh Bình/Nam Định và Hải Phòng/Quảng Ninh thì khu vực tam giác tăng trưởng sẽ được mở rộng. Vùng tăng trưởng sẽ được cung cấp các dịch vụ vận tải đa phương thức bao gồm đường bộ, đường sắt, đường thuỷ nội địa, vận tải ven biển, vận tải biển và vận tải hàng không. Để vùng tăng trưởng này có khả năng cạnh tranh thì sự sẵn có của cảng biển nước sâu và hiệu quả cùng với sự kết nối liên phương thức là rất quan trọng (xem Hình 5.3).

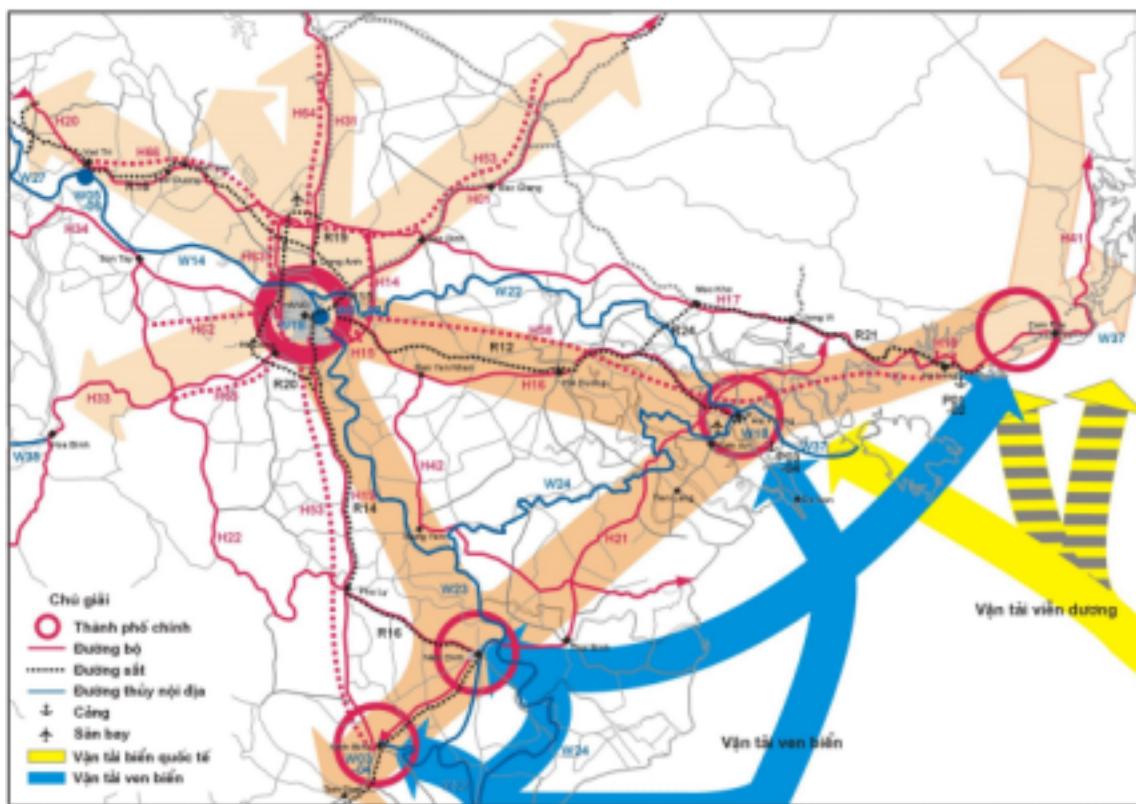
**Vùng tăng trưởng phí a nam:** Tương tự như khái niệm truyền thống tam giác tăng trưởng phí a bắc, tam giác tăng trưởng phí a nam là khu vực được bao quanh bởi TP HCM, Biên Hòa và Bà Rịa-Vũng Tàu. Hành lang TP HCM-Cần Thơ được coi là khu vực tăng trưởng tách biệt với tam giác tăng trưởng. Tuy nhiên, với khái niệm này thì sự tập trung chủ yếu vào thành phố Hồ Chí Minh chắc chắn sẽ được đẩy nhanh. Cho nên, việc xác định lại tam giác tăng trưởng với qui mô lớn hơn bằng cách tăng cường sự kết nối giữa khu vực Cần Thơ-Mỹ Tho và Bà Rịa-Vũng Tàu - nơi sẽ xây dựng cảng cửa ngõ có tính chiến lược trong tương lai là điều đang được mong muốn (xem Hình 5.4).

### Các hành lang vận tải qua biên giới

Có tất cả 12 hành lang vận tải qua biên giới, trong đó 7 hành lang là các hành lang chí nh yếu và 5 hành lang còn lại là các hành lang thứ yếu. Nhu cầu vận tải trên các hành lang vận tải qua biên giới này không đủ lớn để phải xây dựng đường có hơn hai làn xe. Mặc dù sẽ có những cơ hội hợp tác vận tải qua biên giới với các nước láng giềng nhưng vẫn chưa chắc chắn là các chính sách, thể chế và CSHT tương ứng có được cung cấp đầy đủ hay không. Tuy nhiên, đối với tất cả các hành lang vận tải qua biên giới chí nh yếu thì nên cải thiện việc cung cấp dịch vụ vận tải trên mạng lưới cơ sở hạ tầng GTVT đã được khôi phục để thúc đẩy sự luân chuyển của vận tải qua biên giới theo hướng Việt Nam hội nhập với khu vực. Còn trên các tuyến thứ yếu, việc nâng cấp các đường bộ hiện có để có thể hoạt động trong mọi điều kiện thời tiết là cần thiết để cải thiện sự tiếp cận nông thôn.

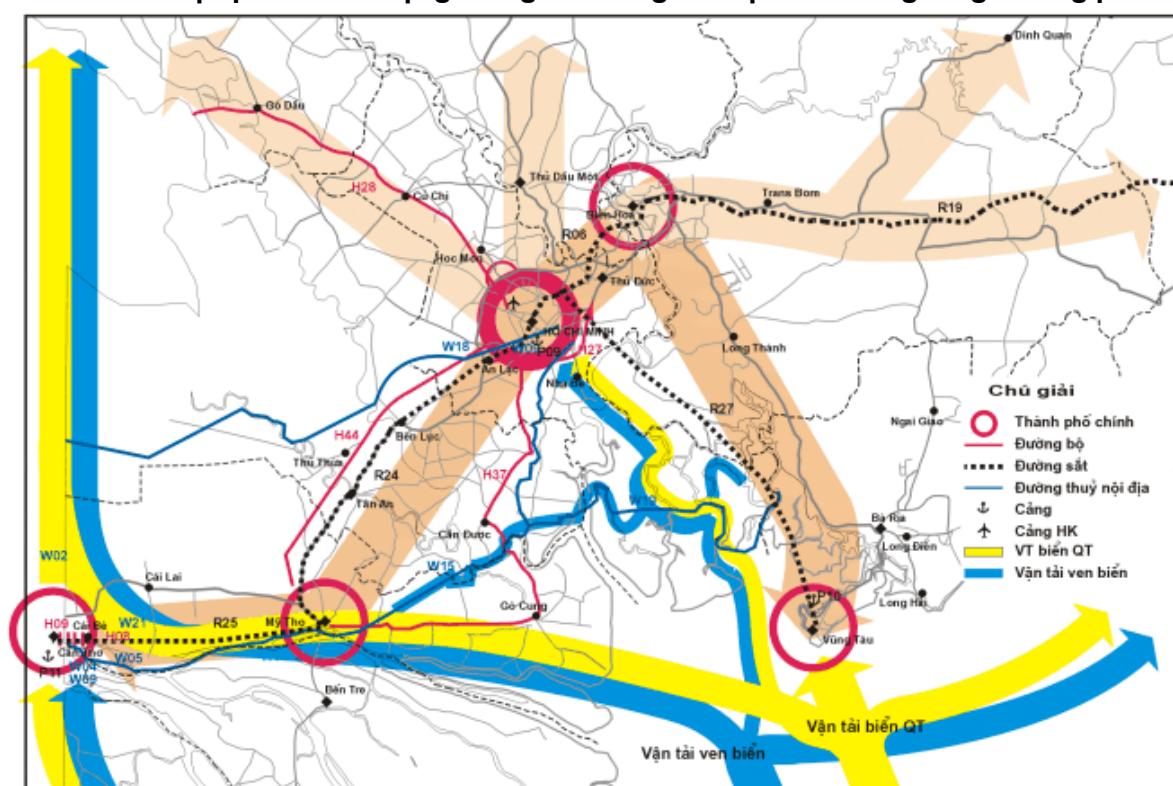
Hình 5.3

Các chiến lược phát triển mang lưới giao thông dài hạn cho Vùng tăng trưởng phí a bắc<sup>11</sup>



Hình 5.4

Các chiến lược phát triển mang lưới giao thông dài hạn cho Vùng tăng trưởng phí a

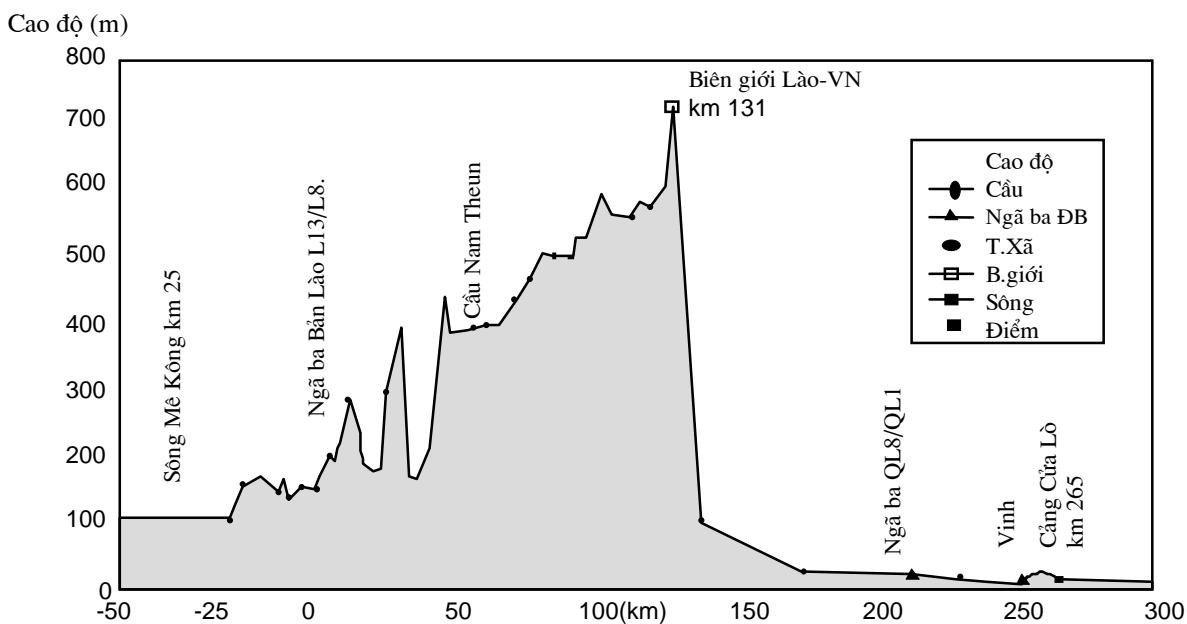


1/ Ký hiệu (VD R12, H43...v.v) chỉ các dự án xác định/ có thể thực hiện, các dự án bao gồm cả các chiến lược dài hạn

**Bảng 5.10**  
**Tóm tắt những chiến lược cho các hành lang vận tải qua biên giới**

Số	Hành lang Tên hành lang	Phân loại	Các phương thức hiện có
8	Quảng Ninh-Trung Quốc	Thứ yếu	Đường bộ
9	Hà Nội-Lạng Sơn-Trung Quốc	Chí nh yếu	Đường bộ, Đường sắt
12	Hà Nội-Lào Cai-Trung Quốc	Chí nh yếu	Đường bộ, Đ.sắt, TNĐ
13	Hà Nội-Điện Biên Phủ-Bắc Lào	Thứ yếu	Đường bộ
14	Vinh-Đường 8-Lào/Viêng Chăn	Chí nh yếu	Đường bộ
15	Vũng Áng-Đường 12-Lào/Thakhet	Thứ yếu	Đường bộ
16	Đông Hà-Đường 9-Lào/Savanakhet	Chí nh yếu	Đường bộ
17	Đà Nẵng-Đường 14B-14-40-Lào/Pakse	Chí nh yếu	Đường bộ
19	Quy Nhơn-Đường 19-Miền Trung Campuchia	Thứ yếu	Đường bộ
23	TP HCM-Campuchia-Phnôm Pênh	Chí nh yếu	Đường bộ, thuỷ nội địa
26	Cần Thơ-Đường 91-Campuchia/Cảng Sihanoukville	Thứ yếu	Đường bộ, thuỷ nội địa
27	Cửu Long-Campuchia	Chí nh yếu	Đường bộ, thuỷ nội địa

**Hình 5.5**  
**Mặt cắt ngang điển hình của hành lang Đông-Tây**  
**(Tuyến Vinh-Đường 8-Lào/Viêng Chăn)**



#### Chiến lược phát triển thể chế

Hai vấn đề phát triển thể chế dài hạn chí nh là (1) vai trò của khu vực nhà nước và tư nhân trong ngành GTVT và (2) sự phân chia trách nhiệm giữa các cơ quan nhà nước (đặc biệt giữa Trung ương và Chí nh quyền địa phương). Phương pháp để giải quyết các vấn đề này trong tương lai sẽ ảnh hưởng đến sự phân chia trách nhiệm trong ngành GTVT.

**Vai trò của khu vực nhà nước và khu vực tư nhân:** Theo như các chí nh sách kinh tế hiện hành nhằm khuyến khích khu vực tư nhân và cổ phần hoá các doanh nghiệp nhà nước thì khu vực tư nhân sẽ đóng vai trò ngày càng nổi bật trong việc cung cấp các dịch vụ vận tải. Kinh nghiệm từ các nước khác cho thấy sẽ không có tí nh kinh tế khi để các hoạt động khai thác vận tải chỉ thuộc quyền sở hữu của nhà nước cho nên cần phải nhanh chóng thực hiện chương trình cổ phần hóa của nhà nước (chủ yếu đối với vận tải thuỷ nội địa và vận tải đường bộ) và sau đó mở rộng phạm vi của chương trình cổ phần hóa đối với cả đường sắt, hàng hải và đường hàng không.

Tuy nhiên có rất nhiều trở ngại đối với việc cổ phần hóa đó là môi trường kinh doanh không thuận lợi, các nhà đầu tư tiềm năng sẽ không thu được nhiều lợi ích, các nguồn tài chí nh hạn chế và các vấn đề nghiêm trọng liên quan đến phương pháp giải quyết lao động dư thừa (mà theo ước tí nh của Tổng Cty HHVN sẽ lên tới 50% nhân viên làm việc tại các cảng). Cho nên người ta đã lường trước được là nên tiếp tục phương pháp tiếp cận từng bước mà trong đó kinh nghiệm bước đầu trong việc cổ phần hóa các doanh nghiệp quy mô nhỏ sẽ được sử dụng để giải quyết các vấn đề chắc chắn sẽ thách thức hơn trong quá trình cổ phần hóa các doanh nghiệp có quy mô lớn. Khu vực tư nhân hiện đang đảm nhận vai trò lớn trong các hoạt động khai thác của đường thuỷ nội địa và đường bộ. Theo phương pháp tiếp cận từng bước này thì khu vực tư nhân sẽ có vai trò nhỏ nhưng ngày càng quan trọng trong việc cung cấp các dịch vụ vận tải của các chuyên ngành khác như cảng và vận tải biển. Theo như các chí nh sách hiện hành, vai trò của khu vực tư nhân trong việc xây dựng và bảo trì CSHT cũng như các dịch vụ hỗ trợ khác cũng sẽ tăng lên.

Tuy nhiên một điều rõ ràng là thậm chí ngay cả khi chương trình cổ phần hóa hiện tại có thể được đẩy nhanh tiến độ thì quá trình thực hiện nó cũng phải kéo dài trong nhiều năm. Nhưng việc cải cách các doanh nghiệp nhà nước hiện tại thì lại không thể đợi đến lúc đó vì cần phải thúc đẩy tí nh hiệu quả và sự cạnh tranh trong ngành GTVT. Vì thế nên tiến hành cải cách về thể chế đối với các doanh nghiệp nhà nước song song với cổ phần hóa, trao cho các doanh nghiệp nhà nước quyền tự chủ nhiều hơn nhưng phải tuân thủ theo nguyên tắc tài chí nh chặt chẽ, công ty hóa các doanh nghiệp lớn như các cảng và sân bay, tổ chức lại Đường sắt để phát triển Đường sắt theo hướng thị trường hơn.

Mặc dù theo như dự kiến thì Nhà nước có thể sẽ tiếp tục đóng vai trò chí nh trong việc cung cấp và quản lý CSHT song khu vực tư nhân cũng sẽ đảm nhận vai trò nhỏ nhưng vô cùng quan trọng trong một số lĩnh vực nhất định như cung cấp cầu/đường thu phí, khai thác các cảng và sân bay (thường sử dụng phương tiện tài chí nh của tư nhân cho CSHT được thuê của Nhà nước). Phạm vi đổi mới vấn đề này sẽ được thảo luận kỹ hơn trong phần tiếp theo về các cơ hội tạo vốn.

**Phân chia trách nhiệm giữa các cơ quan Nhà nước:** Theo như chức năng của CSHT thì sẽ thí ch hợp hơn khi phân công trách nhiệm của Trung ương và Chí nh quyền địa phương như sau:

- CSHT chí nh yếu và thứ yếu chủ yếu sẽ do Trung ương quản lý, thông qua các Cục chuyên ngành của Bộ GTVT như Cục Đường bộ Việt Nam, Cục ĐSVN và Cục HHVN.
- CSHT cấp ba sẽ chủ yếu do các tỉnh và các huyện quản lý.

Trên thực tế, phương pháp tiếp cận này có thể thực hiện cùng với việc xem xét sự phân công trách nhiệm-duy trì kiểm soát sau cùng đối với các tiêu chuẩn và việc lập quy hoạch khi phân công trách nhiệm quản lý trực tiếp cho các tổ chức trực thuộc (đặc biệt là chí nh quyền đị a phương hoặc thậm chí cả các đơn vị bảo trì tư nhân).

Tuỳ thuộc vào việc CSHT cơ bản được phân loại thành các cấp chí nh yếu, thứ yếu và cấp ba như thế nào cũng như trong bao lâu thì Chí nh phủ có thể đưa ra quyết đị nh, phương pháp tiếp cận để phân công trách nhiệm này sẽ liên quan đến những thay đổi khác nhau đối với các trách nhiệm hiện tại. Những thay đổi chí nh có thể xảy ra như sau:

- Các trách nhiệm và quyền hạn đáng kể hiện tại tập trung trong Bộ GTVT và các Bộ khác sẽ được phân công cho các Cục chuyên ngành.
- Các Cục chuyên ngành sẽ đảm trách các chức năng thực hiện dự án của các Ban Quản lý dự án mà sẽ bị giải thể.
- Nhiều đường bộ và các tuyến đường thuỷ nhỏ hiện tại thuộc trách nhiệm quản lý của Bộ GTVT có thể phân loại thành các đường và tuyến đường thuỷ cấp ba và được đặt dưới sự quản lý của chí nh quyền đị a phương, và
- Trách nhiệm quản lý trực tiếp đối với hầu hết các cảng sông (nhìn chung được phân loại là các cảng cấp ba) sẽ được chuyển giao từ các doanh nghiệp trực thuộc Cục Đường sông Việt Nam cho các công ty thuộc quyền quản lý của Chí nh quyền đị a phương (mặc dù vậy Cục Đường sông Việt Nam nên tiếp tục giám sát điều tiết).

Theo dự kiến thì những thay đổi khác về trách nhiệm đối với CSHT có thể là từ kết quả của việc hoàn thành chí nh sách của Chí nh phủ về phân chia trách nhiệm thương mại và giám sát, hoặc từ việc phân công trách nhiệm quản lý trực tiếp bao gồm:

- Công ty hoá các cảng biển công cộng thành các doanh nghiệp kinh doanh độc lập không nằm trong sự quản lý của Cục HHVN và Tổng Cty HHVN, tốt hơn hết là mỗi một cảng hay một nhóm các cảng nhỏ hơn nên được tổ chức thành một công ty để thúc đẩy cạnh tranh giữa các cảng, song Cục HHVN vẫn phải duy trì trách nhiệm giám sát điều tiết.
- Cty hoá các sân bay, có thể mỗi một miền sẽ thành lập một Cty không trực thuộc Cục HKDD Việt Nam nhưng Cục HKDDVN vẫn phải duy trì trách nhiệm giám sát điều tiết.

Đối với tất cả các cảng, sân bay và đường sắt thì có thể sẽ phải giao quyền nhiều hơn thông qua các công ty cho các tổ chức khai thác vận tải tư nhân thuê các trang thiết bị để khai thác như đã được miêu tả ở trên.

**Chiến lược được khuyến nghị để phát triển thể chế quản lý ngành: Để quản lý ngành một cách hiệu quả thì cần phải tiến hành phân quyền nhiều hơn cùng với việc Nhà nước đặt trọng tâm vào các chức năng quản lý CSHT và giám sát then chốt và đội ngũ cán bộ được đào tạo tốt hơn. Do đó để đạt được điều này yêu cầu phải có chiến lược tổng thể với ba nội dung sau:**

- Cải tiến các hệ thống QL đòi hỏi phải có các biện pháp hiệu quả như phân công trách nhiệm về tổ chức cho các đơn vị có thể ở cấp thấp nhất, xác đị nh các công cụ và hệ thống QL hiện đại để QH, lập chương trình, tạo vốn, xử lý cơ sở dữ liệu, thực thi các hệ thống này với văn bản hướng dẫn cũng như các cơ chế kiểm soát và giám sát rõ

ràng,

- Loại bỏ các chức năng thương mại để hoàn thành sự phân chia các chức năng giám sát và thương mại, thúc đẩy sự cạnh tranh trong việc cung ứng các dịch vụ như tiến hành theo hợp đồng các dịch vụ tư vấn và xây dựng,
- Phát triển nguồn nhân lực yêu cầu phải có các biện pháp hiệu quả như các chính sách rõ ràng, các biện pháp khuyến khích đào tạo mạnh mẽ hơn và nâng cao năng lực đào tạo cũng như cơ sở tài chính.

