

CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN (JICA)
BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI, VIỆT NAM

NGHIÊN CỨU TOÀN DIỆN
VỀ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG HỆ THỐNG GIAO THÔNG VẬN TẢI
Ở VIỆT NAM
(VITRANSS 2)

Báo cáo cuối cùng
TÓM TẮT

Tháng 05 năm 2010

Công ty ALMEC
Công ty Tư vấn Phương Đông
Công ty NIPPON KOEI

CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN (JICA)
BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI, VIỆT NAM

NGHIÊN CỨU TOÀN DIỆN
VỀ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG HỆ THỐNG GIAO THÔNG VẬN TẢI
Ở VIỆT NAM
(VITRANSS 2)

Báo cáo cuối cùng
TÓM TẮT

Tháng 05 năm 2010

Công ty ALMEC
Công ty Tư vấn Phương Đông
Công ty NIPPON KOEI

Tỷ giá hối đoái sử dụng trong báo cáo này
1 USD = 110 Yên = 17.000 đồng
(Mức trung bình năm 2008)

LỜI NÓI ĐẦU

Đáp ứng yêu cầu của Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam, Chính phủ Nhật Bản đã quyết định tiến hành Nghiên cứu toàn diện về Phát triển bền vững hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam (VITRANSS2), giao chương trình này cho Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA)

JICA đã cử một đoàn nghiên cứu sang Việt Nam làm việc từ tháng 11,2007 tới tháng 5,2010, do ông IWATA Shizuo từ công ty ALMEC làm trưởng đoàn, và có các thành viên khác là chuyên gia của công ty ALMEC, công ty tư vấn Phương Đông và công ty Nippon Koei.

Được sự hợp tác chặt chẽ của nhóm đối tác Việt Nam, Đoàn Nghiên cứu JICA đã tiến hành nghiên cứu này, đồng thời tổ chức nhiều buổi thảo luận với các cán bộ hữu quan của Chính phủ Việt Nam. Khi trở về Nhật Bản, Đoàn Nghiên cứu đã hoàn tất nghiên cứu và nộp báo cáo này.

Tôi hy vọng rằng báo cáo này sẽ góp phần vào quá trình phát triển bền vững của hệ thống giao thông vận tải của Việt Nam và cả nước Việt Nam, đồng thời đưa mối quan hệ hữu hảo giữa hai nước lên một tầm cao mới.

Tôi xin chân thành cảm ơn các cán bộ Chính phủ Việt Nam đã hỗ trợ và hợp tác chặt chẽ với nghiên cứu này.

Tháng 5, 2010

HIROYO SASAKI,
Phó Chủ tịch
Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản

Tháng 5, 2010

HIROYO Sasaki

Phó Chủ tịch

Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản

Tokyo

Tờ trình

Kính thưa ngài,

Chúng tôi xin chính thức đệ trình bộ báo cáo cuối cùng của Nghiên cứu toàn diện về Phát triển bền vững Hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam (VITRANSS2).

Bộ báo cáo này tổng hợp các kết quả nghiên cứu thực hiện cả ở Việt Nam và Nhật Bản trong giai đoạn từ tháng 11, 2007 tới tháng 5, 2010 của Đoàn Nghiên cứu gồm các chuyên gia của công ty ALMEC, công ty Tư vấn Phương Đông và công ty Nippon Koei.

Báo cáo này có được là nhờ sự đóng góp của rất nhiều người. Trước hết, chúng tôi đặc biệt cảm ơn những người đã hỗ trợ và hợp tác với Đoàn Nghiên cứu trong thời gian qua, đặc biệt là của Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam.

Chúng tôi cũng cảm ơn các cán bộ của quý cơ quan, của Ban Cố vấn JICA và của Đại sứ quán Nhật Bản tại Việt Nam đã hỗ trợ và cố vấn sâu sát cho chúng tôi trong quá trình nghiên cứu.

Chúng tôi hy vọng rằng bộ báo cáo này sẽ góp phần vào quá trình phát triển bền vững của hệ thống giao thông vận tải tại Việt Nam.

Trân trọng,

IWATA Shizuo

Trưởng Đoàn Nghiên cứu

Nghiên cứu Toàn diện về

Phát triển Bền vững

Hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam

(VITRANSS2)

MỤC LỤC

TÓM TẮT THỰC THI

1	GIỚI THIỆU	S-1
2	BỐI CẢNH VÀ HƯỚNG TIẾP CẬN	S-3
3	NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI: QUÁ KHỨ VÀ TƯƠNG LAI	S-8
4	CHIẾN LƯỢC VẬN TẢI	S-14
4.1	Cơ sở xây dựng chiến lược ngành giao thông vận tải	S-14
4.2	Chiến lược ngành giao thông vận tải	S-19
4.3	Chuyên ngành đường bộ	S-20
4.4	Chuyên ngành đường sắt	S-23
4.5	Chuyên ngành Cảng và vận tải biển	S-27
4.6	Chuyên ngành Vận tải thủy nội địa	S-30
4.7	Chuyên ngành Hàng không	S-33
4.8	Chuyên ngành giao thông đô thị	S-35
4.9	Chuyên ngành Vận tải đa phương thức	S-37
5	PHÁT TRIỂN HÀNG LANG BẮC - NAM	S-39
5.1	Tầm quan trọng của Hành lang Bắc - Nam	S-39
5.2	Đường sắt cao tốc Bắc – Nam (ĐSCT)	S-41
5.3	Quy hoạch cơ sở tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam	S-47
6	CÁC HẠN CHẾ VÀ CƠ HỘI CẤP VỐN	S-52
7	QUY HOẠCH TỔNG THỂ ĐẾN NĂM 2020	S-59
8	QUY HOẠCH TRUNG HẠN	S-68
9	TIẾP TỤC CẢI TỔ NGÀNH GTVT	S-76
10	KIẾN NGHỊ	S-82
10.1	Các chuyên ngành vận tải	S-82
10.2	Sự cần thiết phải có hỗ trợ kỹ thuật tiếp theo	S-85

PHỤ LỤC

- A DANH MỤC CÁC DỰ ÁN NGÀNH GTVT
- B DANH MỤC CÁC DỰ ÁN QHTT
- C DANH MỤC CÁC DỰ ÁN ĐANG TRIỂN KHAI/ĐÃ CAM KẾT ĐẾN NĂM 2015
- D DANH MỤC CÁC DỰ ÁN GTVT QUY HOẠCH ĐẾN NĂM 2015
- E DANH SÁCH THÀNH VIÊN ĐOÀN NGHIÊN CỨU

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 2.1	Các yếu tố chính của Chương trình Phát triển Ngành GTVT bền vững.....	S-5
Bảng 3.1	Các vấn đề của Ngành GTVT Việt Nam	S-8
Bảng 3.2	Dự báo gia tăng nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa.....	S-10
Bảng 4.1	Thay đổi về trọng tâm trong phát triển giao thông vận tải.....	S-19
Bảng 4.2	Những ưu tiên chiến lược về giao thông vận tải.....	S-19
Bảng 4.3	Các chiến lược chuyên ngành: Đường bộ và GTVT đường bộ.....	S-21
Bảng 4.4	Các chiến lược chuyên ngành: Cảng và Vận tải biển.....	S-29
Bảng 4.5	Chiến lược chuyên ngành: Đường thủy nội địa	S-32
Bảng 4.6	Chiến lược ngành: Logistics.....	S-38
Bảng 5.1	Chiến lược chuyên ngành: Logistic.....	S-42
Bảng 5.2	Kết quả phân tích kịch bản phát triển từng đoạn1	S-43
Bảng 5.3	Các vấn đề chính về phát triển đường sắt cao tốc Bắc - Nam	S-45
Bảng 5.4	Các nhiệm vụ cần thực hiện trước khi phát triển Đường sắt cao tốc Bắc Nam	S-46
Bảng 5.5	Hiện trạng tuyến ĐBCT Bắc - Nam	S-49
Bảng 5.6	Kết quả đánh giá kinh tế, tài chính tuyến ĐBCT B-N	S-51
Bảng 6.1	Vốn đầu tư dự tính của nhà nước cho ngành GTVT theo giai đoạn	S-54
Bảng 6.2	Chính sách ứng phó về khí hậu và năng lượng.....	S-57
Bảng 7.1	Phân loại các dự án GTVT đã xác định theo chuyên ngành	S-59
Bảng 7.2	Chương trình trọng điểm phát triển đường bộ.....	S-61
Bảng 7.3	Chương trình trọng điểm phát triển đường sắt (các dự án đề xuất).....	S-61
Bảng 7.4	Chương trình trọng điểm phát triển cảng (Các dự án đề xuất).....	S-62
Bảng 7.5	Chương trình trọng điểm phát triển đường thủy nội địa (các dự án đề xuất)	S-63
Bảng 7.6	Chương trình trọng điểm phát triển ngành Hàng không (các dự án đề xuất).....	S-64
Bảng 7.7	Chương trình trọng điểm phát triển Logistics (các dự án đề xuất)	S-64
Bảng 7.8	Lựa chọn các dự án trọng điểm của QHTT	S-66
Bảng 7.9	Nhu cầu đầu tư so với khả năng huy động vốn 1	S-67
Bảng 8.1	Các dự án đường bộ tiêu biểu cho Quy hoạch trung hạn (đến năm 2015)	S-68
Bảng 8.2	Các dự án đường sắt tiêu biểu cho Quy hoạch trung hạn (đến năm 2015)	S-70
Bảng 8.3	Các dự án cảng và vận tải biển tiêu biểu cho Quy hoạch trung hạn	S-71
Bảng 8.6	Các dự án logistics tiêu biểu cho Quy hoạch trung hạn (đến năm 2015).....	S-73
Bảng 8.7	Nhu cầu đầu tư của Quy hoạch trung hạn (đến năm 2015)	S-74
Bảng 8.8	Nhu cầu đầu tư so với khả năng huy động vốn của quy hoạch trung hạn 1	S-75
Bảng 9.1	Bối cảnh thể chế hiện hành trong ngành GTVT ở Việt Nam.....	S-77
Bảng 9.2	Giảm thiểu rủi ro về tính khả thi trong các dự án PSP	S-81
Bảng 10.1	Danh mục các dự án hỗ trợ kỹ thuật tiềm năng (dự kiến)	S-86

DANH MỤC HÌNH VẼ

Hình 2.1	Xu hướng đô thị hóa và tăng trưởng kinh tế.....	S-3
Hình 2.2	Quy trình lập quy hoạch	S-7
Hình 3.1	Phương pháp dự báo nhu cầu vận tải của VITRANSS2	S-9
Hình 3.2	Phân bổ nhu cầu vận tải hành khách năm 2008 và 2030.....	S-10
Hình 3.3	Phân bổ nhu cầu vận tải hàng hóa năm 2008 và 2030	S-11
Hình 3.4	Nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa năm 2030	S-12
Hình 4.1	Khung phát triển không gian quốc gia	S-15
Hình 4.2	Sơ họa Cơ cấu hệ thống vận tải vùng	S-15

Hình 4.3	Các hành lang vận tải chính	S-16
Hình 4.4	Ước tính chênh lệch cung - cầu giai đoạn tới 2030, hành khách	S-17
Hình 4.5	Ước tính chênh lệch cung - cầu giai đoạn tới 2030, hàng hóa	S-18
Hình 5.1	Nhu cầu vận tải hành khách và Tỷ phần phương thức Hành lang ven biển Bắc - Nam	S-40
Hình 5.2	Nhu cầu vận tải hàng hóa và Tỷ phần phương thức trên HL ven biển bắc - nam	S-40
Hình 5.3	Dự án Cải tạo đoạn Huế – Đà Nẵng	S-44
Hình 5.4	Quy hoạch phát triển Mạng lưới đường bộ cao tốc sơ bộ	S-48
Hình 5.5	Mạng lưới đường bộ cao tốc Bắc-Nam trong mạng lưới ĐCT của VITRANSS 2 1	S-50
Hình 7.1	Xem xét thứ tự ưu tiên của các dự án	S-60

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT

3PLs	Nhà cung cấp dịch vụ logistics bên thứ 3
ADB	Ngân hàng Phát triển Châu Á
AIT	Viện Công nghệ Châu Á
ASEAN	Hiệp hội các Quốc gia Đông Nam Á
BOT	Xây dựng – khai thác – chuyển giao
BRT	Hệ thống xe buýt nhanh
CAAV	Cục Hàng không Việt Nam
CFEZ	Vùng Kinh tế trọng điểm Trung bộ
CIP	Chương trình Đầu tư trọng điểm
DWT	Tấn trọng tải (Dead Weight Tons)
EIRR	Tỷ lệ nội hoàn kinh tế
FDI	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
FEZ	Vùng kinh tế trọng điểm
FIRR	Tỷ lệ nội hoàn tài chính
FS	Nghiên cứu Khả thi
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội
GHG	Khí thải nhà kính
GIS	Hệ thống Thông tin Địa lý
GMS	Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng
GRA	Cơ quan quản lý Đường bộ
GRDP	Tổng sản phẩm nội vùng
HAIDEP	Chương trình Phát triển Đô thị Tổng thể Thủ đô Hà Nội
HSR	Đường sắt cao tốc
IATA	Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế
IBRD	Ngân hàng Tái thiết và Phát triển Quốc tế
ICAO	Tổ chức Hàng không Quốc tế
ICD	Cảng container nội địa
ICT	Công nghệ thông tin, liên lạc
IICBTA	Thực hiện ban đầu Hiệp định Vận tải Qua biên giới
IMO	Tổ chức Hàng hải Quốc tế
IWT	Vận tải thủy nội địa
JBIC	Ngân hàng Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
JETRO	Tổ chức Xúc tiến Mậu dịch Nhật Bản
JICA	Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
JPY	Đồng Yên Nhật
JR	Đường sắt Nhật Bản
JVC	Công ty liên doanh
JVs	Liên doanh
LGU	Đơn vị Chính quyền Địa phương
MCA	Phân tích đa tiêu chí
MOC	Bộ Xây dựng
MOD	Bộ Quốc Phòng
MOF	Bộ Tài chính
MOT	Bộ Giao thông Vận tải

MPI	Bộ Kế hoạch và Đầu tư
MRD	Đồng bằng sông Cửu Long
MTI	Bộ Công-Thương
MTP	Kế hoạch trung hạn
MTTS	Trường Trung cấp Hàng hải
NCC	Bờ biển Bắc Trung Bộ
NFEZ	Vùng Kinh tế Trọng điểm Bắc bộ
NH	Quốc lộ
NSEXY	Đường cao tốc Bắc - Nam
NSHSR	Đường sắt cao tốc Bắc - Nam
O&M	Khai thác và quản lý
ODA	Hỗ trợ Phát triển chính thức
PC	Ủy ban Nhân dân (UBND)
PCU	Đơn vị xe con
PDOT	Sở Giao thông Vận tải
PKT	Hành khách-km
PMU	Ban Quản lý Dự án
PPC	Ủy ban Nhân dân tỉnh
PPP	Hợp tác Nhà nước và Tư nhân
PPTA	Hỗ trợ Kỹ thuật – chuẩn bị Dự án
PRR	Báo cáo tiến độ
PSP	Tham gia của Khu vực Tư nhân
ROPAX	Hành khách lên/xuống
RORO	Lên/xuống
RRD	Đồng bằng sông Hồng
SC	Ban Chỉ đạo
SCC	Bờ biển Nam Trung Bộ
SEDP	Kế hoạch Phát triển Kinh tế-xã hội
SFEZ	Vùng Kinh tế trọng điểm Nam bộ
SKRL	Tuyến đường sắt Singapore - Côn Minh
SMS	Hệ thống quản lý an toàn
SOEs	Doanh nghiệp nhà nước
TEDI	Tổng công ty Tư vấn Thiết kế Giao thông Vận tải
TRICC	Tư vấn Đầu tư và Xây dựng GTVT
UMRT	Vận tải đường sắt đô thị
VANSCORP	Tổng công ty Bảo đảm hoạt động bay Việt Nam
VEC	Công ty Đầu tư Phát triển Đường Cao tốc Việt Nam
VIMARU	Trường Đại học Hàng hải
VINALINES	Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam
VINAMARINE	Cục Hàng hải Việt Nam
VINASHIN	Tập đoàn Công nghiệp Tàu thủy Việt Nam
VIPCO	Công ty Cổ phần Dầu khí Việt Nam
VITRANSS	Nghiên cứu về Chiến lược Phát triển GTVT Quốc gia tại nước CHXHCN Việt Nam
VITRANSS 2	Nghiên cứu Toàn diện về Phát triển Bền vững Hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam
VIWA	Cục Đường thủy Việt Nam
VNCC	Công ty Xây dựng Việt Nam
VND	Đồng Việt Nam
VNDB	Ngân hàng Phát triển Việt Nam
VNR	Đường sắt Việt Nam
VNRA	Cục Đường sắt Việt Nam
VR	Cục Đăng kiểm Việt Nam
VRA	Cục Đường bộ Việt Nam
VRC	Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam
WB	Ngân hàng Thế giới
WTO	Tổ chức Thương mại Thế giới

Tóm tắt Thực thi

Cơ sở và Mục tiêu

1. Trong suốt thập kỷ qua, Việt Nam đã đạt được những thành tựu đáng kể trong phát triển cơ sở hạ tầng kết cấu hạ tầng GTVT, góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và phát triển vùng. Mặc dù xu hướng này dự kiến sẽ vẫn tiếp tục diễn ra trong những năm sắp tới nhưng khoảng cách giữa nhu cầu gia tăng và năng lực kết cấu hạ tầng hiện có ngày càng lớn khiến phát sinh làm nảy sinh nhiều vấn đề như an toàn giao thông ngày càng kém đi, ùn tắc giao thông gia tăng ở các khu đô thị, điều kiện đi lại còn khó khăn ở các vùng nông thôn, công tác duy tu bảo dưỡng đường chưa được thực hiện đầy đủ, thiếu vốn đầu tư, chất lượng kết cấu hạ tầng kém và dịch vụ vận tải chưa phát triển cùng nhiều vấn đề khác. Ngoài ra, Việt Nam cũng phải đối mặt với nhu cầu phải nâng cao hơn nữa sức cạnh tranh của dịch vụ vận tải và kết cấu hạ tầng giao thông khi hội nhập hơn nữa với nền kinh tế toàn cầu.

