

5 QUY HOẠCH TỔNG THỂ

5.1 Hướng tiếp cận và các cân nhắc quy hoạch

Mục tiêu¹

Quy hoạch tổng thể là một kế hoạch 10 năm đưa ra những định hướng cụ thể hơn cho hệ thống giao thông và các dịch vụ vận tải của đất nước. Mục tiêu dài hạn của QHTT là làm cho ngành GTVT Việt Nam trở nên bền vững và có tính cạnh tranh, đáp ứng được nhu cầu của khách hàng với chi phí thấp nhất. QHTT nhằm giúp ngành GTVT duy trì được sự phát triển cân đối 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 trọng tâm của VITRANSS là cải thiện, phát triển và khai thác mạng lưới GT liên tỉnh chính yếu và thứ yếu, 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, nhằm giúp toàn bộ mạng lưới GT hoạt động như một hệ thống không còn các tuyến thiếu hoặc không còn những nút thắt cổ chai. Tất nhiên dự án VITRANSS không quá 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, nhưng hy vọng rằng Việt Nam sẽ được kết nối một cách hiệu quả với hệ thống GTVT được bảo trì tốt hơn và các dịch vụ GTVT phù hợp với túi tiền người sử dụng.

Những ưu tiên chính đối với QHTT

Ngành GTVT Việt Nam bị hạn chế về khả năng tạo vốn. Những nguồn vốn hiện có cần được phân bổ một cách có hiệu quả. Về điều này, đã đặt ra những ưu tiên chính trong công tác phân bổ ngân sách có thể của Chính phủ. Nói chung, đó là:

- 1) Bảo trì, khôi phục và cải tạo nhỏ ngoài danh sách của dự án VITRANSS. Giả định rằng 20% ngân sách sẽ được phân bổ cho công tác này.
- 2) Các dự án xoá bỏ những nút thắt 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 cơ sở hạ tầng mang tính chiến lược đối với vận tải hàng không, vận tải thủy, đường bộ, đường sắt cần được cung cấp và liên kết với các tuyến nối với 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) Giao thông đô thị trước khi tắc nghẽn tràn ngập các thành phố, đặc biệt tại các thành phố lớn. và ảnh hưởng xấu tới tính hiệu quả của giao thông vận tải liên đô thị

¹ 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 Chính phủ đang xây dựng một chiến lược riêng cho chuyên ngành này.

Đường bộ và Vận tải đường bộ

Những thập kỷ trước đây, đầu tư vào ngành GTVT Việt Nam chủ yếu tập trung vào đường bộ chính yếu và kết hợp với cải cách thể chế. Kết quả là vận tải đường bộ đã có tỉ lệ cạnh tranh và tỷ phần của nó trong ngành GTVT tăng nhanh chóng. Vai trò của đường bộ ngày càng trở nên quan trọng khi nền kinh tế phát triển và đa dạng hoá.

Phân tích trong Nghiên cứu chỉ ra rằng đầu tư thêm vào đường bộ chính yếu sẽ kém hấp dẫn về mặt kinh tế vì các chuyên ngành khác như cảng, vận tải biển và đường sắt trong tương lai sẽ hiệu quả hơn. Nghiên cứu cũng chỉ ra rằng sự phát triển cân bằng giữa các phương thức hiện có là giải pháp mang tính kinh tế nhất đối với phát triển mạng lưới GTVT tương lai. Vì là một phương thức có thể cung cấp dịch 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 của vận tải liên phương thức, container hoá và tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải qua biên giới.

Việc thiết lập một hệ thống bảo trì thích hợp được cấp kinh phí đầy đủ là điều kiện sống còn đối với nền kinh tế của đất nước bởi vì cắt giảm chi phí bảo trì sẽ làm tăng các chi phí khai thác phương tiện lên một khoản còn lớn hơn khoản cắt giảm; những nỗ lực tiết kiệm tiền bạc bằng cách chi ít cho bảo trì đường bộ sẽ làm cho đất nước tổn kém hơn nhiều. Cần khắc phục những hạn chế về thể chế chính trong lĩnh vực cấp vốn và bảo trì đường bộ trong 2-3 năm tới nhằm bảo đảm cho những khoản đầu tư vào vận tải đường bộ trước đây cũng như hiện nay.

Các tiêu chuẩn chính để xác định các dự án đường bộ trong Quy hoạch Tổng thể cụ thể như sau:

- 1) Mạng lưới đường bộ chính yếu và thứ cấp² sẽ được hoàn tất bằng việc đẩy nhanh thực hiện các dự án đã cam kết và đang thực hiện cũng như giải toả các nút thắt cổ chai và phát triển các đầu mối chiến lược với những tiêu chuẩn và các điều kiện mặt đường phù hợp.
- 2) Những đoạn thắt cổ chai có thể ảnh hưởng tới sự thông suốt của vận tải liên tỉnh 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.
- 3) Tuyến Bắc - Nam thứ 2 hỗ trợ và thay thế cho Quốc lộ 1 sẽ được phát triển để đáp ứng nhu cầu.
- 4) 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, để đáp ứng nhu cầu cũng như các hiệp định quốc tế,
- 5) 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

² VITRANSS đề xuất rằng cần tái phân loại hệ thống quốc lộ hiện tại thành chính yếu và thứ cấp dựa trên tầm quan trọng về chức năng

chuyên ngành vận tải khác. Trong số 6 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.

- 6) Trong khi đường nông thôn được ưu tiên nhiều và các chương trình/dự án đang tiến hành thì việc liên kết mạng lưới và cải tạo đường tỉ lệ³ nhằm liên kết đường tỉ lệ với mạng lưới chính yếu/thứ yếu và đường nông thôn cũng cần được cân nhắc.

Kế hoạch phát triển đường bộ gồm xóa bỏ 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, tỉ lệ 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 tạo ra một môi trường kinh doanh hấp dẫn trong ngành GTVT để thu được lợi nhuận từ đầu tư đường bộ.

Nhằm giảm bớt những gánh nặng to lớn và những thiệt hại do tai nạn đường bộ gây ra cần phải có những cải tiến thông qua biện pháp can thiệp.

Đường sắt

Khoảng cách giữa năng lực hiện tại về thể chế/khai thác của ĐSVN (thường bị ảnh hưởng bởi các yếu tố về thể chế và năng lực quản lý hạn chế) với tiềm năng của ĐSVN là vấn đề trọng tâm của Quy hoạch tổng thể. Đây là một thách thức lớn cần có nhiều năm cải cách để thiết lập một khung thương mại, một tổ chức theo hướng thị trường hơn và một cơ sở hợp đồng vững chắc để Nhà nước có thể có sự hỗ trợ cho ngành đường sắt. Cho tới năm 2005, những khoản đầu tư theo kế hoạch chỉ giới hạn ở mức cần thiết để ngành có thể duy trì hoạt động, dành thời gian nâng cao năng lực thể chế để tiến hành các đầu tư được đề xuất. Cần ưu tiên nhiều cho các kế hoạch kinh doanh thực tế và công tác tổ chức đã được cải cách nhằm giải quyết tốt hơn vấn đề giao thông sau năm 2005.

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

- 1) Cải tạo và mở rộng các tuyến trên những hành lang tăng trưởng như Hà Nội - Hải Phòng (101km) và Sài Gòn - Biên Hoà (29km)
- 2) Theo sau công tác khôi phục, liên kết Bắc - Nam cũng sẽ được tăng cường, bao gồm việc xây dựng nhiều nhà ga bổ sung và đoạn hầm qua đèo Hải Vân mới.
- 3) Đối với những đầu mối tại khu vực đô thị, đặc biệt là tại Hà Nội và TP Hồ Chí Minh, cần chú ý tới những mâu thuẫn đã lường trước với giao thông đô thị bằng cách đánh giá những đoạn có khó khăn trước khi tỉ lệ hình thành trở nên không thể giải quyết được
- 4) 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 ĐS.

³ Hầu hết đường tỉ lệ, cũng như đường nông thôn, thuộc về loại đường Cấp III và không được VITRANSS quan tâm nhiều tới.

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 tính hiệu quả nhờ việc nạo vét sông quy mô lớn để tàu lớn, hiệu quả hơn có thể hoạt động được. Để đạt được điều đó cần có một môi trường kinh doanh hấp dẫn thu hút được đầu tư tư nhân. Phải tiến hành thương mại hoá cảng để cho cảng không còn là những điểm ách tắc về giao thông vốn được coi là điều hạn chế việc sử dụng các tàu hiệu quả hơn.

Về quản lý CSHT, cải thiện công tác bảo trì 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 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 chính trong giai đoạn Quy hoạch Tổng thể như sau:

- 1) Cải tạo và tăng cường đường thủy và các cảng có liên quan dọc các hành lang tăng trưởng lựa chọn - 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/Khuyến 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 TNĐ Mỹ Tho/Cần Thơ ở Miền Nam.
- 2) Cải tạo hai tuyến đường thủy 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.
- 3) Mở rộng và cải tạo đường thủy nội địa nông thôn bao gồm các tuyến đường thủy và các cảng sông do chính quyền địa phương quản lý.
- 4) Nâng cao 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.
- 5) Nâng cấp 2 trường Hàng giang hiện tại để đáp ứng nhu cầu đào tạo ngày càng tăng về thủy thủ tàu sông khi mở rộng và hiện đại hoá các dịch vụ đường thủy nội địa
- 6) Tăng cường các tiêu chuẩn an toàn cho tàu sông và tạo điều kiện thuận lợi cho việc cấp vốn phát triển đội tàu.

Hàng hải

Ngành cảng của Việt Nam chưa đáp ứng được nhu cầu vận tải gia tăng dẫn đến ách tắc tại cảng tăng.⁴ Đầu tư dành cho cảng Hải Phòng và cảng Sài Gòn là để góp phần tăng năng lực xếp dỡ, còn 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. Việc mở rộng đội tàu vận tải quốc tế Việt Nam, cũng chưa làm cho tỷ phần vận tải tăng do tí nh cạnh tranh còn kém. Bên cạnh đó, vận tải ven biển vẫn tăng đều hàng năm cùng những dự ch vụ mới kể cả khai thác container tàu chợ cũng đã được bắt đầu thực hiện. Để Việt Nam duy trì được tốc độ tăng trưởng kinh tế tương lai, cần phát triển ngay các cảng cửa ngõ mang tí nh cạnh tranh để hỗ trợ cho các dự ch 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 được đề xuất tại các cảng tổng hợp có tí nh đến cơ hội 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 có hại đến môi trường. Trách nhiệm giữa vận tải biển và thuỷ nội đị a phải được xác đị nh 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 vào việc có thể hình thành các tuyến thông suốt giữa vận tải ven biển và các phương thức khác (đặc biệt là dự ch vụ cảng tốt hơn để khuyến khích đầu tư vào các tàu hiện đại, với trang thiết bị xếp dỡ có hiệu quả).

Để có thể tiếp cận đầu tư của khu vực tư nhân và bí quyết kỹ thuật của nước ngoài, trong 5 năm tới cần phải cải thiện môi trường kinh doanh bằng cách giảm bớt sự tham gia của TCT Hàng hải Việt Nam cùng những ảnh hưởng của nó đối với cả vận tải biển và cảng, đồng thời giảm các rào cản đối với đầu tư nước ngoài. Thêm vào đó, cần có thêm các cơ chế tài chính và đội tàu mới để hiện đại hoá vận tải ven biển, và vận tải ven biển cần phải trả một tỷ phần chi phí CSHT thí ch hợp (thay cho việc được trợ cấp như hiện nay).

Các lĩnh vực đầu tư cần được tập trung là:

- 1) Hình thành 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 Vị nh Đà Nẵng, Cảng Quy Nhơn, Nha Trang, Cụm cảng sông Sài Gòn, Cảng nước sâu Vũng Tàu-Thị Vải và Cảng Cần Thơ.
- 2) 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.
- 3) Hình thành các cảng cửa ngõ quốc tế ở 3 miền Bắc, Trung, Nam:
 - Cảng nước sâu Quảng Ninh gồm việc mở rộng Cảng Cái Lân cùng với các biện pháp bảo vệ môi trường Vị nh Hạ Long, tiếp theo là thực hiện nghiên cứu quản lý vùng ven biển nhằm xác đị nh khu vực cảng cửa ngõ thí ch hợp và phát triển các bến bổ sung.

⁴ 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.

- Hệ thống cảng Vị nh Đà Nẵng gồm: mở rộng cảng Tiên Sa vào năm 2005, sau đó là phát triển cảng Liên Chiểu.
 - Cảng nước sâu Vũng Tàu-Thị Vải gồm: thực hiện một QHTT, tiếp theo là phát triển một cảng nước sâu tại (các) vị trí thích hợp.
- 4) Cải tạo các cảng địa phương được chọn để cải thiện tình hình tiếp cận với địa phương và đáp ứng nhu cầu.
 - 5) 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.
 - 6) Nâng cao trình độ của thủy thủ để thực hiện các công ước hàng hải quốc tế như STCW-95, SOLAS và Bộ luật IMS.
 - 7) Đề ra thể chế cấp vốn thích hợp tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển đội tàu.

Trong tương lai có thể cảng sẽ đóng vai trò đi đầu trong việc phát triển các vùng nằm quanh khu vực cảng. Những công ty khai thác địa ốc xây dựng các khu công nghiệp mới, đặc biệt là các khu công nghiệp quay mặt ra biển và sông cần có các đường ra vào cảng tốt. Trong số đó gồm có các cảng Vũng Áng, Chân Mây, Kỳ Hà, Dung Quất và Cái Cui. Tuy nhiên phát triển cảng nên phù hợp với sự phát triển của các khu vực xung quanh cảng để tránh sử dụng không hết công suất.

Việt Nam có 67 khu công nghiệp: 14 khu công nghiệp ở miền Bắc, 13 khu công nghiệp ở miền Trung và 40 khu công nghiệp ở miền Nam. Nhưng chỉ có 10 khu công nghiệp là thành công trong việc cho thuê hơn một nửa diện tích đất của mình và tất cả các khu công nghiệp này đều ở miền Nam. Thậm chí khu công nghiệp Normura Hải Phòng nằm cạnh cảng Hải Phòng là khu công nghiệp được trang bị hiện đại nhất hiện cũng đang phải đối mặt với vấn đề hệ số cho thuê đất thấp. Cho nên cần phải thận trọng khi đánh giá về khả năng phát triển, thời điểm thích hợp và vị trí của các cảng mới gần kề những khu công nghiệp.

Định hướng phát triển các cảng mới của VITRANSS phù hợp với sự phát triển công nghiệp như sau:

- Cảng Dung Quất sẽ được xây dựng để bước đầu phục vụ cho các sản phẩm dầu thô và dầu tinh, sau đó sẽ tiến hành mở rộng cảng thành cảng tổng hợp tương xứng với tiến độ phát triển của khu công nghiệp Dung Quất.
- Cảng Cái Cui sẽ chỉ được xây dựng khi mà không thể mở rộng năng lực của cảng Cần Thơ.
- Dự báo nhu cầu của VITRANSS cho thấy lưu lượng vận tải trong tương lai ở các cảng Vũng Áng, Chân Mây, Kỳ Hà cũng như ở những cảng khác phục vụ cho các khu công nghiệp không đủ để luận chứng cho việc thực hiện, thậm chí ngay cả khi đã tính cả hàng quá cảnh.

