

6 CÁC HẠN CHẾ VÀ CƠ HỘI CẤP VỐN

1) Vấn đề

6.1 Thực tế hiển nhiên là nguồn cấp vốn của khu vực nhà nước là hữu hạn. Mặc dù biết rằng CHÍNH PHỦ có thể đi vay nhưng điều đó chỉ đơn giản là chuyển gánh nặng cho các thế hệ tương lai và vì vậy không mang tính bền vững về lâu dài. Còn nhiều ngành và lĩnh vực quan trọng khác cũng muốn tranh thủ nguồn vốn công. Đó là một thực tế ở Việt Nam cũng như nhiều nước khác. Ngành GTVT chỉ là một trong số các lĩnh vực quan trọng. Do đó, khả năng tăng nguồn cấp vốn cho ngành GTVT là không lớn.

6.2 Quá trình phát triển của Việt Nam tạo ra nhu cầu lớn về đầu tư cho các dự án xây mới, bảo trì và cải tạo trong ngành GTVT. Tổng vốn yêu cầu của tất cả các dự án đã cam kết và quy hoạch đến năm 2020 lên đến khoảng 45 tỉ USD, chưa tính ĐSCT và các dự án chưa dự toán chi phí. Trên cơ sở đó, yêu cầu vốn hàng năm là khoảng 2 tỉ USD từ năm 2011 đến 2020 so với số vốn đầu tư thực tế hàng năm trong những năm qua đạt trung bình 0,9 tỉ USD. Điều này có nghĩa là chỉ có thể đảm bảo cấp vốn ở mức khiêm tốn nhất - tương đương $\frac{1}{2}$ mức vốn yêu cầu. Khó khăn về nguồn vốn tín dụng cũng là một yếu tố khẳng định thực tế này.

6.3 Vì vậy, 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.

2) Ví dụ – Cấp vốn cho kết cấu hạ tầng chuyên ngành đường bộ

6.4 Các nguồn vốn phát triển đường bộ tiềm năng: Có năm nguồn vốn tiềm năng cho phát triển đường bộ đó là: (i) doanh thu từ thu thuế; (ii) thị trường vốn; (iii) sự tham gia của khu vực tư nhân; (iv) thu phí người sử dụng và (v) ODA.

Hiện trạng từng nguồn vốn của Việt Nam được khái quát dưới đây:

(1) Doanh thu từ thuế

6.5 Khi muốn sử dụng nguồn thu từ thuế cho phát triển đường bộ, Chính phủ cần có một cơ chế để dành riêng một phần đáng kể nguồn thu từ thuế nhiên liệu và sử dụng riêng cho phát triển đường bộ vì nguồn thu thuế là từ người sử dụng đường bộ. Cơ chế này ở Việt Nam hiện vẫn còn yếu vì vậy phân bổ ngân sách nhà nước cho phát triển đường bộ hiện vẫn chưa đủ đáp ứng yêu cầu. Doanh thu thuế từ các phương tiện mới và nhiên liệu ước tính đạt khoảng 500 tỉ USD trong giai đoạn 2010 – 2030, với 10% thuế giá trị gia tăng (VAT) thu trên ô tô và nhiên liệu, thuế tiêu thụ ô tô khoảng 45% và thuế nhập khẩu nhiên liệu là 35% (mức thuế áp dụng từ Tháng 07 năm 2009). Mức thu này có thể coi lớn hơn khả năng ngân sách nhà nước nêu ở trên. Nếu khoản doanh thu này,

hay chỉ 1% được chi cho các mục tiêu của ngành giao thông vận tải như bảo trì đường bộ, thúc đẩy sự tham gia của khu vực tư nhân, thì sẽ giảm bớt gánh nặng cho ngân sách nhà nước. Ngoài ra, việc tăng cường cơ chế kinh tế, sử dụng phương tiện giao thông vận tải cá nhân có thể kiểm soát dựa trên Quyết định số 153/2004/QĐ-TTg.

(2) Thị trường vốn

6.6 Chính phủ Việt Nam đã thực hiện một số đợt phát hành trái phiếu có đảm bảo của Chính phủ cho xây dựng đường cao tốc, chủ yếu thông qua Công ty đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam (VEC) trên thị trường vốn trong nước. Tuy nhiên, các đơn vị mua trái phiếu chủ yếu là các ngân hàng quốc doanh và thường mua ngắn hạn vì vậy thời hạn và mức mua là không nhiều để đáp ứng nhu cầu cấp vốn xây dựng đường bộ, đặc biệt là đường cao tốc. Vì xếp hạng tín dụng cho vay vốn ngoại tệ dài hạn của CP Việt Nam hiện đang ở mức đầu tư thấp nên khó có thể vay vốn dài hạn từ thị trường vốn quốc tế cho mục đích phát triển kết cấu hạ tầng.

(3) Sự tham gia của khu vực tư nhân (PSP)

6.7 Chỉ có thể thúc đẩy hình thức PSP trong lĩnh vực đường bộ khi thu phí đối với người sử dụng đường bộ⁹. Các dự án đường cao tốc là đối tượng tiềm năng kêu gọi sự tham gia của khu vực tư nhân. Tuy nhiên, kết quả PSP vẫn còn hạn chế vì những lý do sau:

- (i) Thiếu khung PPP phù hợp để khuyến khích các mô hình dự án PPP khác nhau;
- (ii) Thiếu năng lực thể chế, cơ chế hỗ trợ tài chính để cấu trúc dự án PPP một cách phù hợp và
- (iii) Thiếu chính sách của nhà nước để hỗ trợ phân bổ rủi ro trong dự án ưu đãi đầu tư và chưa có sự cạnh tranh lành mạnh trong đấu thầu các dự án ưu đãi đầu tư.

6.8 Việt Nam vừa mới khởi động xây dựng khung PPP phù hợp và theo kinh nghiệm của các nước phát triển khác như vương quốc Anh, Nhật Bản và các quốc gia Châu Âu khác thông thường phải mất hơn 10 năm kể từ khi bắt đầu cho đến khi áp dụng và thu hút đông đảo khu vực tư nhân tham gia.

(4) Thu phí đối với người sử dụng

6.9 Như đề cập trong phần nguyên tắc chung ở trên, thu phí đối với người sử dụng, có thể trang trải một phần chi phí cung cấp dịch vụ nhưng không thể áp dụng mức phí đủ để thu hồi toàn bộ vốn, bao gồm cả phần vốn thi công. Mức phí đối với đường cao tốc ở Việt Nam hiện vẫn được kiểm soát theo quy định của Bộ Tài chính và đang gặp nhiều khó khăn trong việc điều chỉnh theo tình hình lạm phát.

(5) ODA

6.10 Đa số các đoạn tuyến cao tốc do công ty phát triển đường Cao tốc Việt Nam đang thi công và đã quy hoạch đều có nguồn vốn từ ODA của JICA, ADB, WB, v.v. Bên cạnh đó, các nhà tài trợ ODA cũng có chính sách tích cực cho việc phát triển mạng lưới đường cao tốc tại Việt Nam. Vì xếp hạng tín dụng của Việt Nam hiện vẫn là một quốc gia ở mức đầu tư thấp nên Chính phủ không thể vay vốn dài hạn từ thị trường vốn quốc tế và cũng không thể mua cổ phần, nợ giá rẻ từ cộng đồng các nhà đầu tư quốc tế. Vì vậy, ODA có thể là lựa chọn duy nhất cho Chính phủ nhằm tối đa hóa điều kiện được vay tín

⁹ Một số ví dụ về thu phí tại vương quốc Anh theo đó Chính phủ thanh toán tiền dịch vụ chuyển nhượng trên cơ sở lưu lượng giao thông. Nhưng đây là một trường hợp ngoại lệ.

dụng hiện tại phục vụ mục đích huy động nguồn vốn ưu đãi dài hạn cho phát triển mạng lưới đường cao tốc. Cũng cần lưu ý rằng để có thể vay vốn ưu đãi của các nhà tài trợ song phương và đa phương, có ngưỡng về mức thu nhập bình quân đầu người nhất định, mà theo tính toán trong vòng 10 năm nữa Việt Nam sẽ đạt ngưỡng này. Đây là lý do nữa cho Việt Nam cần tập trung sử dụng hiệu quả nguồn vốn ODA cho phát triển mạng lưới đường cao tốc.

3) Quỹ bảo trì tài sản

6.11 Bảo trì đường bộ, đường thủy, đường sắt được xếp vào hàng ưu tiên thứ hai. Kinh phí cho bảo trì còn khó khăn hơn nhiều so với khó khăn chung về nguồn vốn. Thông thường, việc bảo trì mang lại lợi ích kinh tế cao hơn các dự án xây dựng mới. Mặc dù đây là hình thức đầu tư hiệu quả nhất về mặt chi phí nhưng công tác bảo trì vẫn chưa hấp dẫn so với các dự án xây dựng mới.

6.12 Mới đây, Quốc Hội đã phê chuẩn thành lập quỹ bảo trì đường bộ – dựa trên nguồn thu từ thuế xăng, dầu diesel, lệ phí trước bạ đối với xe cơ giới, thuế kinh doanh sắm lắp ô tô, phí đỗ xe và lưu kho và phí cấp giấy phép lái xe. Tuy nhiên, hiện chưa có chi tiết hướng dẫn thực hiện.

6.13 Tuy nhiên, chủ trương thành lập quỹ sẽ tạo cơ hội huy động và ổn định nguồn kinh phí cho bảo trì đường bộ. Nếu được thiết kế phù hợp, quỹ sẽ là một công cụ hiệu quả và có thể áp dụng cho công tác bảo trì các tài sản GTVT khác như đường thủy.

4) Nguồn vốn nhà nước hiện có

6.14 VITRANSS 2 tiến hành dự toán nguồn vốn nhà nước trong tương 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. Nhóm kịch bản thứ nhất giả định:

- (i) Tốc độ tăng GDP hàng năm giai đoạn 2011–2020 là 5,5% (PA thấp), 6,5% (PA trung bình), 7,5% (PA cao)
- (ii) Tốc độ tăng GDP hàng năm giai đoạn 2021–2030: 4,5% (PA thấp), 5,5% (PA trung bình), 6,5% (PA cao)

6.15 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 6.1 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 6.1 Vốn đầu tư dự tính của nhà nước cho ngành GTVT theo giai đoạn

(tỉ USD)

Giai đoạn	Vốn đầu tư dự tính theo % của GDP								
	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

6.16 VITRANSS 2 đưa ra dự toán nguồn tài chính công (vốn công) cấp theo 3 kịch bản. Kịch bản 1 lấy theo xu hướng gần đây nhất là 3% GDP trong khi Kịch bản 2 giả định mức cao hơn là 5% GDP và kịch bản 3 là cao nhất với mức 7% GDP cho ngành GTVT. Tất cả các kịch bản đều giả định kinh tế Việt Nam tiếp tục tăng trưởng.

6.17 Như thể hiện trong Bảng 6.1, quy mô lượng vốn đầu tư dự kiến từ thấp là 33 tỉ USD cho đến cao là 86 tỉ USD cho giai đoạn 2010-2020, và tương ứng là 53 tỉ USD - 168 tỉ USD cho giai đoạn 2020-2030. Nếu tính tầm nhìn 10 năm cho một chương trình cấp vốn thì hạn mức kinh phí đầu tư bền vững là xấp xỉ 55 tỉ USD và có thể tăng thêm 4 tỉ trong điều kiện thuận lợi.

6.18 Giả sử chi phí cho các dự án bảo trì/quy mô nhỏ và các dự án GTVT đô thị và nông thôn không đề cập trong VITRANSS 2 lần lượt là 20%, 20% và 5% của khả năng ngân sách trung ương đầu tư thì tổng nhu cầu vốn đầu tư tính toán là 59,8 tỉ USD, chưa tính ĐSCTBN và 78,9 tỉ USD khi hoàn thành một phần của ĐSCTBN. Tuy số vốn này nằm trong khả năng ngân sách đầu tư nhưng ở mức cao nhất mà theo đó tỉ lệ phần trăm GDP đầu tư cho ngành GTVT phải là 6-7%, đây là mức tham vọng và hiếm quốc gia nào trên thế giới thực hiện được.

5) Giải pháp đề xuất

6.19 VITRANSS 2 đưa ra đề xuất kết hợp các giải pháp sau:

- (i) Giảm quy mô chi tiêu (hay nói cách khác là hoãn thời gian triển khai các dự án ít khả thi hơn vào các năm sau) để xây dựng chương trình đầu tư tập trung với nguồn vốn hợp lý trong giai đoạn 2011-2020;
- (ii) Tạo thêm nguồn vốn từ người sử dụng hệ thống GTVT, thông qua thu phí, thuế sử dụng kết cấu hạ tầng (thực hiện gói các dự án ưu tiên thứ hai phụ thuộc vào thành công của lĩnh vực này)
- (iii) Gắn chặt các ưu tiên với chiến lược vận tải, do đó phân bổ ngân sách cho các chuyên ngành sẽ không còn là vấn đề như trước, tuy nhiên vẫn phải dựa trên những tiêu chí ưu tiên chặt chẽ thông qua phân tích, nhận biết mức độ cam kết, khả năng tham gia góp vốn của khu vực tư nhân. Việc thực hiện các dự án có tính khả thi hơn (cả về mặt kinh tế và tài chính) sẽ mở rộng khả năng ngân sách trong tương lai.

6.20 Khu vực tư nhân thường có khả năng cung cấp các dịch vụ hiệu quả hơn đồng thời cũng nhạy bén hơn trong việc đáp ứng các nhu cầu so với khu vực nhà nước. Khi khu vực tư nhân đảm đương trách nhiệm chính thì nhiệm vụ cấp vốn lúc này chỉ mang ý nghĩa “ngân sách bổ sung” đối với ngân quỹ nhà nước, đơn cử như các dự án BOT. Trong trường hợp này, người sử dụng kết cấu hạ tầng vẫn tiếp tục trả phí sử dụng thông qua phí và thuế.

6) Vai trò của các dự án PSP

6.21 Sẽ không thể thực hiện các dự án PSP nếu không tiến hành cải cách về thể chế cũng như các quy định nhằm tạo ra hành lang pháp lý thuận lợi, đồng thời việc làm này sẽ chứng minh cho sự cam kết của Nhà nước đối với khu vực tư nhân tham gia góp vốn dài hạn và trung 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. Vì thế, áp lực chính đối với chiến lược giao thông vận tải chính là phải triển khai các dự án PSP có hiệu quả hơn.

6.22 Nếu như các dự án PSP có thể đem lại lợi nhuận thì nguồn ngân sách dành cho GTVT sẽ rất lớn nhờ có các nguồn quỹ “bổ sung” từ phía khu vực tư nhân. Tuy nhiên,

trên thực tế lại có rất ít các dự án GTVT đem lại lợi nhuận cao, trên thế giới chỉ có một vài cây cầu, đường cao tốc, và một số rất nhỏ các tuyến đường sắt thuộc những dự án như vậy.

6.23 Nguyên nhân là do rất nhiều dự án đem lại nhiều lợi ích cho các đối tượng khác sử dụng công trình giao thông, và lợi nhuận không thể chỉ dựa vào nguồn thu phí người sử dụng và các khoản thuế. Hậu quả trước tiên là chỉ có các dự án hạ tầng giao thông chính mới đem lại lợi nhuận, còn lại hầu hết các dự án khác sẽ cần có ngân sách của chính phủ (trực tiếp thông qua các khoản hỗ trợ đầu tư, hoặc gián tiếp thông qua các hoạt động bảo trợ).

6.24 Vấn đề thứ hai: thực tế cho thấy rất khó để thực hiện các dự án BOT (Xây dựng – Khai thác – Chuyển giao). Tình trạng này sẽ dần cải thiện; tuy nhiên, trong trường hợp đạt lợi nhuận thấp, giả định rằng sự tham gia của khu vực tư nhân sẽ giúp thúc đẩy tiến trình này nhanh hơn, hoặc “giải pháp cấp vốn” cần phải được xem xét thận trọng. Tóm lại, các dự án BOT của khu vực tư nhân không phải là giải pháp dễ dàng đối với vấn đề cấp vốn. Theo đó, mức đóng góp 40% từ các dự án PSP của khu vực tư nhân đề ra trong Chiến lược Phát triển GTVT Quốc gia năm 2004 là phi thực tế và không khả thi.

7) Khuyến nghị và giải pháp thúc đẩy PSP trong phát triển đường cao tốc

6.25 Trên cơ sở kết quả thảo luận, 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.

8) Hạn chế về phát thải Carbon và năng lượng

6.26 Từ khi báo cáo 1987 về Tương lai Chung của Chúng ta được đưa ra, tầm quan trọng nói chung và các mặt liên quan của khái niệm tính bền vững ngày càng được khẳng định rõ. Phát triển bền vững không chỉ cần thiết đối với mục tiêu quốc gia mà nó còn mang tính cấp thiết trên toàn cầu. Kiểm soát khí nhà kính (GHG) bằng việc sử dụng năng lượng hiệu quả hơn và thay đổi cách kết hợp năng lượng có ý nghĩa đặc biệt quan trọng đối với ngành GTVT vốn phụ thuộc nhiều vào các loại nhiên liệu phát thải CO₂. Các giải pháp cần có sự tiếp cận theo hướng phát triển sử dụng đất, điều kiện giao thông và hiệu quả năng lượng.

6.27 Việt Nam không thể tránh thực hiện mục tiêu bức thiết về môi trường xanh. Vấn đề là khi nào và tốc độ thực hiện của Việt Nam ra sao để bắt kịp với cộng đồng thế giới. Các định hướng được đưa ra trong Bảng 6.2 dưới đây.

6.28 Ở hầu hết các quốc gia đang phát triển, khó có thể thực hiện các nguyên tắc định giá và cấp vốn của nhà nước trong ngành GTVT. Khó có thể thu phí người sử dụng đường bộ tại thời điểm sử dụng trên đường. Vì vậy, lĩnh vực này vẫn gặp vấn đề thiếu vốn và chủ yếu phải phụ thuộc vào các quyết định của nhà nước vốn không ổn định, thay vì tự tạo ra quỹ riêng. Hơn nữa, ngay cả khi có quỹ đường bộ thì cũng không được đảm bảo và Chính phủ phải giải quyết các nhu cầu cạnh tranh để sử dụng nguồn quỹ này. Vì vậy, nguồn cấp vốn để bảo trì kết cấu hạ tầng cơ bản thậm chí cũng không được đảm bảo. Vì vậy, cần có một chương trình dài hạn để xem xét lại chi phí đối với xã hội của từng phương thức vận tải để có thể tính toán chính xác hơn các chi phí thực tế về mặt môi trường, xã hội và kinh tế. Có thể cần phải đánh thuế phát thải carbon trong tương lai. Nguồn thu từ thuế này có thể được sử dụng cho duy tu bảo dưỡng kết cấu hạ tầng GTVT.

Bảng 6.2 Chính sách ứng phó về khí hậu và năng lượng

Nhiên liệu/GHG Phát thải =	Số lượng xe	Xe Km	Nhiên liệu/GHG Phát thải /xe-km
Mục tiêu chính sách	- Giảm nhu cầu đi lại - Ảnh hưởng đến lựa chọn phương thức	Tăng mật độ đô thị	- Kiểm soát xe cộ, nhiên liệu. - Quản lý giao thông
Ví dụ	Hỗ trợ sử dụng xe thô sơ	Quy hoạch mở rộng thành phố	Quy định về hiệu quả xe
	Tăng cường hoạt động xe buýt	Hướng đến mục tiêu tăng trưởng thông minh	Sử dụng nhiên liệu hiệu quả/không carbon
	Phân làn cho xe buýt		Kiểm soát khí phát thải các xe sử dụng
	Thực hiện biện pháp quản lý nhu cầu		Quản lý giao thông đường bộ

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

6.29 Có vẻ như các chính sách trên gây cản trở cho ngành GTVT. Xét về dài hạn, chúng mang lại cơ hội cấp vốn cho kết cấu hạ tầng. ODA sẽ chuyển ưu tiên sang các dự án giúp giảm phát thải GHG. Việc áp dụng đánh thuế carbon có thể sẽ trở nên cần thiết và được chấp thuận về mặt chính trị trong tương lai và có thể sử dụng nguồn thu từ thuế cho bảo trì kết cấu hạ tầng GTVT.

6.30 Một cơ hội rõ ràng nữa là chuyển đổi hơn 18 triệu xe máy sang xe chạy điện hoặc LPG. Ngoài lợi ích về môi trường cho các đô thị, có thể chuyển đổi tín dụng khí phát thải carbon thành tiền mặt thông qua thị trường kinh doanh khí phát thải Carbon Châu Á và tiền đó được sử dụng để trợ cấp, cấp vốn cho việc chuyển đổi. Một nghiên cứu về xe máy tại Băng Cốc chỉ ra rằng một xe máy động cơ 4 kỳ phát thải 8,39 gram hydrocarbon/km và 16,69 gram/km carbon monoxide/km.¹⁰

6.31 Kinh doanh khí phát thải là một hướng tiếp cận mang tính quản lý hành chính để kiểm soát ô nhiễm thông qua cung cấp các ưu đãi về mặt kinh tế nhằm giảm phát thải khí gây ô nhiễm. Trong một số trường hợp, phương pháp này gọi là kiểm soát và thương mại – trong đó Chính phủ trung ương (thường là Chính phủ hoặc một cơ quan quốc tế) quy định giới hạn đối với lượng chất gây ô nhiễm được phép thải. Các công ty hoặc tập đoàn được cấp giấy phép phát thải và có thể thải trong giới hạn trên giấy phép. Các công ty muốn tăng hạn mức phát thải phải mua tín dụng của các công ty khác không sử dụng

¹⁰ Shing Tet Leong, “Đánh giá thiệt hại về ô nhiễm môi trường từ khí thải xe máy ở Băng Cốc”, AIT (Tháng 08/2000).

hết hạn mức của mình. Việc chuyển đổi này được coi là một hình thức kinh doanh. Trên thực tế người mua chỉ trả một khoản phí gây ô nhiễm trong khi người bán được thưởng vì đã giảm lượng phát thải xuống tới mức giới hạn được phép. Vì vậy, trên lý thuyết thì những ai có thể giảm lượng phát thải dễ dàng thường cố gắng làm vậy để giảm ô nhiễm ở mức chi phí thấp nhất đối với xã hội.