### Các chiến lược tạo vốn cho CSHT-Những cơ hội và hạn chế

**Kịch bản tạo vốn:** Việc tạo vốn CSHT GTVT ở Việt Nam gặp rất nhiều hạn chế do một số nguyên nhân như tổng doanh thu thấp, giá trị không đầy đủ, thiếu chính sách đánh vào người sử dụng, sử dụng không hiệu quả các nguồn có sẵn v.v. Do đó, Chính phủ không có sự lựa chọn nào khác ngoài dựa vào nguồn vốn ODA. Một thử nghiệm đã được tiến hành để ước tính kịch bản tạo vốn tương lai cho ngành GTVT bằng các giả định khác nhau về mức phụ thuộc vào nguồn vốn ODA.

Các kết quả của phân tích chỉ ra rằng xu hướng ngày càng phụ thuộc vào nguồn vốn ODA ngược lại giảm mạnh mức phụ thuộc vào nguồn vốn ODA đều là các phương án không thực tế. Cho nên định hướng chính sách thực tế nhất có thể áp dụng cho ngành GTVT Việt Nam là duy trì nguồn vốn ODA ở mức hiện tại, đồng thời tăng cường năng lực tạo vốn trong nước bằng cách tạo ra các nguồn vốn mới, cải thiện năng lực quản lý về tài chính, khuyến khích sự tham gia của thành phần tư nhân và v.v. Khi xem xét đến khoảng cách ngày càng lớn giữa nhu cầu và tính sẵn có của nguồn vốn thì việc mở rộng cơ chế quy định cước phí mới bền vững là vấn đề hết sức quan trọng.

Bảng 5.11  
Khối lượng vốn yêu cầu theo nguồn và kịch bản<sup>1/</sup>

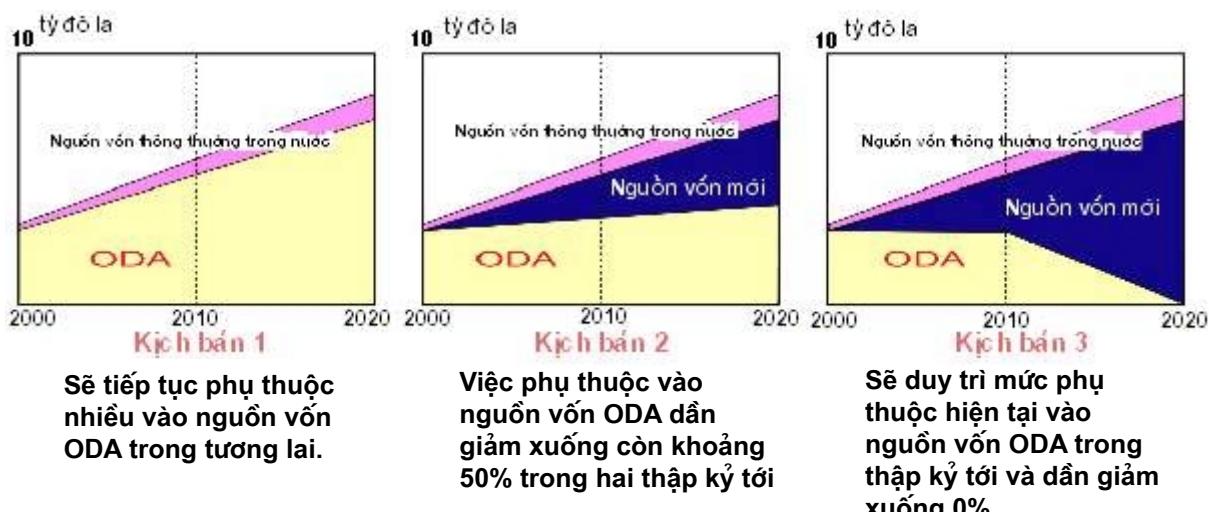
Tỷ USD

Giai đoạn	Nguồn vốn	Kịch bản 1		Kịch bản 2		Kịch bản 3	
		Thấp <sup>2/</sup>	Cao <sup>2/</sup>	Thấp	Cao	Thấp	Cao
2001-2010	Vốn thông thường trong nước	1,2	1,3	1,2	1,3	1,2	1,3
	ODA	10,5	11,3	8,8	9,5	7,8	7,9
	Yêu cầu vốn bổ sung	-	-	1,7	1,8	2,7	3,4
	Tổng phụ	11,7	12,6	11,7	12,6	11,7	12,6
2011-2020	Vốn thông thường trong nước	2,1	2,5	2,1	2,5	2,1	2,5
	ODA	18,4	22,5	11,4	13,9	5,1	5,8
	Yêu cầu vốn bổ sung	-	-	7,0	8,6	13,3	16,7
	Tổng phụ	20,5	25,0	20,5	25,0	20,5	25,0
Tổng (2001-2020)	Vốn thông thường trong nước	3,2	3,8	3,2	3,8	3,2	3,8
	ODA	28,9	33,8	20,2	23,4	12,9	13,8
	Yêu cầu vốn bổ sung	-	-	8,7	10,4	16,0	20,0
	Tổng phụ	32,1	37,6	32,1	37,6	32,1	37,6

Nguồn: VITRANSS

1/ "Cao" và "Thấp" biểu thị tỷ lệ tăng trưởng GDP cao và thấp được giả định trong tương lai.

2/ Kịch bản được giả định trong phân tích như sau:



**Tăng cường khả năng tạo vốn:** Để Chính phủ có thể tăng cường khả năng tạo vốn của mình cho ngành GTVT, về cơ bản có 3 phương án sau:

- Tăng ngân sách bằng việc phát triển các nguồn vốn mới thông qua việc mở rộng chi phí đánh vào người sử dụng
- Cắt giảm chi phí bằng cách áp dụng các phương pháp phát triển kinh tế hơn hoặc bằng cách cải thiện công tác quản lý và tí nh hiệu quả của việc phát triển và khai thác cơ sở hạ tầng.
- Chuyển thêm các trách nhiệm tài chính sang cho khu vực tư nhân, bao gồm cả đầu tư nước ngoài.

Có ba phương án cho Chính phủ Việt Nam để tăng cường khả năng tạo vốn của mình.

(1) **Các nguồn doanh thu mới tiềm năng:** Để ước tính được mức độ tiềm năng của các nguồn doanh thu mới thì một bài toán về các loại cước phí lựa chọn quy định đối với các phương tiện đường bộ đã được tiến hành. Các loại cước phí giả định bao gồm thuế nhiên liệu (10% giá thị trường), thuế trước bạ phương tiện (10% giá xe mới) và thuế sở hữu phương tiện (1% giá xe mới hàng năm). Kết quả cho thấy rằng có thể huy động được gần 37,5 tỷ USD trong hai thập kỷ tới.

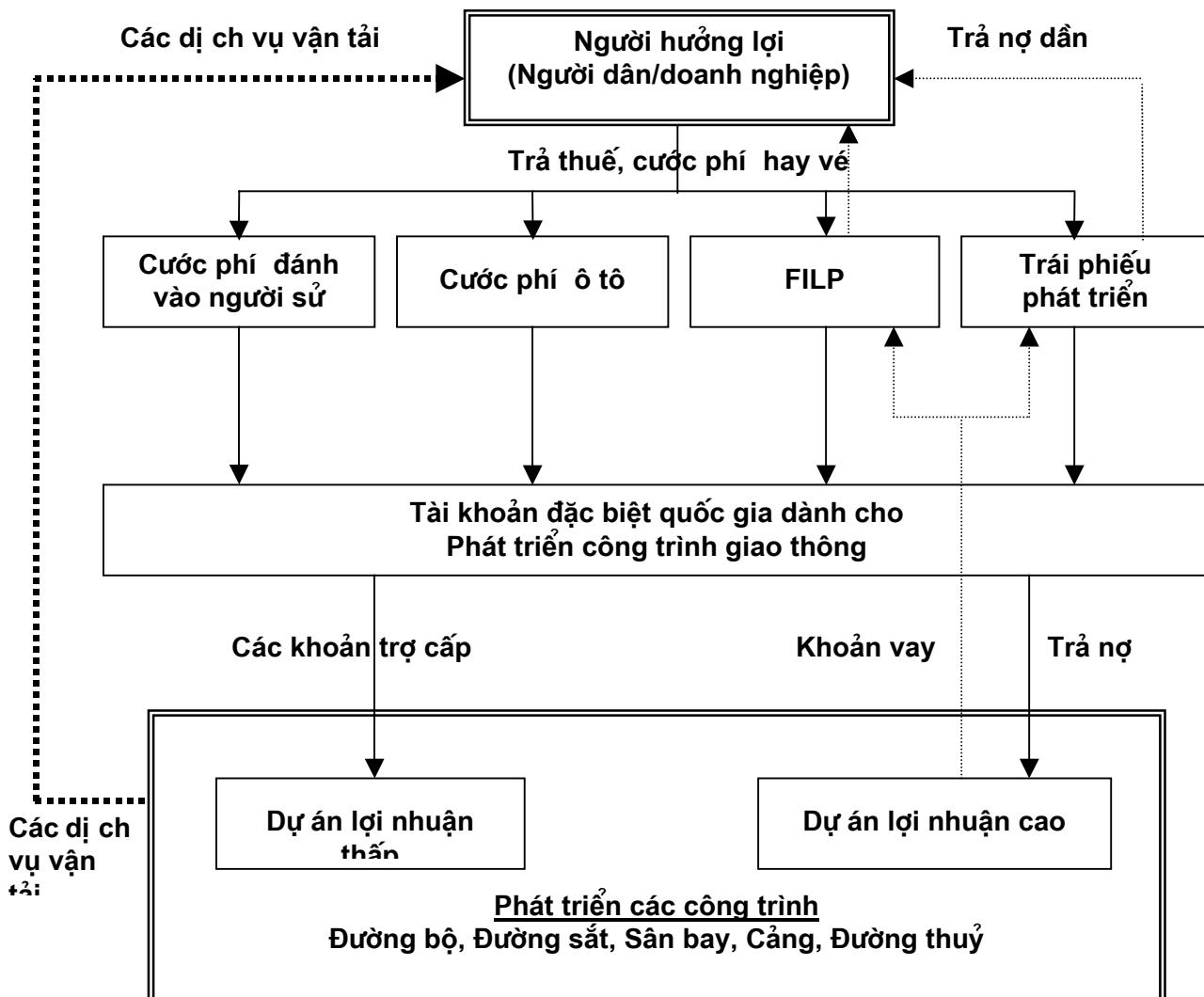
**Bảng 5.12**  
**Các nguồn doanh thu có thể**

Giai đoạn	Thuế nhiên liệu	Thuế trước bạ	Thuế sở hữu phương tiện	Tổng số
	10% giá thị trường	10% giá phương tiện	1%/năm của giá phương tiện mới	
2001 - 2010	2,1	7,5	5,5	15,1
2011 - 2020	3,7	9,2	9,5	22,4
Tổng	5,8	16,7	15,0	37,5

Nguồn: VITRANSS

(2) **Khái niệm tài khoản đặc biệt:** Cước phí đánh vào người sử dụng và FILP (chương trình cho vay và đầu tư tài chí nh) là các biện pháp được lựa chọn mở rộng ngân sách Chí nh phủ. Phương án đầu đáp ứng được nguyên tắc "người hưởng lợi phải trả" và có thể được sử dụng một cách rộng rãi hơn đồng thời cân nhắc về mức cước phí hiện tại và tăng trưởng kinh tế tương lai. Phương án sau đáp ứng được điều kiện các thế hệ khác nhau đều công bằng khi phải gánh chịu chi phí (Cơ sở hạ tầng GTVT có tuổi thọ dài), mặc dù cần được thể chế hóa một cách rõ ràng trước khi huy động. Một phương án khác là phương án Tài khoản đặc biệt cho Phát triển các công trình GT nhằm huy động cước phí đánh vào người sử dụng, chương trình cho vay và đầu tư tài chí nh, trái phiếu phát triển trong số nhiều nguồn khác nhau để phát triển công trình GT. Một phác thảo tương tự đã được sử dụng ở Hàn Quốc và không những được sử dụng cho đường bộ mà còn cho các phương thức vận tải khác như đường sắt và cảng.

Hình 5.6  
Phác thảo tài khoản đặc biệt quốc gia dành cho phát triển công trình GT



(3) **Sự tham gia của khu vực tư nhân:** Sự tham gia của khu vực tư nhân trong việc cung cấp cơ sở hạ tầng GTVT rất phổ biến ở nhiều nước (xem Bảng 5.13). Tuy nhiên tại các nước đang phát triển, khu vực tư nhân không dễ dàng có thể thực hiện thành công dự án do có nhiều rủi ro như sự can thiệp của Chính phủ, sự bất ổn đị nh về kinh tế xã hội và cơ sở pháp lý/thể chế không đủ. Cần phải thỏa mãn các điều kiện sau đây để huy động nguồn vốn của tư nhân:

- Vị thế về tài chí nh của các tổ chức đối tác, công ty nhà nước hay DNNN cần được thỏa mãn.
- Các cam kết hợp đồng cần phải được tôn trọng.
- Cần duy trì sự rõ ràng trong quá trình xét duyệt hoặc trong việc lựa chọn các nhà cung cấp hoặc các chủ thầu.
- Cần tránh việc can thiệp bất hợp lý của Chính phủ vào công tác quản lý và hoạt động kinh doanh.
- Cần ban hành các bộ luật và quy đị nh có liên quan.
- Thông tin phải công khai.
- Cần phải xem xét sự đảm bảo của Chính phủ đối với dự án nếu đó là điều kiện tiên quyết của đầu tư tư nhân.

**Bảng 5.13**  
**Phân chia vai trò Nhà nước-Tư nhân đối với việc**  
**khai thác và phát triển CSHT ngành GTVT**

Ngành	Hạng mục	Đối tượng <sup>1)</sup>		
		Chí nh phủ.	Đị a phuong	Tư nhân
Đường bộ	Cơ sở hạ tầng	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Đường chí nh yếu/thứ yếu</li> <li>• Đường cấp 3</li> <li>• Đường cao tốc</li> </ul>	<span style="font-size: 2em;">✓✓</span> <span style="font-size: 1.5em;">✓</span> <span style="font-size: 1.5em;">✓</span>	<span style="font-size: 1.5em;">-</span> <span style="font-size: 2em;">✓✓</span> <span style="font-size: 2em;">✓✓</span>
	Vận tải công cộng	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hàng khách</li> <li>• Hàng hoá</li> <li>• Bến xe</li> </ul>	<span style="font-size: 1.5em;">-</span> <span style="font-size: 1.5em;">-</span> <span style="font-size: 1.5em;">-</span>	<span style="font-size: 1.5em;">✓</span> <span style="font-size: 1.5em;">✓</span> <span style="font-size: 1.5em;">✓</span>
Đường sắt	Cơ sở hạ tầng	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Đường/Trang thiết bị</li> <li>• Nhà ga</li> </ul>	<span style="font-size: 2em;">✓✓</span> <span style="font-size: 1.5em;">-</span>	<span style="font-size: 1.5em;">✓</span> <span style="font-size: 2em;">✓✓</span>
	Khai thác	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hàng khách</li> <li>• Hàng hoá</li> </ul>	<span style="font-size: 1.5em;">-</span> <span style="font-size: 1.5em;">-</span>	<span style="font-size: 1.5em;">✓✓</span> <span style="font-size: 1.5em;">✓✓</span>
Cảng	Cơ sở hạ tầng	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cảng cấp I/cấp II</li> <li>• Cảng cấp III</li> </ul>	<span style="font-size: 2em;">✓✓</span> <span style="font-size: 1.5em;">✓</span>	<span style="font-size: 1.5em;">✓</span> <span style="font-size: 2em;">✓✓</span>
	Trang thiết bị / Khai thác	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cảng cấp I/cấp II</li> <li>• Cảng cấp III</li> </ul>	<span style="font-size: 1.5em;">✓</span> <span style="font-size: 1.5em;">-</span>	<span style="font-size: 1.5em;">-</span> <span style="font-size: 2em;">✓✓</span>
Đường thủy nội đị a	Đường thủy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cấp I/Cấp II</li> <li>• Cấp III</li> </ul>	<span style="font-size: 2em;">✓✓</span> <span style="font-size: 1.5em;">✓</span>	<span style="font-size: 1.5em;">✓</span> <span style="font-size: 2em;">-</span>
	Cảng sông	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cơ sở hạ tầng</li> <li>• Khai thác</li> </ul>	<span style="font-size: 2em;">✓✓</span> <span style="font-size: 1.5em;">-</span>	<span style="font-size: 1.5em;">✓✓</span> <span style="font-size: 2em;">✓✓</span>
Sân bay	Cơ sở hạ tầng	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cấp I/Cấp II</li> <li>• Cấp III</li> </ul>	<span style="font-size: 2em;">✓✓</span> <span style="font-size: 1.5em;">✓</span>	<span style="font-size: 1.5em;">✓</span> <span style="font-size: 2em;">-</span>
	Nhà ga/Khai thác	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cấp I/cấp II</li> <li>• Cấp III</li> </ul>	<span style="font-size: 1.5em;">✓</span> <span style="font-size: 1.5em;">✓</span>	<span style="font-size: 1.5em;">✓</span> <span style="font-size: 2em;">-</span>

1/ ý nghĩa của các ký hiệu như sau : ✓✓ vai trò chí nh yếu, ✓: Vai trò thứ yếu

## 6 QUY HOẠCH TỔNG THỂ

### Mục tiêu và Ưu tiên chí nh<sup>21</sup>

**Mục tiêu:** Quy hoạch tổng thể là một kế hoạch 10 năm đưa ra những đị nh hướng cụ thể hơn cho hệ thống và các dì ch vụ GTVT của đất nước. Mục tiêu dài hạn của QHTT là làm cho ngành GTVT Việt Nam trở nên bình đẳng và có tí nh cạnh tranh, thoả mãn nhu cầu của khách hàng với chi phí thấp nhất. QHTT nhằm giúp ngành GTVT duy trì được sự phát triển cân bằng của đất nước, bảo vệ và cải thiện môi trường, tạo điều kiện cho việc hoà nhập quốc tế trên bình diện ASEAN và tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng (GMS) cũng như trên quy mô toàn cầu.

Mặc dù mục tiêu chí nh của VITRANSS là cải thiện, phát triển mạng lưới GT liên tỉnh chí nh yếu và thứ cấp và khai thác mạng lưới này nhưng cũng đã nghiên cứu kỹ việc liên kết và phát triển mạng lưới GTVT cấp III, cũng như giao thông đô thị và nông thôn để toàn bộ mạng lưới GTVT hoạt động như một hệ thống không còn những tuyến thiếu hoặc những nút thắt cổ chai. Tất nhiên dự án VITRANSS không đưa ra những giả đị nh lạc quan rằng Việt Nam sẽ có được các trang thiết bị và cơ sở hạ tầng GTVT hiện đại, hoàn toàn mới trong giai đoạn QHTT. Tuy nhiên VITRANSS cố gắng giúp Việt Nam có thể được kết nối một cách hiệu quả bằng một hệ thống GTVT được bảo trì tốt hơn và các dì ch vụ GTVT phù hợp với túi tiền người sử dụng.

**Những ưu tiên chí nh đối với QHTT:** Ngành GTVT Việt Nam bị hạn chế về khả năng tạo vốn. Do đó những nguồn vốn hiện có cần được phân bổ một cách có hiệu quả. Theo đó những ưu tiên chí nh trong công tác phân bổ ngân sách có thể của Chí nh phủ đã được xác đị nh. Nói chung, những ưu tiên đó là:

- 1) Bảo trì, khôi phục và cải tạo nhỏ ngoài danh sách của dự án VITRANSS. Giả đị nh rằng 20% ngân sách sẽ được phân bổ cho công tác này.
- 2) Các dự án xoá bỏ những ách tắc giao thông và tăng cường mạng lưới nhằm thoả mãn nhu cầu
- 3) Các hành lang tăng trưởng tại 3 miền Bắc, Trung, Nam có thể là động lực thúc đẩy nền kinh tế quốc dân. Các CSHT mang tí nh chiến lược cho vận tải hàng không, vận tải thuỷ, đường bộ, đường sắt cần được cung cấp và kết nối với các đầu mối giao thông ra thị trường toàn cầu và các nước láng giềng
- 4) Tăng cường kết nối Bắc-Nam và tạo điều kiện thuận lợi cho luân chuyển hành khách và hàng hoá thông suốt
- 5) Cần phát triển giao thông đô thị, trước khi tắc nghẽn giao thông trở nên phổ biến ở các thành phố, đặc biệt tại các khu vực đô thị lớn, và ảnh hưởng xấu tới tí nh hiệu quả của giao thông vận tải liên đô thị

<sup>21</sup> Mặc dù Quy hoạch Tổng thể trong Nghiên cứu này chủ yếu nhằm cải tạo và phát triển giao thông liên đô thị, nhưng cũng cần lưu ý rằng giao thông nông thôn cũng luôn được quan tâm một cách nghiêm túc và Chí nh phủ đang xây dựng một chiến lược riêng cho chuyên ngành này.

## Những cân nhắc quy hoạch đối với các chuyên ngành

**Đường bộ và Vận tải đường bộ:** Vào thập kỷ trước, đầu tư vào ngành GTVT Việt Nam chủ yếu tập trung vào đường bộ chí nh yếu và kết hợp với cải cách thể chế. Kết quả là vận tải đường bộ đã có tí nh cạnh tranh và vai trò của nó trong ngành GTVT tăng nhanh chóng. Vai trò của vận tải đường bộ ngày càng trở nên quan trọng khi nền kinh tế phát triển và đa dạng hoá.

Trong khi các dự án đường bộ đang thực hiện vẫn chưa được hoàn tất thì những phân tí ch trong quá trình Nghiên cứu chỉ ra rằng đầu tư thêm vào đường bộ chí nh yếu sẽ không hấp dẫn về mặt kinh tế bằng các chuyên ngành khác như cảng, vận tải biển và đường sắt trong tương lai. Nghiên cứu cũng chỉ ra rằng sự phát triển cân bằng giữa các phương thức hiện có là giải pháp mang tí nh kinh tế nhất đối với phát triển mạng lưới GTVT tương lai. Vì là một phương thức có thể cung cấp dị ch vụ từ-cửa-đến-cửa và có chức năng là phương thức đầu và cuối của dây chuyền vận tải hàng hoá nên vai trò tiềm năng của vận tải đường bộ rất lớn bao gồm cả vai trò tiềm năng của vận tải liên phương thức, container hoá và tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải qua biên giới.