Hàng không

Dự kiến ngành hàng không sẽ tiếp tục phát triển nhanh và cần sự nâng cấp và phát triển đáng kể CSHT. Cần có năng lực đánh giá và lập quy hoạch tốt hơn để hướng đầu tư vào những mục tiêu cần thiết có tính 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 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 được đề cập trong QHTT là:

- 1) Thiết lập một mạng lưới sân bay theo chức năng và có phân cấp phù hợp với các tiêu chuẩn ICAO, bao gồm 3 sân bay cấp 1 (đường băng 3.600m, khai thác 24 giờ), 3 sân bay cấp 2 (đường băng 2.200m, khai thác 24 giờ) và 13 sân bay cấp 3 (đường băng 1.200-2.000m, khai thác ban ngày).
- 2) Nâng cấp và mở rộng 3 sân bay cấp 1 là Nội Bài, Đà Nẵng và Tân Sơn Nhất.
- 3) Mở rộng 3 sân bay cấp 2 là Cát Bi (Hải Phòng), Phú Bài (Huế) và Nha Trang. Ba sân bay này nằm trong các hành lang tăng trưởng và gần các điểm du lịch nổi tiếng.
- 4) Xây dựng 4 sân bay cấp 3 tại Cao Bằng, Lào Cai, Đồng Hới và Chu Lai. Trừ Cao Bằng ra, những địa điểm còn lại hiện vẫn có các sân bay dân dụng và quân sự hoạt động. Chính sân bay loại ba hiện tại sẽ được cải tạo để tăng cường an toàn hàng không và đáp ứng nhu cầu vận tải gia tăng.
- 5) Thực hiện chương trình CNS/ATM đã được Việt Nam trình lên ICAO.
- 6) 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 một hệ thống 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 và áp dụng các hệ thống hậu cần mới. Phải giảm bớt những trở ngại về mặt thể chế và CSHT để thúc đẩy các loại hình vận tải qua biên giới. Khuyến nghị về chính sách hỗ trợ cho việc này bao gồm những đề xuất áp dụng/đơn giản hoá khung công việc quản lý, khuyến khích nước ngoài tham gia đầu tư, và hướng mục tiêu đầu tư của Chính phủ theo cách hiệu quả nhất.

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

Để lựa chọn các dự án đưa vào trong QHTT cho tới năm 2010, các dự án liệt kê trong danh sách dài trước hết được phân loại theo các nhóm sau đây:

- | | |
|----------------------|--|
| <u>Nhóm 1</u> | Các dự án đã được cam kết/đang tiến hành. Các dự án này đã được đưa vào trong QHTT. (Xem Bảng 5.2.1) |
| <u>Nhóm 2</u> | 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 (tham khảo phần 5.3). |
| <u>Nhóm 3</u> | Các dự án đề xuất trong Nghiên cứu VITRANSS như các dự án dài hạn, vì thế các dự án này không nằm trong các dự án của QHTT |

Các dự án thuộc nhóm 2 sẽ được chia nhỏ thành (1) các dự án về trang thiết bị GTVT như đầu máy toa xe, tàu thuyền và máy bay mà về cơ bản được các tổ chức khai thác GTVT tham gia trên cơ sở thương mại (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 (97 dự án CSHT và 15 dự án về hệ thống/ công trì nh/ trang thiết bị) như được trì nh bày trong bảng 5.2.1. 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 (10 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) Các đường cao tốc (9 dự án)

Đường sắt: (1) Khôi phục và cải tạo nhỏ (4 dự án)
 (2) Tăng năng lực của các đoạn xung yếu (14 dự án)
 (3) Xây dựng các tuyến mới (4 dự án)
 (4) Khai thác và cải tạo đầu máy toa xe (2 dự án)

Thủy nội đị a:(1) Cải tạo cảng (9 dự án)
 (2) Cải tạo tuyến đường thủy (12 dự án)
 (3) Cải thiện an toàn và nâng cấp 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 ước tí nh là 26 triệu USD.

Bảng 5.2.1.
Danh sách các dự án chí nh đã cam kết/ đang tiến hành

Dự án	Kế hoạch ban đầu	Cơ quan Thực hiện	Chi phí dự án (triệu đô la)		Nguồn Vốn
			Tổng	2001-	
I. Đường bộ					
1 Dự án khôi phục quốc lộ I lần II (Vinh - Đông Hà; 100km)	1997-2000	Bộ GTVT	236,6	23,7	WB
2 Dự án khôi phục quốc lộ I lần III (Cần Thơ - Năm Căn; 230km)	2000-2004	Bộ GTVT	180,0	180,0	WB
3 Dự án khôi phục quốc lộ (Hà Nội - Lạng Sơn; 190km)	1997-2000	Bộ GTVT	162,5	16,3	ADB
4 Phát triển đường bộ I lần 2 (Nha Trang-Quảng Ngãi; 600km)	1999-2002	Bộ GTVT	163,0	81,5	ADB
5 Dự án đường xuyên á (QL22 tới Campuchia; 80km)	1999-2002	Bộ GTVT	144,7	144,7	ADB
6 Dự án hành lang Đông- Tây (ASEAN 8; QL9; 75km)	1999-2003	Bộ GTVT	30,0	24,0	ADB
7 Dự án khôi phục cầu - GĐ 1(435km)	1995-2000	Bộ GTVT	162,2	16,2	JBIC
8 Dự án cải tạo QL5 (đoạn còn lại, 91km)	1995-2000	Bộ GTVT	215,6	21,6	JBIC
9 Dự án khôi phục cầu - GĐ 2 (752km)	1996-2001	Bộ GTVT	211,0	105,5	JBIC
10 Hầm đèo Hải Vân (2 làn xe, 14km)	1998-2003	Bộ GTVT	251,0	225,9	JBIC
11 Dự án mở rộng QL18 - GD2 (đoạn còn lại, 70km)	1998-2003	Bộ GTVT	232,0	232,0	JBIC
12 Dự án nâng cấp QL10 (147km)	1998-2003	Bộ GTVT	302,0	302,0	JBIC
13 Xây dựng cầu Cần Thơ	2000-2004	Bộ GTVT	294,0	294,0	JBIC

Dự án	Kế hoạch ban đầu	Cơ quan Thực hiện	Chi phí dự án (triệu đô la)		Nguồn Vốn
			Tổng	2001-	
14 Xây dựng cầu Thanh Trì	2000-2004	Bộ GTVT	410,0	410,0	JBIC
15 Xây dựng cầu Bãi Cháy	2000-2004	Bộ GTVT	98,0	98,0	JBIC
16 Xây dựng cầu Bình	2000-2004	Bộ GTVT	80,0	80,0	JBIC
17 Dự án đường cao tốc qua TPHCM (21.4km)	2000-2004	Bộ GTVT	758,6	758,6	JBIC
18 Cầu Mỹ Thuận (1.535m)	1997-2000	Bộ GTVT	79,3	15,9	Australia
19 Dự án hành lang Đông - Tây (ASEAN 7A; AL12A, 29; 120km)		Bộ GTVT	65,0	39,0	CP
20 Khôi phục và Nâng cấp đường Hồ Chí Minh (Hoà Lạc - Ngọc Hồi)	2000-2003	Bộ GTVT	380,0	380,0	CP
21 Khôi phục QL14	2000-2003	Bộ GTVT	15,0	15,0	CP
Tổng phụ			4.470,5	3.463,9	
II. Đường sắt					
1 Khôi phục cầu đường sắt Hà Nội - TP Hồ Chí Minh	1995-2001	ĐSVN	104,0	47,0	JBIC
2 Các hệ thống thông tin tín hiệu (Hà Nội - Vinh)	1997-	ĐSVN	9,4	9,5	Ph,p
3 Sửa hãm qua đèo Hải Vân (nghiên cứu)	1997-	ĐSVN	8,4	8,4	Ph,p
Tổng phụ			121,8	64,9	
III. Đường thủy nội địa					
1 Mở rộng cảng Ninh Phúc	1995-	Cục ĐSVN	9,0	7,1	CP
2 Cải tạo đường thủy khu tứ giác Long Xuyên - Đồng Tháp Mười	1996-	Cục ĐSVN	7,1	5,3	CP
3 Khôi phục cảng và đường thủy nội địa	1997-2003	Cục ĐSVN	73,0	58,4	WB
4 Dự án đường thủy nội địa Việt Nam	1998-2002	Cục ĐSVN	0,8	0,4	CIDA
5 Nâng cấp trường hàng giang số 1	1997-2002	Bộ GTVT	1,2	0,6	Hà Lan
Tổng phụ			91,1	71,8	
IV. Cảng và Vận tải biển					
1 Dự án mở rộng cảng Cái Lân	1996-2001	Cục HHVN	108,4	108,4	JBIC
2 Dự án khôi phục cảng Hải Phòng - Giai đoạn 2	2000-2010	Tổng CTHH	141,0	141,0	JBIC
3 Dự án cải tạo cảng Đá Nẵng	1999-2003	Bộ GTVT	113,0	113,0	JBIC
Tổng phụ			362,4	362,4	
V. Hàng không					
1 Dự án phát triển sân bay quốc tế Nội Bài	1996-2002	CAAV/NAA	57,1	17,1	CP
2 Xây nhà ga hành khách (T1) mới ở sân bay quốc tế Nội Bài	1995-2001	CAAV/NAA	80,0	24,0	CP & Vay tín dụng SAA
3 Mở rộng nhà ga hành khách quốc tế tại sân bay Tân Sơn Nhất	1999-2002	CAAV/SAA	12,0	6,0	SAA
4 Trải mặt nền sân đỗ máy bay ở sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất	1999-2001	CAAV/SAA	16,0	14,4	SAA
5 Máy bay mới	2000-2003	VAC	500,0	400,0	VAC & Vay tín dụng
Tổng phụ			665,1	461,5	
VI. Giao thông nông thôn					
1 Dự án giao thông nông thôn I	1996-2001	Bộ GTVT	60,9	12,0	WB
2 Dự án giao thông nông thôn II	2000-2005	Bộ GTVT	145,3	116,5	WB/DFID/GOV
3 Dự án tiếp cận nông thôn	1998 - 2000	Bộ GTVT	1,3	0,0	DFID
4 Dự án phát triển CSHT nông thôn và cải thiện mức sống vùng nông thôn (vay II)	1998-2002	Bộ KHĐT	133,0	40,0	JBIC
5 Phát triển CSHT nông thôn	1998-2001	UNC DF/Huyện	1,3	0,4	AusAID
Tổng phụ			341,8	168,9	
VII. Giao thông đô thị					
Phát triển CSHT GTVT ở Hà Nội	2000-2005	JBNDTP Hà Nội	113,7	113,7	JBIC
Cải tạo giao thông đô thị	1998-2002	TUPwS (Hanoi,TPHCM)	45,0	22,5	WB
Tổng phụ			158,7	136,2	
Toổng cộng			6.211,4	4.729,6	
Tổng cộng (không kể đội tàu, máy bay)			5.711,4	4.329,6	

Ghi chú: Tỷ giá hối đoái: 1 đô la tương đương 14.000 đồng, 110 yên, 6,18 franc, 1,55 đô la Úc, và 1,46 đô la Canada