7 QUY HOẠCH TỔNG THỂ ĐẾN NĂM 2020

1) Xác định các dự án của QHTT

7.1 Các dự án đã xác định được phân loại theo chuyên ngành như tổng hợp trong Bảng 7.1. Cách phân loại thể hiện các yêu cầu chính để giải quyết các vấn đề của từng chuyên ngành.

Bảng 7.1 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

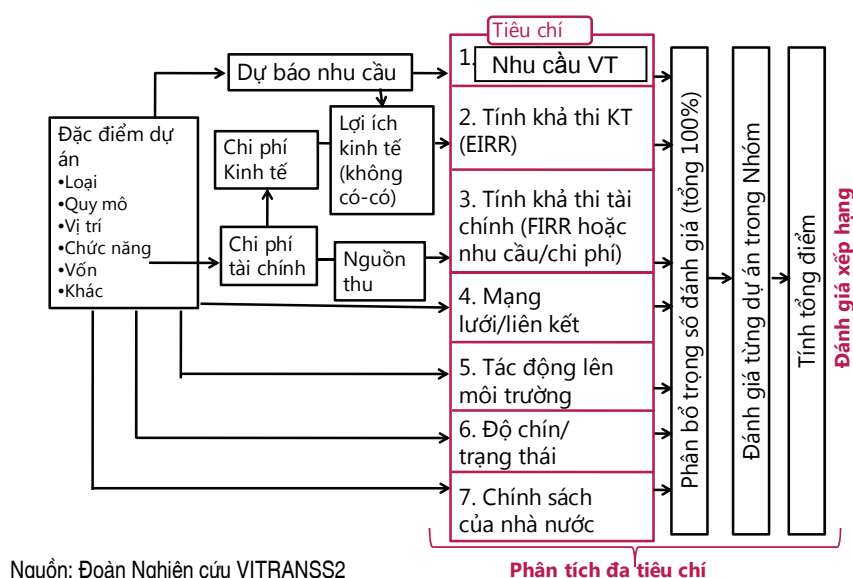
7.2 Tổng mức đầu tư ước tính của các dự án đang triển khai/đã cam kết và các dự án đề xuất lần lượt là 27 tỷ USD và 140 tỷ USD. Các dự án này được tổng hợp trong **Phụ lục A** và vị trí các dự án được tổng hợp trong **Phụ lục B**. Các dự án đang triển khai/đã cam kết đều được đưa vào QHTT đến năm 2020. Tuy nhiên, các dự án đề xuất vẫn là những dự án cần được đánh giá lại như mô tả trong phần dưới đây.

2) Đánh giá các dự án để đưa vào quy hoạch

7.3 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 trong Hình 7.1 và phần dưới đây:

- 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.
- 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.

Hình 7.1 Xem xét thứ tự ưu tiên của các dự án



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

Phân tích đa tiêu chí

7.4 Một vấn đề luôn gây đau đầu cho chính phủ khi phải quyết định các dự án ưu tiên trong khả năng ngân sách hạn hẹp. Gần như không thể đánh giá 100% các dự án của các chuyên ngành khác nhau như mục tiêu. Trong nghiên cứu VITRANSS 2, tiêu chí đánh giá MCA được sử dụng làm cơ sở để sắp xếp thứ tự ưu tiên của các dự án. Mặc dù không thể nói đây là cơ sở khoa học 100% nhưng ít nhất cũng được xây dựng dựa trên nền tảng chung và công bằng để thảo luận đi đến sự nhất trí của số đông. Đồng thời phương pháp này cũng sẽ giúp có được những quyết định dễ dàng và rõ ràng hơn.

3) Lựa chọn các dự án của QHTT

(1) Các ưu tiên đầu tư của chuyên ngành đường bộ

7.5 Các dự án trong chuyên ngành đường bộ đã được đánh giá và sau đó chia thành 5 nhóm là dự án đường cao tốc, quốc lộ đường tránh đô thị, cầu đường bộ và đường 2 làn xe đảm bảo lưu thông trong mọi điều kiện thời tiết bằng một phương pháp đã đơn giản hóa với giả định không có sự chuyển đổi phương thức. Dự kiến, lợi ích kinh tế của dự án chỉ bị ảnh hưởng bởi việc chuyển hướng dòng giao thông tới dự án đó và do giảm chi phí vận tải.

7.6 Nguồn vốn hiện có không thể đủ để thực hiện tất cả các dự án của chuyên ngành đường bộ dù có cả vốn đầu tư của khu vực tư nhân. Hơn nữa, tổng mức đầu tư của các dự án này không bao gồm vốn đầu tư cho các dự án GTVT đô thị, nông thôn và công tác bảo trì. Ước tính, các dự án này nếu không đưa vào VITRANSS 2 thì sẽ chiếm 45% tổng mức đầu tư của ngành GTVT. Hơn nữa, sẽ không còn vốn để đầu tư cho các dự án ưu tiên của các chuyên ngành khác.

7.7 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. Do đó, chương trình phát triển đường bộ đề xuất cho giai đoạn 2011- 2020 sẽ có tổng mức đầu tư là 30,7 tỷ USD, với 142 dự án (Bảng 7.2). Công tác bảo trì cho toàn ngành ước tính chiếm khoảng 20% tổng mức đầu tư (với giả định rằng 5% GDP sẽ được đầu tư cho ngành GTVT trong kịch bản tăng trưởng GDP trung bình), riêng tổng mức đầu tư cho công tác bảo trì đường bộ trong

giai đoạn này là 6,6 tỷ USD. Các dự án không nằm trong chương trình trọng điểm sẽ được thực hiện trong giai đoạn 2021 - 2030.

Bảng 7.2 Chương trình trọng điểm phát triển đường bộ

	0. Các dự án đề xuất (2011–2030)			1. Các dự án đã cam kết			2. Điểm số MCA 5 dự án ²⁾ (2011-2020)			1+2. Chương trình trọng điểm (2011–2020)		
	Số DA	Vốn đầu tư (triệu USD) ¹⁾		Số DA	Vốn đầu tư (triệu USD)		Số DA	Vốn đầu tư (triệu USD)		Số DA	Vốn đầu tư (triệu USD)	
		Tổng	Ngân sách		Tổng	Ngân sách		Tổng	Ngân sách		Tổng	Ngân sách
Đường bộ cao tốc	44	67.648	47.354	12	11.691	8.184	7	7.169	5.019	19	18.860	13.202
Quốc lộ	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	243	89.399	69.105	87	20.762	17.255	55	9.916	7.765	142	30.678	25.020

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

1) Tỷ lệ vốn đầu tư từ ngân sách cho đường bộ cao tốc giả định là 70%

2) Mức 5: Nhóm ưu tiên cao nhất trong số 5 nhóm xếp loại

(2) Các ưu tiên đầu tư của chuyên ngành đường sắt

7.8 Tổng mức đầu tư của các dự án đề xuất mới của chuyên ngành đường sắt là 4,3 tỷ USD, không bao gồm đường sắt cao tốc. Tổng mức đầu tư của các dự án đã cam kết là 1,5 tỷ USD. Danh mục các dự án đường sắt của QHTT VITRANSS 2 (chỉ có các dự án đề xuất) được tổng hợp trong Bảng 7.3.

Bảng 7.3 Chương trình trọng điểm phát triển đường sắt (các dự án đề xuất)

Chuyên ngành		Mã DA	Tên dự án	Khái quát về dự án	Chi phí DA (triệu USD)
Đường sắt	Cải tạo các tuyến hiện nay để mở rộng công suất	R01	Hạng mục cải tạo chức năng (Đường sắt Hà Nội – Sài Gòn)	Cải tạo công trình trang thiết bị (trạm tín hiệu, đường ngang tự động, rào/gác chắn, đèn, xưởng sửa chữa đóng mới...) để nâng tần suất chạy tàu lên 50 tàu/ngày trên tuyến đường đơn Hà Nội – Sài Gòn.	2.465,3
	Xây dựng tuyến mới	R07	Xây dựng đường sắt mới Trảng Bom – Vũng Tàu (Hạng mục SRI & SMI) (71,3km)	Xây dựng đường sắt mới (đường đôi khổ tiêu chuẩn) từ Trảng Bom đến Vũng Tàu (71,3 km).	1.848,8
Tổng					4.314

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

(3) Các ưu tiên đầu tư của chuyên ngành cảng và vận tải biển

7.9 Các ưu tiên đầu tư của Chuyên ngành Cảng và Vận tải biển gồm ưu tiên đầu tư “cao” với tổng mức đầu tư là 0,7 tỷ USD để thực hiện trong giai đoạn 2010 – 2020 và các cam kết hiện nay với tổng mức đầu tư 3,1 tỷ USD. Danh mục các dự án cảng của QHTT VITRANSS 2 (chỉ tính các dự án đề xuất) được tổng hợp trong Bảng 7.4.

Bảng 7.4 Chương trình trọng điểm phát triển cảng (Các dự án đề xuất)

Chuyên ngành		Mã DA	Tên Dự án	Khái quát về dự án	Chi phí DA (triệu USD)
Cảng và vận tải biển	Mở rộng và nâng cấp chức năng cảng	P02	Phát triển cảng biển Hải Phòng (Lạch Huyện) (GĐ 1, kế hoạch ban đầu:201-2015)	Cải tạo luồng khu vực Lạch Huyện để đạt độ sâu -10,3 m, gồm xây dựng đê chắn cát, phát triển các bến nước sâu tại Lạch Huyện để tiếp nhận hàng container, hàng tổng hợp và hàng rời và chuyển một phần chức năng của bến Hoàng Diệu tại cảng Hải Phòng sang phục vụ lợi ích công cộng	450,0
		P05	Phát triển luồng và bến cảng biển Cửa Lò	Xây đê chắn cát cho luồng phía Bắc và mở rộng cảng để tiếp nhận hàng đi/đến khu vực Bắc Trung Bộ	26,0
		P19	Phát triển luồng và bến cảng biển TPHCM (Hiệp Phước – GĐ 2 + khác)	Cải tạo luồng khu vực Hiệp Phước để có thể tiếp nhận tàu trọng tải 25,000 – 30,000 DWT, phát triển bến container nước sâu mới tại khu vực Hiệp Phước để tiếp nhận hàng container, chuyển một phần chức năng của cảng Nhà Rồng – Khánh Hội thành bến tàu du lịch và phục vụ mục đích khác; phát triển bến mới thay thế cảng Bến Nghé	220,0
		P22	Mở rộng bến cảng biển Cần Thơ	Mở rộng bến tại cảng Cái Cui và Trà Nóc ở cảng biển Cần Thơ để tiếp nhận hàng container và hàng tổng hợp từ/tới vùng đồng bằng sông Cửu Long	25,0
Tổng					721,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

(4) Các ưu tiên đầu tư của Chuyên ngành Đường thủy Nội địa

7.10 VITRANSS2 đã xây dựng các dự án ưu tiên cho giai đoạn 2010- 2020 nhưng có một số dự án trong đó chưa được xem xét trong Quyết định của Thủ tướng Chính phủ năm 2008. Các dự án này gồm: bảo trì (0,12 tỷ USD) và kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa ưu tiên cao (0,6 tỷ USD). Các cam kết hiện nay có tổng mức đầu tư là 0,26 tỷ USD. Tổng mức đầu tư của chuyên ngành sẽ là 0,86 tỷ USD.

7.11 Các dự án đang triển khai/đã cam kết và các dự án được lựa chọn từ danh sách các dự án đề xuất sẽ được thực hiện trong giai đoạn 2011- 2020. Bảng 7.5 tổng hợp chi tiết các dự án theo vùng và theo chức năng. Các dự án trong giai đoạn 2011 – 2020 nhằm tăng cường các tuyến trọng yếu và một số tuyến chính trong các vùng khu công nghiệp. Vốn đầu tư cho phát triển cảng và bến sông rất nhỏ do công tác này chủ yếu sẽ do chính quyền tỉnh và/hoặc đơn vị khai thác tư nhân thực hiện. Tổng mức đầu tư cho phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa trong giai đoạn 2011 – 2020 là khoảng 600 triệu USD hay 60 triệu USD/năm. Mức đầu tư cho Chuyên ngành Đường thủy Nội địa là khoảng 20 triệu USD trong giai đoạn 1997-2007. Vốn đầu tư cho các dự án kết cấu hạ tầng đường sông chủ yếu là vốn ngân sách nhà nước.

7.12 Công tác bảo trì cần được ưu tiên cao nhưng hiện chưa có thông tin cụ thể về yêu cầu này, bao gồm cả công tác bảo trì chưa được thực hiện trước đây. Quy hoạch của Cục Đường thủy Việt Nam dành 120 triệu USD cho công tác bảo trì giai đoạn 2011 –

2020 và đây cũng là giả định của VITRANSS 2. Đề xuất cần rà soát công tác bảo trì đường thủy nội địa và cần xây dựng chương trình bảo trì dài hạn. Nguồn vốn thực hiện chủ yếu là vốn ngân sách nhưng đề xuất nên chuyển doanh thu từ thu phí người sử dụng sang phục vụ công tác bảo trì.

7.13 Các dự án không thuộc lĩnh vực phát triển kết cấu hạ tầng đường sông khác, gồm an toàn, luồng lạch, phát triển thể chế, xây dựng cơ sở dữ liệu, đăng kiểm kỹ tàu thuyền và tăng cường năng lực hiện chưa được chú trọng đầu tư nhưng sẽ đem lại lợi ích rất lớn. Do đó, cần ưu tiên cao cho các dự án loại này. Hỗ trợ kỹ thuật từ các tổ chức song phương và đa phương sẽ là biện pháp khả thi để chuyển giao công nghệ.

Bảng 7.5 Chương trình trọng điểm phát triển đường thủy nội địa (các dự án đề xuất)

Chuyên ngành	Mã DA	Tên dự án	Khái quát về dự án	Chi phí DA (triệu USD)
Cải tạo đường thủy	W01	Nâng cấp tuyến Quảng Ninh/Hải Phòng – Hà Nội (cấp II) (166km)	Nâng cấp tuyến dài 166 km đạt cấp II toàn tuyến	38,2
	W06	Nâng cấp tuyến Quảng Ninh – Phả Lại (cấp II) (128km)	Nâng cấp tuyến dài 128 km đạt cấp II toàn tuyến	29,4
	W13	Nâng cấp tuyến kênh Chợ Gạo (28.5km)	Cải tạo đoạn tuyến dài 28,5 km nối các tuyến phía bắc và phía nam (nạo vét, mở rộng và nâng tĩnh không thông thuyền)	138,0
	W14	Cải tạo tuyến kênh Sài Gòn – Kiên Lương/Lấp Vò (315km)	Xây dựng các điều kiện luồng lạch thống nhất trên toàn tuyến dài 315 km	72,5
	W16	Cải tạo tuyến kênh Sài Gòn-Cà Mau/Xà Nô (336km)	Xây dựng các điều kiện luồng lạch thống nhất trên toàn tuyến dài 336 km	77,3
	W17	Cải tạo tuyến kênh Sài Gòn – Cà Mau/ven biển	Xây dựng các điều kiện luồng lạch thống nhất trên toàn tuyến dài 367 km	84,4
	W21	Cải tạo tuyến Sài Gòn – Hiếu Liêm (88km)	Xây dựng các điều kiện luồng lạch thống nhất trên toàn tuyến dài 88 km (đã thực hiện cách đây 6 năm nhưng cần khôi phục, nâng cấp sau 15 năm)	15,0
Duy tu luồng lạch	W38	Nạo vét duy tu để giảm các tổn động về bảo trì	Chương trình duy tu nạo vét luồng lạch nhiều năm để tái thiết lập và đảm bảo tiêu chuẩn đặt ra (2011 – 2020)	120,0
Cải thiện an toàn giao thông	W47	Tìm kiếm và cứu nạn	Nâng cao năng lực tìm kiếm và cứu hộ ở miền Bắc và miền Nam thông qua việc mua sắm trang thiết bị cần thiết và khai thác trang thiết bị phù hợp	5,0
Phát triển thể chế	W52	Cơ sở dữ liệu: khảo sát các tuyến sông và đăng kiểm tàu thuyền	Tăng cường năng lực khảo sát tình trạng luồng lạch thường xuyên (độ sâu, chiều rộng, điểm cong, v.v.) và cải thiện hệ thống đăng kiểm tàu thuyền	20,0
Tổng				599,8

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

(5) Đầu tư cho Chuyên ngành Hàng không

7.14 Ngoài các dự án đã cam kết, các yêu cầu đầu tư khác của ngành hàng không cần 6,4 tỷ USD. Các cam kết hiện nay có tổng mức đầu tư là 1,3 triệu USD. Danh mục các dự án hàng không của QHTT VITRANSS 2 (chỉ tính các dự án đề xuất) được tổng hợp trong Bảng 7.6.

Bảng 7.6 Chương trình trọng điểm phát triển ngành Hàng không (các dự án đề xuất)

Chuyên ngành	Mã DA	Tên dự án	Khái quát về dự án	Chi phí DA (triệu USD)
Xây dựng cảng hàng không mới	A01	Dự án cảng hàng không mới Long Thành	Xây dựng cảng HK quốc tế mới với công suất 8-10 triệu lượt hành khách/năm	6000,0
Mở rộng công suất của các cảng hàng không hiện nay	A11	Cải tạo đường băng cảng HK Đà Nẵng	Chuyển đường lăn E6 để mở rộng tĩnh không từ 75 m lên 150 m	-
	A13	Mở rộng cảng HK Quốc tế Tân Sơn Nhất	Mở rộng công suất của cảng HK quốc tế Tân Sơn Nhất để đón 25 triệu lượt hành khách/năm	200,0
Cải thiện trang thiết bị dẫn luồng	A15	Xây dựng đài kiểm soát không lưu mới tại cảng HK Quốc tế Tân Sơn Nhất	Xây dựng đài kiểm soát không lưu mới	50,0
	A16	Hệ thống dẫn luồng đường	Hiện đại hóa hệ thống kiểm soát không lưu	100,0
Tổng				6.350,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

(6) Đầu tư cho ngành Logistics

7.15 Danh mục các dự án logistics của QHTT VITRANSS 2 (các dự án đề xuất) được tổng hợp trong Bảng 7.7 dưới đây.

Bảng 7.7 Chương trình trọng điểm phát triển Logistics (các dự án đề xuất)

Chuyên ngành	Mã DA	Tên dự án	Khái quát về dự án	Chi phí DA (triệu USD)
Xây dựng cơ sở vật chất kỹ thuật mới để bốc xếp hàng vận tải đa phương thức	L01	Phát triển trung tâm logistics miền Bắc	Phát triển trung tâm logistics với diện tích 500.000 m ² để cung cấp các dịch vụ thông quan cho hàng hóa xuất, nhập khẩu, kho bãi cho hàng hóa phục vụ nhu cầu của vùng và xuất khẩu để đáp ứng yêu cầu của các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài ở các khu công nghiệp gần đó, cơ sở vật chất kỹ thuật tiếp nhận hàng trực tiếp khi chuyển đổi phương thức, gia công hàng hóa, kho bãi khép kín, hệ thống quản lý vận tải container và các giá trị dịch vụ gia tăng	199,8
	L02	Phát triển trung tâm logistics miền Nam	Xây dựng trung tâm phân phối/tổng hợp phục vụ vận tải container quốc tế thông qua bến container quốc tế và cảng hàng không quốc tế	40,0
	L03	Cải tạo cửa khẩu Lào Cai	Cải tạo, mở rộng và thành lập văn phòng thông quan, khu vực kiểm tra, bến xe tải, v.v. để thúc đẩy trao đổi thương mại với Trung Quốc	6,0
Tổng				245,8

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

(7) Đầu tư của chuyên ngành GTVT đô thị

7.16 Chính phủ đã cho phép thực hiện các dự án đường sắt đô thị ở Hà Nội và TPHCM với tổng mức đầu tư lên đến 14,85 tỷ USD. Trên 1/3 số vốn này đã được cam kết để xây dựng 4 tuyến metro với tổng vốn đầu tư là 4,2 tỷ USD, cộng với 990 triệu USD cho hai dự án đường sắt của Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam đưa tổng vốn đầu tư lên là 5,2 triệu USD. Ngoài ra còn có các dự án ở 5 thành phố khác của Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam với tổng vốn đầu tư 781 triệu USD. Như đề xuất ở phần trước, các tuyến đường sắt mới sẽ bổ sung được hoãn lại – rà soát các kết quả của 2 tuyến đầu – 2 tuyến hiện đang được xây dựng.