Thiết lập được một hệ thống bảo trì đường bộ với khả năng tài chí nh thoả đáng có tầm quan trọng sống còn cho nền kinh tế của đất nước, bởi vì việc giảm kinh phí bảo trì sẽ làm tăng thêm chi phí khai thác phương tiện với một lượng lớn hơn nhiều. Hay nói một cách khác là cắt giảm kinh phí bảo trì sẽ làm cho đất nước tổn kém hơn nhiều. Cần khắc phục những hạn chế về thể chế trong lĩnh vực cấp vốn và bảo trì đường bộ trong vài năm tới nhằm bảo đảm cho những khoản đầu tư vào vận tải đường bộ trước đây và đang thực hiện.

Các tiêu chuẩn then chốt để xác đị nh dự án đường bộ trong QHTT cụ thể như sau:

- Mạng lưới đường bộ chí nh yếu và thứ cấp<sup>22</sup> sẽ được hoàn tất bằng việc đẩy nhanh thực hiện các dự án đã kam kết và đang thực hiện cũng như giải toả nút thắt cổ chai và phát triển các đầu mối chiến lược với những tiêu chuẩn và các điều kiện mặt đường phù hợp
- Những nút thắt cổ chai mà có thể ảnh hưởng tới luồng giao thông liên tỉnh thông suốt sẽ được giải quyết trước khi tình hình trở nên xấu hơn dẫn tới chi phí nhiều hơn đặc biệt là trong và xung quanh những khu đô thị lớn
- Tuyến Bắc - Nam thứ 2 hỗ trợ và thay thế cho QL1 sẽ được xây dựng để đáp ứng nhu cầu
- Các đầu mối quốc tế với các nước láng giềng như Trung Quốc, Lào, Campuchia sẽ được cải tạo, đáp ứng tiêu chuẩn có thể tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết. Tổng số 14 đầu mối đường bộ cần được ưu tiên theo yêu cầu và các hiệp đị nh quốc tế.
- Nói chung, đầu tư tương lai vào đường bộ sẽ phải qua những đánh giá kinh tế kỹ càng hơn. Ưu tiên được áp dụng không chỉ đối với đường bộ mà còn cả các

<sup>22</sup> VITRANSS đề xuất rằng cần tái phân loại hệ thống QL thành chí nh yếu và thứ cấp dựa trên tầm quan trọng về chức năng

chuyên ngành vận tải khác. Trong số 7 hành lang tăng trưởng đã xác định, đáng chú ý nhất là các hành lang Hà Nội - Nam Định/Ninh Bình, Huế - Đà Nẵng - Hội An, TP HCM - Đà Lạt - Nha Trang, và TP HCM - Cần Thơ.

- Trong khi đường nông thôn được ưu tiên nhiều và các chương trình/dự án đang tiến hành, việc kết mạng và cải tạo đường tỉnh<sup>23</sup> nhằm liên kết đường tỉnh với mạng lưới chí nh yếu/ thứ yếu và đường nông thôn cũng cần được cân nhắc.

Kế hoạch phát triển đường bộ gồm các hoạt động có lựa chọn nhằm giải tỏa những nút thắt cổ chai tại những vị trí quan trọng trong mạng lưới chiến lược và tăng cường tiếp cận nông thôn. Tuy nhiên, tín hiệu quả đạt được từ việc sử dụng xe tải (thường lớn hơn), xe buýt và các phương tiện cơ giới hiện đại khác đòi hỏi cần có đầu tư đáng kể từ khu vực tư nhân, vì vậy cần có một môi trường kinh doanh hấp dẫn trong ngành GTVT để thu được lợi nhuận từ đầu tư đường bộ. Nhằm giảm thiểu những gánh nặng to lớn cũng như những đau khổ do tai nạn đường bộ gây ra, cần phải có những cải tiến đáng kể thông qua hàng loạt các biện pháp can thiệp.

**Đường sắt:** Khoảng cách giữa năng lực về thể chế/khai thác của ĐSVN (bị hạn chế do những ràng buộc về thể chế và năng lực quản lý hạn chế) với tiềm năng vô cùng lớn của nó là một vấn đề trung tâm của QHTT. Rút ngắn khoảng cách này là một thách thức lớn cần có nhiều năm cải cách để thiết lập một khung thương mại, một tổ chức theo định hướng thị trường hơn và một cơ sở hợp đồng vững chắc cho việc cung cấp hỗ trợ nhà nước. Cho tới năm 2005, công tác đầu tư theo quy hoạch chỉ giới hạn ở những lĩnh vực cần thiết để duy trì khai thác, để cho ngành đường sắt có thêm thời gian nâng cao năng lực thể chế của mình trong việc thực hiện những khoản đầu tư đã đề xuất. Cần ưu tiên nhiều cho các kế hoạch kinh doanh khả thi và tổ chức đã được cải cách nhằm giải quyết tốt hơn vấn đề giao thông sau năm 2005.

Với điều kiện những ràng buộc về thể chế được xoá bỏ và có được năng lực quản lý phù hợp, những khu vực cần đầu tư thêm là:

- Cải tạo và mở rộng các tuyến trên những hành lang tăng trưởng như Hà Nội - Hải Phòng (101km) và Sài Gòn - Biên Hòa (29km)
- Tiếp theo công tác khôi phục, liên kết Bắc - Nam cũng sẽ được tăng cường, bao gồm việc XD nhiều nhà ga bổ sung và một hầm qua đèo Hải Vân mới.
- Đối với những tuyến nối tại khu vực đô thị, đặc biệt là tại Hà Nội và TP Hồ Chí Minh, cần có biện pháp làm giảm những xung đột với giao thông đô thị bằng cách xây dựng đường sắt trên cao đối với những đoạn xung yếu trước khi tình hình trở nên không thể giải quyết được
- Cần tiến hành thay thế đầu máy toa xe một cách đúng đắn dựa trên cơ sở thương mại, nghĩa là, nếu việc thay thế đó mang lại lợi nhuận cho ngành DS.

<sup>23</sup> Hầu hết đường tỉnh, cũng như đường nông thôn, thuộc về loại đường Cấp III và không thuộc phạm vi của VITRANSS.

**Đường thủy nội địa:** Những triển vọng phát triển vận tải thủy nội địa là khá khiêm tốn, nhưng có thể đạt được những bước tiến quan trọng về tí nh hiệu quả nhờ việc nạo vét sông quy mô lớn để tàu lớn và hiệu quả hơn có thể hoạt động được. Để đạt được điều đó cần có một môi trường kinh doanh hấp dẫn để thu hút được đầu tư tư nhân. Phải tiến hành thương mại hóa cảng để các cảng không còn là những điểm ách tắc về giao thông dẫn đến hạn chế việc sử dụng những tàu hiệu quả hơn.

Về quản lý CSHT, công tác bảo trì tốt hơn là vô cùng quan trọng nhằm giúp đường thủy không bị tái bồi đắp quá nhanh. Điều này cần có công tác bảo trì nạo vét hiệu quả, công tác quản lý bảo trì tốt hơn và một cơ chế để đảm bảo có một nguồn vốn ổn định cho công tác bảo trì. Cũng rất cần cung cấp hỗ trợ dẫn luồng phục vụ cho tàu hoạt động ban đêm nhằm tăng năng suất tàu.

Những khu vực đầu tư chí nh trong giai đoạn Quy hoạch Tổng thể như sau:

- Cải tạo và tăng cường đường thủy và các cảng có liên quan dọc các hành lang tăng trưởng lựa chọn như: tuyến đường thủy Quảng Ninh - Hải Phòng - Hà Nội, Quảng Ninh - Phả Lại, Sông Đáy (Cửa Đáy - Ninh Bình), Sông Hồng (Lạch Giang - Nam Định - Hà Nội), kênh Đáy - Ninh Cơ, cảng Hà Nội/Khuynh Lương, và cảng Ninh Bình/Ninh Phúc ở Miền Bắc và tuyến đường thủy TP HCM - Cần Thơ, Sài Gòn - Đồng Tháp Mười - Long Xuyên, kênh Thị Vải - Nước Mặn, và các cảng sông Mỹ Tho/Cần Thơ ở Miền Nam.
- Cải tạo hai tuyến đường thuỷ quốc tế - sông Hậu qua Cần Thơ và sông Tiền qua Mỹ Tho đến Campuchia để tiếp nhận tàu lớn đồng thời cung cấp môi trường vận tải tốt hơn.
- Mở rộng và cải tạo đường thuỷ nội địa nông thôn bao gồm các tuyến đường thuỷ và các cảng sông do chí nh quyền địa phương quản lý.
- Cải tạo an toàn vận tải đường sông bao gồm: dẫn luồng ban đêm cho các tuyến có lưu lượng vận tải cao (tuyến loại A & loại B) và cải tiến các dịch vụ dẫn luồng ban ngày cho các tuyến còn lại.
- Nâng cấp 2 trường Hàng giang hiện tại để đáp ứng nhu cầu đào tạo ngày càng tăng về thuỷ thủ tàu sông khi mở rộng và hiện đại hoá các dịch vụ đường thủy nội địa.
- Tăng cường các tiêu chuẩn an toàn cho tàu sông và xoá bỏ những hạn chế về cấp vốn làm ảnh hưởng tới quá trình phát triển đội tàu.

**Chuyên ngành Hàng hải:** Các dịch vụ của ngành cảng Việt Nam không theo kịp nhu cầu vận tải gia tăng dẫn đến ách tắc tại cảng tăng.<sup>24</sup> Đầu tư vào cảng Hải Phòng và cảng Sài Gòn đã nâng cao năng lực xếp dỡ, nhưng những vấn đề bức xúc thường gặp ở các cảng của Việt Nam như vùng nước hẹp và nông, xếp dỡ hàng hoá kém hiệu quả thì vẫn chưa được giải quyết. Những nỗ lực nhằm mở rộng đội tàu vận tải quốc tế của Việt Nam cũng chưa làm cho tỷ phần vận tải tăng do tí nh cạnh tranh còn kém. Mặt khác, vận tải ven biển vẫn tăng đều hàng năm cùng những dịch vụ mới kể cả khai thác container tàu chở cũng đã bắt đầu hoạt động. Để Việt Nam duy trì được tốc độ tăng trưởng kinh tế tương lai, cần phát triển ngay

<sup>24</sup> Từ năm 1991 đến năm 1998, khối lượng vận tải tại các cảng của Bộ GTVT tăng từ 796.000 tấn đến 1,7 triệu tấn (gấp 2,1 lần), và tổng chiều dài bến tăng từ 6.647 m lên 8.267 m.

các cảng cửa ngõ mang tính cạnh tranh để hỗ trợ cho các dịch vụ vận tải biển quốc tế hiệu quả và kinh tế.

Có thể thấy trước vai trò vận tải ven biển sẽ ngày càng tăng không chỉ trong vận chuyển hàng rời thông thường mà còn cả vận chuyển hàng bách hoá. Đầu tư ngắn hạn cho cảng được đề xuất tại các cảng tổng hợp có tính đến quy mô cải tiến năng suất cảng và những đầu tư vào thiết bị dẫn luồng hiện đại. Cần phải tăng cường công tác quy hoạch cảng để giảm thiểu chi phí phát triển chung và tránh được tác động xấu đến môi trường. Trách nhiệm giữa vận tải biển và thuỷ nội địa phải được phân định rõ ràng. Tuy nhiên vai trò của vận tải ven biển sẽ phụ thuộc rất nhiều vào mức độ cải tiến công tác quản lý và việc có thể hình thành các tuyến thông suốt giữa vận tải ven biển và các phương thức khác (đặc biệt là dịch vụ cảng tốt hơn để khuyến khích đầu tư vào các tàu hiện đại, với trang thiết bị xếp dỡ có hiệu quả).

Để khuyến khích đầu tư tư nhân và công nghệ nước ngoài, trong 5 năm tới cần phải cải thiện môi trường kinh doanh bằng cách giảm bớt sự tham gia của Tổng Cty HHVN cùng những ảnh hưởng của nó đối với cả cảng và vận tải biển, đồng thời giảm các rào cản đối với đầu tư nước ngoài.Thêm vào đó, cần có các cơ chế tài chính mới để hiện đại hóa đội tàu VT ven biển và VT ven biển cần phải trả mức phí CSHT bằng mức với VT viễn dương (thay cho việc được trợ cấp như hiện nay).

Các lĩnh vực đầu tư cần được tập trung là:

- Hình thành một mạng lưới cảng hiệu quả trên toàn quốc bằng cách hướng đầu tư vào 9 cảng (cụm cảng): Cảng Hải Phòng, Cảng nước sâu Quảng Ninh (cảng Cái Lân), Cảng Cửa Lò, Hệ thống cảng Vịnh Đà Nẵng, Cảng Quy Nhơn, Cảng Nha Trang, Cụm cảng sông Sài Gòn, Cảng nước sâu Vũng Tàu-Thị Vải và Cảng Cần Thơ.
- Xây dựng hoặc mở rộng 9 cảng chuyên dụng để phục vụ vận tải biển chuyên dụng, như: Cảng Dung Quất chuyên phục vụ tàu chở dầu.
- Hình thành các cảng cửa ngõ quốc tế ở 3 miền Bắc, Trung, Nam.
  - a) Cảng biển nước sâu Quảng Ninh gồm việc mở rộng Cảng Cái Lân, với các biện pháp bảo vệ môi trường Vịnh Hạ Long, tiếp theo là thực hiện nghiên cứu quản lý vùng ven biển nhằm xác định khu vực cảng cửa ngõ thí điểm trước khi phát triển các bến bổ sung.
  - b) Hệ thống cảng Vịnh Đà Nẵng gồm: mở rộng cảng Tiên Sa trước năm 2005, sau đó là phát triển cảng Liên Chiểu.
  - c) Cảng nước sâu Vũng Tàu-Thị Vải cần một nghiên cứu QHTT, tiếp theo là phát triển một cảng nước sâu tại (các) vị trí thí điểm.
- Cải tạo các cảng địa phương lựa chọn để cải thiện tình hình tiếp cận với địa phương và đáp ứng nhu cầu.
- Lắp đặt thiết bị dẫn luồng và triển khai các tàu tìm kiếm cứu hộ nhằm tăng cường an toàn hàng hải trên vùng biển Việt Nam.
- Nâng cao trình độ của thuỷ thủ để đáp ứng các công ước hàng hải quốc tế như STCW-95, SOLAS và Bộ luật IMS.
- Đề ra cơ chế tạo vốn thí điểm để tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển đội tàu.

Trong tương lai có thể cảng sẽ đóng vai trò hàng đầu trong việc phát triển khu vực xung quanh cảng. Những công ty khai thác đị a ốc xây dựng những khu công nghiệp, đặc biệt là những khu quay mặt ra biển hoặc sông sẽ rất cần các cảng có khả năng tiếp cận tốt. Đó là những khu vực như Vũng Áng, Chân Mây, Kỳ Hà, Dung Quất và Cái Cui. Tuy nhiên, phát triển cảng cần đi đôi với phát triển khu vực quanh cảng nhằm tránh sử dụng không hết công suất.

Việt Nam có 67 khu công nghiệp: 14 tại miền Bắc, 13 ở miền Trung và 40 ở miền Nam. Chỉ có 10 khu là thành công trong công việc cho thuê trên một nửa diện tí ch đất của mình mà tất cả đều ở miền Nam. Ngay cả khu công nghiệp hiện đại nhất miền Bắc là Nomura Hải Phòng, gần cảng Hải Phòng, cũng có hệ số sử dụng đất thấp. Vì vậy, cần phải thận trọng khi xem xét khả năng thực hiện, thời hạn và vị trí của những cảng mới nằm gần những khu công nghiệp.

Đi nh hướng phát triển cảng mới của VITRANSS kết hợp với phát triển công nghiệp như sau:

- (a) Cảng Dung Quất sẽ được xây dựng để bước đầu phục vụ các sản phẩm dầu tinh và dầu thô, sau đó sẽ mở rộng cảng thành cảng tổng hợp tương ứng với tiến độ phát triển của khu công nghiệp Dung Quất.
- (b) Cảng Cái Cui sẽ chỉ được xây dựng sau khi không thể mở rộng thêm năng lực của cảng Cần Thơ.
- (c) Dự báo nhu cầu vận tải VITRANSS chỉ ra rằng lưu lượng vận tải tương lai tại Vũng Áng, Chân Mây, Kỳ Hà và những cảng khác phục vụ cho các khu công nghiệp không đủ để có thể thực hiện dự án cảng thậm chí ngay cả khi đã tinh cá hàng hoá quá cảnh.

**Chuyên ngành Hàng không:** Dự kiến ngành hàng không sẽ tiếp tục phát triển nhanh và CSHT cần được nâng cấp và phát triển tốt. Cần có năng lực đánh giá và lập quy hoạch cao hơn để có thể hướng đầu tư vào những mục tiêu cần thiết có tí nh khả thi, đồng thời cũng cần điều chỉnh lại phí CSHT trên cơ sở thương mại. Cần phải tăng cường quản lý các hãng hàng không và sân bay nhằm đáp ứng các tiêu chuẩn cao, cần thiết về an toàn và phục vụ hành khách, đặc biệt là trong môi trường cạnh tranh, tự do hoá ngày càng tăng ở khu vực. Điều này đòi hỏi phải thương mại hoá các sân bay, bỏ kiểm soát vé và đẩy mạnh cạnh tranh trong ngành hàng không.

Các lĩnh vực trong QHTT là:

- Thiết lập một mạng lưới sân bay theo chức năng và có phân cấp theo các tiêu chuẩn ICAO, bao gồm 3 sân bay cấp I (đường băng 3.600m, hoạt động 24 giờ), 3 sân bay cấp II (đường băng 2.200m, hoạt động 24 giờ) và 13 sân bay cấp III (đường băng 1.200-2.000m, hoạt động ban ngày).
- Nâng cấp và mở rộng 3 sân bay chí nh yếu là Nội Bài, Đà Nẵng và Tân Sơn Nhất.
- Mở rộng 3 sân bay cấp II là Cát Bi (Hải Phòng), Phú Bài (Huế) và Nha Trang - trên hành lang tăng trưởng được chỉ định và gần các điểm du lịch nổi tiếng.

- Xây dựng 4 sân bay cấp III tại Cao Bằng, Lào Cai, Đồng Hới và Chu Lai. Trừ Cao Bằng ra, những địa điểm còn lại hiện vẫn có sân bay dân dụng hoặc quân sự hoạt động. Tất cả 9 sân bay cấp III hiện tại sẽ được cải tạo để tăng cường an toàn hàng không và đáp ứng nhu cầu vận tải gia tăng.
- Quá trình thực hiện chương trình CNS/ATM đã được Việt Nam trình lên ICAO.
- Cung cấp thiết bị đào tạo mới cho Trường Đào tạo HKDD Việt Nam.

**Vận tải đa phương thức và các lĩnh vực khác:** Cần phát triển vận tải đa phương thức một cách hiệu quả ở Việt Nam để thúc đẩy ngoại thương, việc này đòi hỏi phải đầu tư vào trang thiết bị xếp dỡ container cũng như các hệ thống mới. Phải giảm bớt những trở ngại về mặt thuế và CSHT để thúc đẩy các loại hình vận tải qua biên giới. Hỗ trợ cho những khuyến nghị về chính sách bao gồm việc áp dụng/dơn giản hóa những khung điều tiết, khuyến khích nước ngoài tham gia đầu tư, và hướng mục tiêu đầu tư của Chính phủ theo cách hiệu quả nhất.

#### Sàng lọc và xác định bước đầu các dự án tham gia lựa chọn của QHTT

Những danh sách chi tiết ban đầu về các dự án, lấy từ các chiến lược dài hạn đề xuất, đã được sàng lọc để tìm ra các dự án cho QHTT<sup>25</sup>. Những dự án trong danh sách ban đầu được chia thành những nhóm sau:

- |        |   |
|--------|---|
| Nhóm 1 | Các dự án đã được cam kết/đang tiến hành. Các dự án này đã được đưa vào trong QHTT. (Xem Phụ lục 6.1)   |
| Nhóm 2 | Các dự án đề xuất trong Nghiên cứu VITRANSS với vai trò như các dự án tham gia lựa chọn. Các dự án này sẽ được đánh giá và lựa chọn cho QHTT (Xem Phụ lục 6.2). |
| Nhóm 3 | Các dự án đề xuất trong VITRANSS làm các dự án dài hạn, do đó không tí nh trong QHTT.   |

Các dự án nhóm 2 gồm (1) trang thiết bị GTVT như đầu máy toa xe, tàu thuyền và máy bay, cơ bản được các tổ chức khai thác GTVT mua tuỳ theo khả năng tài chính (4 dự án), (2) các dự án liên quan đến đào tạo và an toàn (4 dự án) và (3) các dự án về CSHT (95 dự án CSHT và 15 dự án về hệ thống/ công trình/ trang thiết bị ) (xem Phụ lục 6.2). Các dự án này sau đó sẽ được phân loại theo chuyên ngành như sau:

**Đường bộ:** (1) Phát triển mạng lưới đường bộ chí nh yếu (8 dự án)  
(2) Phát triển mạng lưới đường bộ thứ yếu (20 dự án)  
(3) Nâng cao an toàn đường bộ (1 dự án)  
(4) Đường cao tốc (9 dự án)

**Đường sắt:** (1) Khôi phục và cải tạo nhỏ (4 dự án)  
(2) Mở rộng năng lực tại những đoạn xung yếu (14 dự án)

<sup>25</sup> Danh sách chi tiết này không có trong Báo cáo tóm tắt nhưng có trong Báo cáo chính

- (3) Xây dựng các tuyến mới (4 dự án)
- (4) Khai thác và cải tạo đầu máy toa xe (2 dự án)

**Thuỷ nội địa:** (1) Cải tạo cảng (9 dự án)  
(2) Cải tạo tuyến đường thuỷ (12 dự án)  
(3) Cải thiện an toàn và đội tàu (2 dự án)

**Cảng & VTB:** (1) Phát triển/ mở rộng cảng (10 dự án)  
(2) Khai thác và nâng cao an toàn (6 dự án)

**Hàng không:** (1) Phát triển/ mở rộng sân bay (6 dự án)  
(2) Xây dựng ga vận tải hàng không (10 dự án)  
(3) Mua máy bay (1 dự án)

**Tổng chi phí** cho các dự án tham gia lựa chọn vào khoảng 26 tỷ đô la.

#### **Đánh giá các dự án tham gia lựa chọn của QHTT**

**Phương pháp luận:** Các dự án tham gia lựa chọn (tổng số 118 dự án) được đánh giá chủ yếu theo quan điểm kinh tế bởi vì tính chất của các dự án VITRANSS là đáp ứng nhu cầu vận tải liên tỉnh. Một số các dự án lựa chọn khó để đánh giá một cách đị nh lượng được ưu tiên dựa trên đánh giá của Đoàn Nghiên cứu. Trong tổng số 110 dự án đang được tiến hành đánh giá thì có 95 dự án được đánh giá toàn diện và lượng tính từ quan điểm kinh tế.