* tổng chi phí dự án chỉ cho đường bộ

Bảng 5.2.2.
Danh mục các dự án lựa chọn và mô tả tóm tắt

Ngành	Dự án số	Dự án	Chi tiết	Chi phí dự án 2001- (tr.đô la)
Đường bộ	Phát triển mạng lưới đường bộ chính yếu			
	H10	Đường tranh đô thị (Hà Nội - HCM; 70km)	Xây dựng một tuyến tranh đô thị tại 5 thành phố chính (Thanh Hóa, Vinh, Đông Hải, Đông Hà, Quảng Ngãi) để giảm bớt ách tắc giao thông và tách riêng lượng vận tải thông qua nhằm tăng cường an toàn giao thông.	67,0
	H12	Khôi phục và Nâng cấp đường Hồ Chí Minh (Hòa Lạc - Ngọc Hồi)	Nối Đà Nẵng với Tây Nguyên và thúc đẩy phát triển kinh tế nông thôn, đặc biệt là từ Đà Nẵng đến Kon Tum (310 km) và cải tạo các đoạn hẹp, ngoài ngoài của tuyến Đường HCM, đoạn từ Kon Tum đến Tây Ninh.	360,0
	H13	Khôi phục QL14	Khôi phục và rải mặt (tổn thất là bê tông nhựa) một số đoạn không thông xe của tuyến Đường Hồ Chí Minh. Trong giai đoạn OHTT, nhu cầu vận tải trên tuyến này ít.	15,0
	H14	Đường vành đai Hà Nội	Cung cấp các tuyến lựa chọn và tuyến tranh cho lưu lượng vận tải đi qua hoặc đi đến TP. Hà Nội đồng thời nối kết cả các tuyến trục nan quạt chính ở ngoại ô khu vực đô thị hoá. Dự án này bao gồm cả xây dựng các cầu mới.	256,0
	H19	Dự án mở rộng QL1 Hà Nội - Ninh Bình (80km)	Mở rộng đường thành đường đôi bốn làn xe để đáp ứng nhu cầu vận tải tương lai mà theo dự kiến thì nhu cầu vận tải này sẽ tăng nhanh do tiến trình CNH.	76,0
	H20	Dự án nâng cấp QL70 (Hà Nội - Lào Cai; 191km)	Cải tạo tất cả những đoạn hẹp, ngoài ngoài của QL 70 - một trong những tuyến nối quốc tế quan trọng giữa Hà Nội và Vân Nam-Trung Quốc, đồng thời cũng là tuyến tiếp cận chủ yếu tới các tỉnh MN phía Bắc.	125,0
	H22	Dự án nâng cấp QL21 (80km)	Nâng cấp theo tiêu chuẩn thiết kế đường 2 làn. Tuyến này sẽ nối QL 10, QL 1, QL 6, và QL 32, cung cấp mạng lưới đường bộ cho khu vực phía Nam Hà Nội-một khu vực có tiềm năng tăng trưởng kinh tế.	56,0
	H23	Dự án Hành lang Đông - Tây (ASEAN 7; QL6, 6B; 110km)	Nâng cấp theo tiêu chuẩn thiết kế đường 2 làn. Tuyến này là một trong những đường hành lang Đông Tây chính của các nước ASEAN, nối Văn Chấn (Lào) với cảng Cửa Lò (Việt Nam).	90,0
	H26	Dự án nâng cấp QL40 (ASEAN 7B; 24km)	Nâng cấp theo tiêu chuẩn thiết kế đường 2 làn cho phù hợp với Dự án H11. Tuyến này là một trong những đường hành lang Đông Tây chính của các nước ASEAN, nối Pắc Xé (Lào) với cảng Đà Nẵng (Việt Nam).	14,0
	H27	Khôi phục (QL19, 20, 24, 26, 27, 28)	Nâng cấp các tuyến đường tiếp cận từ QL 1 đến Tây Nguyên theo tiêu chuẩn thiết kế của đường chính yếu và thứ yếu. Các tuyến này sẽ làm thành một mạng lưới đường thúc đẩy phát triển kinh tế nông thôn.	150,0
	Phát triển mạng lưới đường bộ thứ cấp			
	H31	Cải tạo đoạn Hà Nội - Cao Bằng (QL3) (310km)	Cải tạo tuyến đường tiếp cận chính từ Hà Nội đến các tỉnh miền núi phía Bắc theo tiêu chuẩn của đường thứ yếu với hai làn xe.	148,0
H32	Cải tạo đoạn Hà Nội - Hà Giang (QL2) (300km)	Cải tạo tuyến đường tiếp cận chính từ Hà Nội đến các tỉnh miền núi phía Bắc theo tiêu chuẩn của đường thứ yếu với hai làn xe.	137,0	
H33	Cải tạo đoạn Hà Nội - Điện Biên Phủ (QL6) (468km)	Cải tạo tuyến đường tiếp cận chính từ Hà Nội đến các tỉnh miền núi phía Bắc theo tiêu chuẩn của đường thứ yếu với hai làn xe. Đây cũng là tuyến đường tiếp cận với Văn Chấn (Lào) qua tuyến phía Bắc.	223,0	
H34	Cải tạo đoạn Hà Nội - Lai Châu (QL32) (390km)	Cải tạo QL 32 - một tuyến tiếp cận chính ở khu vực phía Tây sông Hồng. Tuyến này sẽ nằm trong khu vực ảnh hưởng kinh tế của trung tâm Hà Nội tương lai.	200,0	
H35	Bắc C1 (vành đai đông bắc, QL5-QL3, QL37; 150km)	Hình thành tuyến đường vành đai Đông Bắc, phía ngoài của khu vực trung tâm tương lai, nối với các tuyến nan quạt chính.	101,0	
H36	Bắc C1 (vành đai phía bắc, QL3-QL70, QL37; 115km)	Hình thành tuyến đường vành đai phía Bắc, phía ngoài của khu vực trung tâm tương lai, nối với các tuyến nan quạt chính.	122,0	
H37	Bắc C1 (vành đai tây nam, QL70-QL1, QL37/15/47; 296km)	Hình thành tuyến đường vành đai phía Tây Nam, phía ngoài của khu vực trung tâm tương lai, nối với các tuyến nan quạt chính. Khu vực này ở miền núi và có ít lưu lượng vận tải.	216,0	
H38	Bắc C2 (vành đai đông bắc, QL5-QL3, QL279; 255km)	Hình thành tuyến vành đai Đông Bắc ở khu vực MN phía Bắc và sẽ cung cấp đường tiếp cận tốt hơn đến khu vực nông thôn đồng thời thúc đẩy sự tăng trưởng. Tuy nhiên khu vực này có địa hình dốc và nhu cầu vận tải thấp.	171,0	
H39	Bắc C2 (vành đai phía bắc, QL3-QL70, QL279/1B; 120km)	Hình thành tuyến vành đai phía Bắc ở khu vực miền núi phía Bắc và sẽ cung cấp đường tiếp cận tốt hơn đến khu vực nông thôn đồng thời thúc đẩy sự tăng trưởng. Tuy nhiên khu vực này có địa hình dốc và nhu cầu vận tải thấp.	63,0	
H40	Bắc C2 (vành đai tây bắc, QL70-QL6, QL279; 150km)	Hình thành tuyến vành đai Tây Bắc ở khu vực miền núi phía Bắc và sẽ cung cấp đường tiếp cận tốt hơn đến khu vực nông thôn đồng thời thúc đẩy sự tăng trưởng. Tuy nhiên khu vực này có địa hình dốc và nhu cầu vận tải thấp.	107,0	
H41	Cải tạo đoạn Cửa Ông - Bắc Lượn (QL18) (130km)	Cải tạo tuyến đường nối Việt Nam và Trung Quốc qua vùng duyên hải để thúc đẩy du lịch ở Hạ Long.	92,0	

Tiếp Bảng 5.2.2

Ngành	Dự án số	Dự án	Chi tiết	Chi phí dự án 2001- (t.đ. lạ)
	H42	Cải tạo đoạn Hưng Yên - Thái Bình (QL39) (100km)	Cải tạo theo tiêu chuẩn đường 2 làn tại khu vực ĐBSông Hồng, phía Đông Nam Hà Nội. Đường này sẽ cung cấp một tuyến tiếp cận tốt hơn tới khu vực CNH và có mật độ dân số cao trong tương lai.	124,0
	H43	Cải tạo đoạn HCM-Mỹ Tho (QL9) (80km)	Cải tạo tuyến đường đi qua các khu đô thị tương lai ở phía Nam TP.HCM, trong đó có xây một cầu nhịp dài. Đây sẽ là một tuyến lựa chọn của QL 1 từ Mỹ Tho đến TP.HCM qua Gò Công.	79,0
	H44	Cải tạo đoạn Mỹ Tho - Sóc Trăng (QL8) (120km)	Cải tạo tuyến đường nối với các tỉnh duyên hải (từ Mỹ Tho, Bến Tre, Trà Vinh đến Sóc Trăng) ở ĐBSông Cửu Long. Có pha nối với tuyến đường này tại 4 ngã sông chính.	235,0
	H45	Cải tạo đoạn Cần Thơ - Hà Tiên (QL6) (200km)	Nâng cấp đường này - một tuyến huyết mạch quan trọng của các tỉnh Cần Thơ và Kiên Giang để thúc đẩy tiến trình CNH tại ĐBSông Cửu Long.	197,0
	H46	Cải tạo tuyến Cần Thơ - Kiên Giang - Cà Mau (QL8,63)(200km)	Cải tạo tuyến đường tiếp cận ở vùng cực Nam của đất nước, bao gồm việc xây dựng các cầu nhỏ và vượt qua nhiều sông và kênh. Khu vực này thường bị ngập lụt.	197,0
	H47	Mở rộng đường Hồ Chí Minh (N2)(Chấn Thành-An Giang; 60km)	Xây dựng hai tuyến trục Bắc Nam mới chạy song song với QL 1, từ Chơn Thành (QL13) đến An Giang (QL8).	56,0
	H48	Cải tạo QL22B (Gò Dầu-Xà Mát; 80km)	Cải tạo tuyến nối qua biên giới cấp thứ yếu tới Phnom Pênh theo tiêu chuẩn thiết kế 2 làn.	55,0
	H49	Chương trình khôi phục mạng lưới đường bộ thứ cấp	Khôi phục tuyến đường và đảm bảo có được chức năng vận tải tối thiểu của mạng lưới đường thứ yếu. Đường này có nhu cầu vận tải nên mức ưu tiên dành cho nó sẽ thấp.	84,0
	H50	Dự án cải tạo đường cấp 3	Khôi phục mạng lưới đường loại ba và cung cấp một tuyến tiếp cận tới tất cả các trung tâm nông thôn trong mọi thời tiết.	569,0
An toàn đường bộ				
	H52	Chương trình cải tạo an toàn đường bộ	Nhằm xác định tất cả các khu vực có nhiều tai nạn và thực hiện các biện pháp phòng ngừa, bao gồm cả việc giáo dục, củng cố thi hành và vận động, v.v.	30,0
Đường cao tốc				
	H53	Cao tốc Bắc - Nam 1 (Hà Nội-Vinh, 310km)	Phát triển trục Bắc Nam thứ ba với các công trình đường bộ hiện đại. Đường cao tốc này sẽ có một tuyến đường đôi 4 làn xe với rào chắn để ngăn phương tiện rẽ vào đường không đúng chỗ, dự kiến đường này sẽ thúc đẩy tăng trưởng kinh tế cao.	930,0
	H54	Cao tốc Bắc - Nam 2 (Vinh-Huế, 400km)	Phát triển trục Bắc Nam thứ ba với các công trình đường bộ hiện đại. Đường cao tốc này sẽ có một tuyến đường đôi 4 làn xe với rào chắn để ngăn phương tiện rẽ vào đường không đúng chỗ, dự kiến đường này có nhu cầu vận tải khá thấp.	1.200,0
	H55	Cao tốc Bắc - Nam 3 (Huế-Đà Nẵng, 100km)	Phát triển trục Bắc Nam thứ ba với các công trình đường bộ hiện đại. Đường cao tốc này sẽ có một tuyến đường đôi 4 làn xe với rào chắn để ngăn phương tiện rẽ vào đường không đúng chỗ, dự kiến đường này sẽ thúc đẩy tăng trưởng kinh tế vùng miền Trung.	300,0
	H56	Cao tốc Bắc - Nam 4 (Đà Nẵng-Nha Trang, 500km)	Phát triển trục Bắc Nam thứ ba với các công trình đường bộ hiện đại. Đường cao tốc này sẽ có một tuyến đường đôi 4 làn xe với rào chắn để ngăn phương tiện rẽ vào đường không đúng chỗ, dự kiến đường này có nhu cầu vận tải khá thấp.	1.600,0
	H57	Cao tốc Bắc - Nam 5 (Nha Trang-HCM, 420km)	Phát triển trục Bắc Nam thứ ba với các công trình đường bộ hiện đại. Đường cao tốc này sẽ có một tuyến đường đôi 4 làn xe với rào chắn để ngăn phương tiện rẽ vào đường không đúng chỗ, dự kiến đường này sẽ thúc đẩy phát triển du lịch trong vùng.	1.280,0
	H58	Đường cao tốc Nội Bài - Hạ Long (150km)	Hình thành một đường cao tốc với đường đôi 4 làn. Dự kiến đường này sẽ thúc đẩy phát triển CSHT cho một trong những hành lang phát triển CN chính ở miền Bắc (Hà Nội).	750,0
	H59	Đường cao tốc HCM - Vũng Tàu (80km)	Phát triển một đường cao tốc với đường đôi 4 làn. Dự kiến đường này sẽ thúc đẩy phát triển CSHT cho một trong những hành lang phát triển CN chính ở miền Nam (TP.HCM).	450,0
	H60	Đường cao tốc 1 HCM-Cần Thơ (HCM-Mỹ Tho; 300km)	Phát triển một đường cao tốc với đường đôi 4 làn xe. Dự kiến sẽ giảm bớt ách tắc giao thông trên QL1 và tăng cường khả năng tiếp cận giữa các trung tâm vùng (Cần Thơ) và TT quốc gia (TP.HCM), do đó thúc đẩy tăng trưởng kinh tế. Đoạn này dự tính sẽ có nhu cầu vận tải cao hơn do tốc độ đô thị hoá nhanh.	350,0
	H61	Đường cao tốc 2 HCM-Cần Thơ (Mỹ Tho-Cần Thơ; 80km)	Phát triển một đường cao tốc với đường đôi 4 làn xe. Dự kiến sẽ giảm bớt ách tắc giao thông trên QL1 và tăng cường khả năng tiếp cận giữa các trung tâm vùng (Cần Thơ) và TT quốc gia (TP.HCM), do đó thúc đẩy tăng trưởng kinh tế. Đoạn này dự tính sẽ có nhu cầu vận tải cao hơn do tốc độ đô thị hoá nhanh. (Giải đoạn 2)	560,0
Tổng phụ				11.919,0
Đường sắt	Khôi phục và cải tạo nhỏ			
	R02	Khôi phục cầu và đường	Khôi phục 40 cầu và 1300km đường, mở rộng mặt nền cho 1300km đường và đưa MTT (máy đệm đa đa năng) vào áp dụng cho toàn bộ BSVN.	320,0
	R04	Hầm qua Đèo Hải Vân	Xây dựng hầm Geo Hải Vân (10km) với đường đôi và điện khí hoá đoạn Đà Nẵng-Huế.	369,0
	R05	Hiện đại hoá trang thiết bị thông tin tín hiệu	Hiện đại hoá thông tin tín hiệu và ghi, cung cấp hệ thống cấp quang và lắp đặt hệ thống Đồng trục tự động (ATS).	128,0