2. Trong bối cảnh đó và cũng để đáp ứng yêu cầu của Chính phủ Việt Nam, Chính phủ Nhật Bản cung cấp hỗ trợ kỹ thuật thông qua Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) để thực hiện “Nghiên cứu Chiến lược Phát triển GTVT bền vững ở Việt Nam”, gọi tắt là VITRANSS 2 và cập nhật các đề xuất trong Nghiên cứu Chiến lược Phát triển GTVT nước CHXHCN Việt Nam (VITRANSS 1) thực hiện trong hai năm 1999 – 2000 cách đây gần một thập kỷ.

Hướng tiếp cận của VITRANSS2

3. Môi trường tăng trưởng và phát triển của Việt Nam đã thay đổi nhanh chóng trong suốt thập kỷ qua và kể từ khi được thực hiện VITRANSS 1 năm 1999. Kể từ đó đến nay, đô thị hóa, tăng trưởng kinh tế, cơ giới hóa, công nghiệp hóa và toàn cầu hóa đã đạt được những bước tiến đáng kể. Các thành phố đã tăng trưởng cả về dân số và diện tích. Các thành phố lớn ngày càng lớn hơn và Hà Nội và TPHCM dự kiến sẽ gia nhập nhóm các siêu đô thị trong các thập kỷ tới. Các đô thị vừa và nhỏ cũng bắt đầu tăng trưởng; các thị xã sẽ phát triển thành các thành phố và nhiều khu đô thị mới nổi lên. Xu hướng đô thị hóa này dự kiến sẽ vẫn tiếp tục diễn ra trong những thập kỷ tới như xu hướng đã diễn ra ở các quốc gia công nghiệp hóa và đang công nghiệp hóa khác ở Châu Á. Kiểm soát quá trình đô thị hóa là nhiệm vụ hết sức khó khăn và tác động của quá trình đô thị hóa sẽ làm thay đổi nhanh chóng mô hình phân bổ các hoạt động kinh tế-xã hội. Do đó, phát triển và quản lý giao thông vận tải cần được thực hiện một cách hiệu quả trong khi vẫn đảm bảo gắn kết với phát triển vùng/đô thị.

4. Trên cơ sở Kế hoạch Phát triển KT-XH của Việt Nam, có thể phân loại tầm nhìn hệ thống giao thông Việt Nam thành: (i) tính cạnh tranh, (ii) sự liên kết và bao hàm và (iii) tính bền vững và an toàn. Các chiến lược cũng như công tác quy hoạch và thực hiện các dự án của từng chuyên ngành giao thông vận tải cần dựa trên các nguyên tắc hoặc chính sách này và được tổng hợp trong Bảng ES.1.

5. Để chuyển đổi các mục tiêu thành các chiến lược khả thi cần hiểu rõ điều kiện thực tế của Việt Nam, gồm:

- (a) 2 trung tâm hấp dẫn kinh tế của Việt Nam nằm cách xa nhau trên 1.700 km, chiếm 60% tổng GDP. Các khu vực khác chưa có nhiều vấn đề cần phải quan tâm. Phân bổ lại sự tăng trưởng, đặc biệt là ở các khu vực miền Trung đòi hỏi phải có sự can thiệp chính sách thận trọng do phải mất nhiều thập kỷ mới thấy được tác động của các chính sách này.
- (b) Các quy hoạch dài hạn của tất cả các chuyên ngành GTVT đã được xây dựng nhưng chưa xem đến khả năng tài chính để thực hiện. Kết quả là tất cả các dự án đều là dự án ưu tiên, dẫn đến tình trạng không có ưu tiên tổng thể rõ ràng.

- (c) Quy mô của khu vực quốc doanh đã giảm nhưng hiện vẫn còn rất lớn (nếu không muốn nói là vẫn chiếm ưu thế) trong tất cả các chuyên ngành GTVT.
- (d) Tầm quan trọng của giao thông đô thị vì giao thông đô thị sẽ ngày càng chiếm ưu thế trong sự phát triển bền vững của quốc gia và do nó đòi hỏi lượng vốn đầu tư lớn, cạnh tranh với các ưu tiên khác

Bảng ES.1 Các yếu tố chính của Chương trình Phát triển Ngành GTVT bền vững

Nội dung chính sách	Khái quát
1. Áp dụng hướng tiếp cận quy hoạch đa phương thức	Công tác quy hoạch và các dự án GTVT phải được nhìn nhận trong viễn cảnh các phương thức cạnh tranh và bổ sung cho nhau. Ví dụ, phát triển ĐSCT Bắc – Nam cần được đánh giá so với dịch vụ vận hàng không hoặc đường bộ cao tốc hoặc đường sắt thường. Mục đích là để đạt tới một sự cân bằng hợp lý hay sự kết hợp các phương thức sử dụng nguồn nhân lực và kinh tế có hạn.
2. Kết nối liên hoàn	Việc luân chuyển hành khách, hàng hóa, đặc biệt là hàng hóa có thể xem xét, nghiên cứu toàn bộ hành trình qua nhiều phương thức khác nhau. Theo đó, cần xem xét kỹ hơn các điểm đầu mối và trung chuyển, bến đầu-cuối, hạ tầng hoặc các quy định nhằm đảm bảo hành trình được kết nối. Toàn bộ chuỗi cung cấp các loại hàng hóa chiến lược cần được ưu tiên quan tâm. Điều này cũng đòi hỏi phải có sự phù hợp và thích ứng của công nghệ vận tải, các quy định tại các điểm qua biên giới.
3. Tăng cường năng lực bảo trì	Các hoạt động kinh tế tăng trưởng nhanh khiến gia tăng áp lực lên kết cấu hạ tầng hiện có với tốc độ cao hơn dự kiến. Gia tăng lưu lượng vận tải nói chung và tỷ trọng lưu lượng vận tải của các phương tiện hạng nặng khiến khoảng cách giữa nhu cầu và khả năng bảo trì ngày càng lớn.
4. Cải thiện an toàn giao thông	Những thay đổi trên trong tình hình giao thông ở các khu vực đô thị và nông thôn đã và sẽ tiếp tục là mối đe dọa làm giảm an toàn giao thông, đặc biệt là an toàn giao thông đường bộ.
5. Tăng cường sự tham gia của khu vực tư nhân	Để đạt được kết quả đề ra, không thể thiếu sự tham gia của khu vực tư nhân vào xây dựng và quản lý kết cấu hạ tầng giao thông. Trong dịch vụ vận tải, khu vực tư nhân phải là sự lựa chọn hàng đầu.
6. Thiết lập thị trường cạnh tranh	Thị trường vận tải phải hoạt động hiệu quả, với sự can thiệp tối thiểu bằng các quy định của nhà nước. Nhờ đó, mỗi phương thức thể hiện chi phí thực sự đối với nền kinh tế và người sử dụng dịch vụ có thể tùy ý lựa chọn. Điều này cũng đồng nghĩa với việc tạo ra một sân chơi bình đẳng, khuyến khích cạnh tranh, nhất quán trong áp dụng các quy định, giải thể các doanh nghiệp nhà nước hoạt động không hiệu quả, sự can thiệp của CHÍNH PHỦ sẽ là phương án cuối cùng.
7. Áp dụng kế hoạch thu hồi vốn đầu tư	Ở mức có thể, chi phí toàn bộ vòng đời của kết cấu hạ tầng GTVT sẽ được thu hồi trực tiếp từ người thụ hưởng. Nếu không thể áp dụng hình thức thu phí đối với một số nơi, có thể thay thế bằng cơ chế bù lỗ. Ví dụ, vốn và chi phí bảo trì một tuyến đường sông không thể thu hồi được nếu thu phí của tất cả người sử dụng vì khó có thể thu phí. Thay vào đó, có thể áp dụng thu phí của người sử dụng không gian ven bờ sông, phí hoạt động của tàu thuyền, sà lan hàng năm. Cũng có thể xây dựng quỹ giao thông vận tải từ thuế nhiên liệu. Điều này sẽ tạo ra một cơ chế biểu giá, phí dựa trên chi phí.
8. Tăng cường quy trình thực hiện và lập quy hoạch có sự giám gia	Quan điểm của các bên liên quan trong và ngoài chính quyền, cả trung ương và địa phương, cần được cân nhắc nếu phù hợp.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

Các vấn đề của ngành giao thông vận tải

6. Bảng ES.2 dưới đây tóm tắt các vấn đề mà ngành GTVT phải giải quyết trên con đường phát triển từ hiện tại đến tương lai. Việt Nam hiện khó có thể vừa giải quyết các vấn đề trên vừa hiện đại hóa hệ thống giao thông trong môi trường của một nền kinh tế được kỳ vọng sẽ tăng trưởng nhanh. Ngoài ra, cuộc khủng hoảng tài chính bất ngờ xảy ra vào năm 2008 làm âm ỉ đám viễn cảnh tương lai thế giới, trong đó có Việt Nam. Theo số liệu của Tổ chức Thương mại Thế giới, lần đầu tiên kể từ năm 1982, thương mại toàn cầu sụt giảm đến 9% vào năm 2009. IATA dự báo hãng hàng không Asia Pacific sẽ chịu tác động lớn nhất bởi sự khủng hoảng kinh tế. Vận tải biển quốc tế cũng chịu ảnh hưởng lớn khi nhìn vào những đội tàu nằm yên ắng tại những cảng

cửa ngõ vốn luôn bận rộn. Thật đáng buồn khi đường lối phát triển kinh tế của Việt Nam vốn dựa vào xuất khẩu và đầu tư trực tiếp nước ngoài cũng bị chao đảo bởi cuộc khủng hoảng này.

Bảng ES.2 Các vấn đề của Ngành GTVT Việt Nam

Kết cấu hạ tầng	Dịch vụ
1. Thiếu kết nối quy hoạch đô thị, vùng với phát triển kết cấu hạ tầng GTVT	1. Sự trợ cấp thiếu bền vững trong dịch vụ vận tải đô thị, cụ thể là dịch vụ xe buýt (và sắp tới là đường sắt đô thị)
2. Quy hoạch thiếu liên kết giữa các chuyên ngành gây cản trở đối với việc phát triển hệ thống vận tải liên phương thức, đa phương thức	2. Sự định giá, quy định chưa phù hợp giữa các phương thức gây ra sự mất cân bằng trong lựa chọn phương thức và đầu tư.
3. Không cân bằng trong phân bổ nguồn lực cho các ngành, giữa chi phí đầu tư và duy tu bảo dưỡng	3. Sự tham gia sâu, rộng của nhà nước trong cung cấp dịch vụ, đặc biệt dịch vụ cảng, vận tải biển.
4. Thiếu nguồn lực tài chính bền vững cho ngành GTVT, cụ thể là vận tải thủy nội địa, đường sắt	4. Thiếu tính an toàn, đặc biệt là chuyên ngành đường bộ và đường ngang.
5. Sử dụng hiệu quả hơn tài sản hiện có, đặc biệt là tại các cảng, cảng hàng không trước khi xem xét nâng cao công suất.	5. Chuyển đổi từ xe gắn máy sang phương tiện công cộng và xe con đối với người dân đô thị ở các thành phố lớn.
6. Phát thải khí carbon và nhu cầu năng lượng, tốc độ cơ giới hóa phương tiện gia tăng.	6. Nhu cầu về dịch vụ logistics phức hợp của các ngành xuất khẩu.
7. Sự tham gia phù hợp của khu vực tư nhân vào lĩnh vực phát triển cảng, cảng hàng không, đường cao tốc và logistics.	7. Liên kết các vùng sâu, vùng xa, cải thiện khả năng tiếp cận mạng lưới giao thông là rất cần thiết.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

Tăng trưởng lưu lượng giao thông

7. Lưu lượng vận tải đã tăng nhanh trong thập kỷ vừa qua, tăng nhanh hơn một chút so với tốc độ tăng trưởng kinh tế (trung bình tăng 7,5% giai đoạn 2000-2008). Nếu nền kinh tế thế giới nói chung và kinh tế Việt Nam nói riêng trở lại đúng quỹ đạo phát triển của nó thì theo dự báo nền kinh tế Việt Nam có thể tăng gấp ba lần vào năm 2030. Dân số sẽ tăng thêm 28% nhưng dân đô thị sẽ bùng nổ và tăng lên đến 90%, tương đương với việc xây dựng thêm 7 thành phố mới có quy mô bằng Tp.HCM chỉ trong thời gian có 20 năm. Tốc độ tăng trưởng kinh tế nhanh như vậy sẽ kéo theo nhu cầu vận tải tăng như minh họa trong Bảng ES.3. Vận tải hành khách và hàng hóa liên tỉnh sẽ tăng gấp 3 lần so với hiện tại.

Bảng ES.3 Dự báo gia tăng nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa

Hạng mục		1999 ¹⁾	2008	2030	Tăng trưởng	
					2030/08 (lần)	%/năm
Hành khách (ngày)	Số lượng (000)	595	985	2.978	3,0	5,2%
	Hành khách-Km (000)	113	161	662	4,1	6,6%
	Cự ly trung bình (km)	190	164	222	1,4	-
	% nội vùng (8 vùng)	48,0%	67,2%	58,3%	-	-
Hàng hóa (ngày)	Tấn (000)	241	1.352	3.732	2,8	4,8%
	Tấn km (000)	72	237	810	3,4	5,6%
	Cự ly trung bình (km)	299	178	217	1,2	-
	% nội vùng (8 vùng)	35,4%	48,8%	49,6%	-	-

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 1)) số liệu 1999 dựa trên số liệu đếm phương tiện tại ranh giới tỉnh

8. Về phân bổ nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa tương lai, vận tải liên vùng sẽ tăng trong cả nước, đặc biệt là ở miền Bắc và miền Nam và giữa miền Bắc và miền Nam.