**Đánh giá kinh tế:** Đánh giá kinh tế được tiến hành dựa trên phân tí ch mạng lưới được áp dụng trong Nghiên cứu trên cơ sở một số giả đị nh<sup>26</sup>.

**Các tiêu chí đánh giá khác:** Các tiêu chí khác được sử dụng cho việc đánh giá dự án bao gồm: (1) tính liên hoàn của mạng lưới: Góp phần tăng cường mạng lưới, (2) Kết nối quốc tế: Góp phần tăng cường kết nối quốc tế, (3) Thu hồi chi phí : Cơ hội để thu hồi chi phí đầu tư cho dự án, (4) Công bằng xã hội/xoá đói giảm nghèo: Góp phần tăng cường công bằng xã hội và xoá đói giảm nghèo, (5) Môi trường: Mức độ tác động của dự án đối với môi trường, (6) Tái đị nh cư và giải phóng mặt bằng: Qui mô của các yêu cầu đối với việc tái đị nh cư và giải phóng mặt bằng.

**Đối với (1), (2), (3), và (4), thì các kết quả của những đánh giá đị nh lượng được chuyển tương đương với chỉ tiêu kinh tế tuỳ theo mức độ ảnh hưởng của dự án: đáng kể, thêm 3 điểm; bình thường, thêm 1 điểm; í ảnh hưởng, không bổ sung điểm nào<sup>27</sup>.**

<sup>26</sup> Giả đị nh là: (1) tất cả các dự án được thực hiện trong 3 năm (2002-2004) và đưa vào sử dụng công cộng năm 2005; (2) lợi í ch của dự án là những khoản tiết kiệm được từ chi phí khai thác và chi phí thời gian của hành khách; và (3) chỉ tiêu kết quả của phân tí ch là EIRR (hệ số nội hoàn kinh tế). Tuy nhiên trong quá trình đánh giá kinh tế này, lợi í ch của từng dự án được tính toán bằng cách phân bổ tổng lợi í ch kinh tế của chuyên ngành cho từng dự án tỷ lệ với việc giảm chi phí vận tải ước tính của từng dự án. Vì vậy, đó gọi là EI (chỉ số kinh tế).

<sup>27</sup> "Môi trường" và "Tái đị nh cư/Giải tỏa" được sử dụng làm tham khảo không được chuyển thành những điểm ưu tiên.

**Đánh giá hệ thống/công trình/trang thiết bị :** Có 15 dự án khó đánh giá nếu sử dụng tiêu chí trên. Chúng được đánh giá như sau: Các dự án đề xuất liên quan đến các dự án về cơ sở hạ tầng thì bằng điểm với các dự án cơ sở hạ tầng, còn các dự án cần được thực hiện với các hiệp định quốc tế sẽ có nhiều điểm hơn.

**Chỉ tiêu đánh giá:** Do đó kết quả của việc đánh giá dự án là tổng giá trị (%) của chỉ tiêu kinh tế và những điểm bổ sung dựa trên đánh giá về các yếu tố phi kinh tế. Chỉ tiêu đánh giá cung cấp cơ sở cho việc phân loại các dự án theo mức độ ưu tiên. (xem Phụ lục 6.3).

**Nhóm A:** các dự án đạt trên 20 điểm và các dự án được ưu tiên hơn nhóm B

**Nhóm B:** các dự án đạt 20 điểm

**Nhóm C:** các dự án đạt dưới 20 điểm

Các dự án "A" và "B" được xem xét để đưa vào QHTT.

### Chương trình Quy hoạch Tổng thể

**Lựa chọn dự án QHTT:** Đã lựa chọn được tổng số 116 dự án cần thiết để hình thành mạng lưới và các dịch vụ vận tải được đề xuất trong giai đoạn QHTT. (vị trí của các dự án CSHT được thể hiện trong Bảng 6.1 và Hình 6.1).

- Các dự án đã cam kết và đang thực hiện (33 dự án)
- Các dự án đào tạo và an toàn (4 dự án)
- Các dự án CSHT (64 dự án)
- Các dự án trang thiết bị /công trình/hệ thống kết hợp với các dự án CSHT trên (15 dự án)

**Yêu cầu đầu tư:** Yêu cầu đầu tư đối với QHTT lên tới gần 11,5 tỷ đô la trong tổng số chi phí vốn. Không tính đến phần đầu tư cần thiết cho các dự án mang lại lợi nhuận, như cảng và đường cao tốc, và chi phí của trang thiết bị GTVT mà chủ khai thác cần gánh chịu, thì chi phí đối với Chính phủ (trung ương và địa phương) dự tính khoảng 10,5 tỷ đô la (xem Bảng 6.2).

**Đường bộ chiếm khoảng 65% chi phí** mà Chính phủ phải gánh chịu, tiếp đó là đường sắt (13,2%), cảng và vận tải biển (11,5%), hàng không (6,6%), và đường thủy nội địa (3,6%). Tuy nhiên, chuyên ngành đường bộ đã tính cả 3,6 tỷ đô la cho các dự án đã cam kết/đang thực hiện, chiếm 50% tổng chi phí đầu tư đường bộ.

**Một lĩnh vực đầu tư quan trọng khác** trong ngành GTVT là trang thiết bị vận tải của đường bộ, đường sắt, đường sông, đường biển, và hàng không. Tổng đầu tư khoảng 38 tỷ đô la, 84% số đó cho phương tiện đường bộ (xem Bảng 6.3).

## Bảng 6.1 Danh sách các dự án QHTT (tới năm 2010)

1/ “A” là các dự án tiến hành trước năm 2005, và “B” là các dự án sau

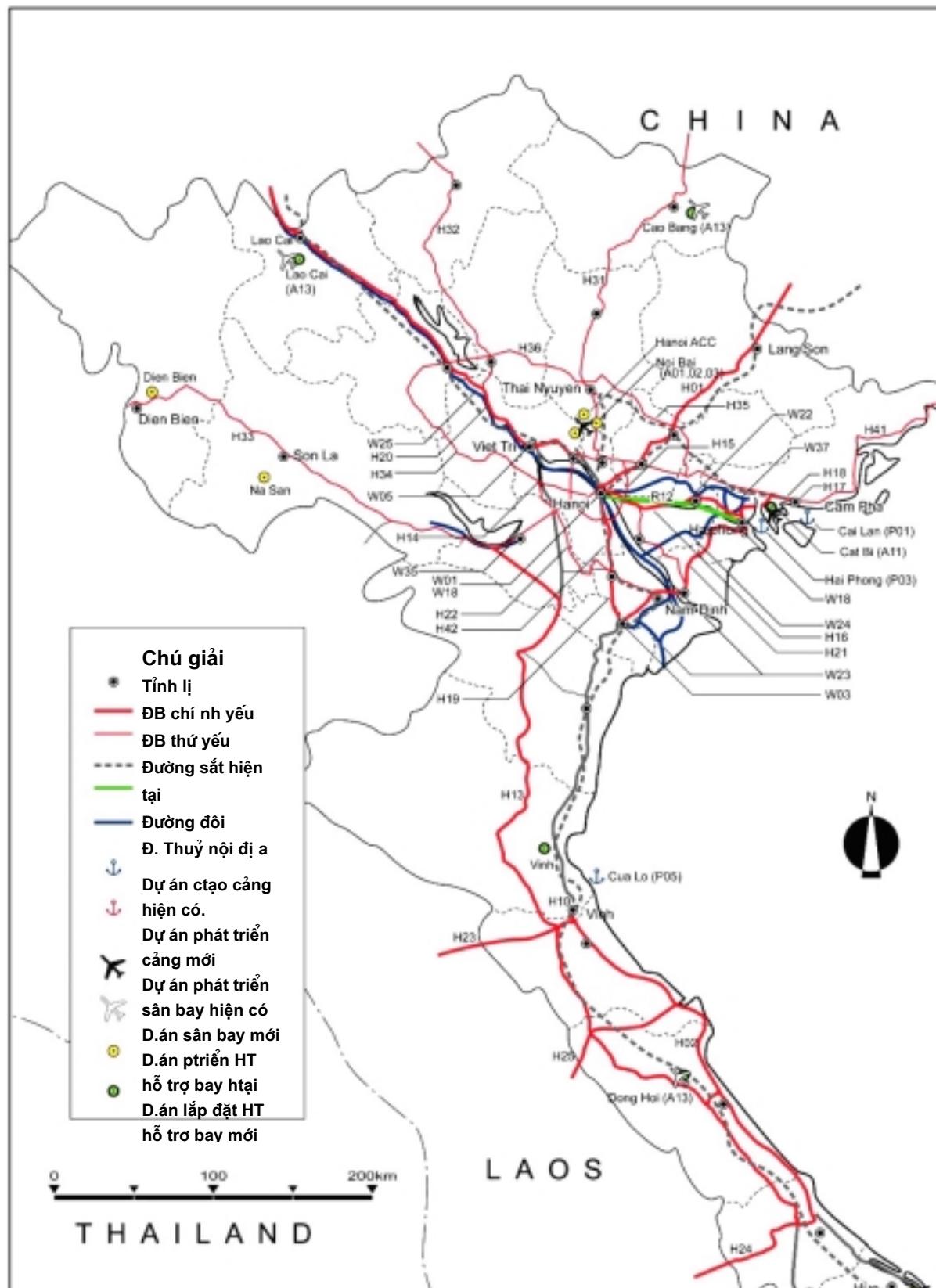
Ngành	Số dự án	Dự án	Trạng thái (KH ban đầu)	Nguồn vốn	Chi phí dự án (triệu đô la)		Ưu tiên
					Tổng	2001-	
<b>Đường sắt</b>	H46	Cải tạo đoạn Cần Thơ - Hà Tiên (200km)	Mới		197,0	197,0	B
	H48	Cải tạo QL22B (Gò Dầu - Xa Mát; 80km)	Mới		55,0	55,0	B
	H49	CT khôi phục mạng lưới đường bộ thứ cấp	Mới		94,0	94,0	A*
	H50	Dự án cải tạo đường cấp 3	Mới		569,0	569,0	A*
	<b>An toàn đường bộ</b>						
	H52	Chương trình cải tạo an toàn đường bộ	Mới		30,0	30,0	A
	<b>Đường cao tốc</b>						
	H60	Đường cao tốc HCM - Cần Thơ 1 (HCM - Mỹ Tho; 50km)	Mới		350,0	350,0	B
	<b>Tổng phụ</b>				7944,5	7131,9	
	<b>Khôi phục và cải tạo nhỏ</b>						
<b>Đường nước</b>	R01	Khôi phục cầu đường sắt Hà Nội - TP HCM	Đang thực hiện (1995-2001)	JBIC	104,0	47,0	A
	R02	Khôi phục cầu và đường	Mới		325,0	325,0	A*
	R04	Hầm đèo Hải Vân	Mới		389,0	389,0	B
	R05	Hiện đại hóa trang thiết bị thông tin tín hiệu	Mới		128,0	128,0	A*
	R07	Báo hiệu tại đường ngang	Mới		21,0	21,0	A*
	<b>Mở rộng năng lực tại các đoạn cần thiết</b>						
	R08	Ga mới cho đổi tàu (100 ga)	Mới		26,0	26,0	A*
	R11	Khu gian Biên Hòa-Sài Gòn (29,4 km)	Mới		130,0	130,0	B
	R12	Khu gian Hà Nội-Hải Phòng (101,4 km)	Mới		293,0	293,0	B
	R13	Khu gian Hà Nội - Giáp Bát (5,4km)	Mới		32,0	32,0	B
<b>Đường nước</b>	<b>Khai thác</b>						
	R28	Kiểm soát tàu tập trung và phổ cập tin học	Mới		136,0	136,0	A
	<b>Tổng phụ</b>				1584,0	1527,0	
	<b>Cải tạo cảng</b>						
	W01	Cải tạo cảng Hà Nội/Khuyển Lương	Mới		11,0	11,0	A*
	W03	Cải tạo cảng Ninh Bình/Ninh Phúc	ĐTH một phần	Chí nh phủ	14,4	14,4	A
	W05	Cải tạo cảng Việt Trì	Mới		3,5	3,5	B
	W08	Cải tạo cảng Mỹ Tho/Cần Thơ cho TNĐ	ĐTH một phần	WB/ Chí nh phủ	6,1	6,1	A
	W10	Cải tạo cảng Vĩnh Thái (Vĩnh Long)	Mới		4,3	4,3	A*
	W12	Cải tạo cảng Cà Mau	Mới		2,9	2,9	A*
<b>Đường nước</b>	W14	Cải tạo cảng Cao Lãnh (Đồng Tháp)	Mới		6,4	6,4	A*
	W16	Cải tạo cảng Mỹ Thới (Long Xuyên)	Mới		6,2	6,2	A*
	W18	Phát triển bến hành khách	Mới		2,2	2,2	A
	W20	Phát triển cảng đị a phương khác	Mới		47,7	47,7	A
	<b>Cải tạo đường thủy</b>						
	W22	Cải tạo đường thủy Quảng Ninh-HN/Phả Lại	Mới		13,9	13,9	A*
	W23	Cải tạo đường thủy Ninh Bình/Nam Đị nh - Hà Nội	Mới		19,9	19,9	A*
	W24	Cải tạo ĐT Quảng Ninh-N. Đị nh/Ninh Bình	Mới		6,0	6,0	A*
	W25	Cải tạo ĐT Hà Nội - Việt Trì - Lào Cai	Mới		74,0	74,0	A*
<b>Đường nước</b>	W29	Cải tạo đường thủy Hồ Chí Minh - Cần Thơ	Đang thực hiện một phần	WB/ Chí nh phủ	23,2	23,2	A
	W30	Cải tạo đường thủy Cần Thơ - Cà Mau	Đang thực hiện một phần	WB/ Chí nh phủ	17,6	17,6	A
	W31	Cải tạo đường thủy Chợ Lách - Kiến Lương	Đang thực hiện một phần	WB/ Chí nh phủ	25,5	25,5	A
	W32	Cải tạo đường thủy Sài Gòn - Đồng Tháp Mười - Long Xuyên	Đang thực hiện một phần	Chí nh phủ	5,4	5,4	A
	W33	Cải tạo kênh Thị Vải - Nước Mặn	Mới		3,2	3,2	A*
	W35	Cải tạo cảng Hòa Bình & sông Đà tại hồ Hoà Bình	Mới		2,1	2,1	B
	W36	Cải tạo đường thủy Cửu Long - Cam pu chia	Mới		20,5	20,5	B
	W37	Cải tạo các tuyến ra đảo (Cô Tô và Cát Bà)	Mới		2,5	2,5	B
	<b>An toàn và khai thác</b>						
	W39	Nâng cao an toàn vận tải thuỷ nội đị a	Mới		52,7	52,7	A
<b>Cảng và vận tải biển</b>	W41	Giáo dục đường thuỷ nội đị a	Đang thực hiện (1997-2002)	CIDA	14,1	14,1	A
	<b>Tổng phụ</b>				385,3	385,3	
	<b>Phát triển / Mở rộng cảng</b>						
	P01	Dự án mở rộng cảng Cái Lân	ĐTH một phần (96-01)	JBIC	128,1	128,1	A
	P03	Cảng tổng hợp Hải Phòng (giai đoạn 2)	Đang thực hiện (2000-2010)	JBIC	138,0	138,0	A

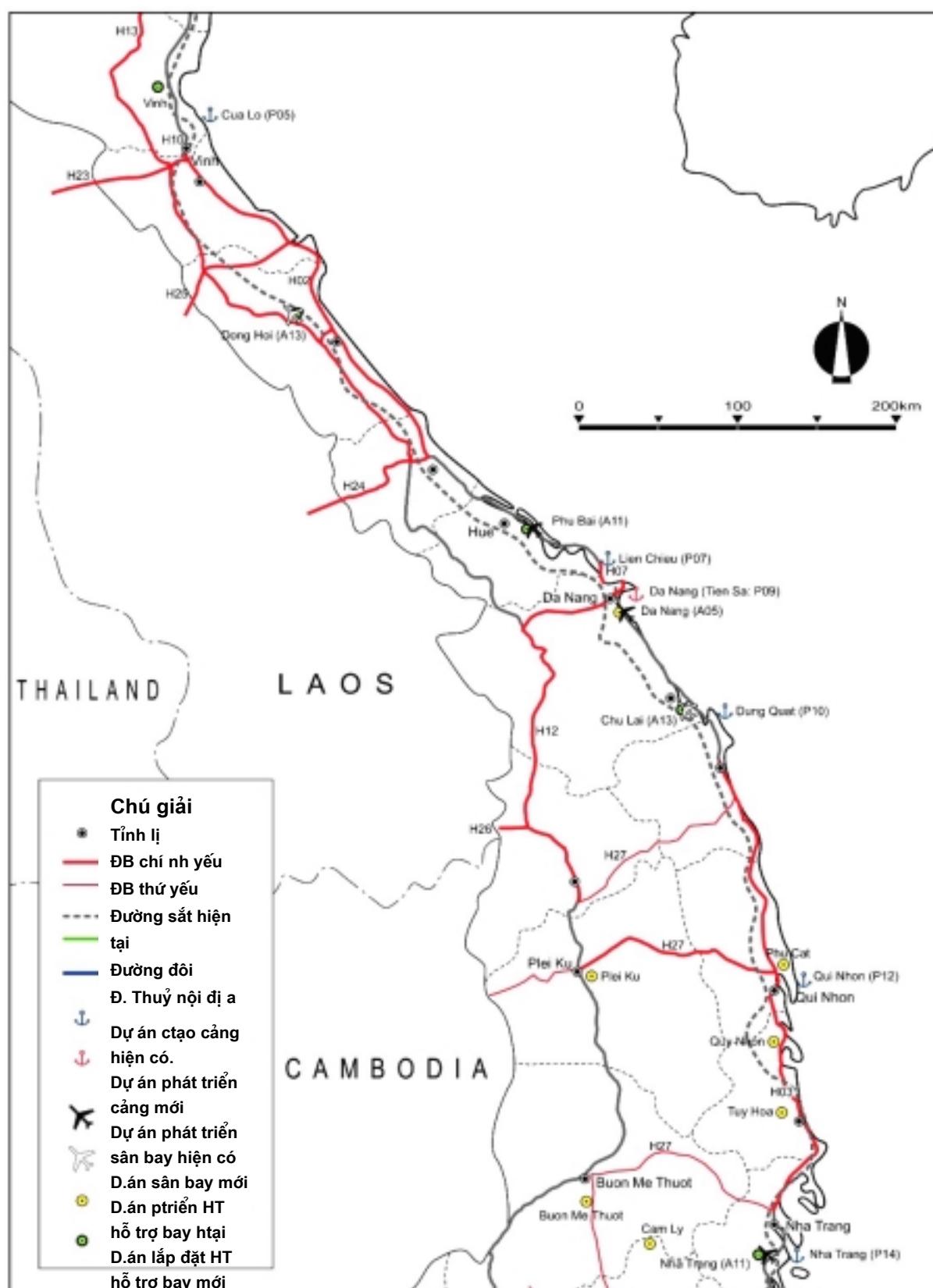
1/ "A" là các dự án tiến hành trước năm 2005, và "B" là các dự án sau