7.17 Do đó, tổng mức đầu tư cho GTVT đô thị đến năm 2020 sẽ là 13 tỷ USD.

(8) Tóm tắt các Dự án của QHTT

7.18 Dựa trên các phân tích ở trên, các dự án ưu tiên (các dự án trọng điểm) đã được chọn như tổng hợp trong Bảng 7.8.

4) Nhu cầu đầu tư so với khả năng huy động vốn

7.19 Bảng 7.9 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 70,0 tỷ USD nếu không tính ĐSCT và 89,1 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 7.8 Lựa chọn các dự án trọng điểm của QHTT

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)		
		Số	Chi phí (Triệu USD)		Số	Chi phí (Triệu USD)		Số	Chi phí (Triệu USD)		Số	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 7.9 Nhu cầu đầu tư so với khả năng huy động vốn ¹

Yêu cầu đầu tư cho giai đoạn QHTT (2011–2020) (Đơn vị tính: Tỷ USD)	
1. Dự án khác	
1) Chưa bao gồm dự án nhỏ/bảo trì hoặc (20% khả năng ngân sách)	13,0
2) Giao thông đô thị (20% khả năng ngân sách)	13,0
3) Giao thông nông thôn (5% khả năng ngân sách)	3,3
Tổng phụ	29,3
2. Các dự án VITRANSS2	
1) Các dự án đã cam kết/đang triển khai	22,3
2) Các dự án mới (Dự án đề xuất)	18,4 (chưa có ĐSCT) hoặc 37,5 (Có ĐSCT)
Tổng phụ	40,7 hoặc 59,8
Tổng	70,0 hoặc 89,1
TK: Khả năng vốn sẵn có 2009-2020 ²	37-96

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

¹ Ngân sách tương đương 5% GDP theo Kịch bản tăng trưởng Trung bình

² Ngân sách tương đương 3% GDP theo Kịch bản tăng trưởng thấp (mức chi thấp - 37 tỷ USD), và tương đương 7% GDP theo Kịch bản tăng trưởng cao (mức chi cao - 96 tỷ USD).

8 QUY HOẠCH TRUNG HẠN

1) Tiêu chí lựa chọn các dự án ưu tiên cho Quy hoạch trung hạn

8.1 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.

2) Chương trình Quy hoạch trung hạn của từng chuyên ngành

(1) Chuyên ngành Đường bộ

8.2 Do lưu lượng vận tải đường bộ đã và đang tăng nhanh nên nhiệm vụ cấp bách của chuyên ngành đường bộ là xóa bỏ các điểm đen đồng thời tăng khả năng cung cấp các dịch vụ vận tải chất lượng cao. Ngoài ra, chuyên ngành cần giải quyết những tồn đọng trong công tác bảo trì đường bộ và vấn đề an toàn giao thông. Do đó, các ưu tiên của Chuyên ngành gồm :

- (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.

Bảng 8.1 Các dự án đường bộ tiêu biểu cho Quy hoạch trung hạn (đến năm 2015)

Dự án		Chi phí dự án		Kế hoạch dự kiến	Thực hiện			
STT	Tên	Tổng	2009-2015		-2013	-2015	-2018	-2020
Đường bộ								
Xây dựng đường cao tốc mới								
CH01	Cầu Giẽ – Ninh Bình (50km)	452,4	180,9	06-10				
CH02	Đà Nẵng – Quảng Ngãi (131km)	1048,2	1048,2	11-15				
CH03	Phan Thiet – Dầu Giây (100km)	1003,8	1003,8	11-15				
CH04	TPHCM – Long Thành – Dầu Giây (55km)	1110,8	888,7	08-12				
CH05	TPHCM- Trung Lương (40km)	776,5	129,4	04-09				
CH06	Trung Lương – Mỹ Thuận – Cần Thơ (92km)	1510,0	1510,0	11-15				
CH07	Lạng Sơn – Bắc Giang – Bắc Ninh (130km)	1176,3	705,8	13-17				
CH08	Hà Nội – Hải Phòng (105km)	1441,2	1441,2	11-15				
CH09	Hà Nội – Lào Cai (264km)	1218,7	1218,7	09-12				
CH10	Hà Nội – Thái Nguyên (62km)	248,2	82,7	05-10				
CH11	Láng – Hòa Lạc (30km)	450,0	112,5	06-09				
CH12	Hạ Long – Móng Cái (128km)	1254,7	250,9	15-19				
H01	Ninh Bình – Thanh Hóa (75km)	827,6	413,8	13-18				
H02	Thanh Hóa – Vinh (140km)	2128,0	0,0	16-20				
H03	Vinh – Hà Tĩnh (20km)	201,5	0,0	16-20				
H10	Long Thành – Nhơn Trạch – Bến Lức (45km)	738,6	738,6	11-15				
H21	Biên Hòa – Vũng Tàu (76km)	696,5	417,9	13-17				
H30	Vành đai 4 Hà Nội (90km)	1350,5	1350,5	11-15				
H32	Vành đai 3 TPHCM (83km)	1226,9	1226,9	11-15				
Tổng phụ		18860,3	12720,5					
Xây dựng đường mới								
CH13	Cầu Cần thơ	284,8	35,6	02-09				
CH14	Vành đai biên giới C1 (Hà Giang – Lào Cai) (151km)	300,4	136,5	03-13				
CH15	Vành đai biên giới C2 (Phía Bắc)	17,2	1,9	01-09				
CH16	Vành đai biên giới C2 (Phía Bắc, Phơ Rang – Minh Thẳng) (160km)	140,9	94,0	07-12				
CH17	Vành đai biên giới C3	30,1	20,0	07-12				
CH18	Dự án cầu Linh Đàm (QL15, Hà Tĩnh) (2 làn xe)	13,6	13,6	10-12				
CH19	Cầu Ông Bộ (QL1A, Quảng nam)(2 làn,108m)	1,4	0,9	06-13				
CH20	Cầu Hương Anh (QL1A, Quảng Nam (4 làn, 250 m)	8,4	8,4	11-13				
CH21	Dự án cầu Đình Vũ (Hải Phòng)	200,0	200,0	11-13				

Nghiên cứu Toàn diện về Phát triển Bền vững Hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam (VITRANSS 2)
Báo cáo Tóm tắt

Dự án		Chi phí dự án (Triệu USD)		Kế hoạch dự kiến	Thực hiện			
STT	Tên	Tổng	2009-2015		-2013	-2015	-2018	-2020
CH22	Dự án cầu Vĩnh Thịnh (Hà Tây)	80,0	80,0	11-15				
CH23	Dự án 45 cầu nông thôn ở các tỉnh miền Trung và Tây Nguyên	32,8	6,6	01-10				
CH24	Cầu Bến Thủy II (QL1 & QL8B, Nghệ An – Hà Tĩnh (2 làn, 1km)	74,1	74,1	09-11				
CH25	Cầu Đồng Nai	121,8	121,8	12-13				
CH26	Dự án Cầu Phùng (QL32)	18,6	15,5	08-13				
CH27	Đường vành đai biên giới C1 (Hà Giang – Lào Cai) (151km)	67,8	67,8	11-15				
CH28	QL279 (đoạn Tuyên Quang – Bắc Cạn nối QL3 với QL22) (94,5km)	67,3	67,3	10-13				
H33	Xây dựng đường trục kinh tế (24km)	82,8	82,8	11-15				
H35	Xây dựng QL1A mới (Chi Lăng – Bắc Giang (Phổ Giò))	182,1	0,0	16-20				
H36	Xây dựng QL21 mới (Phủ Lý – Nam Định) (25km)	86,2	0,0	16-20				
Tổng phụ		1810,2	1026,7					
Xây dựng đường tránh								
CH29	Tuyến tránh QL1A (Thanh Hóa) (10km)	38,3	38,3	11-15				
CH30	Xây dựng đường tránh QL1 (Đồng Hới, Quảng Bình) (19,3km)	38,6	38,6	11-15				
CH31	Xây dựng đường tránh QL1 (16,3km)	20,8	20,8	11-15				
CH32	Xây dựng đường tránh QL1 (Phan Rang, Ninh Thuận) (8,3km)	32,2	32,2	11-15				
CH33	Tuyến tránh QL2 (Vĩnh Yên – Vĩnh Phúc) (10,6km)	36,2	36,2	11-13				
H59	Xây dựng đường tránh QL1A (Vạn Giã, Khánh Hòa) (10km)	46,3	0,0	16-20				
H63	Xây dựng đường tránh QL1A (Phan Thiết, Bình Thuận) (10km)	34,5	0,0	16-20				
H64	Xây dựng đường tránh QL1A (Đức Phổ, Quảng Ngãi) (9,7km)	36,3	0,0	16-20				
H65	Xây dựng đường tránh QL1A (Vĩnh Long) (7,5km)	25,9	25,9	11-15				
H68	Xây dựng đường tránh QL91 (Thốt Nốt, Cần Thơ) (10km)	34,5	34,5	11-15				
H73	Xây dựng đường tránh QL60 (Hàm Lương (Bến Tre – Mô Cày) (10km)	34,5	0,0	16-20				
H74	Xây dựng đường tránh QL38 (Hòa Mạc, An Giang) (10 km)	34,5	34,5	11-15				
Tổng phụ		412,6	261,0					
Xây dựng cầu/đường bộ								
CH34	QL25 từ cầu Lệ Bạc đến đèo Tô Nô (11,5km)	4,6	4,6	11-13				
CH35	Phát triển cơ sở hạ tầng ĐBDNNL (QL53, QL54, QL91 & ĐT; NHTG5)	119,5	85,4	07-13				
CH36	Mở rộng QL1 (Đồng Hà – Quảng Trị)	31,5	31,5	13-15				
CH37	Dự án khôi phục đường bộ (QL1, Cần Thơ – Năm Căn) (288km)	186,0	46,5	03-10				
CH38	Dự án khôi phục cầu III (QL1)	84,9	33,9	06-10				
CH39	Nâng cấp QL2 (Nội Bài – Vĩnh Yên) (22km)	66,8	13,4	05-09				
CH40	Nâng cấp QL10 (Cầu Tân Đệ – Cầu La Uyên) (5,5km)	25,5	14,1	05-13				
CH41	Cải tạo hành lang Đông - Tây (QL12A) (182,3km)	98,9	22,0	02-10				
CH42	Nâng cấp QL21 (Hà Nội) (76km)	44,2	44,2	13-15				
CH43	Đường HCMC, GD 2, nâng cấp (Pắc Bó – Đất Mũi, không gồm đoạn Hòa Lạc – Ngọc Hồi) (2,072km)	1591,1	1193,3	08-11				
CH44	Dự án cải tạo (QL19, QL20, QL26, QL 27, QL 28)	85,4	71,2	08-13				
CH45	Cải tạo QL2 (Hà Nội – Hà Giang) (261km)	107,2	13,4	02-09				
CH46	Cải tạo QL3 (Hà Nội – Cao Bằng) (310km)	155,3	77,6	05-12				
CH47	Cải tạo QL6, GD II (Sơn La – Điện Biên)	68,9	11,5	04-09				
CH48	Cải tạo QL32 (Hà Nội – Lai Châu) (358km)	178,8	39,7	02-10				
CH49	Cải tạo QL50 (Tp.HCM – Mỹ Tho) (88km)	148,8	148,8	09-13				
CH50	Cải tạo QL80 (Mỹ Thuận – Vàm Cống) (50km)	35,2	10,1	04-10				
CH51	Cải tạo đường và cầu QL60	168,5	140,4	08-13				
CH52	Cải tạo QL61 (Cần Thơ – Kiên Giang)	23,8	6,0	06-09				
CH53	Cải tạo QL22B (Gò Dầu – Xa Mạ) (73km)	23,9	4,0	04-09				
CH54	Chương trình nâng cấp mạng lưới đường thứ yếu	664,4	553,7	08-13				
CH55	Dự án cải tạo đường bộ trợ (loại 3)	201,9	144,2	07-13				
CH56	Dự án cải tạo đường nông thôn III (2,500km)	155,6	103,8	07-12				
CH57	Cải tạo các cầu nông thôn ở các tỉnh khu vực miền Trung và Tây Nguyên	32,3	4,0	02-09				
CH58	Cải tạo đường và cầu khác	202,0	202,0	11-13				
CH59	Mở rộng QL1 Mỹ Thuận – Cần Thơ (38,4km)	108,4	108,4	11-13				
CH60	Sửa chữa mặt cầu Thăng Long	3,5	3,5	12-13				
CH61	Cải tạo và nâng cấp mạng lưới đường bộ (NHTG4) (Hợp phần cải tạo)	310,5	258,8	08-13				
CH62	Cải tạo và nâng cấp mạng lưới đường bộ (Hợp phần bảo trì và tăng cường năng lực)	112,5	112,5	09-13				
CH63	Phục hồi QL1 – GD III	87,4	87,4	11-13				
CH64	Dự án giao thông nông thôn 3 (3150km)	155,6	129,7	08-13				
CH65	Cải tạo các cầu yếu (vay JBIC) – GD 1: 140 cầu (dự án GTVT cải tạo mạng lưới quốc gia)	98,1	98,1	09-13				

Dự án		Chi phí dự án (Triệu USD)		Kế hoạch dự kiến	Thực hiện			
STT	Tên	Tổng	2009-2015		-2013	-2015	-2018	-2020
H156	Kế hoạch triển khai ATGT đường đô thị	272,5	272,5	11-13				
	Tổng phụ	825,9	825,9					
	Tổng	30678,3	21940,0					

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

(2) Đường sắt

8.3 Đường sắt có thể và cần đóng vai trò quan trọng hơn trong hệ thống GTVT của Việt Nam thông qua việc nâng cao công suất và chất lượng dịch vụ để giảm áp lực cho đường bộ, giảm tai nạn giao thông và lượng khí thải nhà kính, giảm mức tiêu thụ năng lượng. Ngoài ra, dự kiến đường sắt sẽ tạo ra trục xương sống quốc gia thứ hai trong cả nước. Nhiệm vụ chính của Quy hoạch trung hạn là cải tạo các tuyến đường sắt hiện nay, giai đoạn đầu nhằm mở rộng công suất lên 50 tàu/ngày và cải thiện dịch vụ.

Bảng 8.2 Các dự án đường sắt tiêu biểu cho Quy hoạch trung hạn (đến năm 2015)

Dự án		Chi phí dự án (Triệu USD)		Kế hoạch dự kiến	Thực hiện			
STT	Tên	Tổng	2009-2015		-2013	-2015	-2018	-2020
Đường sắt								
Cải tạo các tuyến hiện nay để mở rộng công suất								
CR01	Cải tạo và nâng cấp tuyến đường sắt Bắc - Nam	965,4	965,4	10-15				
CR02	Cải tạo các tuyến đường sắt ở miền Bắc	291,6	102,1	01-20				
R01	FII (Tuyến Hà Nội-Sài Gòn)	2465,3	0,0	16-20				
Tổng phụ		3722,4	1067,5					
Xây dựng đường mới								
CR03	Tuyến ĐS Yên Viên – Phả Lại	118,4	84,5	07-13				
CR04	Hạ Long - Cái Lân	58,9	42,1	07-13				
CR05	Tuyến ĐS từ Chùa Vẽ tới nhà máy DAP Đình Vũ (Hải Phòng)	67,7	67,7	10-13				
R07	SRI & SMI (tuyến mới Trảng Bom-Vũng Tàu) (73.1km)	1847,8	0,0	16-20				
Tổng phụ		2092,8	194,4					
Tổng		5815,2	1261,9					

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

(3) Cảng và Vận tải biển

8.4 Cảng và vận tải biển là các tuyến huyết mạch của nền kinh tế hướng 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:

- Phát triển các cảng biển nước sâu, gồm cả luồng vào cảng ở vùng KTTĐ Nam bộ và Bắc bộ.
- 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
- Áp dụng hệ thống RORO nhằm thúc đẩy chuyển đổi sử dụng vận tải đường bộ sang vận tải ven biển.

Bảng 8.3 Các dự án cảng và vận tải biển tiêu biểu cho Quy hoạch trung hạn (đến năm 2015)

Dự án		Chi phí dự án		Kế hoạch dự kiến	Thực hiện			
STT	Tên	Tổng	2009-2015		-2013	-2015	-2018	-2020
Cảng và Vận tải biển								
Nâng cấp chức năng cảng								
CP01	Phát triển luồng cảng biển Cẩm Phả	7,0	7,0	12-13				
CP02	Phát triển bến cảng biển Hòn Gai (Cái Lân) (Cam kết)	120,0	120,0	10-13				
CP03	Phát triển luồng và bến cảng biển Hải Phòng (Đình Vũ)	411,0	411,0	11-13				
CP04	Phát triển luồng và bến cảng biển Nghi Sơn	24,0	24,0	11-13				
CP05	Phát triển luồng cảng biển Cửa Lò (Cam kết)	4,0	4,0	11-13				
CP06	Phát triển bến cảng biển Vũng Áng (Cam kết)	40,0	40,0	11-13				
CP07	Phát triển bến cảng biển Dung Quất (Cam kết)	41,0	41,0	11-13				
CP08	Phát triển luồng và bến cảng biển Quy Nhơn (Cam kết)	74,0	74,0	11-13				
CP09	Phát triển bến cảng biển Vân Phong (GĐ 1)	190,0	190,0	11-13				
CP10	Phát triển bến cảng biển Ba Ngòi (Cam Ranh – GĐ 1)	88,0	88,0	11-13				
CP11	Phát triển luồng và bến cảng biển Vũng Tàu (Cái Mép – Thị Vải) (GĐ 1)	1675,0	1675,0	11-13				
CP12	Phát triển luồng và bến cảng biển TPHCM (Hiệp Phước) (GĐ 1)	204,0	204,0	11-13				
CP13	Phát triển luồng Quan Chánh Bó	198,0	198,0	11-13				
P02	Phát triển cảng biển Hải Phòng (Lạch Huyện) (GĐ 1, kế hoạch ban đầu: 2010-2015)	450,0	270,0	13-17				
P05	Xây dựng luồng vào và cảng biển Cửa Lò	26,0	0,0	16-20				
P19	Phát triển luồng và cảng biển TPHCM (Hiệp Phước, GĐ 2 + Khác)	220,0	132,0	13-17				
P22	Mở rộng bến cảng Cần Thơ	25,0	25,0	11-13				
Tổng phụ		3797,0	3503,0					
Tổng		3797,0	3503,0					

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

(4) Đường thủy nội địa

8.5 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 cảng 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 các nút cổ chai, cải tạo các cảng sông.

Bảng 8.4 Các dự án đường thủy nội địa tiêu biểu cho Quy hoạch trung hạn (đến năm 2015)

Dự án		Chi phí dự án		Kế hoạch dự kiến	Thực hiện			
STT	Tên	Tổng	2009-2015		-2013	-2015	-2018	-2020
Đường thủy nội địa								
Cải tạo đường thủy nội địa								
CW01	Phát triển hành lang xuyên phía Bắc sông Cửu Long (Cấp III)(253km)	99,3	99,3	11-13				
CW02	Phát triển hành lang ven biển Nam bộ (Cấp III) (153km)			13-15				
CW03	Cải tạo các kênh gom ở vùng ĐBDNNL (Cấp IV) (58km)	8,5	8,5	11-13				
CW04	Cải tạo hành lang Đông – Tây bắc, vùng đồng bằng Bắc bộ (Cấp II)(Việt Trì – Quảng Ninh) (280km)	59,8	59,8	11-13				
CW05	Cải tạo hành lang Bắc – Tây Nam vùng đồng bằng Bắc bộ (Cấp I) (295km)	6,5	6,5	11-13				
CW06	Cải tạo cửa sông Ninh Cơ	63,7	63,7	11-13				
CW07	Kênh nối giữa sông Đáy và sông Ninh Cơ	0,0		11-13				
CW08	Phát triển tuyến Đường sông Sài Gòn – Đồng Tháp – Long Xuyên	4,4	4,4	11-13				
CW09	Phát triển kênh Thị Vải – Nước Mặn	3,1	3,1	11-13				
W01	Nâng cấp tuyến Quảng Ninh/Hải Phòng – Hà Nội (Cấp II) (166 km)	38,2	38,2	11-13				
W06	Nâng cấp tuyến Quảng Ninh – Phả Lại (Cấp II) (128 km)	29,4	29,4	11-13				
W13	Nâng cấp tuyến kênh Chợ Gạo (11km)	138,0	138,0	11-13				
W14	Cải tạo tuyến kênh Sài Gòn – Kiên Lương (qua kênh Lấp Vò) (315km)	72,5	72,5	11-13				
W16	Cải tạo tuyến Sài Gòn- Cà Mau (qua kênh Xà No) (336 km)	77,3	0,0	16-18				
W17	Cải tạo tuyến ven biển Sài Gòn – Cà Mau (367 km)	84,4	0,0	18-20				
W21	Cải tạo tuyến Sài Gòn – Hiếu Liêm (88 km)	15,0	0,0	16-18				
Tổng phụ		700,0	523,3					
Duy tu nạo vét luồng								
CW10	Cải tạo cảng Việt Trì	4,3	4,3	11-13				
CW11	Cải tạo cảng Ninh Phúc	2,8	2,8	11-13				
CW12	Đầu tư tập trung cho phát triển công trình cảng ở các tỉnh vùng ĐBDNNL	-	-	11-13				
Tổng phụ		7,0	7,0					
Cải tạo bến thủy nội địa								
CW13	Đầu tư phát triển các bến phà cỡ nhỏ	4,6	4,6	11-13				
Tổng phụ		4,6	4,6					
Cải thiện ATGT								
W47	Tìm kiếm và cứu nạn	5,0	5,0	11-13				
Tổng phụ		5,0	5,0					
Tăng cường thể chế								
CW14	Phát triển thể chế liên quan đến phát triển Đường sông ở vùng ĐBDNNL	1,6	1,6	11-13				
CW15	Phát triển thể chế liên quan đến phát triển Đường sông vùng đồng bằng Bắc bộ	5,1	5,1	11-13				
W52	Cơ sở dữ liệu: Khảo sát các tuyến sông và đăng kiểm tàu thuyền	20,0	20,0	11-13				
Tổng phụ		26,7	26,7					
Bảo trì								
CW16	Dự án bảo trì thí điểm	1,0	1,0	11-13				
W38	Duy tu nạo vét luồng để giảm các bãi bồi	120,0	60,0	11-20				
Tổng phụ		121,0	61,0					
Tổng		864,3	627,6					

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

(5) Đường hàng không

8.6 Dựa trên sự tăng trưởng của vận tải hàng không, quy hoạch trung hạn của chuyên ngành đường 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.