Cơ sở xây dựng chiến lược ngành giao thông vận tải

9. Phát triển hệ thống giao thông vận tải bền vững nhằm hỗ trợ và thúc đẩy chiến lược quốc gia về tăng trưởng và xóa đói, giảm nghèo. Khái niệm bền vững bao gồm bền vững về các mặt

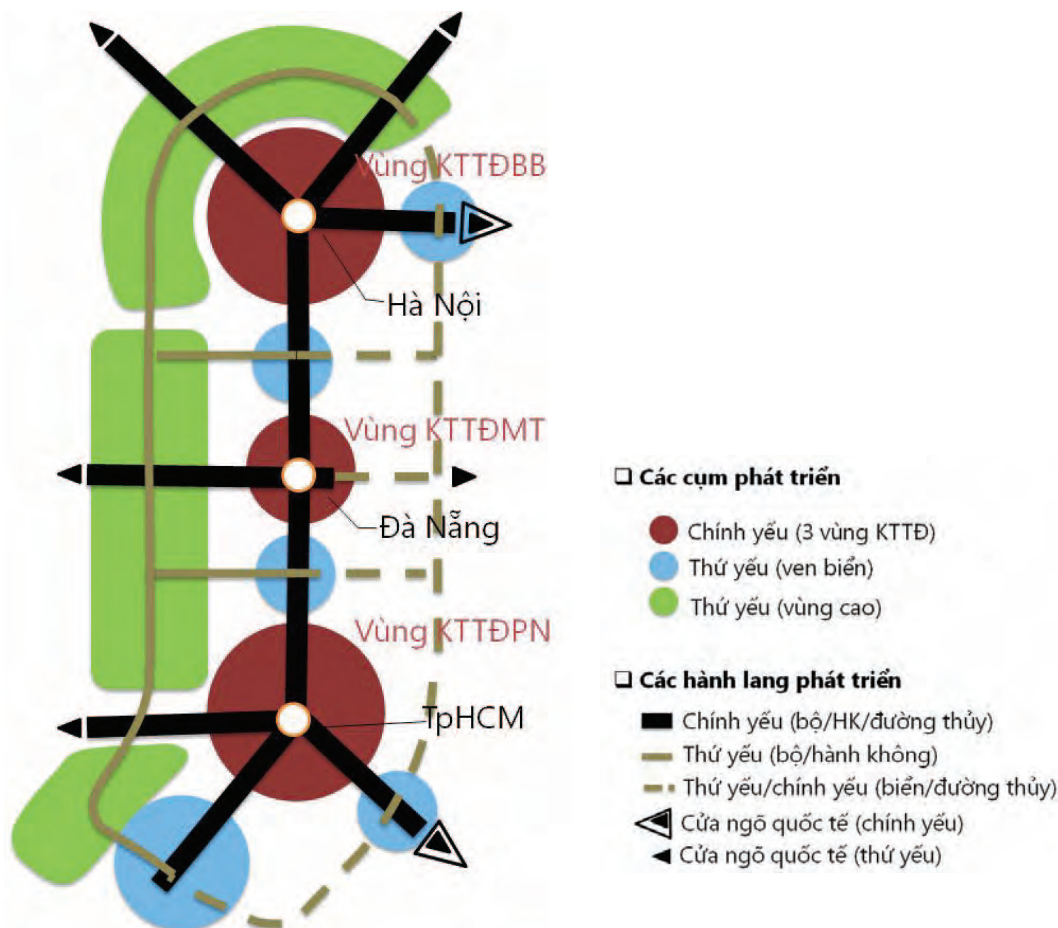
kinh tế, xã hội, môi trường, tài chính và quản lý Nhà nước, cải thiện khả năng đánh giá nhu cầu, tính hiệu quả và tính cạnh tranh, khả năng chi trả, năng lực cấp vốn và năng lực quản lý. Nội dung chính trong chiến lược của VITRANSS 2 bao gồm:

- (a) Phát triển mạng lưới và dịch vụ vận tải liên phương thức có tính cạnh tranh ở cấp quốc gia/quốc tế (mạng lưới xương sống quốc gia)
- (b) Phát triển mạng lưới và dịch vụ vận tải địa phương hữu hiệu gắn kết với hệ thống vận tải quốc gia/vùng nói trên ở cấp tỉnh
- (c) Phát triển chiến lược đầu tư từng bước với chương trình đầu tư trọng tâm
- (d) Phân bổ ngân sách để hỗ trợ cho việc đánh giá khách quan về các nội dung ưu tiên của ngành.
- (e) Cho phép khu vực tư nhân tham gia xây dựng chiến lược, tăng cường tính hiệu quả của ngành và mô phỏng kết quả cải thiện.
- (f) Cải cách thể chế để giải quyết tốt hơn và xây dựng mục tiêu phát triển cùng với các kết quả cụ thể.

Khung phát triển không gian

10. Mặc dù ngành giao thông nhìn chung phát triển theo khung phát triển kinh tế chung nhưng nó cũng tạo ra mô hình phân bổ riêng của mình. Ở cấp vĩ mô, hệ thống giao thông vận tải hỗ trợ và tăng cường sự tăng trưởng tại ba vùng kinh tế trọng điểm (như thể hiện trong Hình ES.1). Ba cụm đô thị này có phân cấp cao nhất về phân bổ dân số và sẽ được hỗ trợ và kết nối bởi mạng lưới chiến lược các tuyến đường bộ cao tốc, đường sắt cao tốc, vận tải ven biển và hàng không, đồng thời cũng đóng vai trò là các cửa ngõ quốc tế cho cả nước.

Hình ES.1 Khung phát triển không gian quốc gia



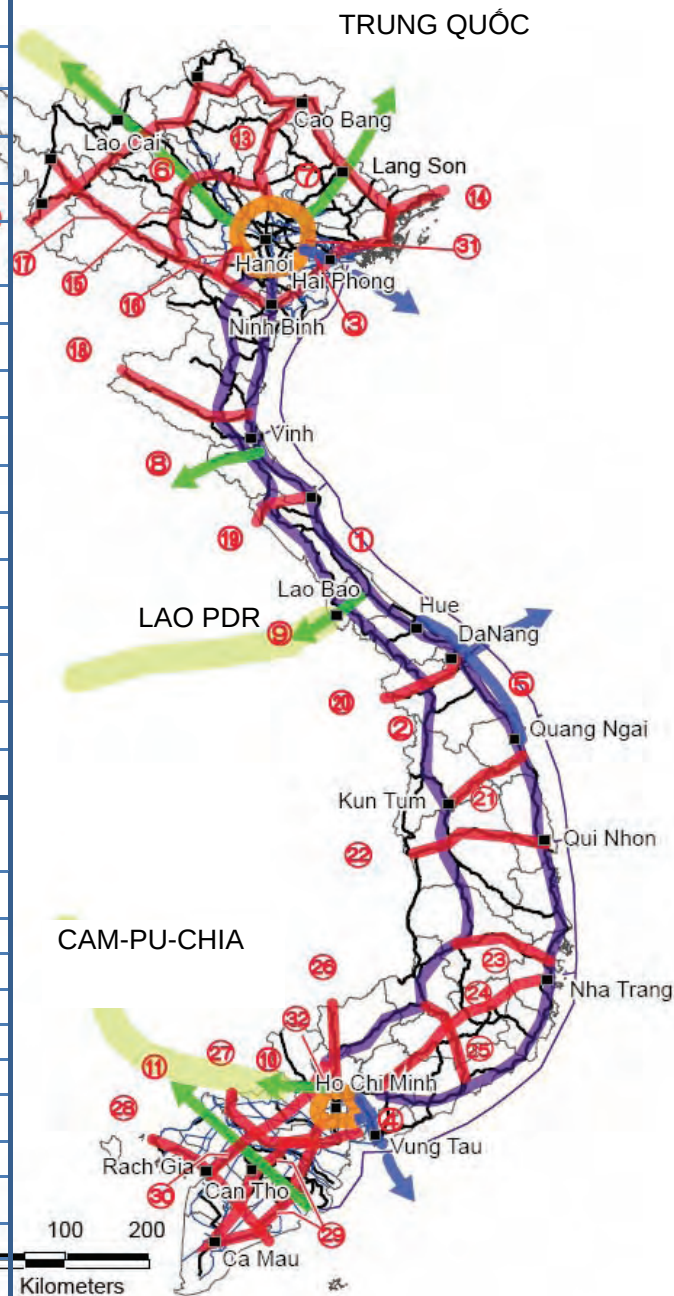
Gắn kết các hành lang vận tải

11. Đối với khu vực trong và giữa các vùng kinh tế trọng điểm, VITRANSS 2 áp dụng hướng tiếp cận quản lý theo hành lang trong quá trình quy hoạch, đánh giá và thực hiện các dự án giao thông. Các hành lang vận tải là cơ sở để áp dụng thực tế phương pháp quy hoạch đa phương thức khi xác định các dự án cải tạo mạng lưới liên phương thức tạo ra nhiều lợi ích tiềm năng nhất cho người dùng mạng lưới đó, xét về tính hiệu quả và chất lượng của dịch vụ vận tải. Tiêu điểm của từng hành lang là nâng cao khả năng lưu động, tính an toàn và năng suất; điều này có thể bao gồm các biện pháp quản lý nhu cầu, cải tạo các nút giao trên mạng lưới, kiểm soát tắc nghẽn, v.v.

Hình ES.2 Các hành lang vận tải chính

Loại	Loại/tên hành lang	Từ-tới	Dài (km)	PT chính
Hành lang xương sống quốc gia	1. Ven biển Bắc-Nam	Hà Nội – TP HCM	~1800	Đ.bộ, sắt, Biển, HK
	2. CN Bắc-Nam	Hà Nội – TP HCM	~1800	Đ.bộ, HK
Hành lang cửa ngõ quốc tế	3. Cửa ngõ vùng KTTĐ Bắc bộ	Hà Nội – Hải Phòng	120	Đ.bộ, sắt, Đ.sông
	4. Cửa ngõ vùng KTTĐ phía Nam	TPHCM – Bà Rịa – Vũng Tàu	110	Đ.bộ, Đ.sông
	5. Cửa ngõ vùng KTTĐ miền Trung	Quảng Ngãi–Huế	190	Đ.bộ, Đ.sắt
Hành lang cầu nối trên bộ	6. Hà Nội – Lào Cai (Biên giới TQ)	Hà Nội – Lào Cai	260	Đ.bộ, Đ.sắt, Đ.sông
	7. Hà Nội – Lạng Sơn (Biên giới TQ)	Hà Nội – Lạng Sơn	145	Đ.bộ, Đ.sắt
	8. Vinh – QL8 – Biên giới Lào	Vinh – Kẹo Nưa	60	Đ.bộ
	9. Đông Hà – Lao Bảo	Đông Hà – Lao Bảo	680	Đ.bộ
	10. TPHCM – QL22- Biên giới Campuchia	TPHCM – Mộc Bài	70	Đ.bộ
	11. Sóc Trăng –Cần Thơ – BG Campuchia	Sóc Trăng – Châu Đốc	180	Đ.bộ, Đ.sông
Hành lang vùng	12. Biên giới phía Bắc	Điện Biên Phủ – Quảng Ninh	500	Đ.bộ
	13. Hà Nội – Cao Bằng (Biên giới TQ)	Hà Nội – Cao Bằng	220	Đ.bộ, (Đ.sắt)
	14. Ven biển Bắc bộ (Biên giới TQ)	Ninh Bình – Móng Cái	260	Đ.bộ, Đ.sông
	15. Trục ngang phía Bắc	Thái Nguyên – Mộc Châu	200	Đ.bộ
	16. Hà Nội – Hòa Bình	Hà Nội – Mường Khèn	60	Đ.bộ, Đ.sông
	17. Ninh Bình – Lai Châu	Ninh Bình – Lai Châu	360	Đ.bộ
	18. Vinh – QL7 – Biên giới Lào	Diễn Châu – Nậm Cắn	180	Đ.bộ
	19. Vũng Áng – QL12 – Biên giới Lào	Vũng Áng – Cha Lo	60	Đ.bộ
	20. Đà Nẵng – QL14B / 14D –Lào	Đà Nẵng – Tà Ôc	110	Đ.bộ
	21. Quảng Ngãi – Kon Tum	Quảng Ngãi– Kon Tum	120	Đ.bộ
	22. Quy Nhơn – QL19 - Campuchia	Quy Nhơn – Lệ Thanh	180	Đ.bộ
	23. Nha Trang – Buôn Ma Thuột	Nha Trang – BMTt	130	Đ.bộ
	24. Tây Nguyên	Nha Trang – TPHCM	300	Đ.bộ
	25. Phan Thiết – Gia Nghĩa	Phan Thiết – Gia Nghĩa	140	Đ.bộ
	26. TPHCM – QL13 –Campuchia	TPHCM– Hoa Lư	120	Đ.bộ
	27. TPHCM – Mỹ Tho –Campuchia	TPHCM – Tân Châu	220	Đ.bộ, Đ.sông
	28. Bạc Liêu – Rạch Giá–Campuchia	Bạc Liêu – Hà Tiên	200	Đ.bộ
	29. Trục chính đồng bằng Nam bộ	TPHCM– Cà Mau	250	Đ.bộ, sông, g, HK
	30. Đồng bằng Nam Bộ	TPHCM – Rạch Giá	180	Đ.bộ, sông, HK
Hành lang vành đai ĐT	31. VĐ ngoài Hà Nội		125	Đ.bộ
	32. VĐ ngoài TPHCM		83	Đ.bộ

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2



Chiến lược ngành giao thông vận tải

12. Để có thể đáp ứng nhu cầu vận tải lớn và đa dạng không chỉ về năng lực mà cả về chất lượng dịch vụ thì cần phải điều chỉnh hơn nữa cả về tuyến và chính sách kết cấu hạ tầng, đồng thời tăng cường sự gắn kết và phối hợp như thể hiện trong Bảng ES.4. Các ưu tiên chiến lược về giao thông vận tải được thể hiện trong Bảng ES.5.

Bảng ES.4 Thay đổi về trọng tâm trong phát triển giao thông vận tải

Khu vực	Từ hiện tại	Tới thế giới mới
1. TRỌNG TÂM	- Đơn phương thức - Dự án đơn lẻ - Cung đi trước	- Đa phương thức - Định hướng chuỗi cung - Cầu đi trước
2. CÁC CHÍNH SÁCH KẾT CẤU HẠ TẦNG	- Các ưu tiên dựa theo ngành và cân bằng chính trị - Tập trung vào năng lực - Công tác cấp vốn và xét ưu tiên chưa rõ ràng - Đơn vị cung cấp dịch vụ là nhà nước	- Cạnh tranh minh bạch giữa các phương thức để được cấp vốn - Tập trung hơn vào năng suất và định hướng thị trường - Ưu tiên mang tính chiến lược dài hạn và nguồn vốn - Đơn vị cung cấp dịch vụ là tư nhân
3. GẮN KẾT & PHỐI HỢP	- Quy hoạch ngành - Không có sự liên kết giữa các chiến lược GTVT và các chiến lược vùng và đô thị - Còn phụ thuộc nhiều vào nhà nước trong vai trò điều phối	- Quy hoạch đa phương thức - Sự hài hoà giữa các chiến lược GTVT và phát triển - Sử dụng cơ chế thị trường để tác động đến cung & cầu

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Bảng ES.5 Những ưu tiên chiến lược về giao thông vận tải

Lĩnh vực	Thách thức hiện tại	Hành động có thể
1. Lập quy hoạch & đầu tư đa phương thức	- Phương pháp tiếp cận riêng lẻ từng phương thức - Thiếu tính chắc chắn trong ưu tiên & nguồn vốn	- Đảm bảo QH đa phương thức liên kết - Cân nhắc khả năng cấp vốn - Đánh giá rủi ro trong chương trình cấp vốn
2. Cấp vốn bền vững & Thu hồi chi phí	- Kinh phí bảo trì hạn chế - Phụ thuộc nhiều vào ODA	- Xây dựng cơ chế thu hồi vốn hiệu quả (bắt đầu bằng thu Phí Người sử dụng) - Khuyến khích sự tham gia của tư nhân
3. Vận chuyển thông suốt & chuỗi cung ứng	- Chi phí logistics cao – 25% GDP - Cách tiếp cận phát triển năng lực quá chậm và chưa đầy đủ	- Tập trung giải quyết những trở ngại của chuỗi cung - Giảm chi phí lưu kho bãi - Khuyến khích nhà cung cấp Logistics bên thứ ba và các nhà đầu tư nước ngoài
4. Môi trường & năng lượng	- Các tác động tiêu cực về môi trường có thể của dự án - Các tác động hiệu ứng nhà kính và sử dụng năng lượng	- Giảm nhẹ các tác động - Có các biện pháp giảm tác động xấu đến môi trường và năng lượng không hiệu quả
5. An toàn & an ninh	- Tỉ lệ tai nạn cao (đặc biệt đường bộ) - Dễ chịu tác động từ thiên tai	- Thực hiện QHTT về ATGT đến năm 2020 - Phân tích rủi ro & xây dựng các biện pháp giảm nhẹ
6. Khả năng tiếp cận nông thôn	Khó tiếp cận và hay bị tác động bởi thiên tai	Tiếp tục cấp vốn các dự án mang tính xã hội
7. Phát triển nguồn nhân lực	Kế hoạch tập trung	- Đào tạo theo nhu cầu của thị trường - Nâng cao năng lực các sở GTVT
8. Quản trị ngành	- Sử dụng lực lượng thị trường không thỏa đáng - Sự tham gia của sở GTVT còn ít	- Đẩy nhanh cải cách theo hướng thị trường - Củng cố vai trò của sở GTVT