Ngành	Số dự án	Dự án	Trạng thái (KH ban đầu)	Nguồn vốn	Chi phí dự án (triệu đô la)		Ưu tiên
					Tổng	2001-	
Cảng biển	P05	Dự án cảng Cửa Lò	Mới	ĐTH một phần (99-03)	49,3	49,3	A*
	P07	Phát triển cảng Liên Chiểu-Vị nh Đà Nẵng	Mới		158,0	158,0	B
	P09	Khôi phục cảng Tiên Sa - Vị nh Đà Nẵng	Mới		172,0	172,0	A
	P10	Cảng chuyên dụng cho KCN Dung Quất	Mới		130,0	130,0	A
	P12	Phát triển cảng Qui Nhơn	Mới		36,0	36,0	A
	P14	Phát triển cảng Nha Trang	Mới		57,0	57,0	A
	P16	Cảng Tổng hợp TP Hồ Chí Minh	Mới		200,0	200,0	A
	P18	Cảng tổng hợp Bà Rịa - Vũng Tàu	Mới		206,0	206,0	B
	P20	Phát triển cảng Cần Thơ	Mới		64,0	64,0	A
	P22	Phát triển các cảng ngành	Mới		67,0	67,0	A
	P24	Các cảng địa phương khác	Mới		22,7	22,7	A
	<b>An toàn và khai thác</b>						
	P26	Các hệ thống EDI tại các cảng cửa ngõ	Mới		10,0	10,0	B
	P27	Dự án phát triển ICD quy mô lớn	Mới		72,2	72,2	B
	P31	Phát triển hỗ trợ dẫn luồng (ATN)	Mới		63,6	63,6	A
	P33	Bảo vệ dầu loang và an toàn hàng hải	Mới		52,8	52,8	A
	P35	Dự án nâng cấp đào tạo thuyền viên	Mới		20,9	20,9	A
<b>Tổng phu</b>					<b>1647,6</b>	<b>1,647,6</b>	
Hàng Không	<b>Phát triển / Mở rộng sân bay</b>						
	A01	Dự án phát triển sân bay quốc tế Nội Bài	Đang thực hiện (1996-2002)	Chí nh phủ	57,1	17,1	A
	A02	Xây dựng Nhà ga khách mới tại Sân bay quốc tế Nội Bài (T1)	Đang thực hiện (1995-2001)	CP & Vay tín dụng	80,0	24,0	A
	A03	Dự án phát triển sân bay quốc tế Nội Bài-GĐ1	Mới		53,9	53,9	A
	A05	Dự án phát triển sân bay quốc tế Đà Nẵng-GĐ1	Mới		77,7	77,7	A
	A07	Mở rộng Nhà ga khách quốc tế tại sân bay Tân Sơn Nhất	Đang thực hiện (1999-2002)	SAA	12,0	6,0	A
	A08	Rải mặt khu vực bay tại sân bay Tân Sơn Nhất	Đang thực hiện (1999-2001)	SAA	16,0	14,4	A
	A09	Dự án phát triển sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất	Mới	226,7	226,7	A	
	A11	Dự án phát triển sân bay cấp 2 (Cát Bi, Phú Bài, Nha Trang)	Mới	85,6	85,6	A	
	A13	Dự án XD sân bay mới (Cao Bằng, Lào Cai, Đồng Hới, Chu Lai)	Mới	83,6	83,6	B	
	A14	Khôi phục các sân bay cấp III - giai đoạn 1 (9 sân bay)	Mới	120,8	120,8	A	
	<b>Kiểm soát không lưu</b>						
	A16	Tái xây dựng TT Kiểm soát Khu vực HCM và TT Quản lý Không lưu Nội Bài	Mới	58,0	58,0	A	
	A17	Cung cấp hệ thống dẫn đường bay cho các sân bay cấp 2 (Cát Bi, Phú Bài, Nha Trang)	Mới	4,5	4,5	B	
	A18	Cung cấp toàn bộ hệ thống dài kiểm soát và các trạm quan sát thời tiết tự động (AWOS) cho 4 sân bay mới	Mới	1,3	1,3	B	
	A19	Chương trình thay thế trang thiết bị không vận và thông tin liên lạc	Mới	12,2	12,2	A	
	A20	Dự án nâng cấp và lắp đặt trang thiết bị cho hệ thống CNS/ATM mới - Giai đoạn 1	Mới	32,8	32,8	A	
	A21	Dự án nâng cấp và lắp đặt trang thiết bị cho hệ thống CNS/ATM mới - Giai đoạn 2	Mới	10,9	10,9	B	
	A22	Cải tạo các dịch vụ không vận - Mạch thoại trực tiếp (ATS-DS) và Mạng lưới viễn thông cố định hàng không (AFTN)	Mới	2,5	2,5	A	
	A23	Khôi phục Trường đào tạo HKDD Việt Nam	Mới	3,0	3,0	A	
	A24	Thiết bị kiểm tra không vận các chuyến bay	Mới	1,1	1,1	A	
	A25	Thay thế các thiết bị kiểm tra và Phòng thí nghiệm các thiết bị chuẩn	Mới	1,9	1,9	A	
<b>Tổng phu</b>					<b>941,6</b>	<b>838,0</b>	
	<b>Tổng cộng</b>				<b>12503,0</b>	<b>11.529,8</b>	

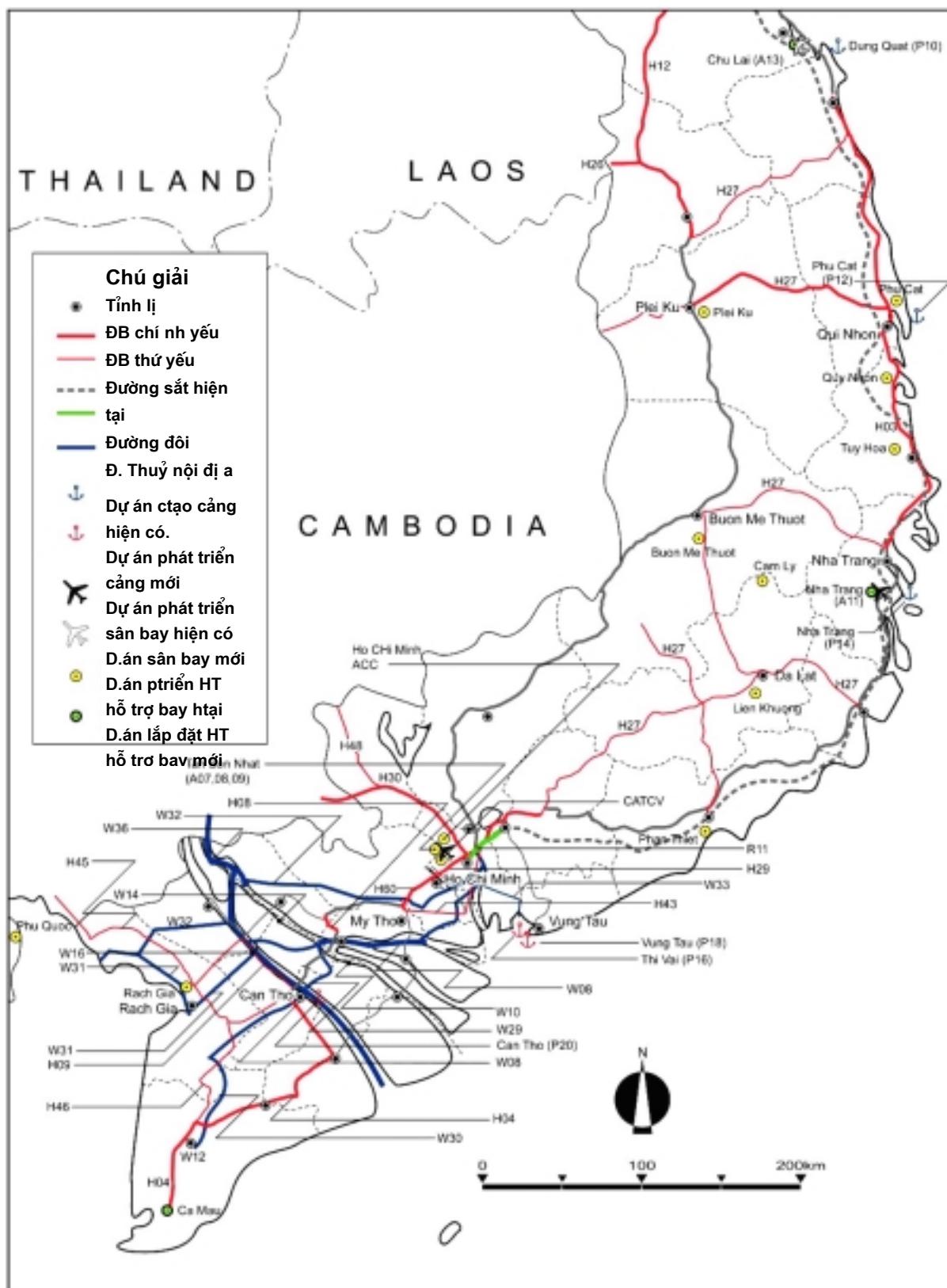
1/ "A" là các dự án tiến hành trước năm 2005, và "B" là các dự án sau

**Hình 6.1- a**  
**Quy hoạch tổng thể đến năm 2010 (chỉ tí nh các dự án về CSHT) Miền Bắc**



**Hình 6.1 - b****Quy hoạch tổng thể đến năm 2010 (Chỉ tí nh các dự án về CSHT) Miền Trung**

Hình 6.1 - c



**Bảng 6.2**  
**Yêu cầu đầu tư vào ngành GTVT tới năm 2010**

Ngành	Hạng mục	Chi phí vốn ước tí nh (triệu đô la)		Chi phí đối với Chí nh phủ		
		Tổng	Đang TH	% vốn	Triệu đô la	% tổng
<b>Đường bộ</b>	• Phát triển mạng lưới đường bộ chí nh yếu	4413,9	3.577,9	100	4414	41,9
	• Phát triển mạng lưới đường bộ thứ cấp	2338,0	-	100	2338	22,2
	• An toàn đường bộ	30,0	-	100	30	0,3
	• Đường cao tốc	350,0	-	20	70	0,7
	<b>Tổng phụ</b>	<b>7131,9</b>	<b>3.577,9</b>		<b>6852</b>	<b>65,1</b>
<b>Đường sắt</b>	• Khôi phục và cải tạo nhỏ	910,0	47,0	100	910	8,6
	• Mở rộng năng lực những đoạn cần thiết	481,0	-	100	481	4,6
	• Khai thác	136,0	-	0	0	0,0
	<b>Tổng phụ</b>	<b>1527,0</b>	<b>47,0</b>		<b>1391</b>	<b>13,2</b>
<b>Đường Thủy nội đị a</b>	• Cải tạo cảng	104,7	20,5	90	94	0,9
	• Cải tạo đường thủy	213,8	71,7	100	214	2,0
	• An toàn và khai thác	66,8	14,1	100	67	0,6
	<b>Tổng phụ</b>	<b>385,3</b>	<b>106,3</b>		<b>375</b>	<b>3,6</b>
<b>Cảng và vận tải biển</b>	• Phát triển/Mở rộng cảng	1428,1	438,1	70	990	9,4
	• An toàn và khai thác	219,5	-	100	220	2,1
	<b>Tổng phụ</b>	<b>1647,6</b>	<b>438,1</b>		<b>1209</b>	<b>11,5</b>
<b>Hàng không</b>	• Phát triển / Mở rộng sân bay	709,8	61,5	80	568	5,4
	• Kiểm soát không lưu	128,2	-	100	128	1,2
	<b>Tổng phụ</b>	<b>838,0</b>	<b>61,5</b>		<b>696</b>	<b>6,6</b>
<b>Tổng cộng</b>		<b>11529,8</b>	<b>4230,8</b>		<b>10523</b>	<b>100,0</b>

Nguồn: VITRANSS

**Bảng 6.3**  
**Các chi phí về phương tiện/thiết bị vận tải cho giai đoạn QHTT**

Ngành	Loại	Chi phí	
		Triệu đô la	%
<b>Đường bộ</b>	Xe con, xe tự đổ, xe tải, xe buýt, xe máy	32.200	84,8
<b>Đường sắt</b>	Đầu máy điện/diêsel, toa xe khách, toa xe hàng	1.882	5,0
<b>Đường TNĐ</b>	Tàu khách và tàu hàng	192	0,5
<b>Vận tải biển</b>	Tàu viễn dương, tàu ven biển	1.407	3,7
<b>Hàng không</b>	Các loại máy bay	2.289	6,0
<b>Tổng cộng</b>		<b>37.970</b>	<b>100,0</b>

1) Gồm cả các dự án đang thực hiện trị giá 500 triệu đô la, trong đó 400 triệu trong giai đoạn QHTT

**Đánh giá chung theo chuyên ngành:** Đã tiến hành đánh giá kinh tế các dự án trong QHTT theo từng chuyên ngành dựa trên cơ sở một số giả định<sup>28</sup>. Kết quả cho thấy: Nếu tất cả các dự án đều được tiến hành, EIRR tí nh ở mức 22%; Ngành đường bộ có mức EIRR trung bình là 25%. Tuy nhiên nếu không tí nh các dự án đã cam kết và đang thực hiện, EIRR giảm xuống 12%. Điều này hàm ý rằng đầu tư vào đường bộ trong tương lai sẽ cần phải có những đánh giá kinh tế cụ thể. Ngành đường sắt cũng có EIRR cao với điều kiện là hệ thống có thể được khai thác và quản lý hiệu quả; và cảng và vận tải ven biển, bao gồm cả vận tải thủy nội địa, cũng cho thấy một EIRR cao, có nghĩa là trong tương lai, chuyên ngành này sẽ rất quan trọng trong việc thỏa mãn nhu cầu tương lai. (xem Bảng 6.4)

**Bảng 6.4**  
**Đánh giá kinh tế về các dự án QHTT theo chuyên ngành**

Chuyên ngành		Chi phí	Lợi nhuận (triệu đô la)		Tỷ lệ NHKT (%)	NPV <sup>1)</sup> (triệu đô la)
			2010	2020		
Đường bộ	Tất cả các dự án	7.113	2.278	5.357	24,7	7.191
	Không tí nh các dự án đang thực hiện và đã cam kết	3.028	437	640	12,1	22
Đường sắt		979	276	687	22,1	808
Cảng/Vận tải ven biển		1.411	1.107	4.337	43,3	5.789
3 chuyên ngành <sup>2)</sup>		9.503	2.563	7.206	21,8	7.227

1) NPV = giá trị ròng hiện tại, giảm 12% / năm.

2) Tí nh cả các dự án đã cam kết và đang thực hiện

#### Yêu cầu đầu tư so với Tí nh sẵn có của nguồn vốn

Lượng đầu tư có thể cho giai đoạn QHTT (2001-2010) được ước tí nh ở mức 11,7-12,6 tỷ đô la<sup>29</sup>, giả định rằng khoảng 2,5% GDP phân bổ cho GTVT.

Tổng yêu cầu đầu tư vào GTVT bao gồm cả các dự án nhỏ/bảo trì; giao thông đô thị và nông thôn chiếm 5,9 tỷ đô la, và không thuộc VITRANSS nhưng rất cần thiết và được Chính phủ rất ưu tiên.<sup>30</sup> Do đó, nguồn vốn hiện có dành cho VITRANSS là 5,8-6,7 tỷ đô la, trong đó 3,0 tỷ cho các dự án đã cam kết/đang thực hiện, và chỉ có 2,8 - 3,7 tỷ dành cho các dự án mới. (xem Bảng 6.5)

Mặt khác, các dự án được lựa chọn cho QHTT cần 6,1 tỷ đô la, và 3,9 tỷ cần được giải ngân trong giai đoạn QHTT. Điều này cho thấy cần giảm quy mô đầu tư để xuất, nếu không kế hoạch thực hiện sẽ bị chậm chẽ phần nào.

<sup>28</sup> Những giả định quan trọng nhất là lấy năm 2005 làm năm khởi đầu, tuổi thọ dự án là 30 năm, và hệ số quy đổi tiêu chuẩn (SCF) là 80%.

<sup>29</sup> sự chênh lệch về lượng đầu tư là do có sự khác biệt trong tỷ lệ tăng trưởng GDP được giả định.

<sup>30</sup> Giao thông đô thị và nông thôn không nằm trong phạm vi của VITRANSS. Do các chiến lược về giao thông nông thôn đang được NHTG thực hiện với sự hỗ trợ của DFID (Anh), nên những chiến lược này cần được kết hợp chặt chẽ hơn nữa trong QHTT.

**Bảng 6.5**  
**Yêu cầu đầu tư so với tí nh sǎn có của nguồn vốn**

		Tỷ đô la
• Yêu cầu đầu tư cho giai đoạn Quy hoạch Tổng thể (2001-2010)		
1) Các dự án bảo trì/nhỏ không nằm trong phạm vi của VITRANSS	2,4	
2) Giao thông đô thị <sup>1/</sup>	2,5	
3) Giao thông nông thôn <sup>2/</sup>	1,0	
	<b>Tổng phụ</b>	<b>5,9</b>
4) Dự án của VITRANSS		
(1) Các dự án đã cam kết/đang thực hiện	3,0	
(2) Các dự án mới	6,1 (3,9) <sup>3/</sup>	
	<b>Tổng phụ</b>	<b>9,1 (6,9) <sup>3/</sup></b>
	<b>Tổng cộng</b>	<b>15,0 (12,8) <sup>3/</sup></b>
• Nguồn vốn sẵn có có thể (Tình huống Thấp - Cao)		11,7 – 12,6

1/ Hiện tại, không có chương trình đầu tư và chiến lược rõ ràng nào về giao thông đô thị

2/ Lượng tiền cần được điều chỉnh dựa trên chiến lược đang được Chính phủ xây dựng.

3/ Khoản tiền sẽ được giải ngân trong giai đoạn QHTT

#### Lựa chọn các dự án trọng tâm

Vì lý do này mà tổng số 50 dự án trọng tâm (các dự án Uu tiên A trong Bảng 6.1) với chi phí 4,1 tỷ đô la đã được lựa chọn. Nhằm mở rộng thực hiện các dự án ngoài các dự án trọng tâm, cần cải thiện thu hồi chi phí các dự án hoặc tăng phân bổ nguồn vốn cho ngành GTVT.

## 7 KẾ HOẠCH NGẮN HẠN

### Mục tiêu

Chương này xác định những ưu tiên đầu tư ngắn hạn đối với đầu tư nhà nước, dựa trên cơ sở đánh giá các dự án trong quy hoạch tổng thể. Đồng thời chương này cũng đề xuất những ưu tiên đầu tư cho từng phương thức, cùng với những biện pháp chí nh sách và thay đổi thể chế mang tính hỗ trợ chí nh cần thiết để thực hiện các mục tiêu của quy hoạch tổng thể. Chi tiết về những thay đổi thể chế và chí nh sách cần thiết được trình bày trong chương 8 cùng với những dự án hỗ trợ kỹ thuật được đề xuất giúp thực hiện thành công kế hoạch ngắn hạn.

### Những ưu tiên trước mắt đối với các chuyên ngành

**Đường bộ:** Để vận tải đường bộ có thể thực hiện vai trò mong đợi của mình trong việc vận chuyển khối lượng vận tải lớn hơn với chi phí tối thiểu, trong việc tăng cường khả năng tiếp cận và mức độ dịch vụ đồng thời giảm thiểu những tác động xấu như tai nạn thì những ưu tiên đầu tư ngắn hạn chí nh là (a) hoàn thiện chương trình khôi phục mạng lưới đường chí nh yếu/thứ cấp hiện tại nhằm cung cấp một mạng lưới các đầu mối chiến lược cơ bản nhằm khai thác các phương tiện cơ giới một cách hiệu quả, và (b) thực hiện dự án cải tạo đường cấp III nhằm cung cấp tiếp cận nông thôn. Điều này đòi hỏi phải hoàn thiện các dự án đường chí nh yếu/thứ cấp đã cam kết hoặc đang thực hiện và, nếu tài chí nh cho phép, bắt đầu những dự án mới xoá bỏ những ách tắc trước mắt (chủ yếu là tại những đoạn vượt qua sông và quanh những khu vực đô thị như Hà Nội và TPHCM) hoặc những dự án phát triển các hành lang đông-tây, bắc-nam chiến lược (cả 2 loại dự án này xét trên quan điểm về mặt chí nh sách của Chí nh phủ đều được đánh giá là quan trọng). Xem Hình 7.1 để biết thêm chi tiết về các dự án này.

Để hỗ trợ cho những khoản đầu tư này nhằm nâng cao hiệu quả, mức độ dịch vụ và an toàn đồng thời giảm thiểu các chi phí CSHT thì cần tiến hành các biện pháp chí nh sách ngắn hạn quan trọng đối với 3 lĩnh vực chí nh sau:

- (a) Nâng cao tính hiệu quả của các dịch vụ vận tải đường bộ bằng việc cung cấp cơ sở pháp lý cho môi trường cạnh tranh của các dịch vụ vận tải đường bộ và chương trình cổ phần hóa tốt hơn cho các doanh nghiệp xe tải và xe buýt,
- (b) Cải thiện an toàn bằng việc tăng cường chương trình an toàn đường bộ và phương pháp thực thi các quy định (được các khoản đầu tư trong kế hoạch ngắn hạn hỗ trợ),
- (c) Thiết lập một hệ thống tạo vốn và quản lý đường bộ bền vững (đặc biệt là bảo trì) thông qua việc tăng cường thể chế cho các cơ quan chuyên ngành, các hệ thống đấu thầu đường bộ tốt hơn, các phương pháp cấp vốn cho đường bộ dựa vào phí đánh vào người sử dụng tốt hơn.

**Đường sắt:** Nếu có thể, nâng cao tính hiệu quả khai thác và mức độ dịch vụ thì ngành đường sắt sẽ có vai trò lớn hơn nhiều trong tương lai. Tuy nhiên trên thực tiễn thì trước mắt điều này vẫn bị hạn chế do năng lực thể chế của ngành đường sắt không cao. Những hạn chế về CSHT có thể thấy ở khắp nơi do hầu hết đường, cầu, đầu máy toa xe và các trang thiết bị khác đã lạc hậu. Do đó ưu tiên đầu tư là nhằm tác động vào những khu vực xung yếu nhất cần thiết phải duy trì năng lực của ngành đường sắt để

tiếp tục khai thác ổn định và an toàn. Điều này sẽ giúp ngành đường sắt có thể đảm nhận khối lượng vận tải tương tự như hiện tại trong khi tiến hành cải cách thể chế. Điều này đòi hỏi phải đầu tư nhiều hơn nữa vào cơ sở hạ tầng để khôi phục đường, cầu và thiết bị tinh hiệu dọc các tuyến chiến lược chí nh. Chỉ nên tí nh đến đầu tư thêm để mở rộng năng lực nếu điều này chắc chắn sẽ nâng cao khả năng tài chí nh của đường sắt. Trên thực tế tất cả những khoản đầu tư này sẽ thông qua các dự án mới.

Đồng thời có 3 biện pháp cải cách thể chế và chí nh sách quan trọng để đường sắt có thể trở thành một tổ chức có năng lực về thương mại và kinh tế, đó là:

- (a) xây dựng đường sắt thành một tổng công ty, trong đó các phòng ban được tổ chức theo các hình thức công việc với các hệ thống quản lý mới để có thể có được một phương pháp tiếp cận quản lý hướng về khách hàng hơn.
- (b) thiết lập mối quan hệ giữa Chí nh phủ và đường sắt trên cơ sở thương mại (trừ các khía cạnh điều tiết), với thoả thuận về phạm vi trách nhiệm khuyến khích nâng cao hiệu quả và giá trị tài chí nh.
- (c) chuẩn bị một kế hoạch kinh doanh khả thi mà ngành ĐS có thể bắt đầu thực hiện trong giai đoạn ngắn hạn nhằm cải thiện tí nh hiệu quả của việc vận chuyển khối lượng VT hiện tại và thu hút khối lượng vận tải tiềm năng trong giai đoạn dài hạn.

**Đường thủy nội địa a:** Mặc dù tiềm năng tăng nhu cầu trong tương lai không lớn nhưng có thể làm được nhiều việc để cải thiện tí nh hiệu quả và giảm chi phí . Những khoản đầu tư ưu tiên ngắn hạn tập trung vào bảo đảm tí nh ổn định và an toàn chạy tàu trên các tuyến chí nh. Những khoản đầu tư này bao gồm cải tạo cảng và các tuyến đường thủy để hoạt động tàu thuyền, xếp dỡ hàng hoá hiệu quả hơn cũng như sử dụng được các tàu lớn hơn. Những khoản đầu tư khác tập trung vào an toàn hành thuỷ (đặc biệt là đảm bảo hoạt động của tàu vào ban đêm an toàn) và đào tạo cán bộ công nhân viên ngành vận tải thuỷ. Phần lớn các khoản đầu tư này là các dự án mới.