Ngành	Dự án số	Dự án	Chi tiết	Chi phí dự án 2001- (tr.đó la)
	R07	Bảo hiệu tại đường ngang	Lắp đặt bảo hiệu và gác chắn tại khoảng 600 đường ngang để đề phòng tai nạn.	21,0
Mở rộng năng lực những đoạn xung yếu				
	R08	Ga mới để chuyển tàu (100 ga)	Đặt các ga chuyển tàu mới tại các khu đoạn với khoảng cách trên 10km giữa các ga hiện tại.	26,0
	R09	Ga mới cho hành khách vé tháng (30 ga)	Đặt các ga vé tháng mới tại các thành phố lớn như Hà Nội và TP.HCM.	8,0
	R10	Các ga hàng hoá quy mô lớn (30 ga)	Cứ 100km lại đặt một ga hàng với quy mô lớn.	486,0
	R11	Khu gian Biên Hoà - Sài Gòn (29,4km)	Lắp đặt đường đôi, điện khí hoá đoạn Sài Gòn-Biên Hoà và làm giao cắt khác mức đoạn Sài Gòn-Gò Vấp với chi phí là 80 triệu USD.	130,0
	R12	Khu gian Hà Nội - Hải Phòng (101,4km)	Lắp đặt đường đôi, điện khí hoá đoạn Hà Nội-Hải Phòng và làm giao cắt khác mức đoạn Hà Nội-Gia Lâm với chi phí là 98 triệu USD.	293,0
	R13	Khu gian Hà Nội - Giáp Bát (5,4km)	Lắp đặt đường đôi và điện khí hoá đoạn Hà Nội-Giáp Bát đồng thời làm giao cắt khác mức trên đoạn này với chi phí là 93 triệu USD..	32,0
	R14	Khu gian Giáp Bát - Phủ Lý (51km)	Lắp đặt đường đôi và điện khí hoá đoạn Giáp Bát - Phủ Lý.	129,0
	R15	Khu gian Gia Lâm - Yên Viên (5,3km)	Lắp đặt đường đôi và điện khí hoá đoạn Gia Lâm - Yên Viên.	13,0
	R16	Tuyến Hà Nội - TPHCM (Phủ Lý - Huế, 632km)	Lắp đặt đường đôi và điện khí hoá trên tuyến Hà Nội-TP.HCM (Phủ Lý-Huế).	1.173,7
	R17	Tuyến Hà Nội - TPHCM (Đà Nẵng - Biên Hoà; 906km)	Lắp đặt đường đôi và điện khí hoá trên tuyến Hà Nội-TP.HCM (Đà Nẵng-Biên Hoà).	1.682,6
	R18	Yên Viên - Việt Trì (62km)	Lắp đặt đường đôi và điện khí hoá đoạn Yên Viên-Việt Trì.	115,1
	R19	Đồng Anh - Tôn Đổng (5km)	Lắp đặt đường đôi và điện khí hoá đoạn Đồng Anh-Thượng Đổng.	9,3
	R20	Bắc Hồng - Văn Điển (40km)	Lắp đặt đường đôi và điện khí hoá đoạn Văn Điển-Bắc Hồng.	74,3
	R21	Đường đôn hoá (Mạo Khê - Hạ Long; 48km)	Lắp đặt đường khổ 1.000mm mới trên đoạn Mạo Khê-Hạ Long.	75,4
Tuyến mới				
	R22	Sài Gòn - Mỹ Tho (70km)	Xây dựng một tuyến mới nối Sài Gòn với Mỹ Tho ở khu vực ĐB sông Mekong.	362,0
	R23	Mỹ Tho - Cần Thơ (100km)	Xây dựng một tuyến mới từ Mỹ Tho đến Cần Thơ ở khu vực trung tâm của ĐB sông Mekong.	450,0
	R24	Tuyến tắt (Phủ Thái - Mạo Khê; 15km)	Xây dựng một tuyến ngắn hơn nối Phủ Thái (thuộc tuyến Hà Nội-Hải Phòng) với Mạo Khê (thuộc tuyến Hạ Long).	31,1
	R25	HCM - Vũng Tàu (80km)	Xây dựng một tuyến mới nối TP.HCM (Thủ Đức trên tuyến TP.HCM-Hà Nội) với Vũng Tàu.	360,0
Khai thác				
	R26	Mua đầu máy toa xe	Đưa vào một số ĐMTX như đầu máy đi-ê-zen/điện, toa khách, toa hàng và Ram tàu chạy điện (EMU).	1.682,0
	R26	Điều độ tàu tập trung và kết mạng máy tính	Đặt một hệ thống Điều khiển chạy tàu tập trung (CTC) và hệ thống máy tính phục vụ vận hành và quản lý công việc.	136,0
Tổng phụ				8.351,5
Đường thủy	Cải tạo cảng			
Nội địa	W01	Cải tạo cảng Khuyến Lương/Hà Nội	Mở rộng bến, nhà kho và mua trang thiết bị bốc xếp hàng hoá như cần cẩu, xe nâng cho các cảng có vị trí dọc sông Hồng và gần thủ đô.	11,0
	W05	Cải tạo cảng Việt Trì	Mở rộng bến, nhà kho và mua trang thiết bị bốc xếp hàng hoá như cần cẩu, xe nâng cho các cảng có vị trí dọc sông Hồng và sông Lô.	3,5
	W07	Cải tạo cảng Hoà Bình	Mở rộng bến, nhà kho và mua trang thiết bị bốc xếp hàng hoá như cần cẩu, xe nâng cho các cảng có vị trí dọc sông Đà.	4,0
	W10	Cải tạo cảng Vĩnh Thái (Vĩnh Long)	Mở rộng bến, nhà kho và mua trang thiết bị bốc xếp hàng hoá như cần cẩu, xe nâng cho các cảng có vị trí dọc sông Cổ Chiên nối với sông Tiền.	4,3
	W12	Cải tạo cảng Cà Mau	Mở rộng bến, nhà kho và mua trang thiết bị bốc xếp hàng hoá như cần cẩu, xe nâng cho các cảng có vị trí dọc sông Gành Hào.	2,9
	W14	Cải tạo cảng Cao Lãnh (Đồng Tháp)	Mở rộng bến, nhà kho và mua trang thiết bị bốc xếp hàng hoá như cần cẩu, xe nâng cho các cảng có vị trí dọc sông Tiền.	6,4
	W16	Cải tạo cảng Mỹ Thới (Long Xuyên)	Mở rộng bến, nhà kho và mua trang thiết bị bốc xếp hàng hoá như cần cẩu, xe nâng cho các cảng có vị trí dọc sông Hậu.	6,2
	W18	Phát triển bến hành khách	Xây dựng một bến và công trình ga khách tại từng cảng ở Hà Nội và Hải Phòng ở miền Bắc và cảng TP.HCM và Cần Thơ ở miền Nam.	2,2

Ngành	Dự án số	Dự án	Chi tiết	Chi phí dự án 2001- (t.đó la)
	W20	Phát triển các cảng địa phương khác	Hình thành một cảng sông địa phương tại mỗi tỉnh của các vùng đồng bằng và một số tỉnh của miền Trung Việt Nam. Mỗi cảng sẽ có trang thiết bị tối thiểu đảm bảo khai thác có hiệu quả.	47,7
	Cải tạo đường thủy			
	W22	Cải tạo đường thủy Quảng Ninh - Hà Nội/Phả Lại	Nạo vét đường thủy và tăng năng lực vận tải của tuyến, đảm bảo an toàn hành thủy. Dự án cũng sẽ bao gồm cả việc khôi phục đê biển và cầu đường.	13,9
	W23	Cải tạo đường thủy Ninh Bình/Nam Định - Hà Nội	Nạo vét đường thủy và tăng năng lực vận tải của tuyến, đảm bảo an toàn hành thủy. Dự án cũng sẽ bao gồm cả việc khôi phục đê biển và phát triển kênh Đầy/Ninh Cơ.	19,9
	W24	Cải tạo đường thủy Quảng Ninh - Nam Định/Ninh Bình	Nạo vét đường thủy và tăng năng lực vận tải của tuyến, đảm bảo an toàn hành thủy. Dự án cũng sẽ bao gồm cả việc khôi phục đê biển và cải tạo đoạn cống.	6,0
	W25	Cải tạo đường thủy Hà Nội - Việt Trì - Lào Cai	Cải tạo tuyến đường thủy này - một tuyến có tầm năng thương mại với Trung Quốc. Những công việc cải tạo chính là: nạo vét, khôi phục đê biển và đê sông Hồng ở Hà Nội.	74,0
	W27	Cải tạo đường thủy Việt Trì - Tuyên Quang/Hoà Bình	Nạo vét và cải tạo để tăng năng lực vận tải của tuyến này, đồng thời đảm bảo an toàn hành thủy.	3,6
	W28	Cải tạo đường thủy Phả Lại - Thái Nguyên/Bắc Giang	Nạo vét và cải tạo để tăng năng lực vận tải của tuyến này, đồng thời đảm bảo an toàn hành thủy.	3,6
	W33	Phát triển kênh Thị Vải - Nước Mặn	Cải tạo tuyến này-một tuyến dự kiến sẽ trở thành tuyến mới nối trực tiếp Thị Vải với cảng Sài Gòn. Những cải tạo chính là: nạo vét cơ bản để mở rộng luồng vào.	3,2
	W34	Cải tạo đường thủy TPHCM - Mộc Hoá/Bến Keo/Bến Súc	Nạo vét và cải tạo để tăng năng lực vận tải của tuyến này, đồng thời đảm bảo an toàn hành thủy.	6,5
	W35	Cải tạo cảng Hoà Bình và Sông Đà tại hồ Hoà Bình	Xây dựng một nhà máy điện mới tại Sơn La, phía thượng nguồn Hoà Bình. Sẽ lắp đặt thiết bị dẫn luồng trên tuyến này.	2,1
	W36	Cải tạo đường thủy Cửu Long - Campuchia	Nạo vét tuyến Cán Tho-Tân Châu (sông Hậu) và tuyến Cửa Tiểu-Chợ Mới (sông Tiền) để cho phép tàu 5000 DWT đi qua. Đây là những tuyến đường thủy quan trọng phục vụ vận tải quốc tế đến từ Campuchia.	20,5
	W37	Cải tạo các dịch vụ đảo (Cá Tồ - Cát Bà)	Lắp đặt thiết bị dẫn luồng trên tuyến chính đến từ đảo Cá Tồ và đảo Cát Bà để đảm bảo an toàn hành thủy và hỗ trợ cho tuyến nối giữa đất liền và đảo xa.	2,5
	W38	Cải tạo các dịch vụ đảo (các đảo khác)	Lắp đặt các thiết bị hỗ trợ hàng hải trên những tuyến nhỏ này nhằm đảm bảo an toàn hàng hải và hỗ trợ các tuyến nối kết giữa các đảo xa xôi và đất liền.	4,6
	An toàn và khai thác			
	W39	Nâng cao an toàn vận tải thủy nội địa	Lắp đặt các thiết bị hỗ trợ hàng hải và thiết bị cứu nạn và các hoạt động cứu hộ nhằm đẩy mạnh an toàn hàng hải trong vận tải thủy nội địa.	52,7
	W43	Phát triển đội tàu vận tải thủy nội địa	Lắp đặt một số đội tàu vận tải thủy nội địa như tàu lai dắt, xà lan, tàu tự hành, tàu nhỏ và tàu chèo dẩu cho các tàu khách và tàu hàng.	181,9
	Tổng phụ			493,2
Cảng và vận tải biển	Phát triển/Mở rộng cảng			
	P05	Dự án cảng Cửa Lò	Mở rộng các bến (600 m), mua các thiết bị bốc xếp hàng hoá và xây dựng đê chắn bùn để tăng năng lực của cảng từ 0,3 triệu tấn/năm lên 2,6 triệu tấn/năm. Dự án này sẽ đóng góp cho sự phát triển hàng lang GTVT Đông - Tây.	49,3
	P07	Phát triển cảng Liên Chiểu - Vịnh Đà Nẵng	Xây dựng một cảng mới ở miền Trung, cách thành phố Đà Nẵng 15 km về phía Tây. Cảng này được thiết kế để tiếp nhận các tàu công-tan-nô 30.000 DWT, độ sâu -12 m.	158,0
	P10	Cảng chuyên dụng cho khu công nghiệp Dung Quất	Xây dựng các bến hàng tổng hợp (620 m), bến bốc dỡ dầu thô và nhận dầu nội địa cho Nhà máy lọc dầu số 1 và khu công nghiệp đã được lập kế hoạch ở Dung Quất.	130,0
	P12	Phát triển cảng Quy Nhơn	Mở rộng các bến và cầu tàu và mua sắm các thiết bị xếp dỡ hàng hoá để nâng công suất của cảng lên 3,5 triệu tấn/năm.	36,0
	P14	Phát triển cảng Nha Trang	Mở rộng các bến, cầu và khu vực kho và mua sắm các thiết bị bốc xếp hàng hoá để nâng cao năng lực của cảng lên 2 triệu tấn/năm.	57,0
	P16	Cảng tổng hợp TP HCM	Mở rộng cụm cảng ở TP HCM để nâng công suất của cảng từ 17,5 triệu tấn/năm lên 21 triệu tấn/năm.	200,0
	P18	Cảng tổng hợp Bà Rịa - Vũng Tàu	Mở rộng các cảng khu vực Bà Rịa - Vũng Tàu và tăng năng lực của các cảng này phù hợp với năng lực ước tính là 21 triệu tấn hàng tổng hợp kể cả hàng công-tan-nô. Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu là trung tâm công nghiệp của Miền Nam Việt Nam.	208,0
	P20	Phát triển cảng Cần Thơ	Tăng năng lực cảng lên 3 triệu tấn/năm thông qua việc nâng cấp và mở rộng các bến, kho bãi và khu cảng mới ở khu vực Cai Sầu cải tạo luồng vào từ phía cửa sông.	64,0

Ngành	Dự án số	Dự án	Chi tiết	Chi phí dự án 2001- (t.đồng tỷ)
	P22	Phát triển các cảng ngành	C tạo các thiết bị của cảng chuyên ngành khai thác xếp dỡ hàng rời như xi măng, than và xăng dầu. Có 4 cảng xi măng, 2 cảng than và 2 cảng dầu.	67,0
	P24	Các cảng địa phương khác	Cải tạo các bến và thiết bị xếp dỡ hàng hoá tại các cảng địa phương. Có 4 cảng ở khu vực Miền Bắc và 9 cảng ở khu vực Miền Trung.	22,7
	An toàn và khai thác			
	P26	Các hệ thống thông tin tin hiệu điện tử tại các cảng cửa ngõ	Lắp đặt hệ thống EDI ở các cảng quốc tế, Cục HHVN và các cảng vụ.	10,0
	P27	Dự án phát triển cảng container nội địa quy mô lớn	Xây dựng 2 đê-pô công-ten-nơ nội địa qui mô lớn ở các vị trí kết nối liên phương thức thuận lợi khu vực Bắc và Nam Việt Nam	72,2
	P29	Chương trình hiện đại hoá và mở rộng đội tàu	Mở rộng và hiện đại hoá đội tàu biển, các tàu phục vụ vận tải ven biển gồm cả tàu công-ten-nơ và thiết bị công-ten-nơ.	1.407,0
	P31	Phát triển hỗ trợ dẫn lương (ATN)	Lắp đặt các thiết bị ATN (hỗ trợ hàng hải) gồm kính nhìn ATN, ATN điện tử và các thiết bị hỗ trợ ATN khác.	63,6
	P33	Bảo vệ dấu loang và an toàn hàng hải	Lắp đặt các thiết bị TKCN (Tìm kiếm cứu nạn) như cứu tàu, ca nô tốc độ cao, phao và xuống cứu hộ và mua sắm thiết bị bảo vệ vết dấu loang cho khu vực Hải Phòng, Đà Nẵng và Vũng Tàu.	52,8
	P35	Dự án nâng cấp giáo dục thuyền viên	Nâng cấp các thiết bị, chương trình đào tạo, chương trình giảng dạy, đề cương và trợ giáo của Trường ĐHHVN ở Hải Phòng và TPHCM (Trường đại học hàng hải ở Hải Phòng và TPHCM) và Trường KTHH (Trường Trung cấp kĩ thuật Hàng Hải ở Hải Phòng và TPHCM).	20,9
	Tổng phụ			2.616,5
Hàng không	Phát triển / Mở rộng sân bay			
	A03	Dự án phát triển sân bay quốc tế Nội Bài - GD 1	Mở rộng nhà ga hành khách đạt năng lực 8-8,5 triệu/năm. Ga hành khách nội địa hiện nay được cải tạo thành ga hàng hoá.	53,9
	A05	Dự án phát triển sân bay quốc tế Đà Nẵng - GD1	Mở rộng năng lực của sân bay quốc tế Đà Nẵng đảm bảo khả năng vận chuyển 3 triệu HK/năm.	77,7
	A09	Dự án phát triển sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất	Xây dựng ga hành khách quốc tế mới có công suất 8 triệu HK/năm. Ga hành khách quốc tế hiện có sẽ được sử dụng làm ga HK nội địa.	226,7
	A11	Dự án phát triển sân bay cấp 2 (Cát Bi, Phú Bài, Nha Trang)	Mở rộng năng lực của các sân bay thứ yếu như Cát Bi ở Hải Phòng, Phú Bài ở Huế và Nha Trang.	60,6
	A13	Dự án xây dựng sân bay mới (Cao Bằng, Lào Cai, Đồng Hới, Chu Lai)	Xây dựng sân bay mới ở Cao Bằng và Lào Cai ở Miền Bắc và Đồng Hới, Chu Lai ở Miền Trung.	63,6
	A14	Khôi phục các sân bay cấp III - gd1 (ở sân bay)	Cải tạo các thiết bị sân bay để đẩy mạnh an toàn và đáp ứng nhu cầu vận tải tương lai. Dự án này bao gồm 9 sân bay là Điện Biên Phủ, Nà Sản, Vinh, Plei-ku, Phú Cát, Liên Khương, Buôn Ma Thuột, Rạch Giá và Phú Quốc.	120,8
	Kiểm soát không lưu			
	A16	Tại xây dựng TT kiểm soát Khu vực HCM và TT quản lý không lưu Nội Bài	Thay thế ACC khu vực TP HCM hiện nay với các thiết bị mới và xây dựng một toà nhà mới cho quản lí không vận sử dụng các hệ thống và kĩ thuật CNS/ATM ở sân bay Nội Bài.	56,0
	A17	Cung cấp hệ thống dẫn đường bay cho các sân bay cấp 2 (Cát Bi, Phú Bài, Nha Trang)	Lắp đặt hệ thống ILS và DVOR/DME ở các sân bay thứ yếu (Cát Bi, Phú Bài và Nha Trang).	4,5
	A18	Cung cấp trọn gói hệ thống đại kiểm soát và các trạm quan sát thời tiết tự động (AWOS) cho 4 sân bay mới	Lắp đặt đài chỉ huy và AWOS ở 4 sân bay mới (Cao Bằng, Chu Lai, Đồng Hới và Lào Cai).	1,3
	A19	Chương trình thay thế trang thiết bị không vận và thông tin liên lạc	Thay thế các thiết bị dẫn đường bay lạc hậu và lắp đặt các thiết bị mới như DME ở Phan Thiết, 6 NDB, thiết bị ghi âm và các thiết bị dẫn đường và thông tin khác.	12,2
	A20	Dự án nâng cấp và lắp đặt trang thiết bị cho hệ thống CNS/ATM mới - Giai đoạn 1	Lắp đặt các thiết bị nhằm thoả mãn các yêu cầu của CNS/ATM giai đoạn 2001-2005 (Thay mới radar, ATN, VHF, HF Digital Link, 5m kiểm cứu nạn và ATIS).	32,6
	A21	Dự án nâng cấp và lắp đặt trang thiết bị cho hệ thống CNS/ATM mới - Giai đoạn 2	Lắp đặt các thiết bị thoả mãn yêu cầu của CNS/ATM giai đoạn 2008-2010 (AIS, GAS, MET, ADS-B và các thiết bị dẫn đường bay và thiết bị thông tin khác).	10,9