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Chiến lược chuyên ngành

13. Chiến lược của từng chuyên ngành vận tải tới năm 2030 được thể hiện trong Bảng ES.6.

Bảng ES.6 Các chiến lược chuyên ngành

Mục tiêu	Hành động cụ thể
Đường bộ và Vận tải đường bộ	
1. Cải thiện năng lực mạng lưới thông qua phân cấp và liên kết phù hợp	• Cân bằng đường cao tốc, đường chính yếu và thứ yếu • Nâng cấp mặt đường lên loại mặt chịu được mọi thời tiết • Tăng cường phát triển tỉnh lộ liên kết với quốc lộ
2. Phân luồng giao thông để cải thiện an toàn và tính lưu thông	• Xây dựng tiêu chuẩn thiết kế phù hợp với giao thông xe máy • Tách phương tiện hạng nặng đường dài ra khỏi giao thông địa phương
3. Bảo vệ tài sản đường bộ	• Đàm phán chương trình bảo trì dài hạn và lập quỹ người sử dụng. • Tăng cường năng lực thể chế • Tăng cường quy định về xe tải chở quá tải
4. Cải thiện các biện pháp an toàn và môi trường trong GTVT đường bộ	• Thường xuyên rà soát tiêu chuẩn phương tiện/an toàn • Cải thiện tiêu chuẩn thiết kế đối với các khu vực sạt lở/bão lụt • Tiếp tục thực hiện các chương trình nâng cao an toàn GT đường bộ
5. Hiện đại hóa các ngành công nghiệp trong lĩnh vực đường bộ	• Hiện đại hóa các đơn vị vận tải và cải thiện môi trường kinh doanh • Nâng cao chất lượng xây dựng thông qua cải cách cơ chế đấu thầu
Vận tải đường sắt	
6. Chuyển vai trò đường sắt từ nhà cung cấp như truyền thống sang dịch vụ vận tải cao cấp	• Hướng các nguồn đầu tư vào cải tạo đường sắt để đảm bảo mức độ dịch vụ mong muốn • Nâng cấp một số đoạn để nâng cao năng lực đường • Tạo dựng một số loại hình dịch vụ mới, đặc biệt là vận tải hàng hóa và vận chuyển hành khách vé tháng
7. Tăng cường kết nối liên phương thức giữa đường sắt và các phương thức khác	• Đảm bảo kết nối tốt ở điểm đầu và cuối của luồng giao thông hành khách và hàng hóa • Phát triển các công trình liên phương thức thông qua hợp tác hay liên kết với khách hàng đường sắt truyền thống
8. Phát huy tối đa lợi ích từ tái cơ cấu ngành đường sắt	• Đẩy nhanh tiến độ tách Cục Đường sắt và TCT Đường sắt • Thành lập quỹ hỗ trợ bảo trì đường thuộc Cục Đường sắt
Cảng và Vận tải biển	
1. Nâng cao năng suất cảng biển hiện có bằng nhiều cách thức	• Mở hoạt động tại miền Bắc và miền Trung cho nhiều chủ khai thác • Mở rộng phạm vi của các đơn vị khai thác cảng thành nhà cung cấp dịch vụ logistics
2. Phát triển các cảng cửa ngõ với luồng vào phù hợp và mạng lưới vận tải hàng	• Tập trung đầu tư hoàn thành cảng nước sâu (Lạch Huyện và Cái Mép) để thúc đẩy thương mại vùng • Tăng cường bổ sung các cảng khác nhau tạo thành một hệ thống các cảng phụ và cảng đầu mối, tránh sự chồng chéo trong khu vực hấp dẫn của cảng • Đảm bảo sự kết nối với đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa cũng như các khu công nghiệp vùng hấp dẫn • Phát triển và bảo trì các luồng chính để đảm bảo việc đi lại an toàn và thông suốt của các tàu lớn.
3. Tự do hoá vận tải biển nội địa và hiện đại hoá đội tàu	• Khuyến khích khu vực tư nhân đổi mới trong vận tải ven biển, đặc biệt là vận tải container. • Áp dụng chương trình cho thuê tàu để nâng cấp/đổi mới đội tàu biển • Áp dụng dịch vụ RoRo và dịch vụ chuyên chở hành khách như một phương án thay thế tiết kiệm chi phí hơn so với vận tải trên bộ
4. Tuân thủ các tiêu chuẩn IMO về tàu và thủy thủ	• Tăng cường đào tạo thủy thủ đoàn, kết hợp với chứng chỉ đạt tiêu chuẩn quốc tế • Tăng cường thanh tra, quy trình chứng nhận tàu
Vận tải thủy nội địa	
1. Đảm bảo quy mô bền vững của các hoạt động vận tải thủy nội địa	• Xác định quy mô tối thiểu của mạng lưới sông trong vùng ĐBSH và ĐBSCL để bảo vệ và tăng cường khả năng thông thuyền; • Tập trung vốn đầu tư cho cải tạo luồng sông, nạo vét và các công trình đảm bảo an toàn và giao các hạng mục khác cho tư nhân/tỉnh.
2. Ổn định nguồn kinh phí cho bảo trì luồng lạch.	• Thể chế hóa sự tham gia của các ngành công nghiệp dựa nhiều vào vận tải thủy • Áp dụng thu phí diện tích giáp mặt sông để lấy kinh phí bảo trì
3. Tạo thị trường mới cho VTTNĐ, đặc biệt đối với vận tải hàng hóa không phải là hàng rời và hành khách	• Khuyến khích chuyển đổi diện tích bờ sông phục vụ mục đích tái phát triển “xanh” sang các khu liên hợp công nghiệp, thương mại, dân cư, hỗn hợp.
4. Liên tục cải thiện an toàn giao thông trên các tuyến đường sông	• Xác định và khắc phục các điểm đến dọc sông • Hiện đại hóa đội sà lan • Tăng cường đào tạo về an toàn và cấp phép lái tàu
Hàng không	
1. Tăng cường bổ sung các sân bay	• Phát triển năng lực cho ba sân bay quốc tế cửa ngõ (ví dụ: xây dựng nhà ga hành

tạo thành một hệ thống theo cấp	khách mới, bến kho vận cho sân bay Nội Bài, mở rộng bãi đỗ cho SB Tân Sơn Nhất, mở rộng chiều rộng đường băng sân bay Đà Nẵng Nâng cấp các sân bay hiện có đạt tiêu chuẩn của ICAO về cấp/nhóm sân bay.
2. Xây dựng cơ chế cấp vốn bền vững cho phát triển và bảo trì sân bay	- Nâng cấp và hợp lý hóa các loại phí, ví dụ: phí đỗ, phí kiểm soát không lưu, bốc xếp mặt đất, v.v. - Xác định mức hỗ trợ vốn của chính phủ cho các nghĩa vụ phi thương mại
3. Nâng cao năng lực về an toàn, an ninh và quản lý cho nhân lực trong ngành	- Đào tạo nguồn nhân lực, như Đoàn Kiểm toán ICAO đã khuyến nghị - Đào tạo khả năng ngôn ngữ ICAO cho phi hành đoàn và đội ngũ kiểm soát không lưu
4. Cung cấp dịch vụ vận tải hàng không cạnh tranh	- Khuyến khích sự tham gia của các hãng bay, cho thuê máy bay chi phí thấp, đặc biệt cho mục đích du lịch - Tạo sân chơi bình đẳng với các dịch vụ bay nội địa theo lịch trình
Kho vận (Logistics)	
1. Giảm chi phí logistics ở Việt Nam	- Can thiệp vào các điểm hạn chế của chuỗi cung cấp như năng suất của các cảng, kho bãi và điểm trung chuyển - Quy hoạch đa phương thức nhằm thúc đẩy sự phát triển nhanh hơn của các phương thức vận tải hàng hóa có chi phí thấp - Xác định các cơ hội cải thiện các sản phẩm xuất khẩu cụ thể
2. Thúc đẩy sự tăng trưởng của bên nhà cung cấp dịch vụ logistics do bên thứ 3 (3PLs)	- Xem xét các quy định cản trở sự tăng trưởng của các doanh nghiệp có dịch vụ logistics đa dạng - Tự do hóa sự gia nhập của các nhà logistics nước ngoài - Phát triển nguồn nhân lực để nâng cao năng lực và tính chuyên nghiệp của chuyên ngành
3. Thúc đẩy và gắn kết công nghệ thông tin trong quy trình logistics, đặc biệt là khâu làm thủ tục hải quan và tại biên giới	- Tăng cường tổ chức của chuyên ngành công nghiệp logistics - Thúc đẩy tiêu chuẩn hóa trong khai thác như chứng từ, tiêu chuẩn công nghệ, v.v. - Phát triển các công nghệ thông tin logistics điện tử để kết nối các bên liên quan trong toàn chuỗi cung cấp.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Phát triển hành lang bắc - nam

14. Trong số các hành lang đã xác định trong khuôn khổ VITRANSS 2 thì hành lang ven biển bắc – nam là hành lang quan trọng nhất về mặt chính trị đối với Việt Nam vì hành lang này có nhiệm vụ nối liền ba vùng kinh tế trọng điểm. Công tác quy hoạch cải tạo trên hành lang này cũng thể hiện những nỗ lực cần có để thiết lập một khung vận tải đa phương thức, đánh giá và giảm thiểu tác động môi trường, những hạn chế về cấp vốn đã xác định trong VITRANSS 2.

15. Nhu cầu vận tải tương lai trên hành lang ven biển bắc – nam sẽ rất lớn, về cả hành khách và hàng hóa. Ví dụ, lưu lượng hành khách trên mặt cắt dọc hành lang sẽ tăng 4-5 lần vào năm 2030, còn lưu lượng hàng hóa cũng tăng 3-4 lần trong cùng thời kỳ. Với kịch bản “không tác động” thì sẽ có một phần lớn hành khách muốn đi máy bay là phương thức ngày càng được ưa chuộng cho cự ly dài khi mà thu nhập của người dân tăng lên. Việc chuyển sang sử dụng ô tô con cũng sẽ rõ rệt đối với cự ly trung bình. Nhu cầu vận tải hàng hóa gia tăng đòi hỏi sự kết hợp của ba phương thức vận tải: đường bộ (xe tải), đường sắt và vận tải ven biển. Vấn đề đặt ra là:

- Làm thế nào để đáp ứng được tốt nhất nhu cầu vận chuyển hành khách đường dài trên hành lang này khi mà không thể chỉ dựa vào một mình vận tải hàng không. Cần phải bố trí các dịch vụ vận tải tốc độ cao với mức vé chấp nhận được..
- Liên quan tới vận chuyển hàng hóa, lưu lượng xe tải sẽ tăng mạnh khi đã có hệ thống đường bộ cao tốc Để có thể giải quyết được tình hình tắc nghẽn đã lường trước này và để giảm thiểu tác động tiêu cực tới xã hội và môi trường từ việc sử dụng các phương tiện hạng nặng thì có vẻ như cần chuyển sang sử dụng vận tải ven biển và đường sắt.

16. Tầm quan trọng của Hành lang Bắc - Nam, đặc biệt là ở khu vực duyên hải, đang ngày càng trở nên rõ nét về các khía cạnh kinh tế và xã hội tương lai. Hành lang ven biển có tính cạnh tranh cũng sẽ tạo cơ hội cho các đô thị và trung tâm tăng trưởng ven biển thực hiện hội nhập kinh tế - xã hội và phát triển cân bằng.

Đường sắt cao tốc bắc – nam (ĐSCTBN)

17. Nghiên cứu về ĐSCT chủ yếu là nghiên cứu về kỹ thuật công trình và nghiên cứu về kinh tế/tài chính. Mặc dù tuyến này đã được cả VITRANSS 2 và nhóm chuyên gia TRICC nghiên cứu trên cơ sở phối hợp chặt chẽ, nhưng VITRANSS 2 chỉ tập trung vào phân tích các kịch bản phát triển, hoạch định chiến lược làm cơ sở thảo luận với Ban Chỉ đạo và các bên liên quan khác.

18. Do dự án này yêu cầu nguồn vốn công rất lớn nên Nghiên cứu đã tập trung vào đánh giá tính khả thi về kinh tế và tài chính của dự án, tìm ra cách thức có tính thực tiễn để xúc tiến dự án này. Sau đây là các kịch bản đã được thử nghiệm:

- (i) Phân tích kịch bản phát triển toàn tuyến (Hà Nội – TpHCM);
- (ii) Phân tích các điều kiện, yếu tố giúp kịch bản “phát triển toàn tuyến” có tính khả thi;
- (iii) Phân tích kịch bản “phát triển một đoạn”: (a) Hà Nội – Vinh, và (b) TpHCM – Nha Trang; và
- (iv) Ý tưởng về phát triển đoạn Đà Nẵng - Huế.

19. Các kết quả phân tích “Kịch bản phát triển toàn tuyến” được thể hiện trong Bảng ES.7, tóm tắt như sau:

- (i) Lượng hành khách thay đổi theo mức giá vé, từ 146.000 tới 248.000 lượt/ngày.
- (ii) Trong tất cả các phương án thì chỉ số EIRR đều thấp. Với phương án 50% giá vé máy bay, EIRR là 6,9%. Tuy nhiên, nếu giá vé thấp (25% giá vé máy bay) thì EIRR có thể đạt tới 9,6%.
- (iii) Không tính được giá trị FIRR, điều này có nghĩa rằng không thu hồi được chi phí đầu tư. Tuy nhiên, có thể thu hồi được chi phí khai thác từ doanh thu vé nếu giá vé cao hơn mức 50% giá vé máy bay.
- (iv) Lợi ích thu được bao gồm việc giảm chi phí khai thác phương tiện (57%), giảm chi phí thời gian đi lại (17%), và giảm tai nạn giao thông (26%).

Bảng ES.7 Chiến lược chuyên ngành: Logistic

Tốc độ (km/h)	Mức giá vé	Số lượt hành khách ĐSCT 2003 ('000/ngày)	Chỉ tiêu kinh tế		Chỉ tiêu tài chính	
			EIRR(%)	Lợi ích/ Chi phí	FIRR(%)	Doanh thu vé/ Chi phí
300	100% vé máy bay	146	-	0,46	-	1,9
300	75% vé máy bay	172	5,6	0,58	-	1,5
300	50% vé máy bay	208	6,9	0,66	-	1,1
300	25% vé máy bay (ngang xe khách/tàu hỏa)	248	9,6	0,84	-	0,6

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

20. **Phân tích các điều kiện để “Kịch bản phát triển toàn tuyến” có tính khả thi** Mặc dù kịch bản cơ sở này không khả thi về kinh tế nhưng nghiên cứu đã tìm kiếm những điều kiện để giúp kịch bản này có tính khả thi. Kết quả phân tích tài chính không thay đổi nhiều. Không tính được giá trị FIRR nhưng tỷ lệ doanh thu vé/chi phí đều lớn hơn 1,0 trong phần lớn trường hợp

- (i) **Đẩy mạnh phát triển đô thị trên hành lang bắc – nam:** Do các thành phố lớn, các khu vực đô thị là nguồn cung cấp hành khách ĐSCT chính nên có thể sử dụng giả định dân số đô thị của các thành phố chính sẽ tiếp tục tăng¹. Khi đó EIRR sẽ tăng từ 6,9% lên 9,3%.

¹ Tổng dân số đô thị của các thành phố Thanh Hóa, Vinh, Huế, Đà Nẵng, Tam Kỳ, Quy Nhơn, Nha Trang, Phan Thiết và Biên Hòa sẽ tăng từ 4 triệu người năm 2005 lên 14 triệu người năm 2030. Bộ Xây dựng ước tính ở mức

(ii) Lùi năm khai thác lại 10 năm và 20 năm:

- Bắt đầu khai thác ĐSCT năm 2036: EIRR là 11,6%
- Bắt đầu khai thác ĐSCT năm 2046: EIRR là 16,3%

(iii) Tăng chi phí nhiên liệu thêm 50% với đường bộ và hàng không: EIRR đạt 8,1%

(iv) Đẩy mạnh phát triển đô thị + lùi năm khai thác xuống năm 2036: EIRR tăng lên 14,1 %.

21. **Phân tích Kịch bản Phát triển từng đoạn.** Kịch bản phát triển từng đoạn ưu tiên của tuyến đường sắt cao tốc Bắc – Nam có giá trị EIRR cao hơn (xem Bảng ES.8). Cả hai đoạn này đều có EIRR cao hơn so với kịch bản phát triển toàn tuyến; điều này cho thấy tính cạnh tranh của ĐSCT đối với cự ly trung bình và việc bố trí tuyến gần các đô thị lớn.

Bảng ES.8 Kết quả phân tích kịch bản phát triển từng đoạn¹

Mục		Kịch bản		
		1. Cơ sở	2. Đẩy mạnh phát triển đô thị	3. Đẩy mạnh phát triển đô thị + tăng 50% chi phí nhiên liệu
Hà Nội-Vinh	Lượt khách (000/ngày)	61	98	98
	EIRR	7,9 %	12,8 %	14,5 %
	FIRR	-	-	-
	Doanh thu vé/Chi phí	0,9	1,0	1,0
TpHCM-Nha Trang	Lượt khách (000/ngày)	101	129	129
	EIRR	9,1%	11,8%	13,8%
	FIRR	-	-	-
	Doanh thu vé/Chi phí	1,0	1,1	1,1

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

¹ Năm khai thác giả định là năm 2020 do giai đoạn xây dựng ngắn hơn

22. **Các nhiệm vụ cần thực hiện trước khi xây dựng đường sắt cao tốc bắc – nam:** Muốn xây dựng ĐSCTBN thì trước tiên cần phải giải quyết nhiều vấn đề không liên quan tới xây dựng càng sớm càng tốt, trước khi đi vào xây dựng và khai thác. Các nhiệm vụ này được thể hiện trong bảng sau đây. Khi hoàn thành tốt và hiệu quả các nhiệm vụ này thì quá trình xây dựng sẽ dễ dàng ra thuận lợi và sẽ đưa công trình vào khai thác một cách hiệu quả hơn.