Bảng 8.5 Các dự án hàng không tiêu biểu cho quy hoạch trung hạn (đến năm 2015)

Dự án		Chi phí dự án		Kế hoạch dự kiến	Thực hiện			
STT	Tên	Tổng	2009-2015		-2013	-2015	-2018	-2020
Hàng không								
Xây dựng cảng hàng không mới								
CA01	Cảng hàng không đảo Phú Quốc	56,0	56,0	11-13				
A01	Dự án cảng hàng không quốc tế Long Thành mới	6000,0	3000,0	11-20				
Tổng phụ		6056,0	3056,0					
Tăng cường năng lực cho các cảng hàng không hiện có								
CA02	Cảng hàng không đảo Phú Quốc	84,0	84,0	10-13				
CA03	Dự án nhà ga mới cảng HKQT Đà Nẵng	800,0	800,0	12-13				
CA04	Dự án nhà ga T2 cảng HKQT Nội Bài	20,0	20,0	10-13				
CA05	Mở rộng nhà ga hàng hóa cảng HKQT Nội Bài	23,0	23,0	09-13				
CA06	Kéo dài đường băng và mở rộng bãi đỗ máy bay cảng hàng không Đà Nẵng	75,0	45,0	13-17				
CA07	Mở rộng nhà ga hành khách cảng hàng không Đà Nẵng	100,0	0,0	18-23				
CA08	Xây dựng nhà ga hàng hóa cảng hàng không Tân Sơn Nhất	50,0	50,0	09-15				
A11	Cải tạo đường băng CHK QT Đà Nẵng	-	-	13-17				
A13	Mở rộng CHK QT Tân Sơn Nhất	200,0	200,0	11-15				
Tổng phụ		1352,0	1222,0					
Cải tạo công trình dẫn luồng hàng không								
CA09	Dự án đài kiểm soát không lưu mới cảng HKQT Nội Bài	100,0	100,0	12-13				
CA10	Xây dựng nhà ga mới và đài kiểm soát không lưu cảng HK Cam Ranh	12,5	12,5	11-13				
A15	Xây đài chỉ huy CHK QT Tân Sơn Nhất	50,0	50,0	11-13				
A16	Hệ thống dẫn luồng hàng không	100,0	100,0	11-13				
Tổng phụ		262,5	262,5					
Tổng		7670,5	4540,5					

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

(6) Logistics

8.7 Cơ sở vật chất kỹ thuật khai thác vận tải hàng hóa đa phương thức sẽ được phát triển ở vùng KTTĐ Bắc bộ và Nam bộ nhằm tạo cơ sở thúc đẩy dịch vụ logistics. Để đáp ứng nhu cầu vận tải qua biên giới ngày càng tăng giữa Việt Nam và khu vực Tây Nam Trung Quốc, cơ sở vật chất kỹ thuật ở Lào Cai sẽ được cải tạo.

Bảng 8.6 Các dự án logistics tiêu biểu cho Quy hoạch trung hạn (đến năm 2015)

Dự án		Chi phí dự án		Kế hoạch dự kiến	Thực hiện			
STT	Tên	Tổng	2009-2015		-2013	-2015	-2018	-2020
Logistics								
Xây dựng công trình xếp dỡ hàng hóa vận tải đa phương thức								
L01	Phát triển trung tâm logistics miền Bắc	199,8	199,8	11-13				
L02	Phát triển trung tâm logistics miền Nam	40,0	40,0	11-13				
L03	Cải tạo cửa khẩu Lào Cai	6,0	6,0	11-13				
Tổng phụ		245,8	245,8					
Tổng		245,8	245,8					

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

(7) Tổng hợp nhu cầu đầu tư

8.8 Ước tính tổng chi phí đầu tư của các dự án được chọn trong Quy hoạch trung hạn đến năm 2015 là 32,1 tỷ USD (vốn đầu tư của Chính phủ là 26,3 tỷ USD), gồm 60% cho các dự án đang triển khai/đã cam kết và 40% cho các dự án mới (xem Bảng 8.7).

Bảng 8.7 Nhu cầu đầu tư của Quy hoạch trung hạn (đến năm 2015)

		Các dự án của QHTT (2009–2020)			1. Các dự án đã cam kết (2009–2015)			2. Các DA mới (2009–2015)			1+2. QH trung hạn (2009–2015)		
		Số DA	Chi phí (triệu USD)		Số DA	Chi phí (triệu USD)		Số DA	Chi phí (triệu USD)		Số DA	Chi phí (triệu USD)	
			Tổng	Ngân sách ³⁾		Tổng	Ngân sách ³⁾		Tổng	Ngân sách ³⁾		Tổng	Ngân sách ³⁾
1. Đường bộ	Cao tốc	19	18.860	13.202	12	8.573	6.001	7	4.148	2.903	19	12.721	8.904
	Quốc lộ	112	10.992	10.992	72	6.757	6.757	40	1.637	1.637	112	8.394	8.394
	Khác	11	826	826	3	136	136	8	690	690	11	826	826
	Tổng phụ	142	30.678	25.020	87	15.498	12.926	55	6.475	5.230	142	21.973	18.157
2. Đường sắt (Chưa có ĐSCT)		7	5.815	5.815	5	1.262	1.262	2	0	0	7	1.262	1.262
3. Cảng và Vận tải biển		17	3.797	2.658	13	3.076	2.153	4	427	299	17	3.503	2.452
4. ĐTNĐ	Cảng sông	3	7	6	3	7	6	0	0	0	3	7	6
	Đường sông	16	700	700	9	245	245	7	278	278	16	523	523
	Khác	7	157	157	4	12	12	3	85	85	7	97	97
	Tổng phụ	26	864	864	16	265	264	10	363	363	26	628	627
5. HK	Cảng HK mới	2	6.056	4.845	1	56	45	1	3.000	2.400	2	3.056	2.445
	Cảng HK hiện có	9	1.352	1.082	7	1.022	818	2	200	160	9	1.222	978
	Thiết bị dẫn luồng	4	263	263	2	113	113	2	150	150	4	263	263
	Tổng phụ	15	7.671	6.189	10	1.191	975	5	3.350	2.710	15	4.541	3.685
6. Logistics		3	246	123	0	0	0	3	246	123	3	246	123
Tổng (Chưa có ĐSCT)		210	49.071	40.669	131	21.258	17.547	79	10.860	8.725	210	32.119	26.273
(ĐSCT ²⁾)		2	19.094	19.094	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Chú ý: 1) Đầu tư 1 phần trước năm 2009.

2) 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.

3) 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%.

8.9 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 8.8). 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 8.8 Nhu cầu đầu tư so với khả năng huy động vốn của quy hoạch trung hạn ¹

Yêu cầu đầu tư cho giai đoạn QH Trung hạn (2011-2015) (Đơn vị tính: Tỷ USD)	
Dự án khác	
1) Không bao gồm các dự án bảo trì/dự án nhỏ (20% trong khả năng ngân sách)	6,4
2) GTVT đô thị (20% trong khả năng ngân sách)	6,4
3) Giao thông nông thôn (5% trong khả năng ngân sách)	1,6
Tổng phụ	14,4
Các dự án của VITRANSS 2	
1) Đang triển khai/đã cam kết	17,6
2) Dự án mới (Đề xuất)	8,7
Tổng phụ	26,3
Tổng	40,7
Nguồn vốn có thể huy động giai đoạn 2009-2015 ²	19 – 46

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

¹ Ngân sách tương đương 5%GDP theo Kịch bản tăng trưởng TB

² Ngân sách tương đương 3%GDP theo Kịch bản tăng trưởng thấp (mức chi thấp - 19 tỷ USD), và tương đương 7%GDP theo Kịch bản tăng trưởng cao (mức chi cao - 46 tỷ USD).

9 TIẾP TỤC CẢI TỐ NGÀNH GTVT

1) Khung thể chế

9.1 Phần này tập trung nghiên cứu cách thức mà khu vực công lập quy hoạch, phát triển và quản lý ngành GTVT và cách thức phân bổ theo ngành dọc và ngành ngang các quy trình và hoạt động kinh doanh.

9.2 Ngành GTVT có tác động theo diện rộng và yêu cầu phải có chính sách, chương trình "dài hơi" bởi GTVT có đóng góp nhiều mặt cho phát triển, bao gồm các hoạt động vận tải hành khách và hàng hóa, mở rộng các khu đô thị, nông thôn, bao gồm cả vận tải công cộng và cá nhân, đáp ứng các nhu cầu kinh tế-xã hội, phục vụ nhu cầu trong nước và quốc tế. Do tính chất đa dạng, cần áp dụng một mô hình đơn giản (mô hình được sử dụng phổ biến trên thế giới) nhằm hiểu rõ hơn những sự thay đổi và phát triển thể chế chính.

9.3 Cần làm rõ các chức năng mà cơ quan nhà nước có thể đảm nhận tốt nhất. Nhiều quốc gia vừa áp dụng một mô hình thể chế mới làm cơ sở vững chắc cho các hành động hiệu quả. Mô hình đó bao gồm việc chuyển đổi nhà nước sang vai trò của:

- (a) **Cơ quan hoạch định chính sách/chiến lược:** trong đó Chính phủ quyết định chính sách và chiến lược.
- (b) **Cơ quan quản lý/điều tiết:** Điều tiết để tạo thị trường cạnh tranh (điều tiết kinh tế phải đảm bảo điều kiện tiếp cận thị trường, phòng chống lạm dụng hành vi độc quyền. Mặt khác, điều tiết kỹ thuật cần xác định các tiêu chuẩn kỹ thuật chung, nếu cần, và đảm bảo các tiêu chuẩn an toàn được thực hiện đầy đủ).
- (c) **Quản lý dự án và chương trình:** Người tạo điều kiện thuận lợi, tăng cường hoạt động của khu vực tư nhân và đảm bảo tính đúng đắn của thể chế, chính sách và khung pháp lý, và
- (d) **Cung cấp dịch vụ:** Người mua dịch vụ từ khu vực tư nhân phục vụ mục đích kinh tế, xã hội nhưng không vì mục đích lợi nhuận.

9.4 Khung phân loại hoạt động thể chế GTVT (thường được Ngân hàng Thế giới áp dụng trên toàn cầu) được sử dụng làm cơ sở phân loại bối cảnh thể chế hiện hành trong ngành GTVT năm 2009. Bối cảnh thể chế hiện hành được thể hiện trong Bảng 9.1. Có thể không bao gồm GTVT đô thị, cơ cấu thể chế hiện đang được áp dụng trong phạm vi từng chuyên ngành GTVT. Tuy nhiên, cần tiến hành các bước bổ sung, ví dụ như xác định bộ khung tương lai cho áp dụng các phương án PSP trong ngành GTVT.

9.5 Thể chế cần thay đổi phù hợp với những thách thức khi thực hiện các chính sách và chiến lược mới. Các cơ chế-chính sách ở Việt Nam đang được điều chỉnh nhưng còn chậm. Cần có sự chuyển đổi mô hình, từ mô hình "trên rót xuống" sang mô hình quy hoạch phối hợp, từ cơ chế trong đó nhà nước cung cấp 100% kết cấu hạ tầng sang cơ chế mà sự tham gia của tư nhân được tối đa hóa.

9.6 Ở một mức độ nào đó, Việt Nam đã bắt đầu tái cơ cấu thể chế phù hợp theo mô hình trên. Trong 7 năm qua, một số luật đã được ban hành trong đó có:

- (i) Luật Giao thông Đường bộ 2001 và sửa đổi bổ sung năm 2008;
- (ii) Luật Giao thông Đường thủy nội địa năm 2004;
- (iii) Bộ Luật Hàng hải được sửa đổi và bổ sung năm 2005

(iv) Luật Đường sắt năm 2005;

(v) Luật Hàng không dân dụng được sửa đổi bổ sung năm 2006.

Bảng 9.1 Bối cảnh thể chế hiện hành trong ngành GTVT ở Việt Nam

	ĐƯỜNG BỘ	ĐƯỜNG BỘ CAO TỐC	ĐƯỜNG SẮT	ĐƯỜNG THỦY	CÁNG / VT.BIỂN	HÀNG KHÔNG
1. Kế hoạch và chính sách	(1) Đa phương thức Bộ GTVT	Bộ GTVT	Bộ GTVT	Bộ GTVT	Bộ GTVT	Bộ GTVT
	(2) Chuyên ngành Tổng Cục Đường bộ Việt Nam (GVRA), báo cáo lên Bộ GTVT	Nhìn chung do Bộ GTVT, tuy nhiên vẫn chưa rõ ràng	Cục Đường sắt Việt Nam báo cáo lên Bộ GTVT, Tổng Công ty ĐSVN báo cáo lên Thủ tướng	Cục Đường thủy nội địa Việt Nam (VIWA), báo cáo lên Bộ GTVT	Cục Hàng hải Việt Nam (VINAMARINE), báo cáo lên Bộ GTVT, VINALINES báo cáo lên Thủ tướng	Cục Hàng không Việt Nam (CAAV), báo cáo lên Bộ GTVT
2. Quy định: Kỹ thuật	(1) An toàn, tiêu chuẩn, v.v. Tổng Cục Đường bộ Việt Nam	Nhìn chung do TCĐB, nhưng vẫn chưa rõ ràng đối với đường bộ cao tốc, vì vẫn rất hạn chế về vấn đề duy tu và bảo trì.	Cục ĐSVN	Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đối với hoạt động khai thác cảng, luồng và tàu	VINAMARINE đối với hoạt động cảng biển và vận tải biển	Cục HK Việt Nam
	(2) Cấp phép Cảnh sát GT cấp giấy phép lái xe	Cảnh sát GT cấp giấy phép lái xe	Đơn vị khai thác tàu/đầu máy, thuộc Tổng Công ty ĐSVN	Giấy phép lái tàu do Cục Đường thủy nội địa Việt Nam cấp	Giấy phép đăng ký thuyền bộ và thuyền viên VINAMARINE cấp	Giấy phép phi công và kỹ thuật viên hàng không do Cục HK VN cấp
	(3) Đăng ký Giấy đăng ký xe cơ giới do CSGT cấp; Đăng kiểm phương tiện: Cục Đăng kiểm, Thực thi: TCĐB	Giấy đăng ký xe cơ giới do CSGT cấp; Đăng kiểm phương tiện: Cục Đăng kiểm, Thực thi: TCĐB	Cục ĐSVN	Cục Đăng kiểm cấp giấy phép đăng ký & đăng kiểm tàu	Đăng kiểm Hàng hải Việt Nam, trực thuộc VINAMARINE	Cục HK VN đăng ký và đăng kiểm máy bay
3. Quy định: Kinh tế	(1) Gia nhập & Cạnh tranh Đăng ký hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ do Sở GTVT tỉnh và thành phố chịu trách nhiệm đối với dịch vụ xe buýt và dịch vụ hàng hóa, dịch vụ vận tải qua biên giới do BGTV. Thu phí đường bộ do BGTVT, giao cho các đơn vị của BGTVT, TCĐB, VEC, UBNDTP, Sở GTVT tỉnh và thành phố đối với đường tỉnh và đường huyện.	Đăng ký hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ do Sở GTVT tỉnh và thành phố chịu trách nhiệm (đối với dịch vụ xe buýt và dịch vụ hàng hóa, dịch vụ vận tải qua biên giới do BGTV. Thu phí đường bộ do BGTVT, TCĐB, VEC, UBNDTP (Sở GTVT tỉnh và thành phố) đối với đường tỉnh và đường huyện.	Độc quyền: TCTĐS	Hầu hết tàu xà lan thuộc tư nhân sở hữu; hoặc của Cục Đường thủy nội địa Việt Nam	Các dịch vụ vận tải biển của VINAMARINE	Cục HK VN
	(2) Định giá Giá vé vận tải công cộng do UBND cấp tương ứng quy định Mức thu phí: BTC	Giá vé vận tải công cộng do UBND cấp tương ứng quy định Mức thu phí: BTC	Tổng CT ĐSVN định giá vé để Bộ Tài chính phê duyệt	Cục Đường thủy nội địa Việt Nam định phí đường sông để Bộ TC phê duyệt; UBND định phí cảng	Phí, giá vé theo quy định của Bộ TC	Phí, giá vé hàng không nội địa hàng thường theo quy định của Bộ TC
4. Quản lý chương trình	(1) Lập chương trình đầu tư Bộ GTVT, KHĐT, TC (Ngân sách nhà nước) Bộ GTVT là cơ quan nhà nước chịu trách nhiệm về hợp tác nhà nước tư nhân (PPP)	Bộ GTVT, KHĐT, TC (Ngân sách nhà nước) Bộ GTVT là cơ quan nhà nước chịu trách nhiệm về hợp tác nhà nước tư nhân (PPP)	Bộ GTVT, KHĐT, TC	Bộ GTVT, KHĐT, TC	Bộ GTVT, KHĐT, TC	Bộ GTVT, KHĐT, TC
5. Cung cấp kết cấu hạ tầng	(1) Xây dựng Ban QLDA trực thuộc Bộ GTVT và Tổng cục Đường bộ VN (trừ đường cao tốc & đường địa phương), đơn vị trúng thầu khác	Giao cho các nhà thầu trực thuộc đơn vị chủ sở hữu đường bộ cao tốc, bao gồm nhượng quyền	Kết cấu hạ tầng đường sắt do cả Cục ĐSVN và Tổng CTĐSVN	Cảng, luồng do Ban QLDA trực thuộc Cục Đường thủy nội địa VN (trừ cảng thuộc quyền quản lý của địa phương và sông địa phương)	Cảng nhỏ do VINAMARINE; cảng lớn do Doanh nghiệp Kinh doanh cảng thuộc nhiều loại hình sở hữu xây dựng và bảo trì	Do 3 công ty cảng hàng không khu vực trực thuộc Cục HK VN
	(2) Bảo trì TCĐB (không bao gồm ĐBCT & đường địa phương)	Giao cho các nhà thầu trực thuộc đơn vị chủ sở hữu đường bộ cao tốc, bao gồm nhượng quyền	TCTĐS	Nạo vét do VINAWACO	Ditto	Ditto
	(3) Nhượng quyền Các cơ quan nhà nước được bổ nhiệm: Bộ GTVT, TCĐB, TCT ĐBCT, UBND cấp tương ứng (Sở GTVT và Sở GTCC)	Các cơ quan nhà nước được bổ nhiệm: Bộ GTVT, TCĐB, TCT ĐBCT, UBND cấp tương ứng (Sở GTVT và Sở GTCC)	Tổng CT ĐSVN về lý thuyết	Không có cơ quan chuyên	Không có cơ quan chuyên	3 công ty cảng hàng không khu vực

Báo cáo Tóm tắt

	ĐƯỜNG BỘ	ĐƯỜNG BỘ CAO TỐC	ĐƯỜNG SẮT	ĐƯỜNG THỦY	CẢNG / VT.BIỂN	HÀNG KHÔNG
6. Cung cấp dịch vụ	(1) Hãng vận tải Công ty xe buýt thuộc sở hữu của LGU, hợp tác xã, công ty tư nhân	Công ty xe buýt thuộc sở hữu của LGU, hợp tác xã, công ty tư nhân	Các công ty vận tải đường sắt	Dịch vụ tàu xà lan do các công ty tư nhân & DNNN, đội tàu xà lan của VIWA chiếm thiểu số (~10%)	VINALINES với công ty con và các công ty vận tải biển khác	Tổng công ty Hàng không VN, Jetstar Pacific, VASCO, Công ty Bay dịch vụ (trực thăng)
	(2) Người sử dụng công Xe con cá nhân, xe tải, xe máy	Xe con cá nhân, xe tải, xe máy	Không	Tàu thuyền nhỏ	Tàu thuyền nhỏ	Máy bay cá nhân
7. Luật cơ sở	Luật Giao thông Đường bộ 23/2008/QH12	Luật Giao thông Đường bộ 23/2008/QH12	Luật Đường sắt Việt Nam số 35/2005/QH11	Luật giao thông đường thủy nội địa Việt Nam số 23/2004/QH11	Bộ Luật Hàng hải Việt Nam số 40/2005/QH11	Luật HK Việt Nam 66/2006/QH11
8. Thực thi	Cảnh sát giao thông và thanh tra giao thông của CĐBVN	Cảnh sát giao thông và thanh tra giao thông của CĐBVN hoặc có thể 1 số đơn vị khác	CĐSVN/TCTĐSVN	15 trạm quản lý đường sông của VIWA	Cảnh sát biển Việt Nam	Ban Quản lý hoạt động bay trực thuộc Cục Hàng không VN

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 tổng hợp từ các thông tin và dữ liệu sẵn có

9.7 Ngoài luật, các quyết định và nghị định quy định về tổ chức của ngành GTVT, còn có các thông tư và văn bản khác quy định cụ thể hơn về kỹ thuật và kinh tế, một vài trong số đó có sự chồng chéo và bất cập ngay từ đầu áp dụng vào cải cách. Một mặt luật quy định bộ khung cơ sở cho ngành, mặt khác các quy định hướng dẫn cách hiểu, đối tượng và cách thực thi luật.

2) Những thách thức mới

9.8 Một số động thái mới đây của Chính phủ đã làm phát sinh một số vấn đề không lường trước. Trong chuyên ngành đường bộ, việc thành lập Công ty Đầu tư Phát triển Đường Cao tốc Việt Nam (VEC) giúp các dự án đường cao tốc được triển khai nhanh chóng nhưng lại xung đột với vai trò của Cục ĐBVN về việc duy trì một mạng lưới đường bộ cân bằng và được phân cấp theo chức năng. Các đơn vị mới trong ngành đường sắt cũng mới được thành lập cho những dự án vận tải đường sắt khối lượng lớn nhưng lại gây ra xung đột với các dự án đường sắt khác. Lĩnh vực cảng biển đang trong giai đoạn mở rộng công suất khi mà khu vực ảnh hưởng của cảng cũng được mở rộng nhờ những dự án cải tạo nâng cấp mạng lưới đường bộ. Các thể chế chuyên ngành hiện đang được củng cố nhưng thể chế về quy hoạch đa phương thức vẫn trong giai đoạn sơ khai.