Ngành	Dự án số	Dự án	Chi tiết	Chi phí dự án 2001- (t.đồng lạ)
	A22	Cải tạo mạch thoại trực tiếp - dịch vụ không lưu (ATS - DS) và mạng lưới viễn thông cố định hàng không (AFTN)	To restructure ATS-DS Circuits and prepare them for the transfer of control to Hanoi ATM Center. To restructure the AFTN Circuit and prepare it for the transfer of all Vietnam Airspace to Hanoi.	2,5
	A23	Khôi phục trường đào tạo HKDD Việt Nam	Cơ cấu lại hệ thống ATS-DS và chuẩn bị chuyển giao kiểm soát cho Trung tâm quản lí không lưu Hà Nội. Cơ cấu lại hệ thống AFTN và chuẩn bị chuyển giao kiểm soát toàn bộ vùng trời Việt Nam cho Hà Nội.	3,0
	A24	Thiết bị kiểm tra không vận các chuyến bay	Nâng cấp các thiết bị đào tạo trong CATCV như quản lí không vận (ATC) thủ tục đào tạo thiết bị mô phỏng radar ATC, phòng học tiếng và các thiết bị đào tạo cần thiết khác.	1,1
	A25	Thay thế các thiết bị kiểm tra và Phòng thí nghiệm các thiết bị chuẩn.	Kí kết hợp đồng, thông qua thủ tục đấu thầu hàng năm, với cơ quan chuyên ngành chứng nhận an toàn và thoải mái kết quả thực hiện dẫn đường bay ở Việt Nam.	1,8
	Máy bay		Thay thế các thiết bị kiểm tra cũ và lạc hậu sử dụng cho dự tu bảo dưỡng thông tin và dẫn đường bay và lập một phòng thí nghiệm để định cỡ các thiết bị kiểm tra.	
	A33	Mua máy bay		1.889,0
	Tổng phụ		Mua máy bay mới nhằm đáp ứng nhu cầu hành khách trong tương lai và cung cấp các dịch vụ chất lượng tốt hơn.	2.669,9
	Tổng cộng			26.045,7

1) chi phí chỉ ra ở trên là chi phí phân bổ sau năm 2001

5.3 Đánh giá các dự án tham gia lựa chọn của QHTT

Phương pháp luận

Các dự án tham gia lựa chọn (tổng số là 120 dự án) được đánh giá chủ yếu từ 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 mà khó có thể đánh giá về mặt lượng tính được ưu tiên dựa trên đánh giá của Đoàn Nghiên cứu. Trong tổng số 112 dự án đang được đánh giá thì có 97 dự án được đánh giá toàn diện và lượng tính từ quan điểm kinh tế.

1) Đánh giá về mặt kinh tế

Đánh giá về mặt kinh tế được tiến hành dựa trên phân tích mạng lưới được áp dụng trong Nghiên cứu. Các giả định được đưa ra về vấn đề thực hiện như sau:

- (1) Tất cả các dự án được thực hiện trong ba năm (2002-2004) và đưa vào sử dụng năm 2005.
- (2) Lợi ích của dự án bao gồm các khoản tiết kiệm trong chi phí khai thác và chi phí thời gian của hành khách. Lợi ích này được tính toán cho năm 2010 và 2020 và được nội suy hoặc ngoại suy cho các năm khác.
- (3) Chỉ tiêu đầu ra của phân tích chỉ nh là tỷ lệ nội hoàn kinh tế (EIRR). Tuy nhiên trong quá trình đánh giá kinh tế này, lợi ích của từng dự án được tính toán bằng việc phân bổ toàn bộ lợi ích kinh tế của chuyên ngành cho từng dự án theo tỷ lệ giảm chi phí vận tải ước tính của từng dự án. Vì vậy, báo cáo này gọi đó là chỉ số kinh tế (EI)

2) Các tiêu chí đánh giá khác

Các tiêu chí khác được sử dụng cho việc đánh giá dự án bao gồm:

- (1) Sự 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) Hoàn vốn: Cơ hội để hoàn 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 định cư và giải phóng mặt bằng: Qui mô của các yêu cầu đối với việc tái định cư và giải phóng mặt bằng

Đối với (1), (2), (3), và (4), thì các kết quả của những đánh giá về mặt định lượng cao đã được chuyển thành điểm tương đương với chỉ tiêu kinh tế (EI) theo các tiêu chí sau:

- Quan trọng, cộng thêm 3 điểm
- Bình thường, thêm 1 điểm
- Ít ảnh hưởng, không cộng điểm nào.

3) Đánh giá hệ thống/công trình/trang thiết bị

15 dự án khó đánh giá sử dụng tiêu chí nêu trên được đánh giá như sau:

- Các dự án đề xuất liên quan đến các dự án về cơ sở hạ tầng thì được coi là các dự án cơ sở hạ tầng
- Các dự án do các hiệp định quốc tế yêu cầu thực hiện sẽ được cộng nhiều điểm hơn.

4) Chỉ tiêu đánh giá

Do đó kết quả của việc đánh giá dự án là tổng giá trị (%) của chỉ tiêu kinh tế và số điểm được cộng thêm dựa trên đánh giá của các hệ số phi kinh tế. Chỉ tiêu đánh giá cung cấp cơ sở cho việc phân loại các dự án theo mức độ ưu tiên.

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

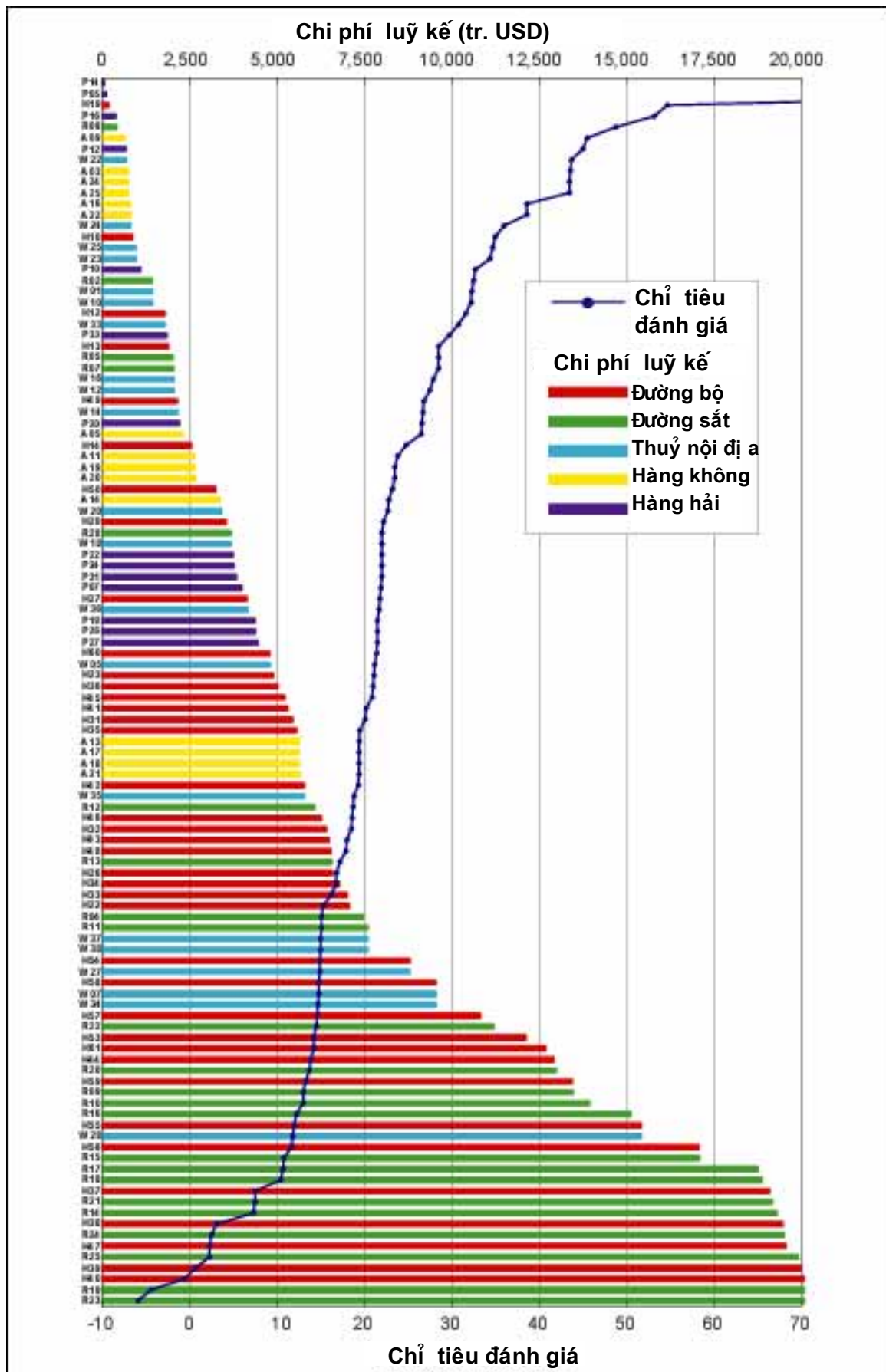
Nhóm C: các dự án đạt dưới 20 điểm

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

Bảng 5.3.1 tóm tắt đánh giá của các dự án tham gia lựa chọn cho QHTT. Trong bảng này, “Môi trường” và “Tái định cư/ Giải phóng mặt bằng” là các thông tin để tham khảo cho việc thực hiện dự án chứ không được qui đổi thành các điểm ưu tiên.

Hình 5.3.1

Chỉ tiêu đánh giá và Chi phí cho dự án của các Quy hoạch tổng thể tham gia lựa chọn



Bảng 5.3.1
Đánh giá các dự án tham gia lựa chọn Quy hoạch Tổng thể

Xếp loại	Số Dự án	Dự án	Chi phí dự 2001- (t. đô la)	Chi phí sơ lự (t. đô la)	Chỉ số kinh tế	Liên kết mạng lưới	Đầu mối quốc tế	Thu hồi chi phí	Công bằng xã hội	Môi trường	Tài chính /Đổi mới	Đánh giá (VITRANSS)
1	P14	Phát triển cảng Nha Trang	57,0	57,0	130	c	b	a	b	c	a	A
2	P05	Dự án cảng Cửa Lò	49,3	105,3	96	c	b	a	b	c	a	A
3	H19	Dự án mở rộng QL1 Hà Nội - Ninh Bình (80km)	76,0	182,3	34	b	c	c	b	b	c	A
4	P16	Cảng tổng hợp TP HCM	200,0	382,3	49	c	b	a	b	c	a	A
5	R06	Ga mới để chuyển tàu (100 ga)	26,0	408,3	47	b	c	b	b	b	c	A
6	A09	Dự án phát triển sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất	226,7	635,0	44	c	a	c	c	a	a	A
7	P12	Phát triển cảng Quy Nhơn	36,0	671,0	41	c	b	a	b	c	a	A
8	W22	Cải tạo đường thủy Quảng Ninh - Hà Nội/Phá Lại	13,9	684,9	41	b	c	a	c	c	b	A
9	A03	Dự án phát triển sân bay quốc tế Nội Bài - GD 1	53,9	738,8	39	c	a	a	c	a	a	A
10	A24	Thiết bị kiểm tra không vận các chuyến bay	1,1	739,9	44	b	a	a	c	a	a	A
11	A25	Thay thế các thiết bị kiểm tra và Phòng thí nghiệm các thiết bị chuẩn.	1,9	741,8	44	c	c	b	c	a	a	A
12	A16	Tại xây dựng TT kiểm soát Khu vực HCM và TT quản lý không lưu Nội Bài	56,0	799,8	39	c	a	a	c	a	a	A
13	A22	Cải tạo mạch thoát trực tiếp - dịch vụ không lưu (ATS - DS) và mạng lưới viễn thông cố định hàng không (AFTN)	2,5	802,3	39	b	a	a	c	a	a	A
14	W24	Cải tạo đường thủy Quảng Ninh - Nam Định/Ninh Bình	6,0	808,3	33	b	c	a	c	c	a	A
15	H10	Đường tránh đô thị (Hà Nội - HCM; 70km)	87,0	875,3	35	c	c	c	b	b	c	A
16	W25	Cải tạo đường thủy Hà Nội - Việt Trì - Lào Cai	74,0	948,3	33	b	b	b	c	c	b	A
17	W23	Cải tạo đường thủy Ninh Bình/Nam Định - Hà Nội	19,9	969,2	32	b	b	b	c	c	b	A
18	P10	Cảng chuyên dụng cho khu công nghiệp Dung Quất	130,0	1.099,2	30	c	c	a	b	c	a	A
19	R02	Khôi phục cầu và đường	325,0	1.424,2	29	b	b	c	a	a	a	A
20	W01	Cải tạo cảng Khuyến Lương/Hà Nội	11,0	1.435,2	26	c	b	a	a	b	a	A
21	W10	Cải tạo cảng Vĩnh Thái (Vĩnh Long)	4,3	1.439,5	26	c	b	b	a	b	a	A
22	W33	Phát triển kênh Thị Vải - Nước Mặn	3,2	1.442,7	30	b	c	b	c	b	b	A
23	P33	Bảo vệ dấu boang và an toàn hàng hải	52,8	1.460,5	30	c	c	c	a	a	a	A
24	R05	Hiện đại hoá trang thiết bị thông tin tin hiệu	126,0	1.623,5	29	c	b	c	a	a	a	A
25	R07	Bao hiệu tại đường ngang	21,0	1.644,5	29	c	c	c	a	b	a	A
26	W16	Cải tạo cảng Mỹ Tho (Long Xuyên)	6,2	1.650,7	24	c	b	b	a	b	a	A
27	W12	Cải tạo cảng Cà Mau	2,9	1.653,6	25	c	c	b	a	b	a	A
28	H49	Chương trình khôi phục mạng lưới đường bộ thứ cấp	94,0	1.747,6	22	a	c	c	a	b	b	A
29	W14	Cải tạo cảng Cao Lãnh (Đồng Tháp)	6,4	1.754,0	23	c	b	b	a	b	a	A
30	P20	Phát triển cảng Cần Thơ	64,0	1.818,0	23	c	b	a	b	c	a	A
31	A05	Dự án phát triển sân bay quốc tế Đa Nặng - GE1	77,7	1.866,7	24	c	a	b	c	a	b	A
32	H14	Đường vành đai Hà Nội	256,0	2.151,7	25	c	c	c	b	b	c	A