Bảng ES.9 Những việc cần làm trước khi xây dựng ĐSCTBN

Việc	Hành động
1. Thu hồi đất	(a) Đưa ĐSCTBN vào quy hoạch phát triển đô thị (b) Xây dựng cơ chế thực hiện ở địa phương (c) Xây dựng các quy định về thu hồi đất (d) Thu hồi đất để xây dựng và chạy thử (e) Thu hồi đất cho các đoạn ưu tiên
2. Phát triển nguồn nhân lực	(a) Xây dựng kế hoạch phát triển nguồn nhân lực (b) Xây dựng hệ thống phát triển nguồn nhân lực (c) Triển khai đào tạo, tập huấn
3. Xây dựng thể chế cho quá trình xây dựng và khai thác	(a) Xây dựng kế hoạch, thể chế khai thác ĐSCTBN (b) Xây dựng các quy định có liên quan (c) Xây dựng thể chế khai thác
4. Xây dựng các quy định và tiêu chuẩn kỹ thuật cần thiết	(a) Xây dựng các tiêu chuẩn, quy định và thực hiện tiêu chuẩn kỹ thuật ĐSCTBN (b) Xây dựng các quy định về xây dựng và khai thác ĐSCTBN
5. Gắn đường sắt cao tốc vào quy hoạch phát triển hệ thống đô thị	(a) Rà soát các quy hoạch phát triển đô thị và quy hoạch phát triển địa phương (b) Thực hiện các dự án phát triển đô thị gắn kết (c) Xây dựng các biện pháp xúc tiến ĐSCTBN (d) Thực hiện các biện pháp xúc tiến, phát triển ĐSCTBN
6. Kế hoạch thực hiện	(a) Thực hiện NCKT (b) Thực hiện kế hoạch phát triển theo giai đoạn (c) Thiết kế chi tiết cho từng giai đoạn

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

9 triệu người vào năm 2030.

Quy hoạch cơ sở tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam

23. Vai trò chính của đường cao tốc ở Việt Nam bao gồm:

- (i) Tách luồng phương tiện đường dài, liên tỉnh khỏi luồng giao thông địa phương;
- (ii) Tạo điều kiện cung cấp dịch vụ vận tải có tính cạnh tranh, đảm bảo tính hiệu quả, an toàn và công trình hỗ trợ;
- (iii) Đóng vai trò công cụ chiến lược hỗ trợ phát triển vùng; và
- (iv) Đóng vai trò các hành lang vận tải nòng cốt, kết hợp với các phương thức vận tải chính, trên cơ sở cân nhắc các nội dung sau:
 - Đảm bảo tính kết nối giữa các đô thị chính, các tỉnh lỵ và các trung tâm tăng trưởng như khu công nghiệp, cảng đầu mối, cảng hàng không; tất cả các nơi này cần tiếp cận được đường cao tốc trong khoảng thời gian hợp lý;
 - Bố trí kết nối mạng lưới hữu hiệu với các tuyến quốc lộ, tỉnh lộ lớn và đường đô thị, và
 - Cung cấp dịch vụ vận tải chất lượng cao để vận chuyển hành khách và hàng hóa bằng việc tăng cường các công trình liên phương thức, logistic và các công trình dịch vụ đường bộ khác, đồng thời áp dụng công nghệ thông tin.

24. Căn cứ vào mạng lưới đường cao tốc sơ bộ trong Hình 5.4, đã xác định được 3 đoạn mới cần đưa vào mạng lưới này. Các đoạn đó là:

- (i) Đà Nẵng – Ngọc Hồi (250km)² để tăng cường kết nối giữa khu vực duyên hải trung bộ với Đà Nẵng, và thiết lập hành lang Đông – Tây mới nối với tỉnh Pakxe của nước CHDCND Lào;
- (ii) Quảng Ngãi – Đắk Tô (170km) nhằm tăng cường kết nối giữa khu công nghiệp Dung Quất, Tây Nguyên và CHDCND Lào;
- (iii) Nha Trang – Đà Lạt (80km): tăng cường kết nối giữa Tây Nguyên và vùng duyên hải;

25. **Phân tích nhu cầu:** Tác động của đường cao tốc lên mạng lưới giao thông vận tải tổng thể, đặc biệt tới các tuyến đường chính yếu, là rất lớn. Kết quả phân tích mạng lưới cho thấy rằng nếu hoàn tất được toàn bộ mạng lưới đường cao tốc thì mạng lưới này sẽ thu hút 60% ô tô con và 64% xe khách nếu tính theo hành khách – km, và 71% luân chuyển hàng hóa tính theo tấn-km trong tổng nhu cầu vận tải liên tỉnh năm 2030. Điều này có nghĩa rằng tình hình giao thông trên các tuyến đường chính yếu sẽ được cải thiện rõ rệt.

26. **Đánh giá sơ bộ:** Đoàn Nghiên cứu đã đánh giá sơ bộ về kinh tế và tài chính cho từng đoạn đường cao tốc, căn cứ vào các giả định sau.

- (i) Năm khai thác đường cao tốc: 2020;
- (ii) Giai đoạn đánh giá dự án: 30 năm từ khi khai trương;
- (iii) Chi phí dự án: Đoàn Nghiên cứu đã cập nhật số liệu về chi phí hiện có;
- (iv) Chi phí khai thác và bảo trì: 5% chi phí dự án mỗi năm;
- (v) Tốc độ tăng trưởng lưu lượng giao thông: 4,9%/năm
- (vi) Mức thu phí: 5 cent/pcu/km

27. Kết quả đánh giá được thể hiện trong Bảng ES.10 và tóm tắt như sau:

- (i) Phần lớn các đoạn cao tốc đều khả thi về kinh tế với EIRR trên 12%, trừ các đoạn Hà Tĩnh – Quảng Trị, Huế – Đà Nẵng, Quảng Ngãi – Quy Nhơn và Nha Trang – Phan Thiết, và một số đoạn có EIRR gần đạt ngưỡng 12% nên cần có các biện pháp để cải thiện giá trị này;

² Mặc dù các đoạn này đều đi qua địa hình khó khăn, nhưng đáng được cân nhắc.

- (ii) Tuy nhiên hầu hết các đoạn này lại không khả thi về tài chính, trừ các đoạn Vinh – Hà Tĩnh, Cầu Giẽ – Ninh Bình, mặc dù có một vài đoạn có FIRR gần ngưỡng 15%, đó là đường vành đai 4 Hà Nội, vành đai 3 TPHCM, và Đà Nẵng – Quảng Ngãi;
- (iii) Điều đó cho thấy rằng nhìn chung cả mạng lưới ĐBCT bắc – nam khả thi về kinh tế nhưng Chính phủ cần xây dựng cơ chế phù hợp để hỗ trợ về tài chính sao cho có thể phát huy năng lực của khu vực tư nhân.

Bảng ES.10 Kết quả đánh giá kinh tế, tài chính tuyến ĐBCT B-N

Mã	Đoạn	Dài (km)	PCU (000/ngày)	Chi phí (triệu USD/km)	EIRR (%)	FIRR (%)
H01	Ninh Bình – Thanh Hóa	75	80,1	11,0	15,3	8,3
H02	Thanh Hóa – Vinh	140	57,2	15,2	12,1	6,5
H03	Vinh – Hà Tĩnh	20	45,7	10,1	17,0	12,6
H04	Hà Tĩnh – Quảng Trị	277	38,3	9,5	9,9	5,2
H05	Quảng Trị – Huế	73	41,2	9,8	12,5	7,5
H06	Huế - Đà Nẵng	105	37,5	16,9	10,3	3,5
H07	Quảng Ngãi – Quy Nhơn	150	35,6	11,9	10,3	5,2
H08	Quy Nhơn – Nha Trang	240	36,4	14,1	8,9	3,9
H09	Nha Trang – Phan Thiết	280	23,7	10,3	8,0	2,6
H10	Long Thành – Nhơn Trạch – Bến Lức	45	30,2	16,4	15,9	5,4
H30	Đường VĐ 4 Hà Nội	90	7,7	15,0	14,5	8,0
H32	Đường VĐ 3 HCM	83	47,2	14,8	13,7	10,9
CH01	Cầu Giẽ – Ninh Bình	50	73,3	9,0	18,1	12,6
CH02	Đà Nẵng – Quảng Ngãi	131	39,6	8,0	11,3	8,0
CH03	Phan Thiết – Dầu Giây	100	39,6	19,1	11,9	6,8
CH04	Tp.HCM – Long Thành – Dầu Giây	55	74,9	20,2	15,5	8,8
CH05	Tp.HCM – Trung Lương	40	67,8	19,4	15,1	8,6
CH06	Trung Lương – Mỹ Thuận – Cần Thơ	92	39,1	16,4	11,3	2,8

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Hạn chế và Cơ hội cấp vốn

28. Tăng cường cấp vốn cho ngành phải là một bộ phận của chiến lược GTVT. Tăng thu phí người sử dụng (như Quỹ Đường bộ công bố mới đây), sự tham gia của khu vực tư nhân (PSP) là những phương pháp thiết thực để gây quỹ cho ngành đồng thời hỗ trợ nâng cao hiệu quả kinh tế. Tuy nhiên, PSP cần có thời gian để triển khai, có thể 5-10 năm. Trong thời gian chuyển đổi này, không có cách nào khác để huy động vốn cho ngành ngoài giải pháp kết hợp sau: (i) ngân sách nhà nước, hình thành trên cơ sở thu thuế và phát hành trái phiếu, (ii) hỗ trợ Phát triển Chính thức, ví dụ của JICA, IBRD, ADB, (iii) Thu phí đường bộ và các loại phí khác đánh trực tiếp vào người sử dụng, nguồn này hiện vẫn chưa đáng kể, và (iv) viện trợ song phương, nguồn này thường nhỏ và hạn chế.

29. **Ngân sách nhà nước:** VITRANSS 2 tiến hành dự toán nguồn vốn nhà nước trong lương lai theo 3 kịch bản tốc độ tăng trưởng GDP tương lai và ba kịch bản về tỉ lệ phần trăm GDP đầu tư cho ngành GTVT.

30. Nhóm thứ hai thể hiện GDP đầu tư cho lĩnh vực giao thông vận tải là 3% đối với PA thấp, 5% đối với PA trung bình và 7% đối với PA cao. Bảng ES.11 thể hiện lượng vốn đầu tư có thể của nhà nước cho ngành GTVT. Khi nền kinh tế phát triển, lượng vốn đầu tư sẽ tăng ở mức tương ứng.

Bảng ES.11 Vốn đầu tư dự tính của nhà nước cho ngành GTVT theo giai đoạn

(tỉ USD theo giá 2006)

Giai đoạn	Vốn đầu tư dự tính theo % của GDP ¹⁾								
	3			5			7		
	Thấp	TB	Cao	Thấp	TB	Cao	Thấp	TB	Cao
2009&2010	5	5	5	8	8	8	11	11	11
2011-2015	14	15	15	24	24	25	33	34	35
2016-2020	19	20	22	31	33	36	43	47	51
2021-2030	53	61	72	89	102	120	124	143	168

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

1) Tốc độ tăng GDP hàng năm 2011–2020 là 5,5% (PA thấp), 6,5% (PA trung bình), 7,5% (PA cao)

Tốc độ tăng GDP hàng năm 2021–2030: 4,5% (PA thấp), 5,5% (PA trung bình), 6,5% (PA cao)

31. **Vai trò của các dự án PSP:** Sẽ không thể có PSP (sự tham gia của khu vực tư nhân) nếu không có những cải cách về quy định và thể chế nhằm tạo ra môi trường ổn định và thể hiện được những cam kết cho tư nhân tham gia trong giai đoạn trung và dài hạn. PSP hiệu quả đồng nghĩa với việc thu hút hiệu quả nguồn tài chính tư nhân; có nghĩa là, rủi ro chuyển vào tài chính tư nhân chỉ tồn tại khi nó đảm bảo sẽ đem lại giá trị cho đồng tiền (khi so sánh ngược lại với tài chính công), PSP sẽ rất có lợi. Tuy nhiên, tài chính tư nhân không phải là “quỹ cho không” – khu vực tư nhân cung cấp trước nguồn tài chính và phải được hoàn lại bởi sự kết hợp giữa người sử dụng và chính phủ gia c các dự án PSP lược vận tải, do đó phân bổ ngân sách cho các chuyên ngành sẽ không còn.

32. Về sự tham gia của khu vực tư nhân vào phát triển đường cao tốc, các biện pháp dưới đây được khuyến nghị và cần có sự quan tâm, xem xét hơn nữa để đưa ra cơ chế thực hiện chi tiết:

- (i) Chính sách và cơ chế cấp vốn phát triển kết cấu hạ tầng trong đó tập trung vào nguyên tắc chung là sự phù hợp về chi phí và lợi ích của việc cung cấp dịch vụ;
- (ii) Xây dựng thể chế về quản lý nhà nước, cấp vốn và triển khai xây dựng mạng lưới đường cao tốc trên cơ sở hiểu rõ tính khả thi tài chính của việc kinh doanh đường cao tốc, vai trò chủ đạo và chức năng của các cơ quan hữu quan của nhà nước.
- (iii) Xây dựng cơ chế cấp vốn cân bằng thiếu hụt càng sớm càng tốt.
- (iv) Sử dụng vốn ODA để cấp vốn cho cơ chế cấp vốn cân bằng thiếu hụt.
- (v) Nâng cao năng lực lập, xây dựng cơ cấu và triển khai các dự án đường cao tốc theo hình thức PPP với sự tham gia tích cực của Chính phủ, đặc biệt là năng lực cho độ ngũ cán bộ nhà nước, sử dụng hiệu quả nguồn hỗ trợ về kỹ năng và chuyên gia bên ngoài cho thực hiện dự án, và
- (vi) Xây dựng cơ chế PPP theo cơ chế đặc thù và trên cơ sở hợp đồng thương mại cho từng trường hợp dự án đường cao tốc cụ thể theo hình thức PPP – trước tiên là cơ cấu lại các dự án đường cao tốc theo hình thức PSP đang triển khai.

Quy hoạch tổng thể tới năm 2020

33. Các dự án đã xác định được phân loại theo chuyên ngành như tổng hợp trong Bảng ES.12. Cách phân loại thể hiện các yêu cầu chính để giải quyết các vấn đề của từng chuyên ngành.

Bảng ES.12 Phân loại các dự án GTVT đã xác định theo chuyên ngành

1. Đường bộ	• Xây dựng đường cao tốc mới (Đề xuất: 32 dự án; Cam kết: 12 dự án) • Xây dựng đường bộ mới (Đề xuất: 25 dự án; Cam kết: 16 dự án) • Xây dựng đường tránh (Đề xuất: 21 dự án; Cam kết: 5 dự án) • Cải tạo cầu/đường bộ (Đề xuất: 62 dự án; Cam kết: 51 dự án) • Đảm bảo đường có thể tiếp cận mọi điều kiện thời tiết, 2 làn xe trên các hành lang (Đề xuất: 7 dự án) • Cải thiện an toàn giao thông (Đề xuất: 9 dự án; Cam kết: 3 dự án)
2. Đường sắt	• Cải tạo các tuyến đường sắt hiện có để mở rộng công suất (Đề xuất: 6 dự án; Cam kết: 2 dự án) • Xây dựng tuyến mới (Đề xuất: 5 dự án; Cam kết: 3 dự án)
3. Cảng và vận tải biển	• Mở rộng và nâng cấp chức năng của các cảng (Đề xuất: 25 dự án; Cam kết 13 dự án)
4. Đường thủy nội địa	• Cải tạo giao thông thủy nội địa (Đề xuất: 37 dự án; Cam kết: 9 dự án) • Cải tạo các cảng sông (Đề xuất: 6 dự án; Cam kết: 3 dự án) • Cải tạo các bến đò ngang (Đề xuất: 1 dự án; Cam kết: 1 dự án) • Cải thiện an toàn giao thông đường thủy nội địa (Đề xuất: 2 dự án) • Đóng tàu (Đề xuất: 2 dự án) • Cải thiện thể chế (Đề xuất: 3 dự án; Cam kết: 2 dự án) • Duy tu luồng lạch (Đề xuất: 1 dự án; Cam kết: 1 dự án)
5. Đường hàng không	• Xây dựng cảng hàng không mới (Đề xuất: 1 dự án; Cam kết: 1 dự án) • Mở rộng công suất của các cảng hàng không hiện có (Đề xuất: 13 dự án; Cam kết: 7 dự án) • Cải tạo trang thiết bị điều khiển bay (Đề xuất: 2 dự án; Cam kết: 2 dự án)
6. Vận tải đa phương thức (Logistics)	• Xây dựng công trình mới đảm bảo bốc xếp hàng hóa cho vận tải đa phương thức (Đề xuất: 5 dự án)

Nguồn: Đoàn nghiên cứu VITRANSS2

34. **Đánh giá các dự án đề xuất:** Nghiên cứu áp dụng phương pháp phân tích đa tiêu chí để đánh giá và xem xét thứ tự ưu tiên của các dự án như tổng hợp dưới đây:

- (i) Trong số các tiêu chí, tính khả thi về mặt kinh tế (EIRR) được xem là tiêu chí quan trọng nhất. Về nguyên tắc thì lợi ích kinh tế của một dự án được tính từ việc so sánh hai trường hợp “có” và “không có” dự án trong đó ước tính chi phí vận tải chung.
- (ii) Phân tích đa tiêu chí (MCA) xem xét các tiêu chí đánh giá sau: (i) nhu cầu), (ii) tính khả thi về mặt kinh tế, (iii) tính khả thi về mặt tài chính, (iv) sự kết nối của mạng lưới), (v) tác động môi trường, (vi) độ chín để thực hiện dự án) và (vii) phù hợp với chính sách phát triển quốc gia.