Để hỗ trợ cho chương trình đầu tư này, 3 lĩnh vực chí nh sau cần có những biện pháp chí nh sách để nâng cao tí nh hiệu quả, an toàn và mức độ dịch vụ và giảm thiểu chi phí CSHT:

- (a) đẩy mạnh cạnh tranh, nâng cao hiệu quả và mức độ dịch vụ của các dịch vụ vận tải thủy bằng việc cổ phần hoá các DN NN về vận tải thủy và thiết lập một khung điều tiết, giảm thiểu những hạn chế về việc gia nhập (về những tiêu chuẩn an toàn tối thiểu).
- (b) xây dựng năng lực tạo vốn và quản lý đường thủy bền vững (đặc biệt là đối với nạo vét và công tác bảo trì khác) để đảm bảo rằng các công trình thiết bị khi đã cải tạo sẽ có được mức độ an toàn và dịch vụ như quy hoạch (cần phải xác định rõ ràng trách nhiệm quản lý giữa đường thủy nội địa a và hàng hải, và thực hiện dự án tăng cường thể chế đường thủy hiện tại cũng như các chương trình giáo dục khác),
- (c) cải tạo cảng để cho chí nh quyền địa phương nắm giữ trách nhiệm chung, đồng thời giúp công tác quản lý có tí nh cạnh tranh và hiệu quả hơn (through qua các hợp đồng quản lý và thoả thuận cho thuê) nhằm xoá bỏ những hạn chế về tí nh hiệu quả trong khai thác.

**Vận tải biển:** Khi đường bộ được cải tạo, cảng trở thành những điểm ách tắc lớn nhất trong toàn bộ hệ thống giao thông vận tải - các cảng cần được cải tạo về mặt dịch vụ và khả năng tiếp cận. Cụ thể là để nâng cao tính hiệu quả, an toàn và mức độ dịch vụ của các dịch vụ vận tải biển thì cần phải xoá bỏ những điểm ách tắc này bằng cách nâng cao năng suất/khối lượng hàng qua cảng và khuyến khích sử dụng những tàu hiệu quả và hiện đại hơn. Các cảng cửa ngõ, vốn rất quan trọng đối với mậu dịch quốc tế của Việt Nam, rất cần được cải tạo về CSHT. Tuy nhiên những cảng dịch vụ thương chí nh khác, các cảng ngành và những khu vực trên các luồng tiếp cận chí nh và các tuyến đường biển có lưu lượng vận tải cao cũng cần được đầu tư. Những hoạt động liên quan tới an toàn cũng cần đầu tư để Việt Nam có thể đáp ứng được những tiêu chuẩn quốc tế. Do đó ưu tiên đầu tư ngắn hạn là nhằm đạt được năng suất tối đa trên mỗi đơn vị đầu tư tại các cảng chiến lược chí nh, và cải thiện an toàn hàng hải (đào tạo thuyền viên, các công trình thiết bị hỗ trợ dẫn luồng v.v.). (Xem Hình 7.1).

Các biện pháp thể chế và chí nh sách ngắn hạn gồm việc cung cấp các dịch vụ cảng và vận tải biển và phương pháp quản lý chuyên ngành nhằm nâng cao tính hiệu quả, an toàn và mức độ dịch vụ, đồng thời giảm thiểu chi phí cơ sở hạ tầng:

- (a) nâng cao tính hiệu quả của cảng và mức độ dịch vụ thông qua việc thực hiện các dự án thí điểm trong lĩnh vực thương mại hóa (xây dựng các cảng thành các chủ thể độc lập có sự tham gia của dịch vụ thương mại trong việc quy hoạch và kiểm soát, độc lập hơn trong việc định mức cước phí, cung cấp các dịch vụ xếp dỡ và quản lý dưới dạng hợp đồng, và cho chủ khai thác bến bắc i thuê các công trình thiết bị nhằm thu hút đầu tư tư nhân và kinh nghiệm quản lý),
- (b) thúc đẩy cạnh tranh trong các dịch vụ vận tải ven biển thông qua việc cho phép các chủ khai thác tàu thuộc VINALINES được độc lập hơn (để VINALINES tập trung vào chức năng quan trọng của mình là phát triển ngành vận tải viễn dương Việt Nam) và bắt đầu tiến hành cổ phần hóa các đơn vị khai thác vận tải ven biển,
- (c) cải thiện phương pháp điều tiết và quy hoạch ngành hàng hải thông qua việc phân chia rõ ràng trách nhiệm giữa ngành hàng hải và đường thủy nội địa; tăng cường kiểm tra tàu và các tiêu chuẩn điều tiết cần thiết để đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế khác; cải thiện năng lực quy hoạch CSHT của Cục Hàng hải dựa trên nhu cầu của chủ hàng của Cục Hàng hải, có xem xét đến những ưu tiên quốc gia và những vấn đề môi trường; và cải thiện môi trường kinh doanh cho đầu tư nước ngoài và tư nhân.

**Hàng không:** Đạt được tỷ lệ tăng trưởng cao, ổn định về khối lượng vận tải, đồng thời nâng cao tiêu chuẩn an toàn/kỹ thuật, là một thách thức lớn ở cả thị trường trong nước và quốc tế. Cần có những bản quy hoạch cẩn thận để giảm thiểu những yêu cầu đầu tư. Song song với việc tăng cường 3 sân bay cửa ngõ và tiến hành những cải tạo cần thiết theo cam kết quốc tế (đặc biệt là về hệ thống quản lý không lưu mới), mạng lưới hàng không cần được tăng cường thông qua những cải tạo tại các sân bay chí nh khác trong nước mà ngành đã đề ra sau khi cân nhắc kỹ lưỡng. Với những thông tin hiện có thì khó có thể xác định chí nh xác những ưu tiên ngắn hạn. Bởi vậy kế hoạch đầu tư ngắn hạn ưu tiên hoàn tất những dự án hiện tại và thực hiện những dự án mới mà những hiệp ước quốc tế yêu cầu hoặc những dự án có khả năng hoàn vốn lớn (ví dụ là tại các sân bay chí nh). Điều này cho phép những dự án có lợi

Ích kinh tế thấp có thể được xem xét, sử dụng những dữ liệu quy hoạch trong 5 năm tới trước khi quyết định thực hiện những dự án này. (Xem Hình 7.1).

Để hỗ trợ cho kế hoạch hàng không ngắn hạn, những lĩnh vực sau cần có những biện pháp chính sách và thể chế để nâng cao tính hiệu quả, an toàn và mức độ dịch vụ và giảm thiểu chi phí cơ sở hạ tầng:

- (a) nâng cao tiêu chuẩn kỹ thuật đáp ứng yêu cầu của những hiệp định quốc tế bằng cách thực hiện các khuyến nghị của những nghiên cứu cải cách pháp lý gần đây.
- (b) nâng cao tính hiệu quả của ngành hàng không Việt Nam bằng cách thúc đẩy cạnh tranh (giữa các hãng hàng không và giữa các tổ chức hỗ trợ), xoá bỏ những hạn chế chính sách không cần thiết (như kiểm soát giá vé), và thu cước phí CSHT dựa vào chi phí .
- (c) cải thiện năng lực quản lý của chuyên ngành bằng cách tách biệt các hoạt động thương mại và điều tiết (về lâu dài, chuẩn bị xây dựng các sân bay thành các đơn vị thương mại độc lập), và áp dụng các phương pháp đánh giá và quy hoạch hiện đại (để những khoản đầu tư tương lai được quy hoạch hiệu quả hơn).

Vấn đề quản lý ngành GTVT: Cần có thêm các biện pháp chính sách và thể chế về những lĩnh vực sau để có thể thực hiện kế hoạch ngắn hạn một cách hiệu quả:

- (a) phối hợp nhiều cải cách về pháp lý được đề xuất cho từng chuyên ngành để đảm bảo rằng đã áp dụng một phương pháp tiếp cận nhất quán,
- (b) tăng cường thể chế cho Bộ GTVT và các cơ quan chuyên ngành trực thuộc các cấp để hoạch định và thực hiện các chính sách về GTVT,
- (c) tìm kiếm hỗ trợ của Chính phủ để giải quyết những vấn đề tài chính mà tất cả các phương thức vận tải phải đối mặt,
- (d) thực hiện các chương trình cổ phần hóa mở rộng trong ngành GTVT của Chính phủ.

Những biện pháp này được nói rõ trong phần cải cách thể chế và chính sách trong Chương 8 (cung bàn về những vấn đề quen thuộc đối với nhiều phương thức như vận tải đa phương thức, phát triển giao thông nông thôn và vận tải qua biên giới, tất cả những vấn đề đó đều cần có những hoạt động chính sách trong giai đoạn ngắn hạn).

### Kế hoạch và các dự án ngắn hạn

Những dự án nòng cốt đã được lựa chọn là các dự án ngắn hạn bao gồm các dự án đang thực hiện/dã cam kết và các dự án mới<sup>31</sup>. Trong tổng số chi phí 7,3 tỷ đô la mà Chính phủ phải chịu thì 4,2 tỷ được chi cho các dự án đang thực hiện/dã cam kết. Chuyên ngành đường bộ chiếm 4,8 tỷ đô la (tính cả các dự án đang thực hiện/dã cam kết) hay 65% tổng chi phí đối với Chính phủ. Tuy nhiên, 75% của con số đó dành cho các dự án đang thực hiện/dã cam kết, chỉ còn lại 1,2 tỷ đô la cho các dự án mới. Chuyên ngành cảng và vận tải biển cần 1,03 tỷ (14,0%), chuyên ngành hàng không là 0,61 tỷ đô la (8,4%), chuyên ngành đường sắt 0,55 tỷ (7,5%), và chuyên ngành vận tải thủy nội địa là 0,35 tỷ (4,7%) (Xem Bảng 7.1).

<sup>31</sup> Xem Hình 7.1 về kế hoạch thực hiện các dự án

Những nguồn vốn có thể săn có trong giai đoạn 2001-2005 vào khoảng 5 tỷ đô la, trong khi đó yêu cầu đầu tư cho bảo trì/sửa chữa nhỏ, giao thông đô thị và nông thôn, và các dự án đang thực hiện/dã cam kết vào khoảng 5,8 tỷ đô la, vượt quá con số của nguồn vốn có thể (xem Bảng 7.2). Điều này khiến Chính phủ gặp nhiều khó khăn khi tiến hành các dự án lớn mới, nếu không có nguồn vốn nào mới hay nếu không có những ưu tiên về chính sách cho ngành GTVT.

Do yêu cầu đầu tư của các dự án then chốt gần với nguồn vốn có thể trong giai đoạn quy hoạch tổng thể nên có thể giả định rằng các dự án then chốt sẽ bắt đầu trong 5 năm đầu tiên. Xấp xỉ 0,6 tỷ đô la trên tổng số 2,4 tỷ của các dự án mới sẽ được giải ngân trong giai đoạn 2001-2005.

**Bảng 7.1**  
**Yêu cầu đầu tư đối với ngành GTVT tới năm 2005**

Ngành	Hạng mục	Chi phí vốn ước tí nh (triệu đô la)		Chi phí đối với Chính phủ		
		Tổng	Đang thực hiện	% so với vốn	Triệu đô la	% so với tổng
Đường bộ	• PT mạng lưới đường bộ chí nh yếu	4.102 <sup>1</sup>	3.578 <sup>1</sup>	100	4.102 <sup>1</sup>	56,0
	• PT mạng lưới đường bộ thứ cấp	663	-	100	663	9,0
	• An toàn đường bộ	30	-	100	30	0,4
	<b>Tổng phụ</b>	<b>4.795</b>	<b>3.578</b>		<b>4.795</b>	<b>65,4</b>
Đường sắt	• Khôi phục và cải tạo nhỏ	521	47	100	521	7,1
	• Mở rộng năng lực tại các khu đoạn xung yếu	26	-	100	26	0,4
	• Khai thác	136	-	0	0	0,0
	<b>Tổng phụ</b>	<b>683</b>	<b>47</b>		<b>547</b>	<b>7,5</b>
Đường TNĐ	• Cải tạo cảng	101	21	90	91	1,2
	• Cải tạo đường thủy	189	72	100	189	2,6
	• An toàn và khai thác	67	14	100	67	0,9
	<b>Tổng phụ</b>	<b>357</b>	<b>107</b>		<b>347</b>	<b>4,7</b>
Cảng và Vận tải biển	• Phát triển/mở rộng cảng	1.270	438	70	889	12,1
	• An toàn và khai thác	137	-	100	137	1,9
	<b>Tổng phụ</b>	<b>1.407</b>	<b>438</b>		<b>1.026</b>	<b>14,0</b>
Hàng không	• Phát triển/mở rộng sân bay	626	62	80	501	6,8
	• Kiểm soát không lưu	112	-	100	112	1,5
	<b>Tổng phụ</b>	<b>738</b>	<b>62</b>		<b>612</b>	<b>8,4</b>
	<b>Tổng cộng</b>	<b>7.980</b>	<b>4.232</b>		<b>7.327</b>	<b>100,0</b>

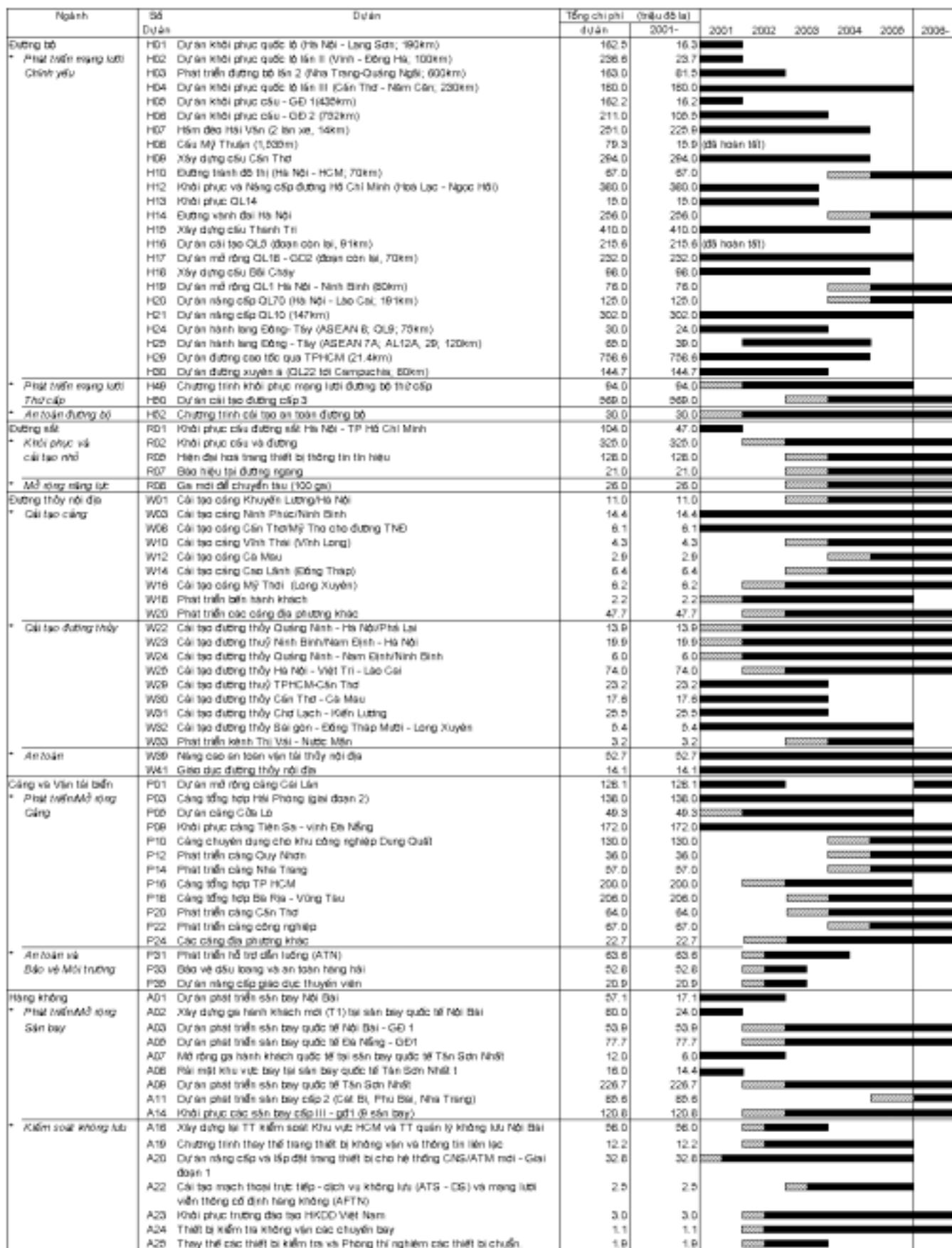
<sup>1</sup>/ tí nh cả 1,5 tỷ đô la cho các dự án đường đô thị . Không tí nh những khoản đầu tư nằm ngoài ngân sách đầu tư Nhà nước (đầu tư Nhà nước hay tư nhân thông qua việc cấp vốn thương mại, chủ yếu cho các trang thiết bị VT).

**Bảng 7.2**  
**Yêu cầu đầu tư so với nguồn vốn có thể giai đoạn 2001-2005**

	Tỷ đô la
• Yêu cầu đầu tư đối với quy hoạch tổng thể giai đoạn (2001-2005)	
1) Các dự án bảo trì/sửa chữa nhỏ không thuộc phạm vi của VITRANSS	1,0
2) Giao thông đô thị	1,5
3) Giao thông nông thôn	0,4
	Tổng phụ
4) Dự án VITRANSS	2,9
(1) Các dự án đang thực hiện/đã cam kết	2,9
(2) Các dự án mới	0,6
	Tổng phụ
	Tổng cộng
• Nguồn vốn có thể (tình huống thấp - cao)	4,9 - 5,1

- 1/ Hiện tại, không có chương trình đầu tư và chiến lược rõ ràng nào cho giao thông đô thị  
 2/ Lượng đầu tư cần được điều chỉnh dựa vào chiến lược mà Chính phủ đang xây dựng.

**Hình 7.1**  
**Kế hoạch thực hiện các dự án ngắn hạn**



Giải

Nghiên cứu khả thi

Trực hiện

## 8 ƯU TIÊN CHÍ NH SÁCH VÀ CẢI THIỆN THỂ CHẾ HỖ TRỢ CHO QHTT

Như đã nói ở Chương 7, từng phương thức vận tải cần có một loạt các hoạt động chí nh sách hỗ trợ cho việc thực hiện kế hoạch ngắn hạn: (a) nhằm nâng cao tí nh hiệu quả, an toàn và mức độ dịch vụ vận tải, và (b) cung cấp một cách hiệu quả chi phí cho những CSHT đã được quy hoạch với nguồn vốn phù hợp.

Tuy nhiên để thực hiện quy hoạch tổng thể một cách hiệu quả thì quá trình hoạch định chí nh sách không nên chỉ dựa vào quan điểm của từng phương thức mà phải dựa vào quan điểm của toàn ngành GTVT. Đổi lại, điều này cần có những chí nh sách GTVT hiệu quả cho từng lĩnh vực sau:

- Cung cấp khung điều tiết và cơ chế thực hiện bảo đảm các dịch vụ vận tải có tí nh cạnh tranh và hiệu quả để cho công tác cải tạo CSHT đề xuất có thể đạt được những kết quả mong muốn mà không tạo ra những chi phí phát sinh lớn như tai nạn và những ảnh hưởng xấu tới môi trường,
- Xây dựng năng lực quy hoạch hiệu quả để có thể thực hiện được những mục tiêu một cách hiệu quả với chi phí hợp lý,
- Thiết lập các dịch vụ xây dựng phù hợp để có thể cung cấp các tiêu chuẩn cần thiết cho cơ sở hạ tầng với chi phí tối thiểu,
- Xây dựng năng lực bảo trì CSHT phù hợp để những CSHT đã cải tạo có thể cung cấp được những điều kiện vận tải tốt hơn như dự kiến trong suốt quá trình được quy hoạch,
- Cung cấp các cơ chế tài chí nh cho phát triển, bảo trì và quản lý chung cơ sở hạ tầng nhằm tạo ra sự bền vững, và
- Tăng cường quản lý ngành nhằm phối hợp cải tạo và thực hiện chí nh sách và dự án.

Chương này tóm tắt những yêu cầu về hoạch định chí nh sách đối với những lĩnh vực trên và chỉ ra những kết quả của việc thực hiện và nhu cầu hỗ trợ kỹ thuật.

**Cung cấp khung điều tiết và cơ chế thực hiện bảo đảm các dịch vụ vận tải có tí nh cạnh tranh và hiệu quả**

Chiến lược dài hạn thiết lập môi trường cạnh tranh cho các dịch vụ vận tải gồm 3 khía cạnh - (a) khung điều tiết có thể đáp ứng những tiêu chuẩn về môi trường/an toàn tối thiểu và thúc đẩy cạnh tranh, (b) những biện pháp thu hồi chi phí và định giá hiệu quả về mặt kinh tế, và (c) cổ phần hóa/thương mại hóa các DNNN. Các hoạt động ngắn hạn cần thiết được xác định như sau:

**Khung điều tiết: Việc thực hiện khung điều tiết đối với GTVT bao gồm:**

- xác định các tiêu chuẩn kỹ thuật tối thiểu, rõ ràng (đúng đắn về khía cạnh môi trường và an toàn), đặc biệt là đối với đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt và vận tải đa phương thức hiện không có khung pháp lý phù hợp,
- xây dựng các chương trình về môi trường/an toàn hiệu quả nhằm nâng cao hiệu quả thực hiện và đáp ứng được những tiêu chuẩn tối thiểu, và giảm thiểu

những ảnh hưởng xấu của GTVT, đặc biệt là đối với đường bộ, đường biển và vận tải hàng không hiện đang mắc phải những vấn đề nghiêm trọng về môi trường và an toàn, và

- giảm thiểu những hạn chế đối với cạnh tranh để thúc đẩy tính hiệu quả bằng cách xoá bỏ những hạn chế về cấp phép vận tải và duy trì những tiêu chuẩn về môi trường/an toàn qua việc cấp giấy phép cho lái xe/thuyền trưởng/thuyền viên và xe cộ/tàu thuyền chặt chẽ hơn.