Xếp loại	Số Dự án	Dự án	Chi phí dự 2001- (t. đô la)	Chi phí sơ lược (t. đô la)	Chi số kinh tế	Liên kết mạng lưới	Đầu mối quốc tế	Thu hồi chi phí	Công bằng xã hội/khó	Môi trường	Tài chính/Giải tỏa	Bánh giá (VITRANS)
33	A11	Dự án phát triển sân bay cấp 2 (Cát Bi, Phú Bài, Nha Trang)	60,6	2.237,3	23	c	b	b	c	a	a	A
34	A19	Chương trình thay thế trang thiết bị không vận và thông tin liên lạc	12,2	2.249,5	24	b	a	a	c	a	a	A
35	A20	Dự án nâng cấp và lắp đặt trang thiết bị cho hệ thống CNS/ATM mới - Giai đoạn 1	32,6	2.262,3	24	c	a	a	c	a	a	A
36	H60	Dự án cải tạo đường cấp 3	569,0	2.851,3	18	a	c	c	a	b	b	A
37	A14	Khôi phục các sân bay cấp III gđ1 (ở sân bay)	120,6	2.972,1	23	c	c	c	c	a	a	A
38	W20	Phát triển các cảng địa phương khác	47,7	3.019,6	23	c	c	c	a	b	a	A
39	H20	Dự án nâng cấp QL70 (Hà Nội - Lào Cai; 191km)	125,0	3.144,6	16	b	a	c	a	b	c	A
40	R26	Điều độ tàu tập trung và kết mạng máy tính	136,0	3.260,6	22	c	c	c	c	a	a	A
41	W16	Phát triển bến hành khách	2,2	3.263,0	22	c	c	b	a	b	a	A
42	P22	Phát triển các cảng ngành	67,0	3.300,0	22	c	c	a	b	c	a	A
43	P24	Các cảng địa phương khác	22,7	3.372,7	22	c	c	b	b	c	a	A
44	P31	Phát triển hỗ trợ dẫn luồng (ATN)	63,6	3.436,3	22	c	b	a	a	a	a	A
45	P16	Cảng tổng hợp Bà Rịa - Vũng Tàu	206,0	3.642,3	18	c	a	a	b	c	a	A
46	P07	Phát triển cảng Liên Chiểu - Vĩnh Đa Nẵng	156,0	3.600,3	16	c	a	a	b	c	a	B
47	H27	Khôi phục (QL19, 20, 24, 26, 27, 28)	100,0	3.660,3	17	a	c	c	a	b	b	B
48	W36	Cải tạo đường thủy Cửu Long - Campuchia	20,5	3.670,6	16	b	a	a	c	b	a	B
49	P26	Các hệ thống thông tin tin hiệu điện tử tại các cảng cửa ngõ	10,0	3.660,6	22	c	a	a	a	a	a	B
50	P27	Dự án phát triển cảng container nội địa quy mô lớn	72,2	4.053,0	22	c	b	a	a	b	a	B
51	H60	Đường cao tốc 1 HCM-Cần Thơ (HCM-Mỹ Tho; 50km)	300,0	4.403,0	18	b	c	a	c	c	c	B
52	W06	Cải tạo cảng Việt Trì	3,5	4.406,5	17	c	b	b	a	b	a	B
53	H23	Dự án Hành lang Đông - Tây (ASEAN 7; QL8, 6B; 110km)	90,0	4.466,5	18	b	c	c	a	b	b	B
54	H36	Bắc C1 (vành đai phía bắc, QL3-QL70, QL37; 115km)	122,0	4.616,5	20	b	c	c	b	b	b	B
55	H45	Cải tạo đoạn Cần Thơ - Hà Tiên (QL60) (200km)	197,0	4.615,5	19	b	b	c	b	c	b	B
56	H41	Cải tạo đoạn Cầu Ông - Bắc Lượn (QL16) (130km)	92,0	4.607,5	19	c	b	c	b	b	b	B
57	H31	Cải tạo đoạn Hà Nội - Cao Bằng (QL3) (310km)	148,0	5.000,5	14	a	b	c	a	b	b	B
58	H35	Bắc C1 (vành đai đông bắc, QL3-QL3, QL37; 150km)	101,0	5.156,5	19	b	c	c	b	b	b	B
59	A13	Dự án xây dựng sân bay mới (Cao Bằng, Lào Cai, Đồng Hới, Chu Lai)	63,6	5.240,1	19	c	c	c	b	b	b	B
60	A17	Cung cấp hệ thống dẫn đường bay cho các sân bay cấp 2 (Cát Bi, Phú Bài, Nha Trang)	4,5	5.244,6	19	b	a	a	c	a	a	B
61	A16	Cung cấp trọn gói hệ thống đài kiểm soát và các trạm quan sát thời tiết tự động (AWOS) cho 4 sân bay mới	1,3	5.245,9	19	c	c	a	c	a	b	B
62	A21	Dự án nâng cấp và lắp đặt trang thiết bị cho hệ thống CNS/ATM mới - Giai đoạn 2	10,9	5.266,6	19	c	a	a	c	a	a	B
63	H42	Cải tạo đoạn Hưng Yên - Thái Bình (QL39) (100km)	124,0	5.360,6	19	c	c	c	b	b	b	B

Xếp loại	Số Dự án	Dự án	Chi phí dự 2001- (t. đô la)	Chi phí lịch luỹ (t. đô la)	Chỉ số kinh tế	Liên kết mạng lưới	Đầu mối quốc tế	Thu hồi chi phí	Công bằng xh/hgheo khổ	Môi trường	Tại định cư /Giải tỏa	Bánh giá (VITRANSS)
64	W30	Cải tạo cảng Hoà Bình và Sông Đà tại hồ Hoà Bình	2,1	5.362,9	19	b	c	c	c	a	a	B
65	R12	Khu gian Hà Nội - Hải Phòng (101,4km)	293,0	5.675,9	16	b	b	b	b	c	c	B
66	H46	Cải tạo tuyến Cấn Thơ - Kiên Giang - Cà Mau (QL61,63)(200km)	197,0	5.672,9	16	a	c	c	b	c	b	B
67	H32	Cải tạo đoạn Hà Nội - Hà Giang (QL2) (300km)	137,0	6.009,9	13	a	b	c	a	b	b	B
68	H43	Cải tạo đoạn HCM-Mỹ Tho (QL50) (80km)	79,0	6.066,9	17	b	c	c	b	c	b	B
69	H46	Cải tạo QL22B (Gò Dấu-Xe Mát; 80km)	95,0	6.143,9	16	b	b	c	b	b	b	B
70	R13	Khu gian Hà Nội - Giáp Bát (5,4km)	32,0	6.175,9	16	c	c	b	b	c	c	B
71	H26	Dự án nâng cấp QL40 (ASEAN 7B,24km)	14,0	6.189,9	14	c	b	c	a	b	b	B
72	H34	Cải tạo đoạn Hà Nội - Lai Châu (QL32) (380km)	200,0	6.369,9	12	a	c	c	a	b	b	B
73	H33	Cải tạo đoạn Hà Nội - Điện Biên Phủ (QL6) (486km)	223,0	6.612,9	10	a	b	c	a	b	b	B
74	H22	Dự án nâng cấp QL21 (80km)	98,0	6.670,9	15	b	c	c	c	c	c	B
75	R04	Hầm qua Đèo Hải Vân	389,0	7.059,9	13	a	c	c	c	c	a	B
76	R11	Khu gian Biên Hòa - Sài Gòn (29,4km)	130,0	7.189,9	13	b	c	b	b	b	c	B
77	W37	Cải tạo các dịch vụ đảo (Cổ Tô - Cát Bà)	2,5	7.192,4	15	b	c	c	a	a	a	B
78	W38	Cải tạo các tuyến ra đảo (các đảo khác)	4,6	7.197,0	15	b	c	c	a	b	a	C
79	H54	Cao tốc Bắc - Nam 2 (Vinh-Huế, 400km)	1.200,0	8.397,0	14	b	c	b	c	b	c	C
80	W27	Cải tạo đường thủy Việt Trì - Tuyên Quang/Hoa Bình	3,6	8.400,6	14	b	c	b	c	c	a	C
81	H56	Đường cao tốc Nội Bài - Hạ Long (150km)	750,0	9.150,6	12	b	c	a	c	c	c	C
82	W07	Cải tạo cảng Hoà Bình	4,0	9.154,6	12	c	c	b	a	b	a	C
83	W34	Cải tạo đường thủy TPHCM - Mộc Hoà/Bến Keo/Bến Súc	6,5	9.161,1	15	b	c	c	c	c	a	C
84	H57	Cao tốc Bắc - Nam 5 (Nha Trang-HCM, 420km)	1.280,0	10.421,1	12	b	c	a	c	c	c	C
85	R22	Sài Gòn - Mỹ Tho (70km)	382,0	10.603,1	14	b	c	b	c	b	c	C
86	H53	Cao tốc Bắc - Nam 1 (Hà Nội-Vinh, 310km)	930,0	11.733,1	11	b	c	a	c	c	c	C
87	H61	Đường cao tốc 2 HCM-Cấn Thơ (Mỹ Tho-Cấn Thơ; 60km)	560,0	12.293,1	11	b	c	a	c	c	c	C
88	H44	Cải tạo đoạn Mỹ Tho - Sóc Trăng (QL60) (120km)	235,0	12.528,1	13	b	c	c	b	b	b	C
89	R20	Bắc Hồng - Văn Điển (40km)	74,3	12.602,4	13	b	c	c	b	b	c	C
90	H59	Đường cao tốc HCM - Vũng Tàu (90km)	450,0	13.052,4	12	b	c	b	c	c	c	C
91	R09	Ga mới cho hành khách về tháng (30 ga)	8,0	13.060,4	13	c	c	b	b	b	c	C
92	R10	Các ga hàng hoá quy mô lớn (30 ga)	486,0	13.546,4	13	b	c	b	c	b	c	C
93	R16	Tuyến Hà Nội - TPHCM (Phủ Lý - Huế; 632km)	1.173,7	14.720,1	11	b	c	c	b	c	c	C
94	H55	Cao tốc Bắc - Nam 3 (Huế-Đà Nẵng, 100km)	300,0	15.020,1	11	b	c	b	c	b	c	C
95	W26	Cải tạo đường thủy Phú Lại - Thái Nguyên/Bắc Giang	3,6	15.023,7	12	b	c	c	c	c	a	C

Xếp loại	Số Dự án	Dự án	Chi phí dự án 2021- (t. đô la)	Chi phí tích lũy (t. đô la)	Chỉ số kinh tế	Liên kết mạng lưới	Đầu mối quốc tế	Thu hồi chi phí	Công bằng xã hội/giàu khó	Môi trường	Tái định cư/Giải toả	Đánh giá (VITRANSS)
64	W35	Cải tạo cảng Hòa Bình và Sông Đê tại hồ Hòa Bình	2,1	5.382,9	19	b	c	c	c	a	a	B
65	R12	Khu gian Hà Nội - Hải Phòng (101,4km)	293,0	5.675,9	16	b	b	b	b	c	c	B
95	H05	Cao tốc Bắc - Nam 4 (Đà Nẵng - Nha Trang, 950km)	1.650,0	16.673,7	11	b	c	b	c	b	c	C
97	R15	Khu gian Gia Lâm - Yên Viên (3,3km)	13,0	18.889,7	11	c	c	c	b	c	c	C
98	R17	Tuyến Hà Nội - TPHCM (Đà Nẵng - Biên Hòa, 908km)	1.682,6	18.389,3	11	c	c	c	b	c	c	C
99	R18	Yên Viên - Việt Trì (82km)	115,1	18.484,4	9	b	c	c	b	b	c	C
100	H37	Bắc C-1 (Vành đai tây nam, QL70-QL1, QL37/15/47, 265km)	216,0	18.700,4	7	b	c	c	b	c	c	C
101	R21	Đường đơn hồ (Mạo Khê - Hạ Long, 48km)	75,4	18.775,6	7	b	c	c	b	a	a	C
102	R14	Khu gian Giáp Bát - Phố Lý (51km)	129,0	18.904,8	6	b	c	c	b	c	b	C
103	H38	Bắc C2 (vành đai đông bắc, QL5-QL3, QL279, 200km)	171,0	19.075,6	2	b	c	c	b	c	b	C
104	R24	Tuyến sắt (Phủ Thái - Mạo Khê, 15km)	31,1	19.109,9	3	b	c	c	c	b	c	C
105	H47	Mở rộng đường Hồ Chí Minh (N2)Chấn Thanh-An Giang, 80km)	58,0	19.164,9	1	b	c	c	b	b	b	C
106	R25	HCM - Vũng Tàu (80km)	360,0	19.524,9	1	b	b	c	c	b	c	C
107	H39	Bắc C2 (vành đai phía bắc, QL3-QL70, QL279/1B, 120km)	83,0	19.607,9	0	b	c	c	b	c	b	C
108	H40	Bắc C2 (vành đai tây bắc, QL70-QL8, QL279, 150km)	107,0	19.714,9	-2	b	c	c	b	c	c	C
109	R19	Đồng Anh - Tân Đông (8km)	9,3	19.724,2	-4	c	c	c	b	b	c	C
110	R23	Mỹ Tho - Cần Thơ (100km)	450,0	20.174,2	-6	b	c	c	c	b	c	C
	H52	Chương trình cải tạo an toàn đường bộ	30,0		-	c	c	c	a	a	c	A
	W39	Nâng cao an toàn vận tải thủy nội địa	52,7		-	c	c	b	a	a	a	A
	P35	Dự án nâng cấp giáo dục thuyền viên	20,9		-	c	b	c	a	a	a	A
	A23	Khôi phục trường đào tạo HKDD Việt Nam	3,0		-	c	a	a	c	a	a	A
	R26	Mua đầu máy toa xe	1.682,0		-	c	c	c	c	a	a	A
	W43	Phát triển đội tàu vận tải thủy nội địa	191,9		-	c	b	a	a	b	a	A
	P29	Chương trình hiện đại hoá và mở rộng đội tàu	1.407,0		-	c	b	a	a	a	a	A
	A33	Mua máy bơm	1.689,0		-	c	a	a	c	a	a	B