35. Việc rà soát tất cả các chuyên ngành và các nhu cầu cấp vốn khác cho thấy trong giai đoạn 2011-2020, chỉ có các dự án đường bộ đã cam kết và các dự án đường bộ đề xuất có điểm MCA cao nhất mới được thực hiện. Các dự án không nằm trong chương trình trọng điểm sẽ được thực hiện trong giai đoạn 2021 - 2030.

36. **Tổng hợp các dự án QHTT:** Từ phân tích trên, đã lựa chọn được các dự án ưu tiên (dự án trọng điểm), thể hiện trong Bảng ES.13. Bảng ES.14 so sánh nhu cầu đầu tư với khả năng huy động vốn. Giả định chi phí của các dự án bảo trì/dự án nhỏ, GTVT đô thị và nông thôn không nằm trong VITRANSS 2 lần lượt là 20%, 20% và 5% tổng ngân sách, tổng nhu cầu đầu tư sẽ là 67,1 tỷ USD nếu không tính ĐSCT và 86,2 tỷ USD nếu hoàn thành một phần tuyến ĐSCT. Tổng mức đầu tư này nằm trong khả năng huy động vốn đầu tư trong trường hợp kịch bản cao. Tỷ lệ vốn đầu tư cho ngành GTVT sẽ là 6-7% GDP, đây là mục tiêu rất khó đạt được theo kinh nghiệm của các nước khác trên thế giới.

Bảng ES.13 Lựa chọn các dự án trọng điểm của QHTT (2011-2020)

Chuyên ngành		0. Dự án đề xuất (2009–2030)			1. Dự án cam kết			2. Dự án đề xuất, xếp loại A (2009–2020)			1+2. Các dự án chủ yếu (2009–2020)		
		No.	Chi phí (Triệu USD)		No.	Chi phí (Triệu USD)		No.	Chi phí (Triệu USD)		No.	Chi phí (Triệu USD)	
			Tổng	Ngân sách		Tổng	Ngân sách		Tổng	Ngân sách		Tổng	Ngân sách
1. Đường bộ	ĐBCT	44	67.648	47.354	12	11.691	8.184	7	7.169	5.019	19	18.860	13.202
	QL	187	19.815	19.815	72	8.935	8.935	40	2.057	2.057	112	10.992	10.992
	Khác	12	1.936	1.936	3	136	136	8	690	690	11	826	826
	Tổng phụ	243	89.399	69.105	87	20.762	17.255	55	9.916	7.765	142	30.678	25.020
2. Đường sắt (Chưa có ĐSCT)		16	47.051	47.051	5	1.502	1.502	2	4.313	4.313	7	5.815	5.815
3. Hàng Hải		38	13.980	9.786	13	3.076	2.153	4	721	505	17	3.797	2.658
4. Đường thủy nội địa	Cảng sông	9	267	240	3	7	6	0	0	0	3	7	6
	Đường thủy	46	1.647	1.647	9	245	245	7	455	455	16	700	700
	Khác	13	2.263	2.263	4	12	12	3	145	145	7	157	157
	Tổng phụ	68	4.178	4.151	16	265	264	10	600	600	26	864	864
5. Hàng không	Cảng HK mới	2	6.056	4.845	1	56	45	1	6.000	4.800	2	6.056	4.845
	Cảng HK hiện có	20	5.562	4.450	7	1.152	922	2	200	160	9	1.352	1.082
	Thiết bị dẫn đường	4	263	263	2	113	113	2	150	150	4	263	263
	Tổng phụ	26	11.881	9.557	10	1.321	1.079	5	6.350	5.110	15	7.671	6.189
6. Logistics		5	264	132	0	0	0	3	246	123	3	246	123
Tổng (Chưa có ĐSCT)		396	166.753	139.782	131	26.925	22.253	79	22.146	18.416	210	49.071	40.669
(ĐSCT)		4	44.531	44.531	0	0	0	2	19.094	19.094	2	19.094	19.094
Tổng (Có ĐSCT)		400	211.284	184.313	131	26.925	22.253	81	41.240	37.510	212	68.165	59.763

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

- 1) Dự kiến đường sắt cao tốc được chia làm 4 đoạn: Hà Nội – Vinh, TPHCM – Nha Trang, Vinh – Đà Nẵng và Nha Trang – Đà Nẵng. 2 đoạn đầu đã được tính. Chi phí ĐSCT không bao gồm đầu máy toa xe vì đầu máy toa xe sẽ do đơn vị khai thác mua sắm.
- 2) Tỷ lệ vốn đầu tư ngân sách: Đường bộ cao tốc – 70%, đường biển – 70%, cảng sông – 90%, cảng hàng không – 80% và logistics – 50%
- 3) Tham khảo danh mục các dự án đang triển khai và đã cam kết trong Phụ lục A.

Bảng ES.14 Nhu cầu đầu tư so với khả năng huy động vốn (2011-2020)

Yêu cầu đầu tư	Tỷ USD	
1. Dự án nhỏ/bảo trì hoặc chưa bao gồm (20% khả năng ngân sách “Kịch bản TB 5%)	13,0	
Giao thông đô thị (20% khả năng ngân sách “5% TB”)	13,0	
Giao thông nông thôn (5% khả năng ngân sách “5% TB”)	3,3	
Tổng phụ	29,3	
2. Các dự án VITRANSS2		
• Các dự án đã cam kết/đang triển khai	22,3	
• Các dự án mới (Dự án đề xuất)	chưa có ĐSCT	18,4
	có ĐSCT	37,5
Tổng phụ	40,7 hoặc 59,8	
Tổng	70,0 hoặc 89,1	
TK: Khả năng vốn sẵn có 2009-2020 (3% Thấp-7% Cao)	37-96	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

37. Các dự án ưu tiên của Quy hoạch trung hạn được lựa chọn từ Quy hoạch Tổng thể dựa trên: (i) các ưu tiên của từng chuyên ngành, (ii) các ưu tiên trong phát triển hành lang và (iii) sự cân bằng giữa các chuyên ngành. Ngoài ra, tổng mức đầu tư của các dự án đầu tư phải nằm trong phạm vi huy động vốn cho giai đoạn thực hiện quy hoạch trung hạn.

- (i) Duy tu bảo dưỡng và an toàn giao thông đường bộ;
- (ii) Cải tạo các tuyến đường huyết mạch hiện nay;
- (iii) Xóa bỏ các nút cổ chai, gồm cả các điểm vượt sông quanh Hà Nội và TPHCM và
- (iv) Xây dựng đường bộ cao tốc để kết nối các trung tâm kinh tế chính như Hà Nội, TPHCM, Hải Phòng và Đà Nẵng.

Cảng và vận tải biển: Cảng và vận tải biển là các tuyến huyết mạch của nền kinh tế dựa vào xuất khẩu như Việt Nam, với các trung tâm tăng trưởng phân bố ở các khu vực ven biển trải dài từ Bắc tới Nam. Đặc biệt, nếu không vận chuyển hàng rời ở cự ly lớn bằng phương thức này thì tác động bất lợi tới kinh tế và môi trường sẽ rất lớn. Bên cạnh đó, các cảng cũng cần được kết nối hiệu quả với khu vực nội địa thông qua đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa. Các ưu tiên của Chuyên ngành gồm:

- (i) Phát triển các cảng biển nước sâu, gồm cả luồng vào cảng ở vùng KTTĐ Nam bộ và Bắc bộ.
- (ii) Củng cố chức năng của các cảng ở vùng KTTĐ Nam bộ và Bắc bộ với vai trò là trung tâm phân phối cạnh tranh thông qua việc phát triển hệ thống đường tiếp cận nối với các khu vực nội địa và
- (iii) Áp dụng hệ thống RORO nhằm thúc đẩy chuyển đổi sử dụng vận tải đường bộ sang vận tải ven biển;

Đường thủy nội địa: Đường thủy nội địa cần đóng vai trò quan trọng hơn trong vận tải hàng hóa ở cự ly dài, đặc biệt là ở vùng KTTĐ Bắc bộ và Nam Bộ nhằm đáp ứng nhu cầu ngành càng tăng trong vận chuyển hàng công nghiệp, giảm áp lực vận tải bằng đường bộ. Các dự án ưu tiên gồm tăng cường công tác bảo trì các tuyến vận tải chính yếu và xóa bỏ nút cổ chai, cải tạo cảng sông.

Hàng không: Dựa trên sự tăng trưởng của vận tải hàng không, sẽ tập trung vào phát triển các cảng hàng không chính, gồm cảng hàng không quốc tế Nội Bài, Tân Sơn Nhất và Đà Nẵng.

ES-16

39. Tổng nhu cầu vốn đầu tư ước tính của Quy hoạch trung hạn là 40,7 tỷ USD, gồm cả nhu cầu vốn đầu tư cho công tác bảo trì, các dự án nhỏ và GTVT đô thị (xem Bảng ES.15). Nguồn vốn có thể huy động trong giai đoạn này là 19 tỷ USD đến 46 tỷ USD nên việc đưa thêm các dự án mới phụ thuộc rất nhiều vào tăng trưởng kinh tế trong tương lai.

Bảng ES.15 Nhu cầu đầu tư so với khả năng huy động vốn của quy hoạch trung hạn (2011-2015)

Yêu cầu đầu tư	tỷ USD
1. Các dự án bảo trì/dự án nhỏ không bao gồm (20% trong khả năng ngân sách " KB TB 5%")	6,4
• GTVT đô thị (20% trong khả năng ngân sách " KB TB 5%")	6,4
• Giao thông nông thôn (20% trong khả năng ngân sách " KB TB 5%")	1,6
Tổng phụ	14,4
2. Các dự án của VITRANSS 2	
• Đang triển khai/đã cam kết	17,6
• Dự án mới	8,7
Tổng phụ	26,3
Tổng	40,7
Nguồn vốn có thể huy động (2009-2015 (3% PA Thấp-7% PA Cao)	19 – 46

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Kiến nghị

40. Các kiến nghị cho ngành đường bộ như sau;

- Cục Đường bộ cần phải được phát triển sao cho đảm nhiệm được vai trò của mình là cơ quan quản lý đường bộ ở Việt Nam – bằng cách giải quyết các xung đột với Công ty đầu tư phát triển đường cao tốc (VEC) (về vấn đề quy hoạch mạng lưới chung và xác định quy mô đường cao tốc) và Bộ Xây dựng (về vấn đề phát triển vận tải liên đô thị)³.
- Chức năng điều tiết đối với các tuyến đường thu phí cần được tách khỏi VEC để đơn vị này tập trung vào vai trò chính là chủ đầu tư phát triển và làm đối tác cho các chủ đầu tư tư nhân trong các dự án đường cao tốc.
- Sau đây là các kiến nghị chính khác về chuyên ngành đường bộ:
 - Thể chế hóa Chương trình 5 năm về đầu tư đường bộ;
 - Thành lập Cơ quan Quản lý dự án để chính thức hóa tư cách của các ban quản lý dự án và phát huy kinh nghiệm tích lũy được của cán bộ, nhân viên;
 - Lần lượt chia nhỏ các CIENCO thành các công ty cổ phần để các đơn vị này trở thành các nhà thầu xây dựng công trình có tính cạnh tranh, phối hợp tốt với Bộ GTVT và các cơ quan khác;
 - Nghiên cứu khả năng sát nhập đơn vị chịu trách nhiệm xây dựng các tiêu chuẩn kỹ thuật và đơn vị chịu trách nhiệm chất lượng xây dựng thành một viện "Phát triển và Nghiên cứu công nghệ đường bộ";
 - Chính thức hóa hệ thống sử dụng quỹ bảo trì đường bộ

41. Các kiến nghị cho ngành đường sắt như sau;

- Các dự án đường sắt cần được bố trí thêm nguồn lực từ ngân sách đầu tư cho ngành GTVT để ngành đường sắt có thể cạnh tranh được với các phương thức khác. Tuy nhiên, việc phân

³ Trong giai đoạn nghiên cứu, Việt Nam đã có sự thay đổi về thể chế, Cục Đường bộ Việt Nam được đổi thành Tổng cục đường bộ Việt Nam cũng có nhiệm vụ phát triển đường bộ, khai thác và bảo trì các tuyến quốc lộ, còn tất cả các doanh nghiệp vận tải chuyển sang Tổng công ty công nghiệp ô tô Việt Nam.

bỏ này chỉ nên tập trung vào các hành lang nơi đường sắt tỏ ra hiệu quả hơn về mặt năng lượng và chi phí.

- (b) Thay vì áp dụng hướng tiếp cận nhằm thỏa mãn mọi đối tượng thì ngành đường sắt cần tập trung vào những phân đoạn thị trường cụ thể nơi ngành có nhiều cơ hội cạnh tranh hơn. Có thể thấy tuyến bắc – nam là tuyến quan trọng nhất có nhiều tiềm năng cho vận chuyển container. Với tuyến ngắn hơn là Hà Nội – Hải Phòng thì dù đầu tư mạnh cũng không thể làm đảo ngược được những bất lợi của đường sắt so với xe tải và xe khách đường dài khi mà tuyến đường bộ cao tốc trên trục này được xây dựng.
- (c) VITRANSS 2 đã xác định được một gói cơ bản các dự án cải tạo, đủ để đảm bảo hạ tầng đường sắt hiện có đáp ứng được 50 đoàn tàu cho cả 2 hướng mỗi ngày. Gói dự án này cần được chia nhỏ và lập thứ tự ưu tiên sao cho phục vụ được kế hoạch tiếp thị của đường sắt. Khi có thêm nguồn vốn, có thể thực hiện tiếp giai đoạn 2 về cải tạo đường sắt: khôi phục hệ thống và đường đôi hóa một số đoạn để từng bước nâng cao năng lực và chất lượng dịch vụ. Giai đoạn 3 là hiện đại hóa hệ thống sẽ đòi hỏi phải nâng cấp công nghệ, do đó sẽ được ưu tiên ít nhất
- (d) Dự án ĐSCT là dự án cần nhiều vốn, nếu phát triển toàn tuyến thì phải sau năm 2030. Có một số phương án ít tốn kém hơn để tăng cường kết nối bắc – nam trước thời điểm đó.

42. Các kiến nghị cho ngành cảng và vận tải biển như sau:

- (a) Các quy hoạch phát triển cảng Sài Gòn và Hải Phòng đang được triển khai. Do đó nên tập trung vào việc kết nối cảng với đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa. Đây là yếu tố quyết định tính thành công hay khả thi của các dự án phát triển cảng biển nước sâu mới.
- (b) Ví dụ, cảng Lạch Huyện sẽ cần có một cầu mới (dài khoảng 2,4km) để nối với phần đất liền ở Hải Phòng. Ở phía nam, cần bố trí một tuyến đường cao tốc kịp thời để khai thác tối đa cảng Cái Mép – Thị Vải. Tương tự với dự án nạo vét luồng sông Soài Rạp kết hợp với việc hoàn thiện bến ở khu vực Hiệp Phước hay dự án luồng tàu tới Lạch Huyện. Các tuyến kết nối tới các cảng Cần Thơ và Mỹ Thới cũng cần được cải tạo – nhất là cần hoàn tất dự án kênh Quan Chánh Bó.
- (c) Ở địa phương, các khu vực cảng cần được quy hoạch và phát triển đồng bộ với các khu vực xung quanh. Điều này có thể được thực hiện thông qua một Ban Quản lý Cảng đa ngành chịu trách nhiệm điều tiết và cho thuê công trình bến cảng, xây dựng các mục tiêu hoạt động, bảo trì bến và các luồng tàu, kiểm soát lưu lượng tàu quanh cảng.
- (d) Vấn đề về tính kết nối, kết hợp với sự thay đổi về mô hình thương mại do khủng hoảng kinh tế toàn cầu, nên cần cẩn trọng về việc đẩy nhanh dự án phát triển cảng Lạch Huyện. Trường hợp cảng trung chuyển Vân Phong còn ảm đạm hơn và cần cân nhắc lại khi đã có tàu viễn dương đầu tiên tới thẳng Cái Mép.
- (e) Về lâu dài, việc tách biệt chức năng phát triển cảng ra khỏi hoạt động kinh doanh vận tải là việc nên làm đối với VINALINES về lâu dài. Cần phải có một cơ chế cấp vốn đặc biệt cho việc mở rộng đội tàu trong nước và hỗ trợ cho các công ty vận tải biển khác. Điều này sẽ giúp tạo ra sự cạnh tranh lớn hơn, hiệu quả hơn trong ngành vận tải biển nội địa.
- (f) Bộ GTVT và đơn vị tham mưu về quản lý hàng hải là Cục Hàng hải phải tiến tới nắm vai trò “nhạc trưởng” cho một dàn nhạc có nhiều nhạc công. Cục Hàng hải cần trở thành một đơn vị quy hoạch và điều tiết hữu hiệu, để tất cả các gánh nặng và nhiệm vụ còn lại cho các đơn vị khác. Cục Hàng hải có thể đảm nhiệm vai trò chỉ huy và khởi động hệ thống phân cấp chức năng cảng. Trên cùng việc phân cấp theo chức năng sẽ là ba cảng cửa ngõ quốc tế là Cái Mép – Thị Vải, Hải Phòng và Đà Nẵng. Trên 60% năng lực cả nước sẽ dành cho vùng KTTĐ phía nam, 30% cho vùng KTTĐ bắc bộ, và dưới 10% cho vùng KTTĐ miền trung. Nếu thiếu bàn tay

điều khiển của nhạc trưởng thì có thể dẫn tới tình trạng vừa thừa năng lực, vừa thiếu năng lực.