9.9 Nếu vấn đề là chính sách về cảng hàng không, cảng biển chiến lược đối với mỗi một trong 3 vùng KTTĐ hay là chiến lược GTVT đô thị của Hà Nội thì sẽ cần tăng cường vai trò để phối hợp hiệu quả hơn trong quy trình của Chính phủ. Nếu thiếu điều này, chiến lược sẽ bị bóp méo. Mặc dù có thể tất cả các cơ quan này đều cam kết phối hợp nhưng trên thực tế khó có thể thực hiện điều này.

9.10 Một yếu tố quan trọng nữa để phối hợp hiệu quả đó là chính thức hóa chương trình đầu tư 5 năm cho ngành GTVT. Nói cách khác, Kế hoạch PTKT-XH 5 năm của Chính phủ cần đi kèm với Chương trình đầu tư trọng yếu 5 năm (CIP) trong ngành GTVT. Quy trình xác định Chương trình đầu tư trọng yếu 5 năm cần thể hiện những đặc điểm sau:

- Nghiêm cấm những hạng mục ngoài ngân sách và ngoài chương trình đầu tư
- Xác định rõ giới hạn ngân sách (khả năng ngân sách) trong nội bộ chuyên ngành;
- Dự toán chính xác hơn cho các dự án trong danh mục đầu tư, ví dụ sử dụng kết quả các nghiên cứu khả thi, phân tích thiết kế cơ sở;
- Bổ sung chương trình vào quy hoạch tổng thể đã có; có nghĩa là CIP sẽ phải được coi là phần bổ sung chính thức cho các quy hoạch phê duyệt trước đó.
- Đánh giá lại một số dự án nhằm hướng dẫn xây dựng chương trình đầu tư trọng điểm cho 5 năm tới.

9.11 Hệ thống theo dõi hiệu quả thực hiện cần được bổ sung đi kèm với Chương trình đầu tư trọng yếu để giúp giải quyết kịp thời những vấn đề như vượt mức chi phí đầu tư, chậm trễ trong triển khai. Việc theo dõi hiệu quả hoạt động cần sử dụng các chỉ số đánh giá. Chỉ số có thể được lấy từ Ma trận Khung Logic (Chính phủ đã bắt đầu sử dụng ma trận này trong các nghiên cứu khả thi) cho từng dự án trong Chương trình đầu tư trọng yếu. Các chỉ số sẽ đo lường kết quả, một vài trong số đó là:

- (i) Tỷ lệ thu hồi vốn trong chuyên ngành
- (ii) Khí nhà kính phát thải theo HK-km và tấn-km.
- (iii) Tiêu thụ năng lượng theo phương thức vận tải
- (iv) Thực hiện các dự án đầu tư đã có quy hoạch, thực tế so với quy hoạch
- (v) Tỷ lệ tai nạn giao thông của từng phương thức

3) Các vấn đề liên ngành

9.12 Một số vấn đề thể chế liên ngành được xác định như sau.

(1) Phối hợp quy hoạch

9.13 Trong tất cả các chuyên ngành GTVT, công tác quy hoạch dài hạn bị chi phối bởi lối tư duy “một chiều” trong đó cơ quan chủ quản của chuyên ngành chỉ nhìn vào ngành của mình mà không có sự liên hệ với các chuyên ngành khác. Hiện còn thiếu một bộ khung phối hợp quy hoạch đa phương thức trong ngành GTVT. Bộ GTVT cần chỉ đạo giải quyết vấn đề này.

(2) Thiếu việc đấu thầu cạnh tranh

9.14 Trong lĩnh vực xây dựng kết cấu hạ tầng, thói quen phổ biến là giao công việc thiết kế chi tiết cho một doanh nghiệp nhà nước trực thuộc và công việc thi công cho một doanh nghiệp trực thuộc CIENCO khác mà không thông qua đấu thầu cạnh tranh.

9.15 Chưa có mối quan hệ hợp đồng công bằng giữa ba bên – chủ sở hữu (đơn vị sở hữu dự án), công ty thiết kế và công ty xây dựng vì quyền kiểm soát và sở hữu ba đơn vị này thuộc về bộ GTVT và các đơn vị trực thuộc. Xung đột xảy ra khi dự án sử dụng vốn ODA bởi quy định của các nhà tài trợ yêu cầu phải thực hiện đấu thầu cạnh tranh. Giải pháp có thể là cổ phần hóa hoặc tách doanh nghiệp thiết kế và thi công ra khỏi ảnh hưởng cơ quan chủ quản (và Bộ GTVT)

(3) Vai trò của các Ban quản lý dự án (Ban QLDA)

9.16 Phương án lý tưởng đó là khi hành thành một dự án hoặc một chương trình, Giám đốc Ban QLDA hoặc trưởng nhóm dự án phải trở lại cơ quan chủ quản để làm việc. Trên thực tế, điều này khó thực hiện. Các Ban QLDA thường tiếp tục tồn tại và hoạt động thậm chí sau khi nghĩa vụ đã hoàn thành. Sự trở về cơ quan chủ quản có thể bị coi là một sự giáng chức, nếu không phải về cấp bậc thì chí ít cũng là về quyền lợi và bổng lộc. Không phải trong trường hợp nào cơ quan chủ quản cũng có ngay một nhiệm vụ mới cho người trở về.

9.17 Nếu nhân sự dự án được giải tán sau khi chương trình, dự án kết thúc thì cơ quan chủ quản có thể mất đi những người tài năng với kinh nghiệm có lợi cho cơ quan chủ quản và Bộ GTVT.

(4) Phát triển mô hình Tham gia của tư nhân (PSP)/hợp tác Nhà nước và Tư nhân (PPP)

9.18 PPP cũng được coi là một vấn đề mang tính liên ngành. Hiện chưa có các thể chế chính thức về PSP/PPP trong lĩnh vực kết cấu hạ tầng/GTVT mặc dù các quy hoạch đang trong quá trình lập. Mới đây Việt Nam đã thiết lập cơ sở cho một đơn vị về PPP trong Bộ KHĐT và thành lập một ban chỉ đạo với thành viên đến từ Bộ Tài chính, Bộ KHĐT và Bộ GTVT. Điều này có thể giúp hình thành bộ khung cơ sở cho thực hiện phương thức PSP/PPP trong các dự án kết cấu hạ tầng trong tương lai.

9.19 Dự thảo nghị định về PPP đang trong quá trình chuẩn bị với sự tài trợ của Ngân hàng Thế giới. Các sắp xếp thể chế về PPP được đề xuất trong Dự thảo Báo cáo Cuối cùng (Ngân hàng Thế giới, DHV Consultants). Luật BOT (Nghị định 78) được cho là chưa phù hợp vì nó chưa tính đến các hình thức PSP mới đây ví dụ như hợp đồng Vận hành & Quản lý (O&M). Có thể nhận định sơ bộ là phạm vi PSP trong chuyên ngành đường bộ sẽ là rộng nhất tuy nhiên các chuyên ngành khác cũng đang được xem xét. Trong chuyên ngành đường bộ, cần tính toán đến khả năng huy động vốn.

4) Thu hút khu vực tư nhân

9.20 Cũng giống như các nền kinh tế phát triển theo định hướng thị trường khác, vai trò của Chính phủ và khu vực tư nhân đang thay đổi. Vai trò của Chính phủ ngày càng chuyển sang hỗ trợ và điều tiết cạnh tranh các dịch vụ kết cấu hạ tầng và khai thác của khu vực tư nhân. Khách hàng của hệ thống là người sử dụng cả hành khách và hàng hóa, và việc đáp ứng nhu cầu của khách hàng trở thành một mục tiêu trọng tâm mới. Việt Nam cần tăng cường thu hút khu vực tư nhân tham gia nhiều hơn vào ngành GTVT.

9.21 Vai trò của PSP là hướng tới sự hiệu quả của ngành theo nhiều cách, khuyến khích đổi mới và đảm bảo cấp vốn bổ sung cho ngành khi khu vực tư nhân phải chịu nhiều rủi ro và các dự án PSP tạo ra giá trị cho đồng tiền. PSP không chỉ đơn thuần là công cụ tạo thêm vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng. PSP là định hướng thay đổi chính. Kinh nghiệm quốc tế cho thấy vai trò to lớn này và Việt nam có thể thu được lợi ích bằng cách học tập kinh nghiệm của các quốc gia khác, ứng dụng linh hoạt vào điều kiện của Việt Nam. Điều này đòi hỏi:

- (i) Chính phủ phải cung cấp khung pháp lý đảm bảo tính cạnh tranh của các dịch vụ kết cấu hạ tầng giữa các đơn vị khai thác tư nhân. Để thực hiện được điều này, cần phát triển thể chế, hệ thống luật pháp và các quy định thực hiện cũng như phát triển và tích lũy kinh nghiệm trong lĩnh vực nhượng quyền cho khu vực tư nhân. Kinh nghiệm cho thấy cần 5-10 năm để đạt được các yêu cầu này.
- (ii) Cần thu hút các đơn vị khai thác kết cấu hạ tầng quốc tế vào thị trường mở cửa của Việt Nam. Điều này đòi hỏi phải thử nghiệm phát triển PSP để đảm bảo có nhiều nhà thầu tham gia.
- (iii) Cần thực hiện nhượng quyền đối với các dự án quan trọng và có ưu tiên cao nhưng có tiềm năng thực hiện theo phương thức PPP như nhà ga T2 của cảng hàng không quốc tế Nội Bài.
- (iv) Đầu tư của đối tác tư nhân là cần thiết – kinh nghiệm quốc tế cho thấy có rất ít dự án đường bộ cao tốc, mê-tro hay ĐSCT thực hiện theo phương thức BOT đem lại lợi nhuận cho nhà đầu tư khi là các dự án độc lập. Hầu hết các dự án này đều tạo ra lợi ích rất lớn cho những người không sử dụng (như giảm ùn tắc giao thông) và vai trò của Chính phủ là đầu tư để đảm bảo những lợi ích này. Nhượng quyền cho khu vực tư nhân khai thác các công trình mới thường đòi hỏi lượng vốn đầu tư lớn nên các dự án được gọi là dự án “BOT” thường không phải là những dự án không đòi hỏi vốn đầu tư của Chính phủ.

9.22 Có thể huy động được bao nhiêu từ vốn tư nhân? Con số này vào giai đoạn đầu tức là khi các cơ quan còn học hỏi kinh nghiệm và do tác động từ cuộc khủng hoảng tài chính trên các thị trường vốn châu Á - hẳn sẽ khiêm tốn. Trong 10 năm đầu tiên (2010 – 2020), khoảng 5% - 10% của CIP có thể là mục tiêu phù hợp. Trong 10 năm tiếp theo (2020 – 2030), tỷ lệ này có thể tăng lên tới 20% - 35%. Nói cách khác PSP giúp tăng mức đầu tư vào ngành trong giai đoạn trung – dài hạn. Quá trình thanh toán sẽ diễn ra sớm hơn nếu như quy trình của Chính phủ được hợp lý hóa sớm hơn. Quá trình cải cách thể chế cần phải có một khoảng thời gian nhất định rồi mới tạo ra được các dự án “tốt” và có thể thu hút được khu vực tư nhân tham gia đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông vận tải.

9.23 Để xây dựng môi trường hấp dẫn hơn cho PSP, cần phải cân nhắc hai biện pháp: a) cấp vốn theo nhu cầu thị trường, và b) kết hợp giữa ODA và PSP. Biện pháp đầu sẽ bao gồm một loạt các cách thức khác nhau như để các doanh nghiệp hoạt động theo cơ chế tổng công ty và thành lập công ty khai thác kết cấu hạ tầng, hợp tác chiến lược để thành lập liên doanh xây dựng và khai thác kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, v.v. Việc này cũng có thể hỗ trợ quá trình cổ phần hóa các DNNN lớn. Nguyên tắc cơ bản là tận dụng nguồn vốn cho phát triển và khai thác kết cấu hạ tầng giao thông vận tải từ thị trường vốn với hình thức cổ phần và nhiều dạng vay khác nhau như vốn vay, trái khoán, trái phiếu.

9.24 Biện pháp thứ hai là sử dụng nguồn vốn ODA theo hướng giảm thiểu các rủi ro về tính khả thi của nhiều dự án BOT ở Việt Nam. Có thể phân chia các công trình giao thông thành các hợp phần nhỏ như thể hiện trong Bảng 9.2.

Bảng 9.2 Giảm thiểu rủi ro về tính khả thi trong các dự án PSP

Khu vực	Cảng	Cảng hàng không	Đường bộ	Đường sắt
Tư nhân	Cần cầu dân/ Thiết bị khai thác	Nhà ga	Cổng thu phí/ Mặt đường	Đầu máy, toa xe /EMS
Nhà nước	Bến	Đường băng	Hạ tầng, công trình kỹ thuật	Hạ tầng, công trình kỹ thuật

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

5) Sự tham gia của chính quyền địa phương

9.25 Có một số dự án giao thông nên giao xuống cho các tỉnh, xét về khía cạnh quy hoạch, cấp vốn và khai thác. Các dự án kết cấu hạ tầng này có ý nghĩa quan trọng đối với địa phương nhưng không quan trọng ở bình diện vùng, quốc gia. Các dự án giao thông này bao gồm các dự án cảng sông, các cảng biển cấp 3, đường tỉnh và đường giao thông nông thôn.

9.26 Mặc dù nguồn thu chính của các tỉnh là từ phân bổ ngân sách hàng năm từ trung ương, nhưng có thể thấy rằng các khoản này đóng vai trò chủ yếu. Một vài dự án trước đây đã có cơ chế chia sẻ chi phí. Cùng với việc chia sẻ vai trò thì việc chính quyền địa phương tham gia mạnh mẽ hơn trong quá trình quy hoạch và quản lý các dự án giao thông cũng phù hợp với xu hướng phân quyền, phân cấp.

10 KIẾN NGHỊ

10.1 Các kiến nghị về phát triển các chuyên ngành vận tải

1) Đường bộ

10.1 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 nội thị).

10.2 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.

10.3 Sau đây là các kiến nghị chính khác về chuyên ngành đường bộ:

- (i) Thể chế hóa Chương trình 5 năm về đầu tư đường bộ;
- (ii) 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;
- (iii) 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;
- (iv) 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”;
- (v) Chính thức hóa hệ thống sử dụng quỹ bảo trì đường bộ.

2) Đường sắt

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

10.5 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.

10.6 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

10.7 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.

3) Cảng và Vận tải biển

10.8 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.

10.9 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.

10.10 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.

10.11 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 cân 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.

10.12 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.

10.13 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.

4) Vận tải thủy nội địa

10.14 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 nông 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 càn 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).

10.15 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 nông 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.

10.16 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. Quốc hội gần đây đã thông qua việc thành lập Quỹ bảo trì đường bộ nhưng chưa có kế hoạch thực hiện chi tiết. Ngành đường sông cũng cần tìm cách nào đó để tiếp cận quỹ này vì ngành cũng chiếm một phần lớn trong tổng lượng tiêu thụ nhiên liệu của cả nước là đối tượng bị đánh thuế. Ngoài ra, ngành cần phát huy tối đa hỗ trợ từ các khách hàng chính là các cơ sở công nghiệp nằm dọc các tuyến sông và sử dụng đường sông để tăng tính cạnh tranh của mình. Với sự hỗ trợ của các doanh nghiệp này thì có thể phát huy được 2 phương án nguồn lực cho quỹ bảo trì: a) phí đăng kiểm đội tàu hàng năm, và b) phí sử dụng đất cho các công trình thương mại và công nghiệp ven sông. Các loại phí trong mục a) đòi hỏi phải có sự cải tạo về hệ thống đăng kiểm còn việc sử dụng phí b) cần có sự hỗ trợ của chính quyền địa phương vì liên quan tới phí sử dụng đất.

10.17 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.

5) Vận tải hàng không

10.18 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).

10.19 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.

10.20 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”.

10.21 Cần cân 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 cân 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.

10.22 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.

6) Chuyên ngành logistic

10.23 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.

10.24 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.

10.25 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.

10.26 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.

10.2 Sự cần thiết phải có hỗ trợ kỹ thuật tiếp theo

10.27 Do VITRANSS2 không thể xem xét kỹ tất cả các vấn đề mà ngành GTVT đang phải đối mặt nên cần có các hỗ trợ kỹ thuật tiếp theo như tổng hợp trong Bảng 10.1. Danh mục dự kiến này sẽ được nghiên cứu cụ thể hơn dựa trên cơ sở kết quả thảo luận tiếp theo với các cơ quan chuyên ngành.

Bảng 10.1 Danh mục các dự án hỗ trợ kỹ thuật tiềm năng (dự kiến)

Lĩnh vực	Tên/Khái quát	Cơ quan thực hiện
1. Chung	Các dự án tăng cường năng lực quản lý cho ngành GTVT: nhằm tăng cường năng lực lập quy hoạch và quản lý GTVT của các cơ quan hữu quan, bao gồm (i) quy hoạch chiến lược, (ii) xác định và đánh giá dự án, (iii) thực hiện dự án	Bộ GTVT và các cơ quan quản lý chuyên ngành
2. Đường bộ và vận tải đường bộ	Dự án Bảo trì và Quản lý cơ sở vật chất kỹ thuật đường bộ: nhằm tăng cường năng lực bảo trì và quản lý cơ sở vật chất kỹ thuật đường chính yếu, gồm cả đường cao tốc	Bộ GTVT, Tổng Cục Đường bộ VN và Công ty Đầu tư Phát triển Đường cao tốc VN
3. Đường sắt	Dự án nâng cấp và cải thiện công tác quản lý các tuyến đường sắt hiện nay: nhằm xây dựng chiến lược và các bước đi cụ thể để nâng cấp các tuyến đường sắt hiện có và cải thiện hệ thống quản lý. Các hợp phần chính gồm (i) thiết lập hệ thống tiếp cận công trình đường sắt hợp lý và hệ thống thu hồi vốn, (ii) ngăn ngừa thiên tai và hệ thống khắc phục và (iii) cải tạo các nút giao cắt với đường ngang.	Tổng Công ty Đường sắt VN
	Tăng cường năng lực phát triển kinh doanh dịch vụ đường sắt: nhằm xác định các cơ hội kinh doanh các dịch vụ trên cơ sở khai thác CSVCKT của ngành đường sắt và thiết lập cơ chế và hệ thống quản lý phù hợp.	Tổng Công ty Đường sắt VN
	Nghiên cứu chi tiết Đường sắt cao tốc: nhằm giải quyết các vấn đề vướng mắc về ĐSCT như tính thống nhất với quy hoạch đô thị, vị trí ga, đặc biệt ở Hà Nội và Tp.HCM và các yêu cầu vận hành	
	Phát triển Hàm Hải Vân: nhằm nghiên cứu khả thi hầm Hải Vân đối với cả tuyến ĐSCT và Đường sắt hiện tại	
4. Đường biển	Dự án tăng cường công tác quản lý cảng: nhằm hỗ trợ Cục Hàng hải Việt Nam tăng cường năng lực quản lý cảng. Các hợp phần chính gồm (i) thành lập cơ quan quản lý cảng, (ii) thiết lập hệ thống đánh giá thiết kế, (iii) xây dựng cơ sở dữ liệu cơ sở vật chất kỹ thuật cảng và (iv) sửa đổi, bổ sung luật Hàng hải	Cục Hàng hải VN, các cảng tiêu biểu
	Phát triển Cảng Vân Phong: Nghiên cứu khả thi cảng trung chuyển Vân Phong phục vụ tiềm năng tương lai cạnh tranh với các cảng khác trong khu vực	
5. Đường thủy nội địa	Quy hoạch Phát triển và Quản lý GTVT đường thủy nội địa toàn diện cho vùng Đồng bằng sông Hồng và Đồng bằng sông Cửu Long: nhằm xây dựng quy hoạch phát triển và quản lý mạng lưới đường sông toàn diện cho hai vùng này.	Bộ GTVT, Cục Đường thủy VN và các tỉnh/thành
6. Đường hàng không	Các dự án tăng cường năng lực cho chuyên ngành Hàng không: các hợp phần chính gồm (i) củng cố khả năng ngoại ngữ (tiếng Anh) của phi công và nhân viên kiểm soát không lưu, (ii) tăng cường năng lực kinh doanh để các cảng hàng không của Việt Nam được quản lý phù hợp theo mục đích thương mại và (iii) tăng cường năng lực quản lý môi trường, đặc biệt là giám sát tiếng ồn và khí thải của máy bay	Cục Hàng không Việt Nam, VANSORP, Công ty cảng hàng không và các hãng hàng không
7. Vận tải đa phương thức	Dự án phát triển vận tải đa phương thức: các hợp phần chính gồm: (i) phát triển khung thể chế/pháp lý, (ii) nghiên cứu khả thi về phát triển các trung tâm logistics ở vùng KTTĐ Bắc bộ và Nam bộ và tại các cửa khẩu biên giới.	Bộ GTVT, Đường sắt Việt Nam
8. Môi trường	Kế hoạch kiểm soát ô nhiễm không khí của ngành GTVT: nhằm xây dựng quy hoạch tổng thể/gắn kết để giảm ô nhiễm không khí từ các nguồn di động ở các khu đô thị lớn. Các hợp phần chính gồm (i) xây dựng chính sách, (ii) xây dựng và quản lý cơ sở dữ liệu, (iii) nâng cao ý thức của người dân, (iv) tăng cường năng lực và (v) hỗ trợ trang thiết bị	Bộ GTVT, UBND TP Hà Nội, UBND TPHCM và các thành phố khác

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

PHỤ LỤC A

Danh mục các dự án đầu tư

PHỤ LỤC A DANH MỤC CÁC DỰ ÁN ĐẦU TƯ

Bảng A-1 Các dự án đang triển khai/đã cam kết chính (Đã tìm được nguồn vốn)