Chú thích: tiêu chuẩn đánh giá

- | | |
|------------------------------|--|
| 1. Kinh tế | a: EIRR (%) |
| 2. Liên kết mạng lưới | a: Đáng kể
b: Bình thường
c: Không đáng kể |
| 3. Đầu mối quốc tế | a: Chặt chẽ
b: Bình thường
c: Không có |
| 4. Thu hồi chi phí | a: Cơ thể
b: Hạn chế
c: Không |
| 5. Công bằng xã hội/giàu khó | a: Đáng kể
b: ít đáng kể hơn
c: Bình thường/Tiêu cực |
| 6. Môi trường | a: Không có ảnh hưởng tiêu cực
b: ảnh hưởng ít
c: ảnh hưởng tiêu cực |
| 7. Tài định cư/Giải toả | a: Không hạn chế
b: ít hạn chế
c: nhiều hạn chế |
| 8. Đánh giá VITRANSS | A: Ưu tiên nhiều
B: Ưu tiên trung bình
C: Ưu tiên ít |

5.4 Chương trình Quy hoạch Tổng thể

Lựa chọn dự án QHTT

Đã lựa chọn được tổng số 116 dự án cần thiết để đạt được mạng lưới giao thông và các dịch vụ vận tải đề xuất trong giai đoạn QHTT. Những dự án này được liệt kê trong Bảng 5.4.1 và vị trí của các dự án CSHT được thể hiện trong Hình 5.4.1. Những dự án đó gồm:

- 1) Các dự án đã cam kết và đang thực hiện (33 dự án)
- 2) Các dự án đào tạo và an toàn (4 dự án)
- 3) Các dự án CSHT (64 dự án)
- 4) Các dự án trang thiết bị / công trình / hệ thống kết hợp với 3) (15 dự án)

Yêu cầu đầu tư

Yêu cầu đầu tư đối với QHTT đạt gần 11,5 tỷ đô la như được tóm tắt trong Bảng 5.4.2. 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, chi phí đối với Chính phủ (trung ương và địa phương) dự tính khoảng 10,5 tỷ đô la.

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 gồm 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 đường bộ, đường sắt, TND, đường biển, và hàng không (xem Bảng 5.4.3). Tổng đầu tư khoảng 38 tỷ đô la, 84% số đó cho phương tiện đường bộ.

Đánh giá chung theo chuyên ngành

Đã tiến hành đánh giá kinh tế các dự án trong QHTT theo từng chuyên ngành dựa trên nhiều giả định (ví dụ, năm 2005 là năm bắt đầu, dự án kéo dài 30 năm, và hệ số quy đổi tiêu chuẩn là 80%). Kết quả, trình bày trong bảng 5.4.4, được tóm tắt như sau:

- Nếu tất cả các dự án đều được tiến hành, EIRR tính ở mức 22%
- Ngành đường bộ có tỷ lệ nội hoàn kinh tế bình quân 25%. Tuy nhiên nếu không tính các dự án đã cam kết và đang thực hiện, EIRR giảm xuống 12%.

Bảng 5.4.1
Danh sách các dự án QHTT (tới năm 2010)

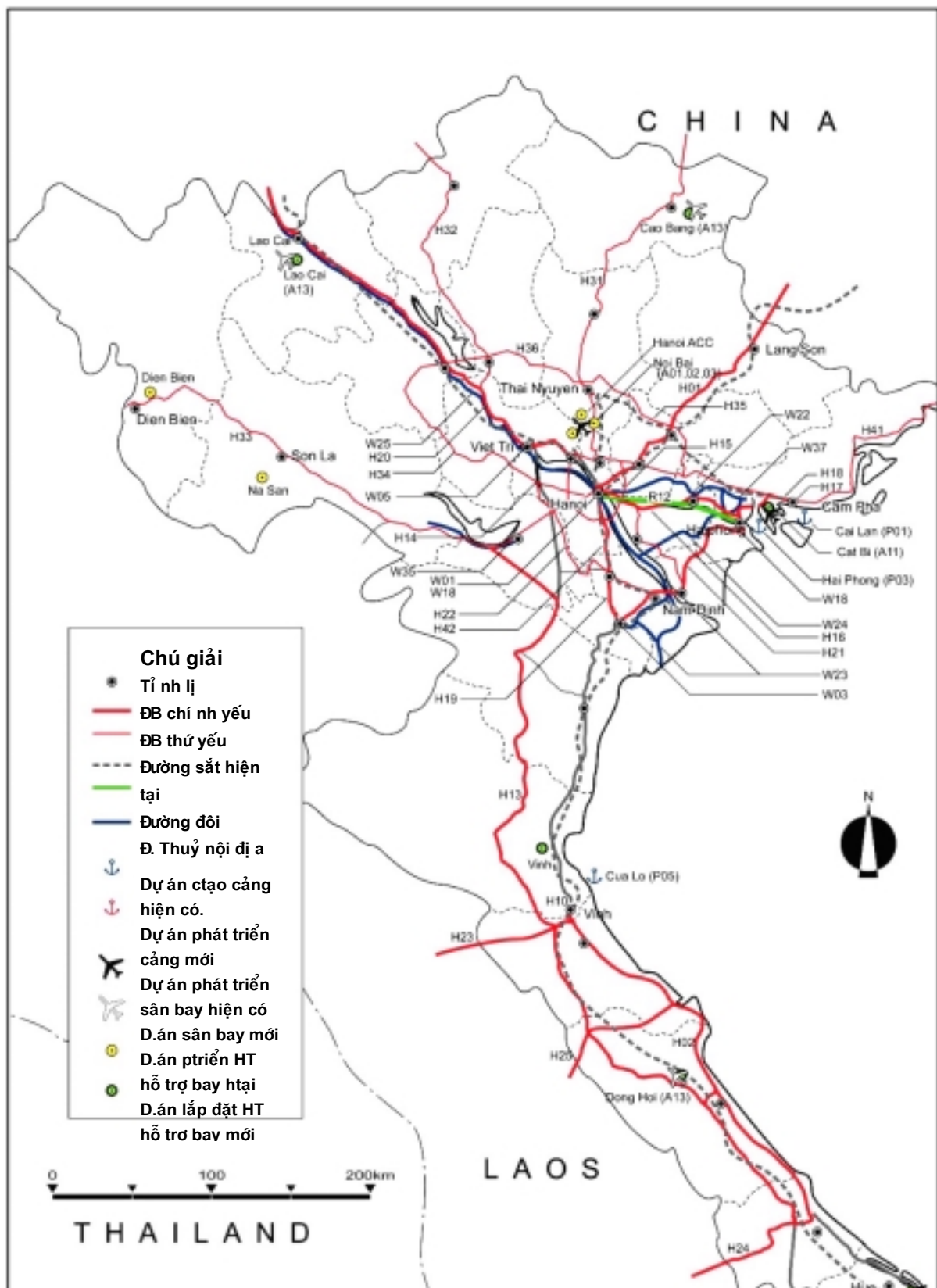
Ngành	Số dự án	Dự án	Trạng thái (KH ban đầu)	Nguồn vốn	Chi phí dự án (triệu đô la)		Ưu tiên
					Tổng	2001-	
Đường bộ	<i>Phát triển mạng lưới đường bộ chính yếu</i>						
	H01	Dự án khôi phục QL (Hà Nội - Lạng Sơn; 190 km)	Đang thực hiện (1997-2000)	ADB	162,5	16,3	A
	H02	Dự án II khôi phục QL (Vinh - Đông Hà; 100km)	Đang thực hiện (1997-2000)	WB	236,6	23,7	A
	H03	Phát triển đường bộ lần 2 (Nha Trang - Quảng Ngãi; 600km)	Đang thực hiện (1999-2002)	ADB	163,0	81,5	A
	H04	Dự án III khôi phục QL (Cần Thơ-Năm Căn; 230km)	Đang thực hiện (2000-2004)	WB	180,0	180,0	A
	H05	Dự án khôi phục cầu - Giai đoạn I (435km)	Đang thực hiện (1995-2000)	JBIC	162,2	16,2	A
	H06	Dự án khôi phục cầu - Giai đoạn II (752km)	Đang thực hiện (1996-2001)	JBIC	211,0	105,5	A
	H07	Dự án Hầm qua Đèo Hải Vân (2 làn xe, 14km)	Đang thực hiện (1998-2003)	JBIC	251,0	225,9	A
	H08	Cầu Mỹ Thuận (1.535m)	Đang thực hiện (1997-2000)	Australia	79,3	15,9	A
	H09	Xây dựng Cầu Cần Thơ	Đang thực hiện (2000-2004)	JBIC	294,0	294,0	A
	H10	Xây dựng Cầu Thanh Trì	Mới		67,0	67,0	A
	H12	Khôi phục và nâng cấp đường HCM (Hoà Lạc - Ngọc Hồi)	Mới		380,0	380,0	A
	H13	Khôi phục quốc lộ 14	Mới		15,0	15,0	A
	H14	Xây dựng Cầu Bãi Cháy	Mới		256,0	256,0	A
	H15	Dự án Nâng cấp QL10 (147km)	Đang thực hiện (2000-2004)	JBIC	410,0	410,0	A
	H16	H.lạng Đông Tây (ASEAN 8; QL9; 75km)	Đang thực hiện (1995-2000)	JBIC	215,6	215,6	A
	H17	Dự án Hành lang Đông - Tây (ASEAN 7A; QL12A, 29; 120km)	Đang thực hiện (1998-2003)	JBIC	232,0	232,0	A
	H18	Dự án QL xuyên qua TP Hồ Chí Minh (21,4km)	Đang thực hiện (2000-2004)	JBIC	98,0	98,0	A
	H19	Dự án Đường cao tốc xuyên Á (QL22 tới Campuchia; 80km)	Mới		76,0	76,0	A
	H20	Dự án khôi phục QL (Hà Nội - Lạng Sơn; 190 km)	Mới		125,0	125,0	A
	H21	Dự án II khôi phục QL (Vinh - Đông Hà; 100km)	Đang thực hiện (1998-2003)	JBIC	302,0	302,0	A
	H22	Phát triển đường bộ lần 2 (Nha Trang - Quảng Ngãi; 600km)	Mới		58,0	58,0	B
	H23	Dự án III khôi phục QL (Cần Thơ-Năm Căn; 230km)	Mới		90,0	90,0	B
	H24	Dự án khôi phục cầu - Giai đoạn I (435km)	Đang thực hiện (1999-2003)	ADB	30,0	24,0	A
	H25	Dự án khôi phục cầu - Giai đoạn II (752km)	Đang thực hiện	Chí nh phủ	65,0	39,0	A
	H26	Dự án Hầm qua Đèo Hải Vân (2 làn, 14km)	Mới		14,0	14,0	B
	H27	Cầu Mỹ Thuận (1.535m)	Mới		150,0	150,0	B
	H29	Xây dựng Cầu Cần Thơ	Đang thực hiện (2000-2004)	JBIC	758,6	758,6	A
	H30	Xây dựng Cầu Thanh Trì	Đang thực hiện (1999-2002)	ADB	144,7	144,7	A
	<i>Phát triển mạng lưới đường bộ thứ cấp</i>						
H31	Cải tạo (QL3)Hà Nội - Cao Bằng (310km)	Mới		148,0	148,0	B	
H32	Cải tạo (QL2)Hà Nội - Hà Giang (300km)	Mới		137,0	137,0	B	
H33	Cải tạo (QL6) Hà Nội - Điện Biên Phủ (468km)	Mới		223,0	223,0	B	
H34	Cải tạo (QL32)Hà Nội - Lai Châu (390km)	Mới		200,0	200,0	B	
H35	Bắc C1 (Vành đai Đông Bắc, QL5-QL3, QL379; 150km)	Mới		101,0	101,0	B	
H36	Bắc C1 (Vành đai Bắc, QL3-QL70, QL379; 115km)	Mới		122,0	122,0	B	
H41	Cải tạo (QL18) Cửa Ông - Bắc Luận (130km)	Mới		92,0	92,0	B	
H42	Cải tạo (QL38) Hà Nội - Thái Bình (100km)	Mới		124,0	124,0	B	
H43	Cải tạo đường TP HCM - Mỹ Tho (80km)	Mới		79,0	79,0	B	
H45	Cải tạo tuyến Mỹ Tho - Sóc Trăng	Mới		197,0	197,0	B	

Ngành	Số dự án	Dự án	Trạng thái (KH ban đầu)	Nguồn vốn	Chi phí dự án (triệu đô la)		Ưu tiên	
					Tổng	2001-		
	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*	
			An toàn đường bộ					
	H52	Chương trình cải tạo an toàn đường bộ	Mới		30,0	30,0	A	
			Đường cao tốc					
H60	Đường cao tốc HCM - Cần Thơ 1 (HCM - Mỹ Tho; 50km)	Mới		350,0	350,0	B		
		Tổng phụ			7944,5	7131,9		
Đường sắt	Khôi phục và cải tạo nhỏ							
	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 hoá 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*	
	Mở rộng năng lực tại các đoạn cần thiết							
	R08	Ga mới cho đôi tàu (100 ga)	Mới		26,0	26,0	A*	
	R11	Khu gian Biên Hoà-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	
	Khai thác							
	R28	Kiểm soát tàu tập trung và phổ cập tin học	Mới		136,0	136,0	A	
		Tổng phụ			1584,0	1527,0		
Đường thủy nội địa	Cải tạo cảng							
	W01	Cải tạo cảng Hà Nội/Khuyến Lương	Mới		11,0	11,0	A*	
	W03	Cải tạo cảng Ninh Bình/Ninh Phúc	ĐTH một phần	Chỉ 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 TND	ĐTH một phần	WB/ Chỉ 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*	
	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 địa phương khác	Mới		47,7	47,7	A	
	Cải tạo đường thủy							
	W22	Cải tạo đường thủy Quảng Ninh-HN/Phả Lại	Mới		13,9	13,9	A*	
	W23	Cải tạo đường thủy Ninh Bình/Nam Định - Hà Nội	Mới		19,9	19,9	A*	
	W24	Cải tạo ĐT Quảng Ninh-N. Định/Ninh Bình	Mới		6,0	6,0	A*	
	W25	Cải tạo ĐT Hà Nội - Việt Trì - Lào Cai	Mới		74,0	74,0	A*	
	W29	Cải tạo đường thủy Hồ Chí Minh - Cần Thơ	Đang thực hiện một phần	WB/ Chỉ nh phủ	23,2	23,2	A	
	W30	Cải tạo đường thủy Cần Thơ - Cà Mau	Đang thực hiện một phần	WB/ Chỉ nh phủ	17,6	17,6	A	
	W31	Cải tạo đường thủy Chợ Lách - Kiến Lương	Đang thực hiện một phần	WB/ Chỉ nh phủ	25,5	25,5	A	
	W32	Cải tạo đường thủy Sài Gòn - Đồng Tháp Mười - Long Xuyên	Đang thực hiện một phần	Chỉ nh phủ	5,4	5,4	A	
	W33	Cải tạo kênh Thị Vải - Nước Mặn	Mới		3,2	3,2	A*	
	W35	C. tạo cảng H. Bình & sông Đà hồ Hoà Bình	Mới		2,1	2,1	B	
	W36	Cải tạo đường thủy Cửu Long - Campuchia	Mới		20,5	20,5	B	
W37	Cải tạo các dịch vụ đảo (Cô Tô và Cát Bà)	Mới		2,5	2,5	B		
An toàn và khai thác								
W39	Nâng cao an toàn vận tải thủy nội địa	Mới		52,7	52,7	A		
W41	Giáo dục đường thủy nội địa	Đang thực hiện (1997-2002)	CIDA	14,1	14,1	A		
		Tổng phụ			385,3	385,3		
Cảng và vận tải biển	Phát triển / Mở rộng cảng							
	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	