Các chính sách thu hồi chi phí và đị nh giá: những điều kiện cạnh tranh có thể được nâng cao trong giai đoạn ngắn hạn bằng cách thực hiện những chính sách mà trong thực tiễn có thể xoá bỏ những ảnh hưởng xấu tới cạnh tranh (ví dụ như duy trì kiểm soát giá cả và thu hồi chi phí từ người sử dụng đường bộ không hiệu quả), và nhất trí những mục tiêu cụ thể đối với việc thực hiện những chính sách khác và vạch ra những bước tiếp theo.

Những đề xuất bao gồm xoá bỏ kiểm soát biểu cước và mức vé chung hiện tại<sup>32</sup> và những bất cập khác như sự chênh lệch về cước phí cơ sở hạ tầng đối với vận tải ven biển và vận tải quốc tế, áp dụng phí trọng tải trực đối với phương tiện đường bộ, và tìm kiếm thoả thuận giữa Bộ GTVT và Bộ Tài chính về những nguyên tắc thu phí cơ sở hạ tầng.

Cổ phần hóa và cải cách các doanh nghiệp vận tải quốc doanh: Chương trình cổ phần hóa cần được đẩy mạnh thông qua dự án cổ phần hóa gần đây của Bộ GTVT bằng cách xác định thời điểm cổ phần hóa các doanh nghiệp vận tải quy mô nhỏ (đặc biệt là vận tải đường bộ và các doanh nghiệp vận tải biển và đường thủy nội đị a quy mô nhỏ) và tiến hành cổ phần hóa. Việc theo dõi kết quả sẽ cho phép những quy định cổ phần hóa được phát triển thêm và được áp dụng đối với cổ phần hóa quy mô lớn (ví dụ như các doanh nghiệp vận tải biển).

Đối với các DNKN không được cổ phần hóa trong giai đoạn ngắn hạn, cần ưu tiên tiến hành thương mại hóa hoặc cải cách, có thể với hình thức dự án thí điểm, để có thể nâng cao tính hiệu quả cho các DNKN và xác định những hoạt động cải cách thiết thực có thể áp dụng rộng rãi hơn trong giai đoạn dài hạn (đặc biệt là đối với các doanh nghiệp đường sắt, cảng và vận tải biển như đã đề cập ở chương trước).

#### Xây dựng năng lực quy hoạch hiệu quả

Việc quy hoạch một cách hiệu quả gấp nhiều lần khó khăn do thiếu sự uy thác các chức năng quản lý CSHT cơ bản cho các phòng ban chuyên ngành của Bộ GTVT. Những phòng ban này không có đủ năng lực đóng vai trò một cơ quan quản lý nhà nước đối với từng phương thức vận tải chứ chưa nói tới những mục đích cụ thể như trực tiếp quản lý công tác bảo trì cơ sở hạ tầng.

Việc thiếu một mạng lưới GTVT được phân cấp rõ ràng đã gây khó khăn cho việc đầu tư và phân chia chức năng quản lý giữa chính quyền trung ương và địa phương. Cần

<sup>32</sup> Nếu Chính phủ muốn biểu cước thấp hơn chi phí, thì phải thay thế việc kiểm soát này bằng trợ cấp cụ thể cho những chủ vận tải có thể cung cấp dịch vụ một cách hiệu quả nhất (với chi phí tối thiểu đối với Chính phủ).

tăng cường và thể chế hoá hơn nữa việc xác định mạng lưới chí nh yếu, thứ cấp, cấp 3 như VITRANSS đề xuất về chức năng, tiêu chuẩn kỹ thuật, trách nhiệm quản lý cụ thể. Để xây dựng mạng lưới cấp ba, cần tăng cường hơn nữa năng lực quy hoạch và đánh giá quy hoạch của các nhà chức trách cấp tỉnh/huyện.

Hiện tại, ở Việt Nam cơ sở dữ liệu cho mạng lưới quy hoạch rất yếu đặc biệt là ở cấp tỉnh và cấp huyện. Phương pháp tiếp cận cụ thể thông qua các nghiên cứu chuyên ngành như VITRANSS không phải là một giải pháp lâu dài. Để có thể hoạch định chí nh sách và quy hoạch bền vững cho ngành GTVT Việt Nam thì một hệ thống quản lý dữ liệu và thu xếp thể chế phù hợp là vô cùng quan trọng. Phương pháp tiếp cận được đề xuất bao gồm (a) phối hợp công tác quản lý dữ liệu giữa các cơ quan chủ chốt về GTVT để cung cấp thông tin về quản lý và khai thác của chúng, (b) tiến hành định kỳ (3-5 năm) các cuộc điều tra vận tải quốc gia đối với các lĩnh vực chủ chốt như VITRANSS đã thực hiện, và (c) tăng cường một phòng trong Bộ GTVT/Viện Chiến lược và phát triển GTVT để quản lý cơ sở dữ liệu GTVT. Cần đẩy mạnh công tác quản lý cơ sở dữ liệu ở cấp tỉnh theo cách tương tự.

#### **Thiết lập các dịch vụ xây dựng phù hợp**

Để cung cấp CSHT có chất lượng cao hơn với chi phí tối thiểu thì các biện pháp ngắn hạn bao gồm việc nâng cao các tiêu chuẩn kỹ thuật và cải thiện sự cạnh tranh trong công tác quy hoạch/thiết kế/xây dựng. Nâng cao nghiệp vụ của các nhà thầu và tư vấn Việt Nam, trước mắt cần có (1) những biện pháp khuyến khích lớn hơn đối với công tác đào tạo (qua các tiêu chuẩn cao hơn về trình độ) và (2) đầu tư vào hệ thống xây dựng và trang thiết bị tốt hơn. Để có thể cải thiện cạnh tranh trong xây dựng, nạo vét và các lĩnh vực tương tự, cần áp dụng những biện pháp như (1) từng bước cổ phần hóa các DN, (2) làm rõ những nguyên tắc về mua bán trang thiết bị, (3) xoá bỏ những hạn chế ngăn cản các công ty xây dựng nước ngoài tham gia đấu thầu các hợp đồng nước ngoài, (4) xoá bỏ kiểm soát giá cả, (5) khuyến khích nhiều nhà thầu tham gia đấu thầu, và (6) giám sát chặt chẽ hơn các hoạt động mua bán trang thiết bị.

#### **Xây dựng năng lực bảo trì CSHT phù hợp**

Nhằm đảm bảo rằng những CSHT được cải tạo trong QHTT có thể cung cấp những điều kiện vận tải tốt hơn trong cả giai đoạn quy hoạch thì cần phải đặc biệt ưu tiên cải thiện các hệ thống và tiêu chuẩn bảo trì trong giai đoạn ngắn hạn, đối với cả CSHT chí nh yếu/ thứ cấp tạo vốn chủ yếu do Trung ương trực tiếp quản lý và đối với cả CSHT cấp 3 do địa phương quản lý.

Về vấn đề cải thiện công tác bảo trì CSHT chí nh yếu và thứ cấp, đã có một loạt các biện pháp được đề xuất trong các nghiên cứu và các dự án tăng cường thể chế trước đây đối với tất cả các chuyên ngành nhằm (1) nâng cao tiêu chuẩn bảo trì (2) áp dụng các hệ thống quản lý bảo trì CSHT hiện đại, (3) tăng cường năng lực của các phòng ban thuộc Bộ GTVT chuyên về quản lý bảo trì bằng các thủ tục và các văn bản hướng dẫn mới, đồng thời đào tạo nhân viên về các thủ tục và hệ

thống mới, (4) nâng cao các biện pháp khuyến khích quản lý bằng việc mở rộng khôi lượng bảo trì theo các hợp đồng cạnh tranh, và (5) nâng cao các biện pháp khuyến khích quản lý trong các đơn vị quản lý trực thuộc bằng cách cho phép các đơn vị này độc lập hơn nhưng phải chịu nhiều trách nhiệm hơn về các dịch vụ mà họ cung cấp.

Công tác cải tạo CSHT cấp 3 trước đây ít khi quan tâm nên trong 5 năm tới cần được tập trung chú ý nhiều. Tuy nhiên vẫn không thể đạt được một tiến độ ổn định cho đến khi xác định được các mạng lưới, các công trình thiết bị cơ bản và các tiêu chuẩn thiết kế của chúng, và đến khi làm rõ được các trách nhiệm bảo trì. Nói chung công tác bảo trì ở tất cả các lĩnh vực đều cần được cải thiện, thường là thay thế các thỏa thuận phi thể thức hiện tại bằng các thỏa thuận làm việc và các hệ thống hoàn toàn mới, bao gồm (1) xác định các tiêu chuẩn kỹ thuật, (2) kết hợp công tác quy hoạch và tạo vốn cho bảo trì với quy hoạch khôi phục/nâng cấp/xây mới, (3) xây dựng các hệ thống bảo trì hiện đại và các chương trình bảo trì có thể đáp ứng được nhu cầu của CSHT cấp 3, (4) tăng cường năng lực của các đơn vị bảo trì cấp tỉnh thuộc Bộ GTVT, và (5) nếu có cơ hội, tiến hành thử nghiệm nhiều phương pháp khác nhau đối với việc ủy quyền trách nhiệm bảo trì cho các tổ chức địa phương theo các hợp đồng.

#### **Cung cấp các cơ chế tài chính cho phát triển, bảo trì và quản lý CSHT**

**Trước mắt việc thực hiện quy hoạch tổng thể cần được tạo vốn tốt hơn đối với cả bảo trì/quản lý và khôi phục/nâng cấp/cải tạo/xây mới cơ sở hạ tầng.**

**Tạo vốn cho bảo trì:** Ưu tiên hàng đầu là cải thiện quản lý và quy hoạch bảo trì để các nguồn lực có thể được phân bổ hiệu quả hơn và giảm thiểu nhu cầu nguồn lực bổ sung. Tuy nhiên, ngay cả sau khi thực hiện được những điều trên thì việc phân bổ tài chính hiện tại vẫn hoàn toàn không đáp ứng được nhu cầu tương lai, và cần có những cơ chế tốt hơn để thực hiện những chương trình bảo trì theo quy hoạch. Những cải thiện có thể gồm (1) thực hiện triệt để những cơ chế mới như quỹ để xuất cho đường bộ được quản lý về mặt thương mại, trong đó có một ban (gồm cả những đại diện của người sử dụng đường bộ) quản lý nguồn vốn ngoài ngân sách lấy từ phí đánh vào người sử dụng (không tính thuế dành riêng cho mục đích đặc biệt), (2) một số dạng khác của nguồn vốn, trong đó các khoản thu từ thuế đánh vào người sử dụng được Bộ Tài chính phân bổ cho các mục đích bảo trì và (3) một hệ thống tạo vốn cho bảo trì rõ ràng hơn, trong đó các nhu cầu tương lai được cung cấp dựa trên các chương trình bảo trì theo quy hoạch. Hiện tại, Việt Nam chưa có biện pháp nào như vậy. Việc phân bổ nguồn vốn chỉ đơn thuần dựa vào những chỉ tiêu đơn giản (như chi phí /km đường) và không thể kiểm soát tí nh hiệu quả về tài chính.

Có thể cân nhắc xem xét một trong ba phương án cải thiện trên cho từng phương thức vận tải. Hiện tại, Việt Nam đang chủ động xem xét quỹ đường bộ được quản

**lý về mặt thương mại.** Mô hình quỹ đường bộ có thể có nhiều lợi thế đối với Việt Nam như (1) tạo điều kiện tạo vốn cho bảo trì đường bộ với sự hỗ trợ chủ động của người sử dụng đường bộ, và (2) cải thiện tí nh hiệu quả và tinh thần trách nhiệm. Tuy nhiên cho tới khi xác định được những khó khăn thực tế với một phương pháp tiếp cận như vậy thì cần phải ưu tiên cải thiện hệ thống ngân sách của từng phương thức: (1) xem xét lại các thủ tục ngân sách hiện tại và nhu cầu đầu tư, (2) tiến hành những thay đổi cần thiết đối với những thủ tục và trách nhiệm về ngân sách, và (3) áp dụng những hệ thống đã được cải tiến cho việc định giá và quy hoạch bảo trì, và cho việc theo dõi tình trạng CSHT.

**Việc thực hiện phương pháp này đã được áp dụng cho đường bộ.** Những cải thiện tương tự về quy hoạch bảo trì đang được thực hiện đối với vận tải thủy nội địa nhằm thiết lập một mạng lưới tốt hơn trong vòng 5 năm, nhưng đối với quy hoạch bảo trì hàng hải thì công tác cải tạo chưa được tiến hành (vốn là lĩnh vực được ưu tiên cải tạo).

**Những nguồn vốn phát triển mới:** Cần xem xét kỹ lưỡng việc thiết lập những nguồn đầu tư mới. Trong toàn bộ giai đoạn quy hoạch tổng thể, theo dự kiến vốn dành cho GTVT sẽ ít dựa vào nguồn ODA hơn, và Chính phủ hiện đang chủ động xem xét các nguồn đầu tư mới có thể huy động thông qua một quỹ phát triển GTVT, bao gồm cả các khoản tiết kiệm huy động từ nguồn tài chính trong nước. Cũng sẽ cần thêm những nguồn tài chính mới nếu thành phần tư nhân đầu tư vào vận tải biển quy mô lớn. Việc cải thiện nguồn tài chính trong nước trước mắt rất có thể sẽ thúc đẩy đầu tư nhiều hơn vào GTVT vì, theo Bộ Tài chính, nhiều khoản đầu tư nước ngoài chưa được giải ngân vì thiếu nguồn cung vốn đối ứng đáng tin cậy.

**Hiện có khả năng thu hút đầu tư nước ngoài vào CSHT thông qua hình thức đầu tư trực tiếp, liên doanh, và dưới hình thức BOT.** Tuy nhiên hiện tại những đầu tư đó không mang lại nhiều lợi ích. Nhưng để khuyến khích thêm đầu tư nước ngoài về lâu dài, những biện pháp sau có thể được Chính phủ thực hiện, kết hợp với Bộ GTVT: (1) xoá bỏ những trở ngại đối với đầu tư nước ngoài như những điều luật hạn chế hoạt động kinh doanh nước ngoài, kiểm soát giá cả, sử dụng vốn nước ngoài và các nguồn tiền từ nước ngoài gửi về, (2) xoá tên ngành GTVT khỏi danh sách các ngành chịu sự hạn chế đặc biệt về đầu tư nước ngoài (đặc biệt là khi xem xét trong mối liên hệ với các hệ thống hậu cần hiện đại thì GTVT chỉ đơn thuần là đầu mối liên kết của quá trình sản xuất), (3) làm rõ những điều kiện theo đó trách nhiệm pháp lý sẽ thuộc về chính phủ (ví dụ như những rủi ro về phát triển trong các dự án BOT) và chủ đầu tư nước ngoài (nghĩa vụ lao động), và (4) giám sát ngân hàng Việt Nam cung cấp tín dụng cho các công ty tư nhân so với khi cung cấp cho các DNNN, và nếu có thể xoá bỏ những tồn tại trong việc cấp tín dụng (trong và ngoài nước).

## Tăng cường quản lý ngành

**Chiến lược quy hoạch tổng thể chung cho phát triển quản lý ngành bao gồm việc cải thiện công tác quản lý thông qua quá trình phân cấp, loại bỏ những chức năng thương mại và thúc đẩy nguồn nhân lực.** Thực hiện chiến lược này trong giai đoạn ngắn hạn, kết hợp với những cải cách quy mô lớn cần thiết đối với ngành GTVT trong 7 lĩnh vực sau là một thử thách lớn đối với Bộ GTVT.

**Thiết lập khung điều tiết:** Bộ GTVT cần tiếp tục hướng dẫn để đảm bảo rằng những đề xuất của các chuyên ngành nhất quán với các chính sách và chiến lược GTVT chung của Chính phủ đặc biệt là đối với (1) các vấn đề quốc tế và đa phương thức, vốn là những khía cạnh mà các chuyên ngành không thể giải quyết triệt để được, (2) đảm bảo rằng việc xoá bỏ những hạn chế về cấp phép hiện nay được kiện toàn trở thành một thể chế điều tiết ít rào cản đối với việc gia nhập, và (3) hỗ trợ xác định vai trò của địa phương trong việc điều tiết GTVT.

Bộ GTVT cần tiến đến nhất trí với Bộ Tài chính về nguyên tắc thu phí CSHT, và cần làm việc với các bộ khác để xoá bỏ những kiểm soát về biểu cước còn lại đối với (1) các tuyến xe buýt nội tỉnh, nếu vẫn còn bất kỳ sự kiểm soát nào, (2) biểu cước xe tải tại khu vực miền núi, thay thế những biểu cước này, nếu cần, bằng những khoản bao cấp cho một số dịch vụ cụ thể, (3) vận chuyển gạo và phân bón bằng đường sắt, (4) mức vé hành khách đường sắt (với 2 mức vé đối với người Việt Nam và người nước ngoài), (5) biểu cước cảng sông và cảng biển, (6) biểu cước vận tải hàng không (đối với cả người Việt Nam và người nước ngoài), và (7) các dịch vụ hỗ trợ như nạo vét và XD.

**Tăng cường năng lực hoạch định chính sách và quy hoạch của Bộ GTVT:** Năng lực hoạch định chính sách và quy hoạch của Bộ GTVT không đủ do Bộ không có đủ nhân viên có những kinh nghiệm cần thiết trong các lĩnh vực như điều tiết, định giá, trợ cấp và hoạch định chính sách thu hồi chi phí, đánh giá chính sách và dự án, quy hoạch chiến lược, và giám sát thực hiện dự án và chính sách. Ngoài ra, những kinh nghiệm chuyên môn hiện nay lại không tập trung ở một số chuyên ngành cụ thể nào và thậm chí nằm ở các tổ chức ngoài bộ. Mặc dù VITRANSS đã cố gắng thu thập và xây dựng dữ liệu quy hoạch nhưng những dữ liệu này rất khó tiếp cận.

Để tăng cường năng lực của Bộ GTVT, cần phải (1) có một kế hoạch cải cách thể chế nhằm mục đích tăng cường năng lực của Bộ GTVT đối với các lĩnh vực trọng tâm là hoạch định chính sách và quy hoạch (có lẽ bằng cách tập trung các chuyên gia về quy hoạch/kinh tế vào một phòng ban), (2) cải thiện công tác quy hoạch chiến lược bằng các phương pháp đánh giá/quy hoạch hiện đại và các đường lối rõ ràng để có thể xác định được những ưu tiên đầu tư dựa trên một cơ sở hợp lý, và việc đưa ra quyết định được ủy quyền cho cấp thấp hơn, cho phép người ra quyết định tập trung vào các vấn đề chiến lược và chính sách chung, (3) phát triển mô hình VITRANSS để cập nhật các dự báo khi có các dữ liệu quy hoạch tốt hơn, (4) các chính sách thu hồi chi phí và điều tiết được xây dựng bằng việc sử dụng các công cụ phân tích tài chính, (5) phát triển các hệ thống giám sát thực hiện chính sách, và (6) chỉ định một cơ quan ngoài bộ, như Viện CLPTGTVT, duy trì và phát triển CSDL quy hoạch của VITRANSS.

**Cải thiện việc cung cấp các thông tin đáng tin cậy cho những người lập quy hoạch và ra quyết định:** Bộ GTVT thấy rằng lượng thông tin có được chỉ đáp ứng được khoảng 30% nhu cầu thực sự. Những số liệu hiện tại chỉ phản ánh những nhu cầu trong quá khứ chứ không phải nhu cầu của những người ra quyết định trong tương lai theo các điều kiện thị trường. Nhiều mục quan trọng như số lượng phương tiện, luồng vận tải, biểu cước và tai nạn hoặc là hoàn toàn thiếu hoặc chỉ phản ánh một phần con số của ngành. Nói chung dữ liệu thường không đáng tin cậy.

Để cung cấp cho những người ra quyết định đầy đủ thông tin thì trước mắt Bộ GTVT cần (1) phối hợp xem xét các nhu cầu thông tin của tất cả các cơ quan thuộc các cấp khác nhau (trung ương, tỉnh, huyện) và (2) xác định các phương pháp cần phải tiến hành để có được những thông tin cần thiết với chi phí thấp nhất dựa trên kết quả xem xét và đánh giá về hệ thống cơ sở dữ liệu hiện tại.

**Kết hợp thay đổi thể chế và khuyến khích phân cấp quản lý:** Bộ GTVT cần giúp các cơ quan trực thuộc tăng cường năng lực thực hiện chính sách trong những lĩnh vực (1) liên quan đến những quyết định chỉ do Chính phủ đưa ra, (2) liên quan tới những vấn đề chồng chéo chính giữa các phương thức, hoặc (3) cần có một phương pháp tiếp cận chung giữa các phương thức.

Điều đó bao gồm (1) tiếp tục thực hiện cam kết của bộ chuyển giao quyền hạn và trách nhiệm quản lý CSHT xuống cho các cơ quan chuyên ngành trực thuộc, (2) xem xét những thủ tục thực hiện dự án hiện tại thông qua các ban quản lý dự án nhằm hợp lý hóa bộ máy quản lý và giảm thiểu sự chậm trễ, (3) đi đầu trong công tác quản lý CSHT GTVT tỉnh và huyện, (4) thiết lập một cơ sở pháp lý rõ ràng hơn cho việc hợp tác giữa các bộ và các UBND tỉnh, đặc biệt là nhằm giải quyết những khó khăn dường như không thể khắc phục được đôi lúc xuất hiện ở địa phương (ví dụ như thu thập dữ liệu chi tiết về đăng ký phương tiện từ Bộ Công an) và (5) thành lập những nhóm liên lạc giúp người sử dụng GTVT tham gia đầy đủ hơn vào công việc của Bộ Giao thông Vận tải.

**Phối hợp phát triển các nguồn nhân lực:** Để thúc đẩy phát triển nguồn nhân lực, trong giai đoạn ngắn hạn phải ưu tiên triển khai các chính sách và chiến lược phát triển nguồn nhân lực toàn diện cho toàn ngành GTVT. Do đó, (1) Bộ GTVT cần tiếp tục cam kết phát triển nguồn nhân lực thông qua một tuyên bố rõ ràng về mục tiêu chính sách, bao gồm việc tăng cường các biện pháp khuyến khích đào tạo (through qua việc tăng các tiêu chuẩn về nghiệp vụ đối với cả các cán bộ của Bộ GTVT và các nhà thầu khác), và các cơ hội đào tạo (nâng cấp các chương trình đào tạo nhằm thỏa mãn nhu cầu tương lai); (2) theo chính sách này, Vụ Tổ chức Cán bộ - Lao động của Bộ GTVT cần làm việc với các bộ khác để xây dựng một chiến lược phát triển nguồn nhân lực đáp ứng những nhu cầu về kỹ thuật, quản lý cũng như những nhu cầu chung khác trong ngành bên cạnh những nhu cầu cụ thể về đào tạo của ngành GTVT mà VITRANSS cũng như những nghiên cứu khác đã xác định, (3) chiến lược này cũng cần tính đến nhu cầu cụ thể về những cán bộ có khả năng ra quyết định và chuyên gia cao cấp về kinh tế vận tải, quy hoạch và phân tích chính sách của Bộ GTVT.