Chuyên ngành	Dự án			Kế hoạch ban đầu	Cơ quan thực hiện	Tổng mức đầu tư (triệu USD)	Nguồn vốn
1. Đường bộ	Xây dựng đường cao tốc mới	CH01	Cầu Giẽ – Ninh Bình (50km)	06-10	• VEC	452,4	• NSNN • Vốn TƯ
		CH02	Đà Nẵng – Quảng Ngãi (131km)	-20	• BGTVT	1048,2	• NHTG
		CH03	Phan Thiết – Dầu Giây (100km)	-15	• BITEXCO	1003,8	• BOT ¹⁾
		CH04	TPHCM – Long Thành – Dầu Giây (55km)	08-12	• VEC	1110,8	• ADB • JBIC
		CH05	TPHCM- Trung Lương (40km)	04-09	• BGTVT	776,5	• Vốn CP • NSNN
		CH06	Trung Lương – Mỹ Thuận – Cần Thơ (92km)	-10	• BIDV (BEDC)	1510,0	• BOT ¹⁾
		CH07	Lạng Sơn – Bắc Giang – Bắc Ninh (130km)	11-14	• VEC	1176,3	• ¹⁾
		CH08	Hà Nội – Hải Phòng (105km)	08-11	• BOT Tư nhân	1441,2	• BOT Địa phương
		CH09	Hà Nội – Lào Cai (264km)	09-12	• VEC	1218,7	• ADB • Vốn CP
		CH10	Hà Nội – Thái Nguyên (62km)	05-10	• BGTVT	248,2	• JBIC
		CH11	Láng – Hòa Lạc (30km)	06-09	• BT Tư nhân	450,0	• BT
		CH12	Hạ Long – Móng Cái (128km)	12-15	• VEC	1254,7	• ¹⁾
	Xây dựng các tuyến đường mới	CH13	Cầu Cần thơ	02-09	• BGTVT	284,8	• JBIC
		CH14	Vành đai biên giới C1 (Hà Giang – Lào Cai) (151km)	00-10	• BGTVT	300,4	• Vốn CP
		CH15	Vành đai biên giới C2 (Phía Bắc)	01-08	• BGTVT	17,2	• DNNN • Vốn CP
		CH16	Vành đai biên giới C2 (Phía Bắc, Pho Rang – Minh Thắng) (160km)	04-09	• BGTVT	140,9	• Vốn CP
		CH17	Vành đai biên giới C3	02-07	• BGTVT	30,1	• Vốn CP
		CH18	Dự án cầu Linh Đàm (QL15, Hà Tĩnh) (2 làn xe)	08-10	• CĐBVN	13,6	• Vốn CP
		CH19	Cầu Ông Bộ (QL1A, Quảng nam)(2 làn,108m)	02-09	• CĐBVN	1,4	• Vốn CP
		CH20	Cầu Hương Anh (QL1A, Quảng Nam (4 làn, 250 m)	08-10	• CĐBVN	8,4	• Vốn CP
		CH21	Dự án cầu Đình Vũ (Hải Phòng)	-	• N/A	200,0	• N/A
		CH22	Dự án cầu Vĩnh Thịnh (Hà Tây)	-	• N/A	80,0	• N/A
		CH23	Dự án 45 cầu nông thôn ở các tỉnh miền Trung và Tây Nguyên	01-10	• CĐBVN	32,8	• ODA
		CH24	Cầu Bến Thủy II (QL1 & QL8B, Nghệ An – Hà Tĩnh (2 làn, 1km)	09-11	• CĐBVN	74,1	• Vốn CP(Trái phiếu)
		CH25	Cầu Đồng Nai	08-09	• CĐBVN	121,8	• BOT Tư nhân
		CH26	Dự án Cầu Phùng (QL32)	05-10	• CĐBVN	18,6	• Vốn CP(Trái phiếu)
		CH27	Đường vành đai biên giới C1 (Hà Giang –Lào Cai) (151km)	10-	• CĐBVN	67,8	• Vốn CP(Trái phiếu)
		CH28	QL279 (đoạn Tuyên Quang – Bắc Cạn nối QL3 với QL22) (94,5km)	07-10	• CĐBVN	67,3	• Vốn CP(Trái phiếu)
	Xây dựng tuyến tránh	CH29	Tuyến tránh QL1A (Thanh Hóa) (10km)	-	• CĐBVN	38,3	• BOT Tư nhân
		CH30	Xây dựng đường tránh QL1 (Đồng Hới, Quảng Bình) (19,3km)	-	• CĐBVN	38,6	• BOT Tư nhân
		CH31	Xây dựng đường tránh QL1 (16,3km)	-	• CĐBVN	20,8	• BOT Tư nhân
		CH32	Xây dựng đường tránh QL1 (Phan Rang, Ninh Thuận) (8,3km)	-	• CĐBVN	32,2	• BOT Tư nhân
		CH33	Tuyến tránh QL2 (Vĩnh Yên –	08-10	• CĐBVN	36,2	• BOT Tư nhân

Chuyên ngành	Dự án			Kế hoạch ban đầu	Cơ quan thực hiện	Tổng mức đầu tư (triệu USD)	Nguồn vốn
Cải tạo đường/cải u đường bộ			Vĩnh Phúc) (10,6km)				
	CH34	QL25 từ cầu Lệ Bạc đến đèo Tô Nô (11,5km)	07-09	• CĐBVN	4,6	• Vốn CP	
	CH35	Phát triển cơ sở hạ tầng ĐBDNNNL (QL53,QL54,QL91 & ĐT; NHTG5)	07-13	• CĐBVN	119,5	• ODA	
	CH36	Mở rộng QL1 (Đông Hà – Quảng Trị)	-	• CĐBVN	31,5	• BOT Tư nhân	
	CH37	Dự án khôi phục đường bộ (QL1, Cần Thơ – Năm Căn) (288km)	03-10	• BGTVT	186,0	• NHTG	
	CH38	Dự án khô phục cầu III (QL1)	06-10	• BGTVT	84,9	• JBIC	
	CH39	Nâng cấp QL2 (Nội Bài – Vĩnh Yên) (22km)	05-09	• BOT Sông Đà	66,8	• Vốn CP • BOT	
	CH40	Nâng cấp QL10 (Cầu Tân Đệ - Cầu La Uyên) (5,5km)	08-10	• BOT	25,5	• BOT	
	CH41	Cải tạo hành lang Đông - Tây (QL12A) (182,,3km)	00-08	• BGTVT	98,9	• Vốn CP	
CH42	Nâng cấp QL21 (Hà Nội) (76km)	-	• BGTVT • BOT	44,2	• Vốn CP • BOT		
	CH43	Đường HCMC, GĐ 2, nâng cấp (Pắc Bó – Đất Mũi, không gồm đoạn Hòa Lạc – Ngọc Hồi)(2,072km)	07-10	• BGTVT	1591,1	• Vốn CP	
	CH44	Dự án cải tạo (QL19, QL20, QL26, QL 27, QL 28)	03-08	• BGTVT	85,4	• Vốn CP • DNNN	
	CH45	Cải tạo QL2 (Hà Nội – Hà Giang) (261km)	02-09	• BGTVT	107,2	• Vốn CP	
	CH46	Cải tạo QL3 (Hà Nội – Cao Bằng) (310km)	03-10	• BGTVT	155,3	• Vốn CP	
	CH47	Cải tạo QL6, GĐ II (Sơn La – Điện Biên)	04-09	• BGTVT	68,9	• Vốn CP	
	CH48	Cải tạo QL32 (Hà Nội – Lai Châu) (358km)	02-09	• BGTVT	178,8	• Vốn CP	
	CH49	Cải tạo QL50 (Tp,HCM –Mỹ Tho)(88km)	06-10	• BGTVT	148,8	• Vốn CP	
	CH50	Cải tạo QL80 (Mỹ Thuận – Vàm Cống) (50km)	03-09	• BGTVT	35,2	• Vốn CP	
	CH51	Cải tạo đường và cầu QL60	00-05	• BGTVT	168,5	• Vốn CP • BOT • DNNN	
	CH52	Cải tạo QL61 (Cần Thơ – Kiên Giang)	03-06	• BGTVT	23,8	• Vốn CP	
	CH53	Cải tạo QL22B (Gò Dầu – Xa Mạ) (73km)	03-08	• BGTVT	23,9	• Vốn CP	
	CH54	Chương trình nâng cấp mạng lưới đường thứ yếu	02-07	• BGTVT	664,4	• JBIC • NHTG • ADB • DNNN	
	CH55	Dự án cải tạo đường hỗ trợ (loại 3)	02-08	• BGTVT	201,9	• ADB • NHTG	
	CH56	Dự án cải tạo đường nông thôn III (2,500km)	07-12	• BGTVT	155,6	• NHTG	
	CH57	Cải tạo các cầu nông thôn ở các tỉnh khu vực miền Trung và Tây Nguyên	01-08	• BGTVT	32,3	• JBIC	
	CH58	Cải tạo đường và cầu khác	-	• BGTVT	202,0	• Vốn CP	
	CH59	Mở rộng QL1 Mỹ Thuận – Cần Thơ (38,4km)	07-09	• CĐBVN	108,4	• Vốn CP	
	CH60	Sửa chữa mặt cầu Thăng Long	08-09	• CĐBVN	3,5	• Vốn CP	
	CH61	Cải tạo và nâng cấp mạng lưới đường bộ (NHTG4) (Hợp phần cải tạo)	04-09	• CĐBVN	310,5	• NHTG	
	CH62	Cải tạo và nâng cấp mạng lưới đường bộ (Hợp phần bảo trì và tăng cường năng lực)	05-09	• CĐBVN	112,5	• NHTG	
	CH63	Phục hồi QL1 – GĐ III	07-09	• CĐBVN	87,4	• JICA	

Chuyên ngành	Dự án			Kế hoạch ban đầu	Cơ quan thực hiện	Tổng mức đầu tư (triệu USD)	Nguồn vốn
		CH64	Dự án giao thông nông thôn 3 (3150km)	07-12	• CĐBVN	155,6	• NHTG, UK
		CH65	Cải tạo các cầu yếu (vay JBIC) – GĐ 1: 140 cầu (dự án GTVT cải tạo mạng lưới quốc gia)	05-09	• CĐBVN	98,1	• JICA
		CH66	Hành lang ven biển Nam Trung bộ (nâng cấp 80-63) (225km)	09-14	• CĐBVN	290,9	• EDCF
		CH67	Nâng cấp QL6 (đoạn Tuần Giáo – Lai Châu) (96km)	10-	• CĐBVN	138,8	• Vốn CP(Trái phiếu)
		CH68	Nâng cấp QL27 (98km)	05-11	• CĐBVN	56,9	• Vốn CP(Trái phiếu)
		CH69	Nâng cấp QL32 đoạn Vạch Kim – Bình Lưu (72km)	04-08	• CĐBVN	33,8	• Vốn CP(Trái phiếu)
		CH70	Dự án QL32, đoạn Diễn - Nhôn (7km)	05-08	• CĐBVN	57,7	• Vốn CP(Trái phiếu)
		CH71	QL91 – Châu Đốc - Tịnh Biên (27,3km)	09-after 10	• CĐBVN	55,7	• Vốn CP(Trái phiếu)
		CH72	Dự án khắc phục hậu quả bão số 5, đoạn Hòa Bình – Sơn La, QL6	-09	• CĐBVN	4,6	• Vốn CP(Trái phiếu)
		CH73	QL279 Tân Sơn – Than Muội Sơn, K143+500 – K153+496,82; Đồng Mô –Tự Đôn K157+160 – Lạng Sơn (43km)	05-10	• CĐBVN	14,8	• Vốn CP(Trái phiếu)
		CH74	QL3B đoạn Hoa – Po (60km)	09-12	• CĐBVN	79,8	• Vốn CP(Trái phiếu)
		CH75	Dự án cải tạo cầu yếu, GĐ2: 83 cầu	10-	• CĐBVN	207,5	• Vốn CP(Trái phiếu)
		CH76	QL31 đoạn Hữu San – Bản Chát (61km)	-09	• CĐBVN	59,4	• Vốn CP(Trái phiếu)
		CH77	QL53 (không bao gồm Km56-Km60 và Km130-Km139 trong dự án của NHTG) (121km)	09-11	• CĐBVN	81,1	• Vốn CP(Trái phiếu)
		CH78	Nâng cấp Km0 - Km37-QL8A: 37km	09-11	• CĐBVN	69,2	• Vốn CP(Trái phiếu)
		CH79	Nâng cấp và mở rộng QL24 đoạn Phổ Phong – Quảng Ngãi (8km)	10-	• CĐBVN	23,3	• Vốn CP(Trái phiếu)
		CH80	Nâng cấp và mở rộng QL24, đoạn Phổ Phong – Kon Tum (160km)	10-	• CĐBVN	294,1	• Vốn CP(Trái phiếu)
		CH81	Nâng cấp và mở rộng QL25, nối Phú Yên đến Gia Lai (160km)	10-	• CĐBVN	294,1	• Vốn CP(Trái phiếu)
		CH82	Nâng cấp QL15 (Mai Châu – Hội Xuân) (109km)	10-	• CĐBVN	117,6	• Vốn CP(Trái phiếu)
		CH83	Hòa Cầm – Hòa Phước – QL1A, Đà Nẵng(8,4km)	07-09	• CĐBVN	32,8	• BOT Tư nhân
		CH84	Sửa chữa QL20 và các đoạn tuyến khác qua thị xã (268km)	10-	• CĐBVN	16,6	• BOT Tư nhân
	Cải thiện ATGT	CH85	Chương trình cải thiện ATGT	06-09	• NRDNNN	33,4	• NHTG
		CH86	Tăng cường ATGT trên các tuyến quốc lộ ở miền Bắc (QL3, QL5, QL10, QL18)	09-13	• CĐBVN	60,7	• JICA
		CH87	Xây dựng an toàn giao thông đường bộ và đường sắt	09-12	• CĐBVN	41,7	• Vốn CP(Trái phiếu)
	Tổng phụ					20,762	
2. Đường sắt	Cải tạo tuyến hiện nay để mở rộng công suất	CR01	Cải tạo và nâng cấp tuyến đường sắt Bắc - Nam	07-20	• TCTĐS	965,4	• ODA • Vốn CP
		CR02	Cải tạo các tuyến đường sắt ở miền Bắc	01-20	• TCTĐS	291,6	• ODA • Vốn CP
	Xây dựng tuyến mới	CR03	Tuyến ĐS Yên Viên – Phả Lại	04-10	• CĐSVN	118,4	• Vốn CP
		CR04	Hạ Long - Cái Lân	04-10	• CĐSVN	58,9	• Vốn CP
		CR05	Tuyến ĐS từ Chùa Vẽ tới nhà máy DAP Đình Vũ (Hải Phòng)	07-10	• TCTĐS	67,7	• Vốn CP

Chuyên ngành	Dự án			Kế hoạch ban đầu	Cơ quan thực hiện	Tổng mức đầu tư (triệu USD)	Nguồn vốn
			Phòng)				
	Tổng phụ					1.502,1	
3. Cảng và VT Biển	Mở rộng và Nâng cao chức năng cảng	CP01	Phát triển luồng cảng biển Cẩm Phả	08-09	• CHHVN	7,0	• Vốn CP
		CP02	Phát triển bến cảng biển Hòn Gai (Cái Lân) (Cam kết)	08-11	• Công ty bến container quốc tế Cái Lân	120,0	• CTCP Cảng Cái Lân) (Tập đoàn Vinalines) • CTCP Quốc tế SSA-Việt Nam
		CP03	Phát triển luồng và bến cảng biển Hải Phòng (Đình Vũ)	-10	• CHHVN • TCT HHVN • CTCP Vận tải Xăng Dầu Việt Nam	411,0	• Vốn CP • TCT HHVN • CT Đóng tàu Phà Rừng (Tập đoàn (VINASHIN) • AP Moller Maersk A/S • VIPCO Việt Nam • CTCP Vận tải Xăng Dầu Việt Nam (Tập đoàn dầu khí)
		CP04	Phát triển luồng và bến cảng biển Nghi Sơn		• CHHVN • PetroViệt Nam • Việt Nam Electricity	24,0	• Vốn CP • PetroViệt Nam • JICA • Xi măng Công Thanh • Xi măng Thanh Hóa
		CP05	Phát triển luồng cảng biển Cửa Lò (Cam kết)	-10	• CHHVN	4,0	• Vốn CP
		CP06	Phát triển bến cảng biển Vũng Áng (Cam kết)		-	40,0	• Tập đoàn nhựa Formosa • CT Thép Sun • TaTa Steel Global Holding Pte Ltd. • TCT Thép VN. • TCT Xi măng VN
		CP07	Phát triển bến cảng biển Dung Quất (Cam kết)	-10	• Gemadept • PetroViệt Nam	41,0	• Gemadept • PetroViệt Nam
		CP08	Phát triển luồng và bến cảng biển Quy Nhơn (Cam kết)	-10	• CHHVN • Gemadept	74,0	• Vốn CP • Gemadept
		CP09	Phát triển bến cảng biển Vân Phong (GĐ 1)		• TCT HHVN	190,0	• TCT HHVN, N/A
		CP10	Phát triển bến cảng biển Ba Ngòi (Cam Ranh – GĐ 1)	-10	• TCT HHVN	88,0	• TCT HHVN
		CP11	Phát triển luồng và bến cảng biển Vũng Tàu (Cái Mép – Thị Vải) (GĐ 1)	-11	• BGTVT • CHHVN • CT TNHH Cảng Quốc Tế SP-PSA • CT TNHH Bến Container Quốc tế Cái Mép • CT Liên doanh Dịch vụ Container Quốc tế SP-SSA • CT Bến Container Quốc tế Sài Gòn-Việt Nam • Công ty Tân Cảng Sài Gòn	1675,0	• Vốn CP • JICA • Cảng Sài Gòn (Tập đoàn VINALINES) • CT TNHH Cảng Quốc tế SP-PSA • TCT HHVN • AP Moller - Maersk A/S • CTCP SSA Việt Nam • CT TNHH Thương mại, đầu tư & XD. • Hutchison Ports Mekong Investment S.A.R.L • Tân Cảng Sài Gòn
		CP12	Phát triển luồng và bến cảng biển TPHCM (Hiệp Phước) (GĐ 1)	-09	• CHHVN • CTTNHH Bến Container Sài Gòn	204,0	• CT Công nghiệp Tân Thuận ProBGTVTion • DP World
		CP13	Phát triển luồng Quan Chánh Bồ	-10	• CHHVN	198,0	• Vốn CP
	Tổng phụ					3076,0	
4. Đường thủy nội địa	Cải tạo đường thủy nội địa	CW01	Phát triển hành lang xuyên phía Bắc sông Cửu Long (Cấp III)(253km)	-15	• CĐTND	99,3	• NHTG • Việt Nam
		CW02	Phát triển hành lang ven biển Nam bộ (Cấp III) (153km)	-15	• CĐTND		
		CW03	Cải tạo các kênh gom ở vùng	-15	• CĐTND	8,5	• NHTG

Chuyên ngành	Dự án			Kế hoạch ban đầu	Cơ quan thực hiện	Tổng mức đầu tư (triệu USD)	Nguồn vốn	
			ĐBDNNL (Cấp IV) (58km)				• Úc	
		CW04	Cải tạo hành lang Đông – Tây bắc, vùng đồng bằng Bắc bộ (Cấp II)(Việt Trì – Quảng Ninh) (280km)	-15	• CĐTND	59,8	• NHTG • Việt Nam	
		CW05	Cải tạo hành lang Bắc – Tây Nam vùng đồng bằng Bắc bộ (Cấp I) (295km)	-15	• CĐTND	6,5		
		CW06	Cải tạo cửa sông Ninh Cơ	-15	• CĐTND	63,7 (bao gồm CW07)	• NHTG • Việt Nam	
		CW07	Kênh nối giữa sông Đáy và sông Ninh Cơ	-15	• CĐTND	63,7 (bao gồm CW06)		
		CW08	Phát triển tuyến Đường sông Sài Gòn – Đồng Tháp – Long Xuyên		• CĐTND	4,4	• Việt Nam	
		CW09	Phát triển kênh Thị Vải – Nước Mặn		• CĐTND	3,1	• Việt Nam	
		Cải tạo cảng sông	CW10	Cải tạo cảng Việt Trì	-15	• CĐTND	4,3	• NHTG • Việt Nam
			CW11	Cải tạo cảng Ninh Phúc	-15	• CĐTND	2,8	
	CW12		Đầu tư tập trung cho phát triển công trình cảng ở các tỉnh vùng ĐBDNNL	-15	• CĐTND	-		
	Cải tạo các bến đồ ngang	CW13	Đầu tư phát triển các bến phà cỡ nhỏ	-15	• CĐTND	4,6	• NHTG • Việt Nam	
	Cải thiện thể chế	CW14	Phát triển thể chế liên quan đến phát triển Đường sông ở vùng ĐBDNNL	-15	• BGTVT CĐTND	1,6	• NHTG	
		CW15	Phát triển thể chế liên quan đến phát triển Đường sông vùng đồng bằng Bắc bộ	-15	• BGTVT • CĐTND	5,1	• NHTG	
	Bảo trì	CW16	Dự án bảo trì thí điểm	-15	• CĐTND	1,0	• NHTG	
	Tổng phụ						264,6	
5. Hàng không	Xây dựng cảng HK mới	CA01	Cảng hàng không đảo Phú Quốc	08-10	• SAC	56,0	• Vốn CP	
	Mở rộng công suất các cảng HK hiện nay	CA02	Dự án nhà ga mới cảng HKQT Đà Nẵng	08-11	• MAC	84,0	• Vốn CP	
		CA03	Dự án nhà ga T2 cảng HKQT Nội Bài	09-10	• NAC	800,0	• Vốn CP	
		CA04	Mở rộng nhà ga hàng hóa cảng HKQT Nội Bài	09-12	• NAC	20,0	• Vốn CP	
		CA05	Dự án nhà ga mới cảng HK Cần Thơ	05-09	• SAC	23,0	• Vốn CP	
	Cải tạo hệ thống dẫn luồng	CA09	Dự án đài kiểm soát không lưu mới cảng HKQT Nội Bài	09-10	• VANDNNNORP	100,0	• Vốn CP	
		CA10	Xây dựng nhà ga mới và đài kiểm soát không lưu cảng HK Cam Ranh	07-09	• MAC	12,5	• Vốn CP	
	Tổng phụ						1320,5	
Tổng								

Nguồn: Tổng hợp bởi Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Chú ý:

1) Vị trí các dự án thể hiện trên bản đồ đính kèm

2) Qua thảo luận với Bộ GTVT, 4 dự án sau được đưa thêm vào danh sách do thời hạn thực hiện: CH03 Phan Thiết – Gia Ray, được NHTG chọn là một trong những dự án ưu tiên, CH06 Trung Lương – Mỹ Thuận – Cần Thơ, BOT do VIDB thực hiện dự kiến với đoạn Trung Lương – Mỹ Thuận và yêu cầu JICA rà soát lại Nghiên cứu khả thi cho đoạn Mỹ Thuận – Cần Thơ và CH07 Lạng Sơn – Bắc Giang – Bắc Ninh và CH12 Hạ Long – Móng Cái, ADB đã cam kết hỗ trợ kĩ thuật cho công tác rà soát nghiên cứu khả thi và thiết kế chi tiết

3) Các dự án thủy nội địa CW01, CW02, CW03, CW08, CW09, CW12, CW14 và CW15 thuộc hợp phần của dự án phát triển hạ tầng khu vực đồng bằng ĐNNL của Ngân hàng thế giới. Mặc khác các dự án CW04 CW05, CW06, CW07, CW10, CW11, CW13 và CW16 là hợp phần của dự án Phát triển giao thông vận tải Đồng bằng Bắc Bộ.