43. Các kiến nghị cho ngành đường thủy nội địa như sau

- (a) Ngành đường thủy nội địa cần có thay đổi cơ bản về chiến lược. Thay vì cố gắng làm nhiều hơn thì ngành nên thực hiện các bước rút lui chiến lược – bằng cách tập trung nguồn lực hạn hẹp vào các hành lang sông nòng cốt nơi ngành có tính cạnh tranh cao và có thể duy trì hoạt động tốt. Việc “rút lui” này có nghĩa rằng: (i) giao trách nhiệm quản lý phần lớn cảng sông cho các tỉnh, (ii) tập trung vào cải tạo các đầu mối đường bộ – sông và sông – cảng biển, (iii) để tư nhân đảm nhiệm dịch vụ phà và xà lan, và (iv) phân bổ toàn bộ nguồn lực vào đảm bảo khả năng thông thuyền của luồng. Thay vì lập quy hoạch kịch bản “thực hiện tối đa” thì ngành phải tinh gọn lại những tham vọng của mình vào những nơi hữu hiệu nhất. Quy hoạch có tính bền vững cho ngành cần đòi hỏi ít nhất 700 triệu USD nhưng không được vượt quá 1400 triệu USD cho 10 năm (2010 – 2020).
- (b) Do ngành chỉ được phân bổ một lượng vốn hạn hẹp từ ngân sách Nhà nước nên cần ưu tiên nhiều nhất cho việc bảo trì các tuyến đường thủy nòng cốt. Cần nạo vét thường xuyên và bảo vệ các đoạn cong cho sông, đồng thời đảm bảo các tiêu chuẩn kỹ thuật đã ấn định cho cấp sông đó. Theo báo cáo, mỗi năm chỉ đáp ứng được 60% nhu cầu bảo trì. Do đó, ngành cần cố gắng giải quyết công việc tồn đọng bằng việc thiết lập một chương trình bảo trì quy mô lớn cho 10 năm tới. Để chương trình này hiệu quả thì cần dựa vào kết quả tiến hành khảo sát liên tục và thường xuyên các tuyến sông.
- (c) Để ổn định nguồn vốn cho hoạt động bảo trì tuyến sông thì ngành cần đặt mục tiêu thiết lập một quỹ bảo trì đường sông.
 - (i) Chung một phần với quỹ bảo trì đường bộ
 - (ii) Huy động hỗ trợ của các doanh nghiệp hoạt động hai bên sông và sử dụng đường sông làm cơ sở cho các hoạt động của mình
- (d) Sau công tác bảo trì là ưu tiên cho đảm bảo an toàn cho giao thông đường sông. Tính an toàn có thể được nâng cao nhờ công tác đăng kiểm hàng năm cũng như thông qua các chương trình đào tạo, huấn luyện thuyền viên, lái tàu.

44. Các kiến nghị cho ngành hàng không như sau

- (a) Ngoài các dự án xây dựng nhà ga lớn và/hoặc làm thêm đường cất hạ cánh thì các cụm cảng hàng không cần có biện pháp đổi mới hệ thống – là biện pháp ít tốn kém – nhằm nâng cao năng suất (khiến lưu lượng thông qua cao hơn mà không cần có kết cấu hạ tầng mới).
- (b) Ngành cần áp dụng các tiêu chuẩn phát triển cảng hàng không, bao gồm nội dung phân cấp kỹ thuật để định hướng cho công tác quy hoạch và phát triển tại từng cảng hàng không trong hệ thống quốc gia, trên cơ sở các thông lệ quốc tế và ICAO.
- (c) Cơ chế thu hồi vốn cũng cần được rà soát và điều chỉnh cho phù hợp với những thay đổi về thể chế. Điều này nhằm nâng cao tính bền vững tài chính cho ngành. Ngoài ra cũng cần có chính sách trợ giá cho các tuyến “nghĩa vụ”.
- (d) Cần cẩn trọng khi phát triển các cảng hàng không dựa vào nhu cầu du lịch do lượng hành khách biến động theo mùa và không ổn định. Cũng cần cẩn trọng đối với cảng hàng không hàng hóa đầu mối (ở Chu Lai) vì sự thành công ở đây phụ thuộc vào việc tồn tại lượng hàng hóa lớn xuất phát từ địa phương và vào việc gia nhập của một đơn vị logistic toàn cầu chuyên về vận chuyển hàng cấp tốc bằng đường hàng không.
- (e) Ngành cần kiểm tra lại những ưu tiên của mình và cụ thể hóa bằng một chương trình đầu tư vốn 10 năm có tính thực tiễn cao và có cân nhắc tới lượng ngân sách có được. Việc thiếu vốn đầu tư và sự cần thiết phải nâng cấp cảng hàng không lên tiêu chuẩn quốc tế khiến Chính phủ

phải kêu gọi sự tham gia của khu vực tư nhân. Có cơ hội để thực hiện điều này trong phát triển nhà ga hành khách mới ở Nội Bài, ga hàng hóa ở Nội Bài và ở Tân Sơn Nhất và phát triển cảng hàng không Long Thành mới. Để phát triển thành công cảng hàng không Long Thành thì cơ quan quản lý cảng hàng không Tân Sơn Nhất cần tham gia trực tiếp.

45. Các kiến nghị cho ngành kho vận/logistic như sau:

- (a) Bước cơ bản nhất để cải thiện vị thế của Việt Nam trong lĩnh vực logistics – từ 1PL lên 3PL – là nâng cấp tính đáp ứng về logistics. Việc áp dụng rộng rãi hơn phương pháp quản lý chuỗi cung cấp trong khối tư nhân và quốc doanh chính là điểm mấu chốt cho công tác cải cách sau đó trong các chính sách và thực tiễn quản lý. Nếu tổ chức được một diễn đàn giữa nhà nước và tư nhân về logistics, do hiệp hội các đơn vị giao nhận hàng hóa khởi xướng, thì có thể thúc đẩy những nỗ lực trên.
- (b) Về phía mình, Chính phủ cần triển khai đầy đủ hệ thống EDI và hệ thống giao dịch không giấy tờ tại các điểm hải quan và cửa khẩu. Ngành logistics sẽ chỉ có lựa chọn duy nhất là tuân thủ và thích nghi với biện pháp này, sau đó đi thêm một bước trong con đường công nghệ thông tin là áp dụng công nghệ thanh toán điện tử, giao dịch trực tiếp (B2B) và hệ thống CVS.
- (c) Thứ ba, Chính phủ cần cân nhắc điều chỉnh các quy định pháp luật về việc chủ thể nước ngoài tham gia vào dịch vụ logistic. Các quy định hiện nay có nhiều điểm hạn chế hơn so với ở Trung Quốc và sẽ khiến quá trình phát triển hệ thống logistics bị trì hoãn.
- (d) Cuối cùng, Chính phủ cần điều chỉnh lại chương trình phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải bằng cách ưu tiên cho các nhu cầu đa phương thức của các doanh nghiệp có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài lớn (và đang tiếp tục phát triển). Cần tăng cường quá trình container hóa trong vận tải biển và đường sắt. Ngoài ra, cần thiết lập hai trung tâm logistics quốc tế đóng vai trò đầu mối vận tải đa phương thức: một ở phía đông bắc Hà Nội và một ở giữa TPHCM và Cái Mép – Thị Vải. Các trung tâm logistic này vượt ra ngoài mô hình ICD truyền thống, sẽ bao gồm: (i) một khu thương mại tự do cho các hoạt động kho hàng liên quan tới hải quan, (ii) một trung tâm trao đổi hàng hóa và triển lãm thương mại, (iii) một đề-pô container đường sắt, (iv) một trung tâm phân phối kho bãi vùng, và (v) các hệ thống logistic dựa trên nền công nghệ thông tin tiên tiến.

TÓM TẮT

1 GIỚI THIỆU

1) Cơ sở của Nghiên cứu

1.1 Trong suốt thập kỷ qua, Việt Nam đã đạt được những thành tựu đáng kể trong phát triển kết cấu hạ tầng GTVT, góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và phát triển vùng. Mặc dù xu hướng này dự kiến sẽ vẫn tiếp tục diễn ra trong những năm sắp tới nhưng khoảng cách giữa nhu cầu gia tăng và năng lực kết cấu hạ tầng hiện có ngày càng lớn làm nảy sinh nhiều vấn đề như an toàn giao thông ngày càng kém đi, ùn tắc giao thông gia tăng ở các khu đô thị, điều kiện đi lại còn khó khăn ở các vùng nông thôn, công tác duy tu bảo dưỡng đường chưa được thực hiện đầy đủ, thiếu vốn đầu tư, chất lượng kết cấu hạ tầng kém và dịch vụ vận tải chưa phát triển cùng nhiều vấn đề khác. Ngoài ra, Việt Nam cũng phải đối mặt với nhu cầu phải nâng cao hơn nữa sức cạnh tranh của dịch vụ vận tải và kết cấu hạ tầng giao thông khi hội nhập hơn nữa với nền kinh tế toàn cầu.

1.2 Để đáp ứng ngày một tốt hơn nhu cầu trong nước cũng như sự thay đổi nhanh chóng từ môi trường bên ngoài, Chính phủ có kế hoạch phát triển các tuyến vận tải tốc độ cao giữa miền Bắc và miền Nam qua miền Trung. Theo đó, cần phải cập nhật các chiến lược phát triển GTVT quốc gia và xây dựng một quy hoạch khả thi để phát triển một hệ thống GTVT chiến lược bao gồm hành lang vận tải tốc độ cao Bắc - Nam.¹

1.3 Trong bối cảnh đó và đáp ứng yêu cầu của Chính phủ Việt Nam, Chính phủ Nhật Bản cung cấp hỗ trợ kỹ thuật thông qua Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) để thực hiện “Nghiên cứu Chiến lược Phát triển GTVT bền vững ở Việt Nam”, gọi tắt là VITRANSS 2 và cập nhật các đề xuất trong Nghiên cứu Chiến lược Phát triển GTVT nước CHXHCN Việt Nam (VITRANSS 1) thực hiện trong hai năm 1999 – 2000 cách đây gần một thập kỷ.

2) Mục tiêu của VITRANSS 2

1.4 “Nghiên cứu Toàn diện về Phát triển Bền vững Hệ thống Giao thông Vận tải ở Việt Nam” (VITRANSS 2) không chỉ đơn thuần cập nhật “Nghiên cứu về Chiến lược Phát triển GTVT Quốc gia tại nước CHXHCN Việt Nam” (VITRANSS 1) – Nghiên cứu được thực hiện năm 1999–2000 – mà còn giới thiệu khái niệm hệ thống GTVT bền vững trong quá trình xây dựng chiến lược phát triển GTVT dài hạn cho Việt Nam. Nghiên cứu cũng xem xét quy hoạch vận tải đa phương thức từ góc độ môi trường quy hoạch liên kết và xem xét tầm quan trọng của GTVT đô thị.

¹ Yêu cầu Nghiên cứu về Tuyến đường sắt cao tốc Bắc – Nam và tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam được đặt ra trong Tuyên bố chung Việt Nam – Nhật Bản tháng 10 năm 2006.

1.5 Mục tiêu cụ thể của VITRANSS 2 gồm:

- (i) Xây dựng chiến lược phát triển ngành GTVT toàn diện dài hạn đến năm 2030.
- (ii) Xây dựng Quy hoạch Tổng thể phát triển GTVT toàn diện trung hạn đến năm 2020.
- (iii) Xây dựng các chương trình đầu tư ngắn hạn cho giai đoạn 2011 – 2015.
- (iv) Xây dựng QHTT phát triển mạng lưới đường bộ cao tốc Bắc – Nam và thực hiện rà soát nghiên cứu khả thi cho hai tuyến đường nối khu vực thành phố Hồ Chí Minh.
- (v) Xây dựng quy hoạch sơ bộ tuyến đường sắt cao tốc Bắc - Nam.
- (vi) Chuyển giao công nghệ cho đối tác Việt Nam trong quá trình thực hiện nghiên cứu.

3) Thực hiện Nghiên cứu

1.6 VITRANSS 2 bắt đầu triển khai từ tháng 11 năm 2007. Tháng 12 năm 2007, Nghiên cứu đã tổ chức thảo luận về Báo cáo Khởi đầu. Tháng 3 và tháng 8 năm 2008, Báo cáo tiến độ và Báo cáo giữa kỳ lần lượt được đệ trình.

1.7 Báo cáo tóm tắt này của Báo cáo cuối cùng tổng hợp các kết quả nghiên cứu chính của VITRANSS 2 nghiên cứu về quy hoạch GTVT toàn diện cho tất cả các phương thức gồm đường bộ, đường sắt, đường biển, đường thủy và đường hàng không. Logistics cũng được xem xét nhằm cải thiện sự kết nối của các dịch vụ liên phương thức. Song song với quy hoạch tổng thể GTVT, các nghiên cứu chi tiết về tuyến đường sắt cao tốc Bắc – Nam và tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam cũng đã được thực hiện. Kết quả của các nghiên cứu này đã được trình bày trong cuộc họp đặc biệt với Phó Thủ tướng Chính phủ Hoàng Trung Hải ngày 2 tháng 6 năm 2009. Các ý kiến đóng góp tại cuộc họp với Phó Thủ tướng đã được xem xét, tổng hợp trong Báo cáo cuối cùng.

1.8 Các báo cáo của VITRANSS 2 gồm:

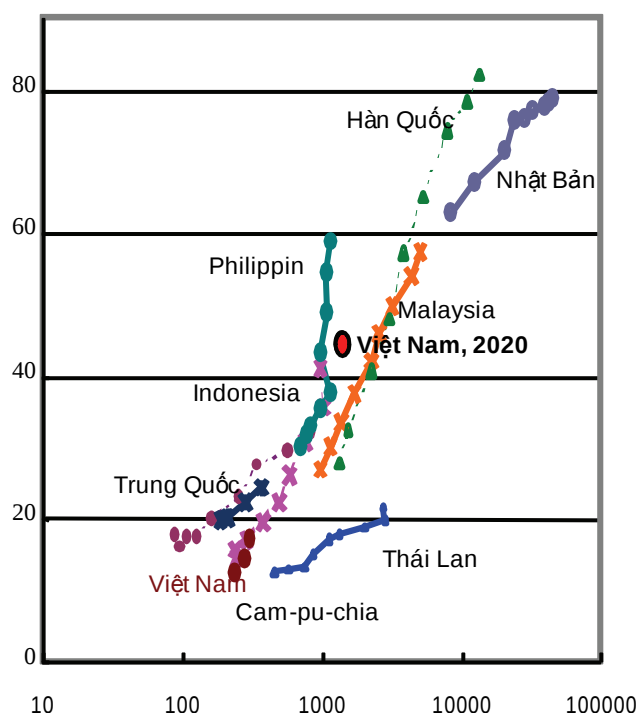
- (i) Báo cáo tóm tắt;
- (ii) Báo cáo chính;
- (iii) Các báo cáo chuyên ngành: 7 báo cáo: bao gồm Đường bộ và vận tải đường bộ, Đường sắt, Cảng và Vận tải biển, Đường thủy nội địa, Đường hàng không, Thể chế và Môi trường và
- (iv) Các báo cáo kỹ thuật: 10 báo cáo bao gồm Điều tra khảo sát và cơ sở dữ liệu GTVT, Hệ thống GTVT hiện nay, Phân tích nhu cầu vận tải, Phân tích các loại hàng hóa chính, Logistics và chuyên ngành vận tải, Khung Quy hoạch vùng và Phát triển Kinh tế-xã hội, Nghiên cứu các hành lang vận tải, An toàn giao thông, Chi phí và định giá vận tải ở Việt Nam và Cơ sở dữ liệu GIS.