Ngành	Số dự án	Dự án	Trạng thái (KH ban đầu)	Nguồn vốn	Chi phí dự án (triệu đô la)		Ưu tiên
					Tổng	2001-	
	P05	Dự án cảng Cửa Lò	Mới		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	ĐTH một phần (99-03)	JBIC	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 đi a phương khác	Mới		22,7	22,7	A
	<i>An toàn và khai thác</i>						
	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
	Tổng phụ				1647,6	1,647,6	
Hàng Không	<i>Phát triển / Mở rộng sân bay</i>						
	A01	Dự án phát triển sân bay quốc tế Nội Bài	Đang thực hiện (1996-2002)	Chỉ 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
	<i>Kiểm soát không lưu</i>						
	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 đài 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 viên thông cố định nh 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
	Tổng phụ				941,6	838,0	
	Tổng cộng				12503,0	11.529,8	

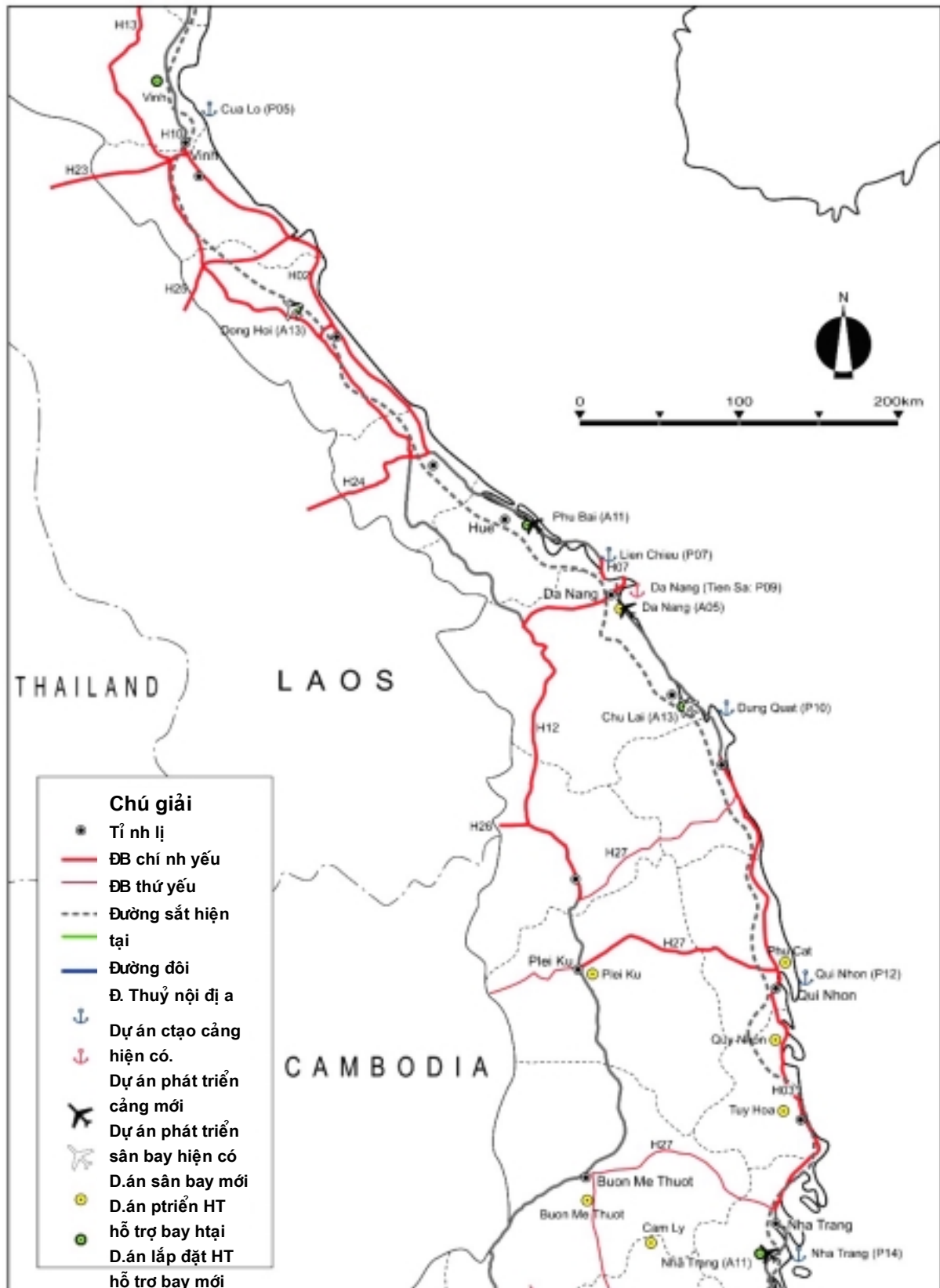
Hình 5.4.1

Quy hoạch tổng thể đến năm 2010 (chỉ các dự án về CSHT) Miền Bắc

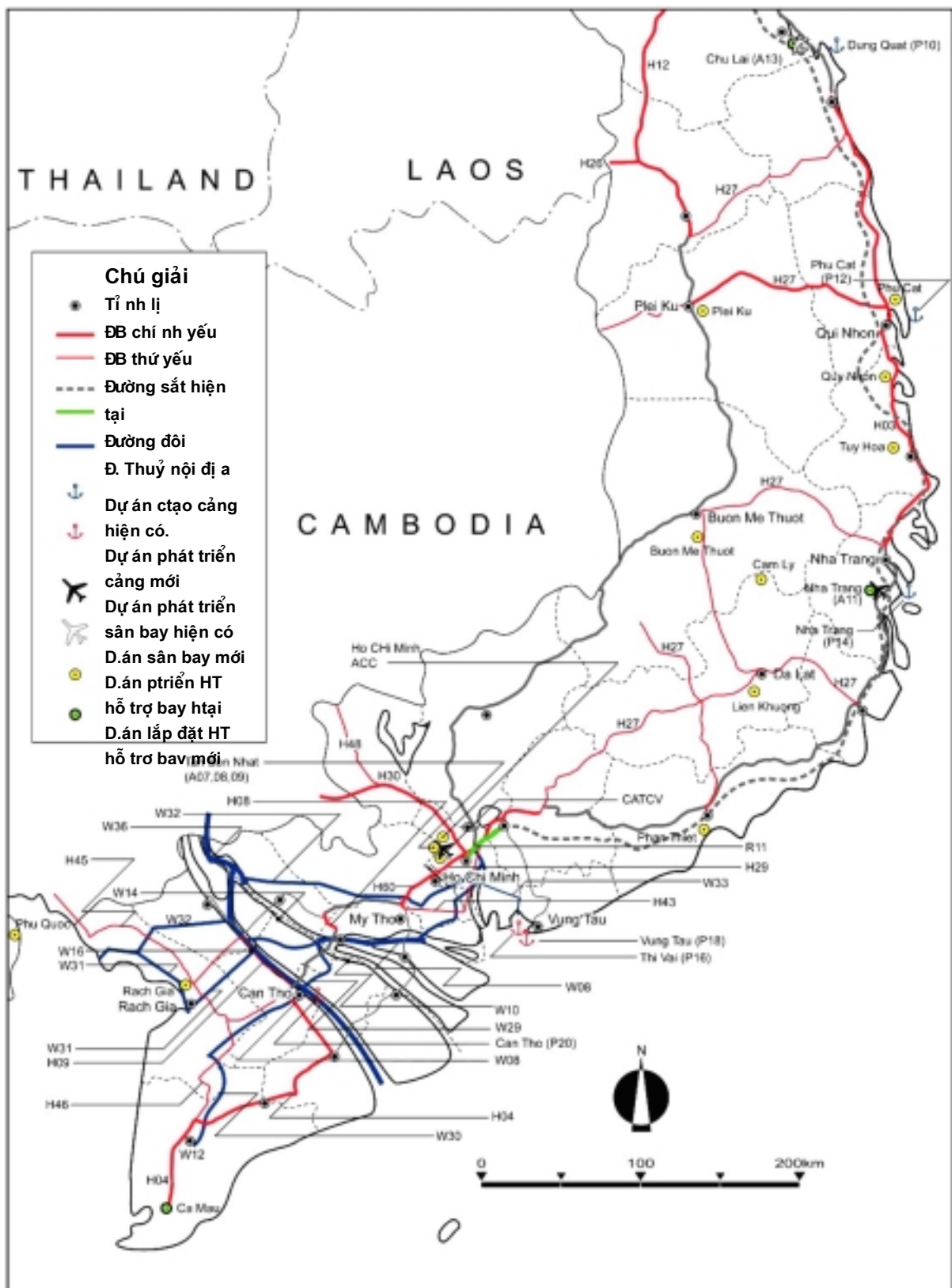


Hình 5.4.1

Quy hoạch tổng thể đến năm 2010 (Chỉ các dự án về CSHT) Miền Trung



Hình 5.4.1
Quy hoạch tổng thể đến năm 2010 (Chỉ các dự án về CSHT) Miền Nam



Bảng 5.4.2
Yêu cầu đầu tư vào ngành GTVT tới năm 2010

Ngành	Hạng mục	Chi phí vốn ước tính (triệu đô la)		Chi phí đối với Chí nh phủ		
		Tổng	Đang TH	% vốn	Triệu đô la	% tổng
Đường bộ	Phát triển mạng lưới đường bộ chí nh yếu	4.413,9	3.577,9	100	4.414	41,9
	Phát triển mạng lưới đường bộ thứ yếu	2.338,0	-	100	2.338	22,2
	An toàn đường bộ	30,0	-	100	30	0,3
	Đường cao tốc	350,0	-	20	70	0,7
	Tổng phụ	7.131,9	3.577,9		6.852	65,1
Đường sắt	Khôi phục và cải tạo nhỏ	910,0	47,0	100	910	8,6
	Mở rộng năng lực những đoạn xung yếu	481,0	-	100	481	4,6
	Khai thác	136,0	-	0	0	0,0
	Tổng phụ	1.527,0	47,0		1.391	13,2
Đường Thủy nội địa	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
	Tổng phụ	385,3	106,3		375	3,6
Cảng và vận tải biển	Phát triển/Mở rộng cảng	1.428,1	438,1	70	990	9,4
	An toàn và khai thác	219,5	-	100	220	2,1
	Tổng phụ	1.647,6	438,1		1.209	11,5
Hàng không	Phát triển / Mở rộng sân bay	709,8	61,5	80	568	5,4
	Kiểm soát không lưu	128,2	-	100	128	1,2
	Tổng phụ	838,0	61,5		696	6,6
	Tổng cộng	11.529,8	4.230,8		10.523	100,0

1) Số trong ngoặc là chi phí của các dự án đã cam kết/đang thực hiện.

Bảng 5.4.3
Các chi phí về trang thiết bị vận tải đối với giai đoạn QHTT

Ngành	Loại	Chi phí	
		Triệu đô la	%
Đường bộ	Xe con, xe tự đổ, xe tải, xe buýt, xe máy	32.200	83,8
Đường sắt	đầu máy điện/diêsel, toa xe khách, toa xe hàng	1.882	4,9
Đường TND	Tàu khách và tàu hàng	192	0,5
Vận tải biển	Tàu viễn dương, tàu ven biển	1.830	4,8
Hàng không	Các loại máy bay	2.289	6,0
	Tổng cộng	38.393	100,0

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

Bảng 5.4.4
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 ¹⁾ (triệu đô la)
			2010	2020		
Đườn g 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 ²⁾		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

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 tỷ lệ nội hoàn kinh tế hợp lý với điều kiện hệ thống đường sắt phải được khai thác và quản lý hiệu quả.
- Cảng và vận tải ven biển, bao gồm cả vận tải thủy nội đị a, cũng cho thấy một EIRR cao, có nghĩ a là trong tương lai, chuyên ngành này sẽ rất quan trọng trong việc thoả mãn nhu cầu.

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

Khối lượng đầu tư có thể cho giai đoạn QHTT (2001-2010) đã ước tí nh ở mức 11,7-12,6 tỷ đô la⁵, giả đị nh rằng khoảng 2,5% GDP phân bổ cho GTVT (sở dĩ có sự chênh lệch về lượng đầu tư là do có sự khác biệt trong tỷ lệ tăng trưởng GDP được giả đị nh).

Như đã trì nh bày trong Bảng 5.4.5, tổng yêu cầu đầu tư vào GTVT bao gồm cả các dự án nhỏ/bảo trì ; GT đô thị và nông thôn chiếm 5,9 tỷ đô la, và không thuộc VITRANSS nhưng rất cần thiết và được Chí nh phủ rất ưu tiên. Do đó, nguồn vốn hiện có dành cho VITRANSS là 5,8-6,7 tỷ đô la, trong đó 3 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.

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

⁵ sự chênh lệch về lượng đầu tư là do có sự khác biệt trong tỷ lệ tăng trưởng GDP được giả đị nh.

Bảng 5.4.5
Yêu cầu đầu tư so với tí nh sẵn có của nguồn vốn

	Tỷ đô la
<ul style="list-style-type: none"> • 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 ^{1/}	2,5
3) Giao thông nông thôn ^{2/}	1,0
Tổng phụ	5,9
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) ^{3/}
Tổng phụ	9,1 (6,9) ^{3/}
Tổng cộng	15,0 (12,8) ^{3/}
• Nguồn vốn sẵn có có thể (Tí nh hưởng 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 Chí nh phủ xây dựng.

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

Lựa chọn các dự án nòng cốt

Vi lý do này mà tổng số 50 dự án nòng cốt (các dự án Ưu tiên A trong Bảng 5.4.1) 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.