Bảng A-2 Các dự án GTVT đề xuất

Chuyên ngành		Mã DA	Tên dự án	Mô tả	Chi phí dự án (Triệu USD)
1. Đường bộ	Xây đường cao tốc mới	H01	Ninh Bình – Thanh Hóa (75km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam, tuyến phía Đông, dài 75 km, 6 làn xe	827,6
		H02	Thanh Hóa – Vinh (140km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam, tuyến phía Đông, dài 140 km, 6 làn xe	2.128,0
		H03	Vinh – Hà Tĩnh (20km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam, tuyến phía Đông, dài 20 km, 4-6 làn xe	201,5
		H04	Hà Tĩnh – Quảng Trị (277km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam, tuyến phía Đông, dài 277 km, 4 làn xe	2.641,2
		H05	Quảng Trị – Huế (73km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam, một phần hành lang đông tây của mạng lưới hành lang tiểu sông Mê Kông (73km, 4 làn xe)	711,9
		H06	Huế– Đà Nẵng(105km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam, tuyến phía Đông, cũng là một phần của hành lang Đông – Tây của mạng lưới hành lang tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng, dài 105 km, 4 làn xe	1.778,0
		H07	Quảng Ngãi – Quy Nhơn(150km)	Xây dựng một phần tuyến cao tốc Bắc – Nam, đoạn tuyến phía Đông, dài 150km, 4 làn xe	1.787,8
		H08	Quy Nhơn – Nha Trang (240km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam, tuyến phía Đông, dài 240km, 4 làn xe	3.390,1
		H09	Nha Trang – Phan Thiết(280km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam, tuyến phía Đông, dài 280km , 4-6 làn xe	2.890,3
		H10	Long Thành – Nhơn Trạch – Bến Lức (45km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam, tuyến phía Đông, dài 45km , 6-8 làn xe,	738,6
		H11	Đoan Hùng – Hòa Lạc – Phố Châu (457km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam, tuyến phía Tây, Dài 457km , 4-6 làn xe	4.813,1
		H12	Ngọc Hồi – Chơn Thành – Rạch Giá (864km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam, tuyến phía Tây, Dài 864km , 4-6 làn xe	7.974,4
		H13	Thái Nguyên –Chợ Mới (28km)	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở phía Bắc, dài 28km, 4-6 làn xe	256,9
		H14	Hòa Lạc – Hòa Bình (26km)	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở phía Bắc, dài 26km , 4-6 làn xe	214,0
		H15	Bắc Ninh – Hạ Long (136km)	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở phía Bắc, nối Hà Nội với di sản thế giới, dài 136km, 6 làn xe	1.618,8
		H16	Ninh Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh (160km)	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở phía Bắc nối với cảng Hải Phòng, dài 160km, 4 làn xe,	1.189,4
		H17	Hồng Lĩnh – Hương Sơn	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở miền Trung, nối với khu vực ven biển và miền núi, dài 34km, 4 làn xe,	302,0
		H18	Cam Lộ – Lao Bảo	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở miền Trung, cũng là một phần hành lang Đông - Tây của mạng lưới hành lang tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng, Dài 70km, 4 làn xe,	699,1
		H19	Quy Nhơn – Pleiku	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở miền Trung, nối với đường cao tốc Bắc – Nam, dài 160km, 4 làn xe,	1.615,1
		H20	Dầu Giây – Đà Lạt	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở phía Nam, dài 189 km, 4 làn xe	1.871,0
		H21	Biên Hòa – Vũng Tàu	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở phía Nam, nối tới cảng Vũng Tàu, dài 76km, 6 làn xe	696,5
		H22	TPHCM – Thủ Dầu Một – Chơn Thành	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở phía Nam, dài 69 km, 6-8 làn xe	996,3
		H23	TPHCM – Mộc Bài	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở phía Nam, dài 55km, 4-6 làn xe	410,5
		H24	Sóc Trăng – Cần Thơ – Châu Đốc	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở phía Nam, dài 200km, 4 làn xe	1.439,6
		H25	Hà Tiên – Rạch Giá – Bạc Liêu	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở phía Nam, dài 225km, 4 làn xe	1.619,5
		H26	Cần Thơ – Cà Mau	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở phía Nam, dài 150 km, 4 làn xe	1.755,7
		H27	Quảng Ngãi – Đắk Tô	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở miền Trung, dài 170km, 4 làn xe	2.073,6
		H28	Nha Trang – Đà Lạt (80km)	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc khu vực phía Nam, dài 80km, 4 làn xe	1.062,5
		H29	Đà Nẵng – Ngọc Hồi (250km)	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở miền Trung, dài 250km, 4 làn xe	3.094,2
		H30	Vành đai 4 Hà Nội (90km)	Xây dựng hệ thống đường vành đai ở Hà Nội, dài 90km , 4-6 làn xe	1.350,5
		H31	Vành đai 5 Hà Nội (320)	Xây dựng hệ thống đường vành đai ở Hà Nội, dài 320km, 6 làn xe	2.583,2
		H32	Vành đai 3 TPHCM (83km)	Xây dựng hệ thống đường vành đai ở TPHCM, dài 83km , 6-8 làn xe	1.226,9

Chuyên ngành		Mã DA	Tên dự án	Mô tả	Chi phí dự án (Triệu USD)
	Xây dựng đường mới	H33	Xây dựng đường trục kinh tế	Xây dựng đường bộ mới đoạn Đan Phượng – Phúc Thọ – Sơn Tây dài 24km,	82,8
		H34	Xây dựng đường quốc lộ Đổ Xá – Quan Sơn (30km)	Xây dựng đường bộ mới đoạn Đổ Xá – Quan Sơn, Hà Tây cũ, dài 30 km (4 lần)	103,5
		H35	Xây dựng QL1A mới (Chi Lăng – Bắc Giang (Phổ Giò, 40km)	Xây dựng đường 4 làn xe, dài 40km	182,1
		H36	Xây dựng QL21 mới (Phủ Lý – Nam Định) (25km)	Xây dựng đường 4 làn xe, đạt tiêu chuẩn cấp I từ nút giao Liêm Tuyền, dài 25 km	86,2
		H37	Xây dựng cầu Vàm Cống	Xây dựng cầu 4 làn xe	500,0
		H38	Xây dựng cầu Cao Lãnh	Xây dựng cầu ở Vân Đồn, tỉnh Quảng Ninh. Cầu quy hoạch là cầu dây văng, dài 1.341 m, rộng 18 m	200,0
		H39	Xây dựng đường ven biển mới (100Km)	Xây dựng đường 4 làn xe, dài 5km	17,2
		H40	Mở rộng QL20 (Đà Lạt – Nha Trang) (85km)	Xây dựng đường bộ mới kéo dài QL14E, dài 21,2km	47,0
		H41	Xây dựng cầu trên QL60 (cầu sông Hậu)(4 làn xe)	Xây dựng cầu 4 làn xe	500,0
		H42	Xây dựng cầu Vân Tiên (Quảng Ninh) (1341m)	Xây dựng cầu ở Vân Đồn, tỉnh Quảng Ninh. Cầu quy hoạch là cầu dây văng, dài 1.341 m, rộng 18 m	200,0
		H43	Xây dựng mới đoạn Sầm Sơn – TP Thanh Hóa, QL 47) (5km)	Xây dựng đường 4 làn xe, dài 5km	17,2
		H44	Mở rộng QL 14E (Tỉnh lộ 613-Bình Dương) (21,2km)	Xây dựng đường bộ mới kéo dài QL14E, dài 21,2km	47,0
		H45	Xây đường nối Cảng Cẩm Phả và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Cẩm Phả và mạng đường cao tốc	20,0
		H46	Xây đường nối Cảng Hòn Gai và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Hòn Gai và mạng đường cao tốc	20,0
		H47	Xây đường nối Cảng Hải Phòng và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Hải Phòng và mạng đường cao tốc	20,0
		H48	Xây đường nối Cảng Nghi Sơn và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Nghi Sơn và mạng đường cao tốc	30,0
		H49	Xây đường nối Cảng Cửa Lò và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Cửa Lò và mạng đường cao tốc	24,0
		H50	Xây đường nối Cảng Vũng Áng và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Vũng Áng và mạng đường cao tốc	30,0
		H51	Xây đường nối Cảng Quy Nhơn và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Quy Nhơn và mạng đường cao tốc	32,0
		H52	Xây đường nối Cảng Vân Phong và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Vân Phong và mạng đường cao tốc	26,0
		H53	Xây đường nối Cảng Nha Trang và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Nha Trang và mạng đường cao tốc	36,0
		H54	Xây đường nối Cảng Vũng Tàu và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Vũng Tàu và mạng đường cao tốc	20,0
		H55	Xây đường nối Cảng Sài Gòn và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Sài Gòn và mạng đường cao tốc	20,0
		H56	Xây đường nối Cảng Đồng Nai và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Đồng Nai và mạng đường cao tốc	20,0
		H57	Xây đường nối Cảng Cần Thơ và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Cần Thơ và mạng đường cao tốc	20,0
	Xây dựng đường tránh	H58	Xây dựng đường tránh QL1 (La Hà, Quảng Ngãi) (15km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe trên QL1 ở tỉnh Quảng Ngãi, dài 15km,	68,3
		H59	Xây dựng đường tránh QL1A (Vạn Giã, Khánh Hòa) (10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	46,3
		H60	Xây dựng đường tránh QL1A (Ninh Hoa, Khánh Hòa) (10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	34,5
		H61	Xây dựng đường tránh QL1A (Cam Ranh, Khánh Hòa) (10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	44,6
		H62	Xây dựng đường tránh QL1A (Chợ Lau, Bình Thuận) (10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	39,8
		H63	Xây dựng đường tránh QL1A (Phan Thiết, Bình Thuận) (10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	34,5
		H64	Xây dựng đường tránh QL1A (Đức Phổ, Quảng Ngãi) (9,7km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 9,7km,	36,4
		H65	Xây dựng đường tránh QL1A (Vĩnh Long) (7,5km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 7,5km,	25,9

Chuyên ngành		Mã DA	Tên dự án	Mô tả	Chi phí dự án (Triệu USD)
		H66	Xây dựng đường tránh QL14(Ea Drang, Dak Lak)(10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	44,4
		H67	Xây dựng đường tránh QL14(Buo Ho, Dak Lak)(10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	44,4
		H68	Xây dựng đường tránh QL91(Thốt Nốt, Cần Thơ) (10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	34,5
		H69	Xây dựng đường tránh QL91(An Châu, An Giang)(10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	34,5
		H70	Xây dựng đường tránh QL91(Cái Dầu, An Giang)(10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	34,5
		H71	Xây dựng đường tránh QL10 (Nga Sơn, Thanh Hóa)(10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	34,5
		H72	Xây dựng đường tránh QL60 (Mỏ Cày, Bến Tre)(10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	34,5
		H73	Xây dựng đường tránh QL60 (Hàm Lương (Bến Tre – Mỏ Cày)(10km)	Cải tạo đường 4 làn xe, dài 10km	34,5
		H74	XD đường tránh QL38 (Hòa Mạc – An Giang)10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km	34,5
		H75	XD đường tránh QL21B (Bình Đà – Hà Nội)10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km	34,5
		H76	XD đường tránh QL21B (Kim Bài – Hà Nội) (10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km	34,5
		H77	XD đường tránh QLH21B (Vân Đình – Bến Tre) (10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km	34,5
		H78	XD đường tránh QL21B (Quế – Hà Nam)10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km	34,5
	Cải tạo đường/cầu	H79	Mở rộng QL14 (Đồng Xoài – Chợ Thành) (34km)	Mở rộng đoạn 2 làn thành 4 làn.(34km)	115,4
		H80	Mở rộng QL14 (Gia Lai-Kon Tum) (50km)	Mở rộng đoạn 2 làn thành 4 làn.(50km)	184,0
		H81	Nâng cấp QL18A (Mông Dương – Móng Cái)(122km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn yêu cầu.(122km)	150,8
		H82	Mở rộng QL51 (Đồng Nai - Vũng Tàu) (73.6km)	Mở rộng đoạn 4 làn thành 6 làn.(73.6km)	184,1
		H83	Nâng cấp QL8 (Hồng Lĩnh – cửa khẩu Cầu Treo) (77km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn yêu cầu.(77km)	164,6
		H84	Nâng cấp QL9 (Sông- Cửa Việt) (14km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn yêu cầu.(14km)	21,7
		H85	Nâng cấp QL5 (106km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn yêu cầu.(106km)	155,8
		H86	Nâng cấp QL21 (Sơn Tây – Xuân Mai) (32km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn yêu cầu.(32km)	31,1
		H87	Nâng cấp QL21 (Nam Định – Thịnh Long) (61km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn yêu cầu.(61km)	59,4
		H88	Nâng cấp QL22 (TPHCM-Mộc Bài) (82km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn yêu cầu.(82km)	82,1
		H89	Nâng cấp QL80 (Cầu Mỹ Thuận – Xà Xía) (213km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn yêu cầu.(213km)	207,3
		H90	Nâng cấp QL6 (Ba La – Xuân Mai) (20km)	Mở rộng đoạn 2 làn thành 4 làn.(20km)	52,7
		H91	Mở rộng QL6 (tỉnh lộ 127 ở Lai Châu tới biên giới Mường Tè thông qua biên giới Pắc Ma – Nậm La) (120km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn yêu cầu.(120km)	180,1
		H92	Cải tạo QL20 (Dầu Gây - Liên Khương) (250km)	To improve to minimum requirement.(250km)	201,8
		H93	Nâng cấp QL12B (Tam Điệp - Hang Trạm) (46km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn yêu cầu.(46km)	85,3
		H94	Nâng cấp QL7 (Đô Lương - Con Cuông) (54km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn yêu cầu.(54km)	100,1
		H95	Nâng cấp QL19 (Quy Nhơn - QL14) (169km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn yêu cầu.(169km)	357,8
		H96	Cải tạo QL10 (Lai Thành - Tào Xuyên) (50km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu.(50km)	24,3

Chuyên ngành		Mã DA	Tên dự án	Mô tả	Chi phí dự án (Triệu USD)
		H97	Cải tạo QL3 (Thái Nguyên - Tà Lùng) (274km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu.(274km)	161,3
		H98	Cải tạo QL4A, 4B (Cao Bằng - Tiên Yên) (225km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu.(225km)	132,8
		H99	Cải tạo QL37 (Sao Đỏ - Cò Nòi) (533km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu.(533km)	316,7
		H100	Cải tạo QL34 (Hà Giang - Cao Bằng) (260km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu.(260km)	168,8
		H101	Cải tạo QL43 (Gia Phú - Pa Hang) (113km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu.(113km)	72,5
		H102	Cải tạo QL7 (Diễn Châu - Đô Lương) (36km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu.(36km)	17,5
		H103	Cải tạo QL 12A (nối tới Cảng Vũng Áng, Hà Tĩnh) (10km)	Cải tạo QL12A nối Cảng Vũng Áng đạt yêu cầu tối thiểu. (10km)	4,9
		H104	Cải tạo QL14B (Đà Nẵng - Thanh Mỹ) (78km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu.(78km)	41,9
		H105	Cải tạo QL14D (Đường HCM-biên giới Lào) (75km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu.(75km)	48,3
		H106	Cải tạo QL13 (Chơn Thành – cửa khẩu Hoa Lư) (142km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu.(142km)	92,9
		H107	Cải tạo QL30 (An Hữu – cửa khẩu Đình Bà) (121km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu.(121km)	58,9
		H108	Cải tạo QL61 (Tân Phú - Vĩnh Lợi) (96km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu.(96km)	46,7
		H109	Phục hồi QL40 (24km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (24km)	9,8
		H110	Mở rộng QL217 (QL217 – QL1- Thanh Hóa) (30km)	Mở rộng đoạn 2 lần thành 4 lần.(30km)	87,1
		H111	Phục hồi QL31 (An Châu - Đình Lập) (48km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (48km)	23,7
		H112	Phục hồi QL3B (Yên Lạc - Thất Khê) (44km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (44km)	21,7
		H113	Phục hồi tỉnh lộ 507(QL47) (Thường Xuân - cửa khẩu Khèo) (60km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (60km)	32,9
		H114	Phục hồi QL48 (Thái Hòa – Kim Sơn) (74km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (74km)	40,6
		H115	Mở rộng QL32 (Hà Nội – Sơn Tây) (32km)	Mở rộng đoạn 2 lần thành 4 lần. (32km)	84,3
		H116	Phục hồi QL32B (Xóm Giắc – Mường Cối) (21km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (21km)	8,4
		H117	Phục hồi QL2B (Vĩnh Yên – Tam Đảo) (25km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (25km)	10,6
		H118	Phục hồi QL2C (Vĩnh Yên - Sơn Dương) (60km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (60km)	23,7
		H119	Phục hồi QL23 (QL2 - Phúc Yên) (27km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (27km)	10,0
		H120	Phục hồi QL47 (QL1 - QL15) (61km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (61km)	21,8
		H121	Phục hồi QL45 (Phổ Ría - Thanh Hóa - Yên Cát) (136km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (136km)	49,3
		H122	Phục hồi QL49 (Cảng Thuận An - Đường HCM) (75km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (75km)	28,0
		H123	Khôi phục QL25 (Tuy Hòa - Đường HCM) (180km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (180km)	72,9
		H124	Khôi phục QL27 (Phan Rang Tháp Chàm – Buôn Ma Thuột) (276km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (276km)	113,1
		H125	Khôi phục QL49B (Cầu Mỹ Chánh - Vĩnh Hiên) (89km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (89km)	31,1
		H126	Khôi phục QL24B (QL1 - An Hải) (18km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (18km)	6,3
		H127	Khôi phục QL27B (Tân Sơn - QL1) (48km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (48km)	17,3
		H128	Khôi phục QL1D (Quy Nhơn - Sông Cầu, Bình Định & Phú Yên) (33km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (33km)	11,5