2 BỐI CẢNH VÀ HƯỚNG TIẾP CẬN

1) Sự bền vững của Ngành GTVT

2.1 Môi trường tăng trưởng và phát triển của Việt Nam đã thay đổi nhanh trong suốt thập kỷ qua và kể từ khi được thực hiện VITRANSS 1 năm 1999. Kể từ đó đến nay, đô thị hóa, tăng trưởng kinh tế, cơ giới hóa, công nghiệp hóa và toàn cầu hóa đã đạt được những bước tiến đáng kể. Các thành phố đã tăng trưởng cả về dân số và diện tích. Các thành phố lớn ngày càng lớn hơn và Hà Nội và TP HCM dự kiến sẽ gia nhập nhóm các siêu đô thị trong các thập kỷ tới. Các đô thị vừa và nhỏ cũng bắt đầu tăng trưởng; các thị xã sẽ phát triển thành các thành phố và nhiều khu đô thị mới nổi lên. Xu hướng đô thị hóa này dự kiến sẽ vẫn tiếp tục diễn ra trong những thập kỷ tới như xu hướng đã diễn ra ở các quốc gia công nghiệp hóa và đang công nghiệp hóa khác ở Châu Á. Kiểm soát quá trình đô thị hóa là nhiệm vụ hết sức khó khăn và tác động của quá trình đô thị hóa sẽ làm thay đổi nhanh chóng mô hình phân bố các hoạt động kinh tế-xã hội. Do đó, phát triển và quản lý GTVT cần được thực hiện một cách hiệu quả trong khi vẫn đảm bảo gắn kết với phát triển vùng/đô thị.

Hình 2.1 Xu hướng đô thị hóa và tăng trưởng kinh tế ở các quốc gia đã và đang phát triển ở Châu Á



2.2 Song song với quá trình đô thị hóa và tăng trưởng kinh tế cộng với sự hỗ trợ của công nghiệp hóa cũng như lượng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài tăng, cơ giới hóa đã đạt được bước tiến đáng kể. Lượng xe máy ngày càng tăng và số lượng ô tô gồm xe con, xe tải hạng nặng và xe buýt cũng tăng với tỷ lệ cao hơn nhằm đáp ứng nhu cầu.

2.3 Việt Nam đã thực hiện thành công việc phát triển hệ thống GTVT cơ bản trong 2 thập kỷ qua. Tuy nhiên, nhu cầu vận tải đang tăng nhanh hơn so với tốc độ phát triển kết cấu hạ tầng và dịch vụ cần thiết nhằm đáp ứng đủ yêu cầu về số lượng và chất lượng. Nếu không có sự can thiệp mang tính chiến lược, sự bền vững của ngành GTVT Việt Nam sẽ bị đe dọa nghiêm trọng.

2.4 Sự bền vững là một khái niệm đơn giản được VITRANSS 2 áp dụng. Khái niệm này thể hiện sự chuyển đổi về mô hình, sự thay đổi cơ bản cách thức xác định vấn đề và đánh giá giải pháp. Nó giúp phân biệt sự khác biệt giữa tăng trưởng (tăng về số lượng) và phát triển (tăng về chất lượng). Định nghĩa về một hệ thống giao thông vận tải bền vững được thừa nhận rộng rãi đó là một hệ thống:

- (i) Cho phép nhu cầu phát triển và tiếp cận cơ bản của các cá nhân, công ty và xã hội được đáp ứng một cách an toàn, theo cách phù hợp với sức khỏe con người và hệ sinh thái, thúc đẩy tính công bằng giữa các thể hệ hiện tại và tương lai.
- (ii) Không quá tốn kém (để đầu tư), vận hành hiệu quả, cung cấp sự lựa chọn phương thức vận tải, hỗ trợ một nền kinh tế có tính cạnh tranh cũng như thúc đẩy phát triển cân bằng giữa các vùng.
- (iii) Giảm thiểu lượng khí thải và rác thải trong giới hạn mà địa cầu có thể hấp thụ, sử dụng các nguồn năng lượng tái tạo ở mức thấp hơn hoặc bằng mức tạo ra nguồn năng lượng đó, sử dụng các nguồn năng lượng không tái sinh ở mức thấp hơn hoặc bằng mức phát triển các nguồn năng lượng có thể tái tạo thay thế, đồng thời giảm thiểu tác động đối với việc sử dụng đất và tạo ra tiếng ồn.

Quyết định số 153/2004/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về Định hướng chiến lược phát triển bền vững đã quy định các hoạt động chính để thực hiện thành công phát triển bền vững chuyên ngành giao thông vận tải. Nghiên cứu VITRANSS2 là một trong những hoạt động nêu trên. Bao gồm:

- (i) Xây dựng cơ chế chính sách thống nhất nhằm phát triển bền vững ngành bao gồm các chính sách về sử dụng đất, phát triển hạ tầng và xây dựng mạng lưới giao thông công cộng, khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân, sử dụng các loại phương tiện ít gây khí thải ô nhiễm.
- (ii) Quy hoạch mạng lưới giao thông vận tải phù hợp với bảo vệ môi trường và gắn kết với phát triển khu vực.
- (iii) Tập trung vào mạng lưới giao thông công cộng trong các đô thị lớn, đưa ra các biện pháp quản lý, kinh tế nhằm khuyến khích sử dụng giao thông công cộng, hạn chế phát triển các phương tiện cá nhân cũng như khuyến khích các phương tiện thân thiện môi trường.
- (iv) Thúc đẩy phát triển giao thông vận tải ở khu vực miền núi và nông thôn.
- (v) Cải thiện an toàn giao thông thông qua tuyên truyền giáo dục về các quy định và luật giao thông.

2) Chương trình Nghị sự chính

2.5 Trên cơ sở Kế hoạch Phát triển KT-XH của Việt Nam, có thể phân loại tầm nhìn hệ thống giao thông Việt Nam thành: (i) tính cạnh tranh, (ii) sự liên kết và bao hàm và (iii) tính bền vững và an toàn. Các chiến lược cũng như công tác quy hoạch và thực hiện các dự án của từng chuyên ngành GTVT cần dựa trên các nguyên tắc hoặc chính sách này và được tổng hợp trong Bảng 2.1.

2.6 Để chuyển đổi các mục tiêu thành các chiến lược khả thi cần hiểu rõ điều kiện thực tế của Việt Nam, gồm:

- (i) 2 trung tâm hấp dẫn kinh tế của Việt Nam nằm cách xa nhau trên 1.700 km, chiếm 60% tổng GDP. Các khu vực khác chưa có nhiều vấn đề cần phải quan tâm. Phân bố lại sự tăng trưởng, đặc biệt là ở các khu vực miền Trung đòi hỏi phải có sự can thiệp

chính sách thận trọng do phải mất nhiều thập kỷ mới thấy được tác động của các chính sách này.

- (ii) Các quy hoạch dài hạn của tất cả các chuyên ngành GTVT đã được xây dựng nhưng chưa xem đến khả năng tài chính để thực hiện. Kết quả là tất cả các dự án đều là dự án ưu tiên, dẫn đến tình trạng không có ưu tiên tổng thể rõ ràng.
- (iii) Quy mô của khu vực quốc doanh đã giảm nhưng hiện vẫn còn rất lớn (nếu không muốn nói là vẫn chiếm ưu thế) trong tất cả các chuyên ngành GTVT.
- (iv) Tầm quan trọng của GTVT đô thị vì GTVT đô thị sẽ ngày càng chiếm ưu thế trong sự phát triển bền vững của quốc gia và do nó đòi hỏi lượng vốn đầu tư lớn, cạnh tranh với các ưu tiên khác.

Bảng 2.1 Các yếu tố chính của Chương trình Phát triển Ngành GTVT bền vững

Chương trình nghị sự chính sách chính	Khái quát
1. Áp dụng hướng tiếp cận quy hoạch đa phương thức	Công tác quy hoạch và các dự án GTVT phải được nhìn nhận trong viễn cảnh các phương thức cạnh tranh và bổ sung cho nhau. Ví dụ, phát triển ĐSCT Bắc – Nam cần được đánh giá so với dịch vụ vận hàng không hoặc đường bộ cao tốc hoặc đường sắt thường. Mục đích là để đạt tới một sự cân bằng hợp lý hay sự kết hợp các phương thức sử dụng nguồn nhân lực và kinh tế có hạn.
2. Kết nối liên hoàn	Việc luân chuyển hành khách, hàng hóa, đặc biệt là hàng hóa có thể xem xét, nghiên cứu toàn bộ hành trình qua nhiều phương thức khác nhau. Theo đó, cần xem xét kỹ hơn các điểm đầu mối và trung chuyển, bến đầu-cuối, hạ tầng hoặc các quy định nhằm đảm bảo hành trình được kết nối. Toàn bộ chuỗi cung cấp các loại hàng hóa chiến lược cần được ưu tiên quan tâm. Điều này cũng đòi hỏi phải có sự phù hợp và thích ứng của công nghệ vận tải, các quy định tại các điểm qua biên giới.
3. Tăng cường năng lực bảo trì	Các hoạt động kinh tế tăng trưởng nhanh khiến gia tăng áp lực lên kết cấu hạ tầng hiện có với tốc độ cao hơn dự kiến. Gia tăng lưu lượng vận tải nói chung và tỷ trọng lưu lượng vận tải của các phương tiện hạng nặng khiến khoảng cách giữa nhu cầu và khả năng bảo trì ngày càng lớn.
4. Cải thiện an toàn giao thông	Những thay đổi trên trong tình hình giao thông ở các khu vực đô thị và nông thôn đã và sẽ tiếp tục là mối đe dọa làm giảm an toàn giao thông, đặc biệt là an toàn giao thông đường bộ.
5. Tăng cường sự tham gia của khu vực tư nhân	Để đạt được kết quả đề ra, không thể thiếu sự tham gia của khu vực tư nhân vào xây dựng và quản lý kết cấu hạ tầng giao thông. Trong dịch vụ vận tải, khu vực tư nhân phải là sự lựa chọn hàng đầu.
6. Thiết lập thị trường cạnh tranh	Thị trường vận tải phải hoạt động hiệu quả, với sự can thiệp tối thiểu bằng các quy định của nhà nước. Nhờ đó, mỗi phương thức thể hiện chi phí thực sự đối với nền kinh tế và người sử dụng dịch vụ có thể tùy ý lựa chọn. Điều này cũng đồng nghĩa với việc tạo ra một sân chơi bình đẳng, khuyến khích cạnh tranh, nhất quán trong áp dụng các quy định, giải thể các doanh nghiệp nhà nước hoạt động không hiệu quả, sự can thiệp của CHÍNH PHỦ sẽ là phương án cuối cùng.
7. Áp dụng kế hoạch thu hồi vốn đầu tư	Ở mức có thể, chi phí toàn bộ vòng đời của kết cấu hạ tầng GTVT sẽ được thu hồi trực tiếp từ người thụ hưởng. Nếu không thể áp dụng hình thức thu phí đối với một số nơi, có thể thay thế bằng cơ chế bù lỗ. Ví dụ, vốn và chi phí bảo trì một tuyến đường sông không thể thu hồi được nếu thu phí của tất cả người sử dụng vì khó có thể thu phí. Thay vào đó, có thể áp dụng thu phí của người sử dụng không gian ven bờ sông, phí hoạt động của tàu thuyền, sà lan hàng năm. Cũng có thể xây dựng quỹ giao thông vận tải từ thuế nhiên liệu. Điều này sẽ tạo ra một cơ chế biểu giá, phí dựa trên chi phí.
8. Tăng cường quy trình thực hiện và lập quy hoạch có sự giám gia	Quan điểm của các bên liên quan trong và ngoài chính quyền, cả trung ương và địa phương, cần được cân nhắc nếu phù hợp.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

3) Hướng tiếp cận

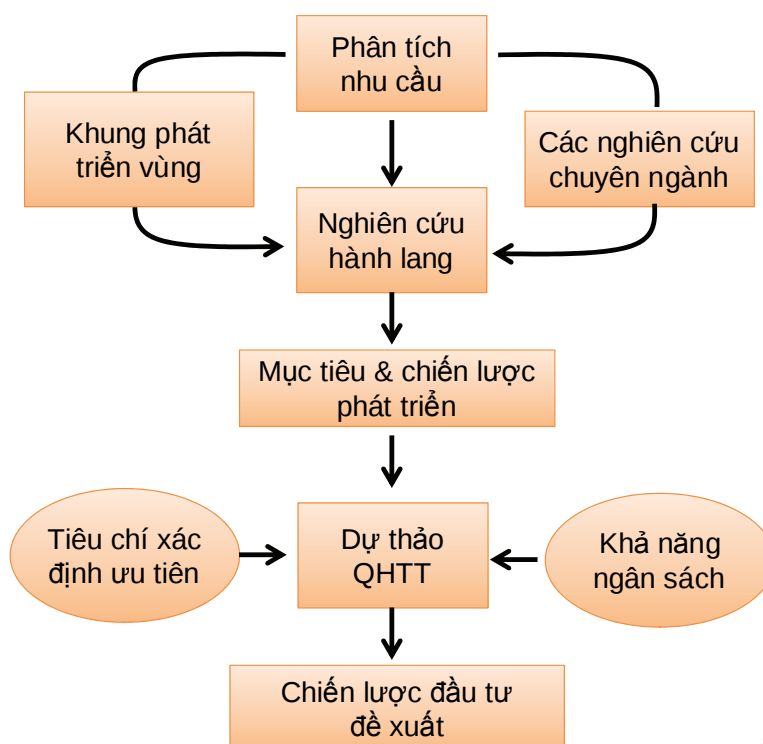
2.7 VITRANSS2 xem xét các vấn đề sau:

- (a) **Bản chất của sự thay đổi quy hoạch:** Cần có hướng tiếp cận cân bằng hơn giữa “xây dựng ngay từ hôm nay hướng tới một tương lai không chắc chắn” và “xây dựng một quy hoạch Tổng thể dài hạn và phân kỳ thực hiện”.
- (b) **Hướng tiếp cận phân bổ các nguồn lực theo sự thay đổi của từng chuyên ngành:** Cần đáp ứng các yêu cầu cấp bách và cần có sự liên kết chặt chẽ hơn giữa phân bổ nguồn lực với các chiến lược. GTVT đô thị ngày càng có vai trò quan trọng hơn và những vấn đề tồn đọng về cấp vốn bảo trì đường bộ, đường thủy, và đường sắt cũng cần được giải quyết.
- (c) **Nắm bắt được sự thay đổi một “dự án tốt”:** Đây là vấn đề cần xem xét nhằm đạt được độ chính xác cao hơn từ các lợi ích dự báo và phù hợp với ba vấn đề khó khăn là cấp vốn, phát thải và năng lượng. Đây là những vấn đề đặt ra cho các dự án có quy mô và dự toán chi phí dựa trên phân tích kỹ thuật phù hợp và các nghiên cứu khả thi nhằm giảm thiểu chi phí phát sinh, sự chậm trễ trong việc thực hiện và dự báo thiếu chính xác.

2.8 Những thay đổi này sẽ giúp Việt Nam đối mặt với các vấn đề trong tương lai một cách tốt hơn, tăng cường sức cạnh tranh quốc tế, phát triển theo cách bền vững và có thể đối phó và thích nghi với một tương lai không chắc chắn. Tăng trưởng dựa vào xuất khẩu và đầu tư trực tiếp nước ngoài, để giúp Việt Nam nhanh chóng bước vào kỷ nguyên công nghiệp hóa hiện đang bị tác động bởi suy thoái kinh tế toàn cầu từ năm 2009, và dự kiến những tác động này sẽ vẫn chưa sớm kết thúc. Do đó, cần phải xem xét lại mô hình tăng trưởng toàn cầu mặc dù tác động bất lợi tới Việt Nam là không đáng kể so với các nước đã và đang công nghiệp hóa khác.

2.9 Hướng tiếp cận quy hoạch của VITRANSS2 cũng xem xét các vấn đề sau: (i) phân tích nhu cầu vận tải chi tiết dựa trên cơ sở dữ liệu đã cập nhật, (ii) liên kết ngành GTVT với phát triển vùng và phối hợp đa phương thức thông qua nghiên cứu hành lang, (iii) xây dựng QHTT toàn diện dựa trên các mục tiêu và chiến lược đã xác định, gồm các dự án với thứ tự ưu tiên rõ ràng nằm trong khả năng huy động vốn và (iv) các chiến lược đầu tư gồm cả cơ hội Hợp tác Nhà nước và Tư nhân (xem Hình 2.2.).

Hình 2.2 Quy trình lập quy hoạch



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

4