**Tăng cường cơ sở tạo vốn cho khai thác và CSHT:** nhằm thực hiện những cải thiện đề xuất đối với việc tạo vốn cho CSHT và hoạt động khai thác thì trước mắt các cơ quan chuyên ngành cần Bộ GTVT để có được sự hỗ trợ của Chính phủ đối với (a) các nguồn vốn ngoài ngân sách cho bảo trì cơ sở hạ tầng (ban đầu là quỹ đường bộ theo đề xuất), (b) tăng các nguồn bổ sung cho đầu tư vào GTVT (through qua quỹ phát triển GTVT), và (c) giảm thiểu những rào cản hạn chế sự tham gia của phí a nước ngoài vào GTVT (để tăng nguồn tài chí nh tiềm năng cho các cảng container và mua tàu).

**Thực hiện cổ phần hóa và cải cách các DN NN:** Bộ GTVT chịu trách nhiệm đi đầu chương trình cổ phần hóa; trước mắt chương trình này vẫn còn nhiều việc cần phải làm. Điều này đòi hỏi Bộ GTVT phải (a) chỉ định những cán bộ chuyên trách để xác định và thực hiện một thời gian biểu đối với việc tiến hành chương trình cổ phần hóa, (b) thiết lập một cơ chế giám sát để đánh giá tiến độ chương trình và thực hiện cải thiện chương trình đó, (c) đánh giá sự cần thiết có thể phải có về sự hỗ trợ lớn hơn từ phí a Chính phủ nhằm giải quyết tình trạng thừa nhân viên do việc cải cách các DN NN gây ra, (d) làm việc với Chính phủ nhằm giúp các DN NN còn lại trong các tổng công ty lớn (VINALINES, VINASHIN và VAC) có tính độc lập hơn, (e) tìm kiếm sự hỗ trợ của Chính phủ đối với công tác cải cách lớn hơn như thay đổi tư cách pháp nhân của các doanh nghiệp hoạt động công ích để các doanh nghiệp này được hoàn toàn tự quyết về tài chí nh đồng thời làm cho họ có trách nhiệm hơn đối với việc sử dụng các tài sản của nhà nước và về mức độ dịch vụ của họ, (f) tìm kiếm sự hỗ trợ của Chính phủ nhằm thiết lập các dịch vụ hoa tiêu, phà và các đơn vị thương mại trực thuộc dưới hình thức các DN NN chứ không phải là các doanh nghiệp công ích.

#### Những cân nhắc thực hiện và Nhu cầu hỗ trợ kỹ thuật

Để có thể quản lý được quá trình này thì nhiều khuyến nghị liệt kê ở trên cần phải được ưu tiên hơn nữa, các mục tiêu khả thi được xác định và các bước thực hiện ban đầu được xác định chi tiết hơn. Bước đầu, những khuyến nghị đã được liệt kê trong những bảng tóm tắt của Phụ lục 8.1 đối với từng phương thức và Phụ lục 8.2 đối với các khía cạnh quản lý ngành. Chỉ khi xem xét kỹ hơn về quá trình thực hiện thì mới có thể xác định được kế hoạch thực hiện khả thi. Đồng thời, chỉ nên coi ngày tháng và mục tiêu đề xuất trong những bảng tóm tắt là những gợi ý ban đầu làm cơ sở cho các cuộc thảo luận tiếp theo.

Khi Bộ GTVT hoàn tất kế hoạch thực hiện khả thi dựa trên những đề xuất của QHTT, thì để giảm thiểu những rủi ro do việc chậm trễ và phối hợp thực hiện kém, cần tăng cường năng lực thực hiện dự án và chí nh sách của ngành GTVT: thông qua việc xác định quá trình thực hiện và phân chia trách nhiệm thực hiện đối với: (1) công tác hoàn tất kế hoạch thực hiện, (2) thiết lập một hệ thống giám sát thực hiện, và (3) dự báo những trở ngại đối với việc thực hiện và xoá bỏ những trở ngại đó (đặc biệt là nếu điều này giúp cho việc đưa ra quyết định được phân cấp một cách hiệu quả).

Những lĩnh vực như cải cách pháp lý, hệ thống quản lý, cơ sở dữ liệu và đào tạo được hỗ trợ kỹ thuật rất nhiều, nhưng những hỗ trợ này không phải lúc nào cũng hiệu quả và bao quát hết những mặt quan trọng. Phương pháp tiếp cận phát triển nguồn nhân lực trở nên vụn vặt và không hiệu quả, thường thông qua các khóa đào tạo tại chỗ trong thời gian dự án. Mặc dù đã có nhiều nghiên cứu về đào tạo được tiến hành, nhưng chúng vẫn không được thực hiện một phần là do những ưu tiên đặt ra không rõ ràng. Không có kế hoạch phát triển nguồn nhân lực tổng thể nào cho ngành GTVT. Sự phối hợp giữa các nhà tài trợ rất kém. Đường sắt, Bộ GTVT hay các sở GTVT nhận được rất ít hỗ trợ.

Những dự án hỗ trợ kỹ thuật trước đây đã đạt được những kết quả quan trọng như giúp thiết lập các tổ chức quản lý chuyên ngành mới như Cục Đường bộ và các ban thực hiện dự án. Rõ ràng rằng để có thể hiệu quả, thì:

- Cần có hỗ trợ dài hạn cho nhiều lĩnh vực,
- Tập trung vào những nhu cầu đã xác định,
- Đánh giá thực tế về những nguồn lực cần thiết
- Nhằm duy trì công tác cải tạo thông qua chuyển giao công nghệ và bí quyết kỹ thuật một cách hiệu quả, và cung cấp các cơ chế tạo vốn tương lai.

Những lĩnh vực cần có hỗ trợ kỹ thuật để giúp thực hiện quy hoạch tổng thể VITRANSS trong 5 năm tới bao gồm:

**Quản lý ngành:** Tiếp tục cố vấn về việc tiến hành các hệ thống và tổ chức quản lý trong các phòng ban quản lý chuyên ngành của Bộ GTVT (Cục Đường bộ, Cục Đường sông v.v.) nhằm giúp Bộ GTVT uỷ thác trách nhiệm quy hoạch, bảo trì và phát triển CSHT cho các tổ chức này và giúp các tổ chức này thực hiện được các chức năng giám sát. Những hỗ trợ đó cần được mở rộng tới các tổ chức quản lý GTVT cấp tỉnh và huyện nhằm giúp họ vạch ra và đánh giá các kế hoạch GTVT địa phương và quản lý CSHT, thực hiện các chính sách của trung ương. Hỗ trợ bổ sung cho Bộ GTVT vào những lĩnh vực sau:

- Tăng cường năng lực quy hoạch GTVT chiến lược, hoạch định và thực hiện chính sách (đặc biệt đối với các khía cạnh chính sách như thu hồi chi phí và điều tiết),
- Cải cách pháp lý đối với các lĩnh vực như kết hợp các hiệp định quốc tế vào luật pháp Việt Nam, thiết lập một cơ sở pháp lý vững chắc cho vận tải đa phương thức, và xây dựng những văn bản hướng dẫn phối hợp khung pháp lý cho toàn ngành,
- Thiết lập một cơ sở dữ liệu GTVT cho những chuyên gia và những người ra quyết định nhằm cung cấp những thông tin đáng tin cậy cho công tác phát triển chính sách và giám sát việc thực hiện chính sách/dự án, với mức chi phí có thể.
- Thúc đẩy phát triển nguồn nhân lực trong ngành thông qua các chính sách và các chiến lược tăng cường các biện pháp khuyến khích và cơ hội đào tạo,

- Thúc đẩy công tác đào tạo cán bộ quản lý ngành GTVT về các lĩnh vực như tiếp thị, dự toán chi phí, lập kế hoạch tài chí nh, kiểm soát và quy hoạch đội tàu, đánh giá đầu tư, vận tải đa phương thức và container hoá,
- Nâng cấp các trường hướng nghiệp và dạy nghề nhằm giúp họ phát triển theo hướng phục vụ nhu cầu chung không chỉ thoả mãn cung,
- Thực hiện kế hoạch cổ phần hoá, đặc biệt là xác định một chương trình và một thời gian biểu và hỗ trợ thực hiện chương trình đó,
- Tìm cách cải thiện khả năng tạo vốn và sự hỗ trợ của nhà tài trợ.

**Đường bộ: các ưu tiên hỗ trợ ngắn hạn bao gồm:**

- Cải thiện năng lực quản lý quốc lộ của Cục Đường bộ,
- Thiết lập các hệ thống quản lý gắn liền với bảo trì đường bộ,
- Thiết lập các tiêu chuẩn kỹ thuật và chức năng thống nhất cho cầu và đường,
- Thực hiện chương trình an toàn đường bộ 5 năm đã đề xuất như là một phần của chương trình an toàn GTVT chung của Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia,
- Quy hoạch đường nông thôn, phát triển việc hoạch định chí nh sách và quy hoạch nông thôn của Bộ GTVT, phát triển các phương pháp quy hoạch và năng lực quy hoạch để có thể thực hiện được ở địa phương,
- Quy hoạch GTVT tỉnh, tăng cường năng lực quản lý đường bộ và đường sông trong tỉnh của các Sở GTVT,
- Thiết lập các hệ thống bảo trì đường bộ cấp tỉnh,
- Tạo vốn cho đường bộ, nghiên cứu khả năng triển khai quỹ đường bộ,
- Quy hoạch phát triển đường cao tốc trong giai đoạn dài hạn.

**Đường sắt: Những ưu tiên cần thực hiện:**

- Một dự án tăng cường thể chế ngắn hạn nhằm thiết lập một chiến lược cải cách và giúp đỡ một cách cụ thể vào tái tổ chức, phát triển các kế hoạch kinh doanh và thực hiện hệ thống quản lý,
- Một dự án tăng cường thể chế dài hạn nhằm thực hiện các kế hoạch cải cách,
- Quy hoạch dài hạn các hệ thống đường sắt vé tháng,
- Quy hoạch di ch vụ đường sắt liên quốc gia, dựa trên các nghiên cứu quốc tế.

**Đường thủy nội địa: Những ưu tiên là:**

- Hoàn thành dự án tăng cường thể chế đang thực hiện của Cục Đường sông trước năm 2002 và thực hiện những khuyến nghị trong giai đoạn dài hạn,
- Thúc đẩy cạnh tranh và vai trò của thành phần tư nhân trong các dịch vụ GTVT, cảng, các hoạt động hỗ trợ như công tác nạo vét.

**Vận tải biển: Cần có hỗ trợ để:**

- Cải thiện quản lý cơ sở hạ tầng (đặc biệt là bảo trì luồng ra vào cảng, hỗ trợ dẫn luồng, hệ thống tìm kiếm cứu nạn),
- Thương mại hóa các cảng (phát triển chí nh sách, áp dụng các hệ thống quản lý, phát triển các kế hoạch kinh doanh, khuyến khích đầu tư tư nhân),

- Quy hoạch cảng cửa ngõ để tạo ra những kế hoạch phát triển chi tiết hơn cho các khu vực cảng có xem xét tới khí a cạnh kinh tế và môi trường,
- Nâng cao an toàn HH và kiểm soát đội tàu nhằm cải thiện tiêu chuẩn về an toàn.

**Hàng không:** Cần có hỗ trợ để:

- Tăng cường năng lực lập quy hoạch/dánh giá của Cục HKDD, và năng lực thực hiện và cưỡng chế thực hiện các quy định được ban hành phù hợp với những hiệp định quốc tế,
- Đào tạo về các khía cạnh thương mại của công tác quản lý sân bay,
- Nâng cấp an toàn hàng không qua việc đào tạo sử dụng các hệ thống CNS/ATM mới,
- Đào tạo về khí tượng.

**Vận tải đa phương thức:** Cần hỗ trợ cho tất cả các phương thức để:

- Thúc đẩy các dịch vụ và các tổ chức khai thác vận tải đa phương thức, thông qua cải cách các quy định, khuyến khích tư nhân tham gia vào khai thác các thiết bị container, thiết lập các nhóm đại diện và đào tạo về các mô hình đa phương thức hiện đại.

Mặc dù không nằm trong phạm vi công việc của VITRANSS nhưng rõ ràng rằng, bên cạnh những lĩnh vực hỗ trợ kỹ thuật ở trên, cần phải chú ý tới nhiều vấn đề về giao thông đô thị và giao thông nông thôn có ảnh hưởng tới việc lập quy hoạch và hoạch định/real hiện chí nh sách của ngành GTVT. Trong khi hiện tại đã có nhiều nỗ lực quy hoạch cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn (đã đề cập đến trong danh sách các dự án hỗ trợ kỹ thuật), thì lại không hề có kế hoạch cụ thể nào cho những nghiên cứu về đô thị. Do các khu vực đô thị lớn thường gấp nhiều vấn đề nghiêm trọng, trong giai đoạn ngắn hạn cần phải ưu tiên cho công tác quy hoạch toàn diện và những nghiên cứu kỹ thuật xem xét các nhu cầu về giao thông đô thị tại Hà Nội và TPHCM.

## Danh sách Thành viên (1)

### Ban chỉ đạo

- |                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| 1. Ông Nguyễn Việt Tiến (Trưởng ban) | Thứ trưởng, Bộ GTVT                         |
| 2. TS. Nguyễn Quang Báu (Phó ban TT) | Viện trưởng, Viện CL & PT GTVT              |
| 3. TS. Trần Doãn Thọ (Phó ban)       | Vụ trưởng, Vụ KHĐT, Bộ GTVT                 |
| 4. Ông Nguyễn Ngọc Nhật              | Vụ trưởng, Vụ CSHT, Bộ KHĐT                 |
| 5. TS. Đinh Xuân Hướng               | Phó Cục trưởng, Cục HKDD VN                 |
| 6. Ông Nguyễn Trọng Bách             | Phó Tổng giám đốc, LHDS VN                  |
| 7. Ông Nguyễn Vĩ nh Lộc              | Phó Vụ trưởng, Vụ QHQT, Bộ GTVT             |
| 8. Ông Bùi Đức Nhuận                 | Phó Cục trưởng, Cục HHVN                    |
| 9. Ông Lý Huy Tuấn                   | Phó Vụ trưởng, Vụ Pháp chế vận tải, Bộ GTVT |
| 10. Ông Ngô Thị nh Đức               | Phó Cục trưởng, Cục ĐBVN                    |
| 11. Ông Ngô Xuân Sơn                 | Cục trưởng, Cục ĐSVN                        |

### Nhóm công tác đặc biệt

- |  |   |
|--|---|
| 1. TS. Đoàn Thị Phin (Trưởng nhóm đối tác) | Phó Viện trưởng, Viện CL &PT GTVT                         |
| 2. TS. Nguyễn Nhân                         | Phó vụ trưởng, Vụ Tổ chức Cán bộ và Lao động, Bộ GTVT     |
| 3. Ông Nguyễn Toại                         | Chuyên viên cao cấp, Vụ CSHT, Bộ KHĐT                     |
| 4. Ông Nguyễn Quang Vinh                   | Phó trưởng ban, Ban CSHT và Kết cấu đô thị , Viện CL & PT |
| 5. Ông Đinh Việt Thắng                     | Phó trưởng phòng , Ban KHĐT, Cục HKDD Việt Nam            |
| 6. Ông Nguyễn Tiến Tới                     | Chuyên viên cao cấp, Ban KH & ĐT, LHDS Việt Nam           |
| 7. Ông Nguyễn Hữu Chí                      | Phó trưởng ban, Ban KHĐT, Cục Hàng Hải Việt Nam           |
| 8. Ông Đoàn Ngọc Hợi                       | Chuyên viên cao cấp, Cục Đường bộ Việt Nam                |
| 9. Ông Phạm Minh Nghĩ a                    | Trưởng ban KH &ĐT, Cục ĐSVN                               |
| 10. Bà Trị Thị Hằng Nga                    | Chuyên viên, Vụ Pháp chế Vận tải, Bộ GTVT                 |
| 11. Ông Nguyễn Quý Hùng                    | Trưởng phòng Tổng hợp, Viện CL & PT GTVT                  |

### Ban cố vấn JICA

- |                            |   |
|----------------------------|---|
| 1. TS. MORICHI Shigeru     | Trưởng ban                              |
| 2. Ông SUZUKI Yoichi       | Phát triển khu vực                      |
| 3. Ông HYODO Tetsuro       | Quy hoạch giao thông chung              |
| 4. Ông TAKAHASHI Toshiharu | Quy hoạch đường sắt                     |
| 5. Ông SARAI Kiyoshi       | Quy hoạch đường bộ                      |
| 6. Ông MIYAJI Yutaka       | Quy hoạch cảng và vận tải biển          |
| 7. Ông KAGAMI Hiroyoshi    | Quy hoạch sân bay và vận tải hàng không |

### JICA

- |  |  |
|--|--|
| 1. Ông KAIBARA Takao                               | Trưởng phòng, Phòng Nghiên cứu Phát triển Xã hội I     |
| 2. Ông KUMAGAI Hidenori                            | Phó Trưởng phòng, Phòng Nghiên cứu Phát triển Xã hội I |
| 3. Ông IKEDA Tetsuro                               | Phòng Nghiên cứu Phát triển Xã hội I                   |
| 4. Ông NARUKAWA Kuzuya<br>(Văn phòng tại Việt Nam) | Phòng Nghiên cứu Phát triển Xã hội I                   |
| 5. Ông JIBIKI Takanori                             | Đại diện thường trú                                    |
| 6. Ông HATAKEYAMA Takashi                          | Phó trưởng Đại diện                                    |

## Danh sách Thành viên (2)

### Đoàn Nghiên cứu JICA

1. TS. IWATA Shizuo
2. Ông SHOYAMA Takashi
3. Ông WAKUI Tetsuo
  
4. Ông KUMAZAWA Ken
5. Bà J VILLAREAL Theresa
6. Ông OIDE Kazuharu
7. Ông SASANUMA Mitsuhiro
8. Ông ITO Makoto
9. Ông Richard TILGHMAN
10. TS. Ian JENKINS
11. Ông TAJAGI Michimasa
12. Ông WACHI Tomokazu
13. Ông UENO Tishio
14. Ông YAMAGUCHI Katsusuke
15. Ông IIO Akitoshi
16. TS. Primitivo CAL
17. TS. MASUJIMA Tetsuji
18. TS. LEE Hunki
19. Ông ISHIYA Masayuki
20. Ông KOSHIMIZU Hisashi
21. Ông NAKAGAWA Tatsuo
22. Ông KAMEMURA Toshihiko
23. Ông TAGAWA Shinichi
24. Ông MATSUSHITA Takasuke
25. Ông YAMAGUCHI Takao
26. Ông TAMURA Masato
27. Ông Geoffrey THOMPSON
28. Ông ROGUEL Edlin
29. Ông KUROSAKA Tsuyoshi
30. Ông WATANABE Tamaoki

- Trưởng đoàn/Quy hoạch GTVT  
Phó trưởng đoàn/Dự báo nhu cầu/Quy hoạch GTVT (1)  
Phó trưởng đoàn/Lập mô hình quy hoạch GTVT(2) /  
Đánh giá kinh tế và tài chí nh  
Khung kinh tế xã hội vùng (1)/Chí nh sách VT hàng hoá (2)  
Khung kinh tế xã hội vùng (2)/Chí nh sách VT hàng hoá (3)  
Chí nh sách vận tải hàng hoá (1)  
Thể chế và Tài chí nh (1)  
Thể chế và tài chí nh (2)  
Thể chế và tài chí nh (3)  
Quản lý và khai thác  
Quy hoạch đường bộ  
Vận tải đường bộ, Giao thông vùng  
Quy hoạch công trì nh đường bộ  
Nghiên cứu môi trường tự nhiên  
Nghiên cứu môi trường xã hội  
Chí nh sách vận tải  
Điều tra (1) / Phân tí ch vận tải  
Điều tra vận tải (2)  
Cơ sở dữ liệu  
Quy hoạch công trì nh đường sắt  
Quy hoạch khai thác đường sắt  
Quy hoạch cảng  
Quy hoạch vận tải thuỷ nội đị a  
Chí nh sách vận tải thuỷ  
Quy hoạch sân bay (1)  
Quy hoạch sân bay (2)  
Quy hoạch an toàn hàng không  
Trang Web (1)  
Trang Web (2)  
Điều phối dự án

### Đoàn Đối tác Việt nam

1. TS. Đoàn Thị Phin
2. Ông Nguyễn Quý Hùng
3. Ông Phan Thanh Bình
4. TS. Cao Ngọc Châu
5. Ông Trần Minh Phương
6. Ông Dương Văn Chung
7. Ông Bùi Cao Chí nh
8. Ông Lê Minh Tuấn
9. Ông Nguyễn Ðì nh Nghiên
10. TS. Nguyễn Đăng Minh
11. Ông Trần Nhuận
12. TS. Nguyễn Văn Chương
13. Ông Hoàng Tiến Hưng
14. Ông Hoàng Đức Tân
15. Ông Trí nh Đức Thắng
16. Bà Nguyễn Tố Hà
17. Bà Phạm Việt Hà
18. Bà Lâm Thị Phương
19. Ông Lê Ngọc Chung

- Trưởng đối tác/ Viện Phó Viện CL và PT GTVT  
Trưởng phòng Tổng hợp  
Trưởng phòng Chiến lược  
Phó phòng Dự báo  
Phòng Dự báo  
Phòng Giao thông Nông thôn  
Trưởng phòng Cơ chế  
Phòng Tin học  
Phó phòng Quy hoạch  
Trưởng phòng Quy hoạch  
Phó phòng Quy hoạch  
Phó phòng Quy hoạch  
Trưởng phòng Tin học  
Phòng Giá và Đị nh mức  
Phòng Quan hệ Quốc tế  
Phòng Quan hệ Quốc tế  
Phòng Tin học  
Phòng Tin học