Chuyên ngành		Mã DA	Tên dự án	Mô tả	Chi phí dự án (Triệu USD)
		H129	Khôi phục QL1C (Diên Khánh - Nha Trang) (17km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (17km)	5,9
		H130	Khôi phục QL56 (Xuân Thanh - Bà Rịa) (50km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (50km)	17,5
		H131	Khôi phục QL62 (Tân An - Bình Hiệp) (77km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (77km)	26,9
		H132	Khôi phục QL54 (Cái Von - Tiểu Cẩn) (167km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (167km)	58,3
		H133	Khôi phục QL53 (Vĩnh Long - Duyên Hải - QL54) (132km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (132km)	46,1
		H134	Khôi phục QL63 (Minh Lương - Cà Mau) (109km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (109km)	38,1
		H135	Mở rộng QL1 (4 làn xe, Lạng Sơn - Hà Nội) (185km)	Mở rộng đoạn 2 làn thành 4 làn.(185km)	150,0
		H136	Mở rộng QL1 (4 làn xe, Hà Nội - Vinh) (365km)	Mở rộng đoạn 2 làn thành 4 làn.(365km)	365,0
		H137	Mở rộng QL1 (4 làn xe, Vinh - Đà Nẵng) (650km)	Mở rộng đoạn 2 làn thành 4 làn.(650km)	570,0
		H138	Mở rộng QL1 (4 làn xe, Đà Nẵng - Nha Trang) (510km)	Mở rộng đoạn 2 làn thành 4 làn.(510km)	485,0
		H139	Mở rộng QL1 (4 làn xe, Nha Trang - TP.HCM) (350km)	Mở rộng đoạn 2 làn thành 4 làn.(350km)	280,0
		H140	Mở rộng QL1 (4 làn xe, TP.HCM - Cà Mau) (385km)	Mở rộng đoạn 2 làn thành 4 làn.(385km)	310,0
	Đảm bảo đường lưu thông trong mọi điều kiện thời tiết	H141	Cải tạo QL279 (Tây Trang - Việt Quang) (242km)	Cải tạo đoạn 1 làn xe dài 242km thành đường 2 làn xe	151,2
		H142	Cải tạo QL6 (Mường Khén - Lai Châu) (19km)	Cải tạo đoạn 1 làn xe dài 14km thành đường 2 làn xe	9,8
		H143	Xây dựng đường mới (Kỳ Anh - Tân Sơn) (45km)	Xây dựng đường 2 làn xe dài 45km	100,7
		H144	Cải tạo QL15 (Tân Sơn - Thanh Lan) (20km)	Cải tạo đoạn 1 làn xe dài 20km thành đường 2 làn xe	10,8
		H145	Cải tạo QL12A (Thanh Lan - Chà Lo) (7km)	Cải tạo đoạn 1 làn xe dài 7km thành đường 2 làn xe	3,4
		H146	Xây dựng tuyến đường bộ mới (Ngàn Dừa - Vị Thanh) (25km)	Xây dựng đường 2 làn xe dài 25km,	53,1
		H147	Xây dựng tuyến đường bộ mới (TPHCM - Long Xuyên) (140km)	Xây dựng đường 2 làn xe dài 140km,	264,4
	Cải thiện an toàn giao thông	H148	Kế hoạch cải tạo các điểm đen	Rà soát hướng dẫn cải tạo các điểm đen, thực hiện dự án thí điểm cải tạo điểm đen, gồm đào tạo kỹ sư và tăng cường năng lực, Xây dựng hệ thống trao đổi nguồn nhân lực và kỹ thuật/chuyên gia liên quan đến hệ thống cải tạo điểm đen, thúc đẩy nhận thức về hệ thống cải tạo điểm đen cho cơ quan quản lý đường bộ và thực hiện cải tạo điểm đen ở các địa phương.	95,0
		H149	Kế hoạch Phát triển Kiểm toán ATGT	Sửa đổi hướng dẫn kiểm toán an toàn đường bộ, dự án thí điểm kiểm toán an toàn đường bộ và Xây dựng hệ thống kiểm toán an toàn đường bộ cho các cơ quan quản lý đường bộ	40,0
		H150	Kế hoạch phát triển hành lang ATGT	Xây dựng CSDL thống kê tình trạng và lấn chiếm đường bộ, xác định giá trị đất dựa trên giá thị trường để áp dụng vào công tác giải phóng mặt bằng, cải thiện hệ thống đền bù cho những người bị ảnh hưởng, cải thiện hệ thống tư vấn lấy ý kiến của người dân và các yêu cầu bắt buộc trong kế hoạch tái định cư của các dự án đường bộ, tăng cường và cưỡng chế thực hiện chế tài xử phạt những trường hợp lấn chiếm hành lang ATGT, quy hoạch Xây dựng tập trung vào các đoạn tuyến có mật độ tiếp cận lớn, tăng cường các quy định về tiếp cận từ các cơ sở ven đường có phát sinh nhu cầu vận tải lớn và cải thiện hệ thống luật pháp về lấn chiếm hành lang ATGT	40,0
		H151	Kế hoạch tăng cường công trình an toàn giao thông trên các tuyến quốc lộ	Cải thiện tiêu chuẩn và hướng dẫn thiết kế dựa trên đặc điểm giao thông riêng của Việt Nam, cải thiện tiêu chuẩn và hướng dẫn thiết kế dựa trên và tình hình ngân sách và đặc điểm của vùng, gắn kết các tiêu chuẩn thiết kế và xây dựng các hướng dẫn tiêu chuẩn thiết kế, xây dựng các bản vẽ	1.110,0

Chuyên ngành		Mã DA	Tên dự án	Mô tả	Chi phí dự án (Triệu USD)
				thiết kế chuẩn, cải thiện các quy tắc, quy định về giao thông và khai thác giao thông phù hợp với điều kiện thực tế của địa phương, cải thiện các quy tắc giao thông cho đường bộ huyết mạch, cải thiện các tuyến đường ngang, Xây dựng dịch vụ đường bộ ở các khu dân cư và các đoạn tuyến đô thị, Xây dựng hệ thống kiểm soát và thông tin giao thông cho các tuyến đường nội đô, Xây dựng hệ thống tín hiệu và kiểm soát giao thông, cải tạo các nút giao, Xây dựng cầu vượt và bến xe đường bộ cho các tuyến đường nội đô, cải tạo các công trình ATGT dọc các khu dân cư và cải tạo mạng lưới đường trong các khu dân cư và thương mại.	
		H152	Kế hoạch phòng chống tai nạn giao thông cho người tham gia giao thông đường bộ	Cải tạo công trình cho người đi bộ dọc các tuyến đường tới trường học và cho các khu vực có rủi ro cao và xây dựng làn đường dành riêng cho xe đạp.	75,0
		H153	Kế hoạch phát triển ATGT trên đường cao tốc	Thiết lập cơ quan hợp tác hiệu quả giữa Công ty đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam và cảnh sát giao thông để kiểm soát giao thông trên đường cao tốc và xây dựng các quy tắc giao thông trên đường cao tốc, các hướng dẫn về biện pháp đảm bảo ATGT trên đường cao tốc và hệ thống kiểm soát giao thông hiện đại (ETC) trên đường cao tốc	112,5
		H154	Kế hoạch phát triển ATGT đường bộ	Xây dựng cơ sở dữ liệu bảo trì đường bộ, hệ thống quản lý toàn diện các tuyến quốc lộ, các quy định và hướng dẫn thực hiện các biện pháp đảm bảo an toàn trong quá trình xây dựng và bảo dưỡng đường	20,0
		H155	Kế hoạch duy trì và theo dõi ATGT	Thành lập đơn vị theo dõi và đánh giá kế quy hoạch ATGT đường bộ và phát triển hệ thống giám sát đánh giá các quy hoạch địa phương	35,0
		H156	Kế hoạch Phát triển ATGT đường bộ ở các khu đô thị	Cải thiện các quy tắc giao thông cho đường đô thị, phát triển hệ thống tín hiệu giao thông phối hợp, hệ thống kiểm soát tín hiệu khu vực rộng và linh hoạt, xây dựng các công trình ngăn ngừa đỗ xe trái phép và hệ thống quy định đỗ xe hiệu quả, xây dựng các quy định có bãi đỗ xe bắt buộc trong mỗi tòa nhà, xây dựng quy hoạch hệ thống bãi đỗ toàn diện, công trình ưu tiên vận tải công cộng, khuyến khích sử dụng VTCC và xây dựng các biện pháp khuyến khích giảm lưu lượng vận tải trong giờ cao điểm cũng như hệ thống công viên, đường cho người đi bộ	272,5
Tổng phụ					68.637,4
2. Đường sắt	Cải tạo các tuyến hiện nay để mở rộng công suất	R01	Dự án hạng mục cải tạo chức năng (CTCNII) (Tuyến Hà Nội-Sài Gòn)	Cung cấp dịch vụ tần suất 50 đôi tàu/ngày trên khổ đường đơn của tuyến Hà Nội-Sài Gòn	2.465,3
		R02	CCTNII (Tuyến Hà Nội – Lào Cai)	Cung cấp dịch vụ tần suất 50 đôi tàu/ngày trên khổ đường đơn của tuyến Hà Nội – Lào Cai.	401,9
		R03	CCTNII (Tuyến Hà Nội – Đồng Đăng)	Cung cấp dịch vụ tần suất 50 đôi tàu/ngày trên khổ đường đơn của tuyến Hà Nội – Đồng Đăng	116,4
		R04	TCHT (Tuyến Hà Nội-Sài Gòn)	Xây dựng hệ thống đường đôi trên một số đoạn tuyến và cải tạo hệ thống trên tuyến Hà Nội-Sài Gòn	6.747,5
		R05	TCHT & HĐHHT (tuyến Hà Nội-Đồng Đăng)	Cải tạo tuyến Hà Nội – Đồng Đăng (156km)	3.431,7
		R06	HĐHHT (Tuyến Hà Nội-Sài Gòn)	Nâng cấp thành đường đôi trên toàn tuyến và cải thiện hệ thống	18.508,8
	Xây dựng các tuyến mới	R07	TCHT & HĐHHT (Tuyến Hà Nội – Sài Gòn)	Xây dựng đường sắt mới giữaTrảng Bom đến Vũng Tàu (71,3km)	1.848,8
		R08	TCHT & HĐHHT (tuyến Hà Nội-Lào Cai)	Xây dựng đường sắt mới giữa Lào Cai và Hà Nội	5.671,1
		R09	TCHT & HĐHHT (tuyến Hà Nội-Hải Phòng)	Xây dựng đường sắt mới giữa Hà Nội và Hải Phòng	1.892,8
		R10	Xây dựng đường sắt mới Tp.HCM – Lộc Ninh	Xây dựng tuyến đường sắt mới (đường đôi, khổ tiêu chuẩn) giữa Tp.HCM và Lộc Ninh (134km)	670,0
		R11	Xây dựng đường sắt mới giữa Tp.HCM – Cần Thơ	Xây dựng tuyến đường sắt mới (đường đôi, khổ tiêu chuẩn) giữa Tp.HCM và Cần Thơ (146km)	3.796,0
Tổng phụ					45.549,4
3. Cảng và vận tải biển	Mở rộng và nâng cấp chức	P01	Phát triển cảng biển Hòn Gai	Mở rộng các bến nước sâu ở Cái Lân, cảng biển Hòn Gai để tiếp nhận hàng container (hàng tổng hợp tới/từ vùng KTTĐ Bắc bộ)	90,0
		P02	Phát triển cảng biển Hải Phòng (2010-2015)	Nâng cấp luồng vào khu vực Lạch Huyện tới độ sâu 10,3 m, gồm xây dựng đê chắn cát, Xây dựng các bến nước sâu mới tại Lạch Huyện để tiếp nhận hàng container, hàng tổng hợp và hàng lỏng và chuyển chức năng của một phần bến Hoàng Diệu sang phục vụ lợi ích công cộng khác ở cảng Hải Phòng	450,0
		P03	Phát triển cảng biển Hải Phòng	Nâng cấp luồng vào khu vực Lạch Huyện tới độ sâu 10,3 m,	945,0

Chuyên ngành		Mã DA	Tên dự án	Mô tả	Chi phí dự án (Triệu USD)
			(2015-2020)	gồm xây dựng đê cát; Xây dựng các bến nước sâu mới, tại Lạch Huyện để tiếp nhận hàng container, hàng tổng hợp và hàng lỏng cho cảng Hải Phòng	
		P04	Phát triển cảng biển Hải Phòng (2020-2030)	XÂY DỰNG các bến nước sâu mới tại Lạch Huyện để tiếp nhận hàng container, hàng tổng hợp và hàng lỏng cho cảng Hải Phòng	5.270,0
		P05	Xây dựng luồng vào và cảng biển Cửa Lò	Xây dựng đê chắn cát cho luồng lạch phía Bắc và mở rộng bến ở cảng cửa Lò để tiếp nhận hàng từ/tới khu vực Bắc Trung bộ.	26,0
		P06	Phát triển cảng biển Vũng Áng	Mở rộng bến tổng hợp tại cảng Vũng Áng để tiếp nhận hàng từ/tới khu vực Bắc Trung bộ.	50,0
		P07	Phát triển đê chắn sóng Sơn Dương	Xây dựng đê chắn sóng cho bến chuyên dụng ở Sơn Dương	200,0
		P08	Phát triển cảng Chân Mây	Mở rộng bến tiếp nhận hàng tổng hợp/tàu tuần tra ở cảng Chân Mây để tiếp nhận hàng container/hàng rời từ/tới vùng KTTĐ Trung bộ	80,0
		P09	Phát triển cảng biển Đà Nẵng	Mở rộng cảng Tiên Sa, Xây dựng bến Thọ Quang và cảng Liên Chiểu để tiếp nhận hàng container/hàng tổng hợp và chuyển đổi chức năng của cảng sông Hàn phục vụ mục đích công cộng khác ở cảng Đà Nẵng	258,0
		P10	Phát triển cảng, đê chắn sóng và tường ngăn cảng biển Dung Quất	Xây dựng bến tổng hợp tiếp nhận hàng container/hàng tổng hợp từ/tới khu kinh tế Dung Quất và đê chắn sóng ở khu vực phía Tây và Xây dựng công trình cảng cho nhà máy thép ở khu kinh tế Dung Quất, cảng Dung Quất	340,0
		P11	Phát triển cảng biển Quy Nhơn	Mở rộng bến ở cảng Quy Nhơn, Xây dựng bến để tiếp nhận hàng container/hàng tổng hợp tại cảng Nhơn Hội và Xây dựng cảng dầu để vận chuyển sản phẩm dầu mỏ tại Quy Nhơn, cảng Quy Nhơn, phục vụ khu vực Nam Trung bộ.	270,0
		P12	Phát triển cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong (2010-2015)	Xây dựng bến container ở cảng Vân Phong để tiếp nhận hàng trung chuyển quốc tế	395,0
		P13	Phát triển cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong (2015-2020)	Xây dựng bến container ở cảng Vân Phong để tiếp nhận hàng trung chuyển quốc tế	925,0
		P14	Phát triển luồng và cảng biển Nha Trang	Cải tạo luồng lạch ở khu vực phía Bắc để tiếp nhận tàu trọng tải 50.000 GRT và chuyển đổi chức năng của cảng Nha Trang thành cảng khách	1,0
		P15	Phát triển cảng biển Ba Ngòi (-2010)	Xây dựng cảng dầu tại cảng Cam Ranh để tiếp nhận các sản phẩm dầu mỏ và một bến phục vụ khu công nghiệp Cam Ranh tại cảng Ba Ngòi	15,0
		P16	Phát triển cảng biển Ba Ngòi (2010-2020)	Xây dựng cảng dầu để tiếp nhận sản phẩm dầu mỏ, một bến phục vụ khu công nghiệp và một bến tổng hợp để tiếp nhận hàng container/hàng tổng hợp tại Cam Ranh cảng Ba Ngòi	265,0
		P17	Phát triển công trình cảng biển Cà Ná	Xây dựng công trình cảng cho nhà máy thép tại công nghiệp Dốc Hầm, cảng Cà Ná	10,0
		P18	Phát triển cảng biển Vũng Tàu	Xây dựng bến container nước sâu tại Cái Mép – Thị Vải và Bến Đình – Sao Mai để tiếp nhận hàng container và bến tổng hợp tại Cái Mép – Thị Vải để tiếp nhận hàng container/hàng tổng hợp và xây dựng công trình cảng cho nhà máy lọc dầu tại Long Sơn	980,0
		P19	Phát triển luồng và cảng biển TPHCM	Nâng cấp luồng lạch khu vực Hiệp Phước để tiếp nhận tàu trọng tải 25.000-30.000 DWT, xây dựng bến container nước sâu mới tại khu vực Hiệp Phước để tiếp nhận hàng container, chuyển chức năng của bến Nhà Rồng – Khánh Hội thành bến tàu du lịch và phục vụ mục đích khác và xây dựng cảng mới thay thế cảng Bến Nghé.	220,0
		P20	Mở rộng bến cảng Mỹ Tho	Mở rộng cảng Mỹ Tho để tiếp nhận hàng tổng hợp từ/tới vùng đồng bằng sông Cửu Long	2,0
		P21	Mở rộng bến cảng Đồng Tháp	Mở rộng bến tại Cao Lãnh, cảng Đồng Tháp để tiếp nhận hàng tổng hợp từ/tới đồng bằng sông Cửu Long	2,0
		P22	Mở rộng bến cảng Cần Thơ	Mở rộng bến tại cảng Cái Cui và tại Trà Nóc, cảng Cần Thơ để tiếp nhận hàng container/hàng tổng hợp từ/tới đồng bằng sông Cửu Long	25,0
		P23	Mở rộng bến cảng Mỹ Thới	Mở rộng bến ở cảng Mỹ Thới để tiếp nhận hàng container/hàng tổng hợp từ/tới đồng bằng sông Cửu Long	5,0
		P24	Phát triển công trình cảng cho các nhà máy nhiệt điện	Xây dựng các công trình cảng phục vụ nhà máy nhiệt điện chạy than ở Cát Khanh, Ninh Thủy, Vĩnh Tân, Trà Vinh, Sóc Trăng và Kiên Lương	60,0
		P25	Phát triển bến công nghiệp	Xây dựng các công trình cảng phục vụ nhà máy lọc dầu tại Hòa Tân, Mỹ Giang và mũi Kê Gà	20,0
		Tổng phụ			10.904,0
4. Đường	Cải tạo	W01	Nâng cấp tuyến Quảng Ninh/Hải	Nâng cấp đoạn tuyến dài 166 km đạt cấp II trên toàn tuyến	38,2

Chuyên ngành	Mã DA	Tên dự án	Mô tả	Chi phí dự án (Triệu USD)
thủy nội địa	đường thủy nội địa		Phòng – Hà Nội (cấp III) (166km)	
		W02	Nâng cấp tuyến Quảng Ninh/Hải Phòng – Hà Nội (cấp I) (192km)	45,5
		W03	Nâng cấp tuyến Hà Nội – Việt Trì – Lào Cai (cấp II III and IV) (362 km)	83,3
		W04	Cải tạo tuyến Quảng Ninh – Ninh Bình (266.5km)	61,2
		W05	Nâng cấp tuyến Cửa Đáy – Ninh Bình (cấp I)(74.0km)	17,0
		W06	Nâng cấp tuyến Quảng Ninh – Phả Lại (cấpII) (128km)	29,4
		W07	Nâng cấp tuyến Phả Lại – Á Lữ (cấp III) (33.0 km)	7,6
		W08	Nâng cấp tuyến Phả Lại – Đa Phúc (cấpIIII) (87km)	20,0
		W09	Nâng cấp tuyến Việt Trì – Tuyên Quang – Na Hang (cấp III và IV/V) (115km)	36,8
		W10	Cải tạo tuyến ngã ba Hồng Đà – cảng Hòa Bình (58.0km)	13,3
		W11	Cải tạo tuyến Ninh Bình – Thanh Hóa	11,5
		W12	Các tuyến vùng/gom	50,0
		W13	Nâng cấp tuyến kênh Chợ Gạo (11km)	138,0
		W14	Cải tạo tuyến Sài Gòn-Kiên Lương/qua kênh Lấp Vó (315km)	72,5
		W15	Cải tạo tuyến Sài Gòn – Kiên Lương/qua khu vực Đồng Tháp Mười (334km)	76,8
		W16	Cải tạo tuyến Sài Gòn – Cà Mau/kênh Xà No (336km)	77,3
		W17	Cải tạo tuyến Sài Gòn – Cà Mau/ven biển (367km)	84,4
		W18	Cải tạo tuyến Sài Gòn – Mộc Hóa (96km)	22,1
		W19	Cải tạo tuyến Sài Gòn – Bến Súc (89km)	20,5
		W20	Cải tạo tuyến Sài Gòn – Bến Kẹo (166km)	38,2
		W21	Cải tạo tuyến Sài Gòn – Hiếu Liêm (88km)	15,0
		W22	Cải tạo tuyến Đồng bằng sông Cửu Long – Thị Vải – Vũng Tàu (75km)	17,3
		W23	Cải tạo tuyến Cửa Tiểu - Campuchia (223km)	51,3
		W24	Cải tạo tuyến cửa Định An – Tân Châu (214km)	49,2
		W25	Cải tạo tuyến Mộc Hóa – Hà Tiên (108km)	24,8
		W26	Nâng cấp tuyến Phước Xuyên – sông Tiền (kênh 28) (cấp III) (75km)	17,3
		W27	Nâng cấp tuyến Rạch Giá - Cà Mau (cấp III) (149km)	34,3
		W28	Cải tạo tuyến Lạch Trào – Hàm Rồng	2,0
		W29	Cải tạo tuyến Lạch Sung – Cầu Lèn	2,0
		W30	Cải tạo tuyến Cửa Hội – Bến Thủy – Đô Lương	4,6
		W31	Cải tạo tuyến Cửa Sốt – cầu Ngành	2,0
		W32	Cải tạo tuyến Cửa Gianh – Quảng	2,0

Chuyên ngành		Mã DA	Tên dự án	Mô tả	Chi phí dự án (Triệu USD)
			Trường	cấp II	
		W33	Cải tạo tuyến cửa Nhật Lệ – Cầu Long Đại	Cải tạo đoạn tuyến đạt điều kiện luồng lạch thống nhất đạt cấp III	2,0
		W34	Cải tạo tuyến Cửa Việt – Đập Trần	Cải tạo đoạn tuyến đạt điều kiện luồng lạch thống nhất đạt cấp III	2,0
		W35	Cải tạo tuyến Thuận An – ngã ba Tuần	Cải tạo đoạn tuyến đạt điều kiện luồng lạch thống nhất đạt cấp III	2,3
		W36	Cải tạo tuyến Hội An – Cửa Đại – Cù Lao Chàm	Cải tạo đoạn tuyến đạt điều kiện luồng lạch thống nhất đạt cấp I và III	2,3
		W37	Cải tạo tuyến cửa Kỳ Hà – Hội An – Ngã 3 Vĩnh Điện – Cửa Hàn	Cải tạo đoạn tuyến đạt điều kiện luồng lạch thống nhất đạt cấp III	13,8
	Duy tu nạo vét luồng	W38	Duy tu nạo vét luồng để giảm các bãi bồi	Chương trình duy tu, nạo vét trong nhiệm năm để đạt tiêu chuẩn đã xác định (2011-2020)	120,0
	Cải tạo cảng sông	W39	Cải tạo/nâng cấp hệ thống cảng hàng hóa ở khu vực phía Bắc	Cải tạo/nâng cấp/Xây dựng 1 cảng để tiếp nhận tàu trọng tải 3.000DWT; 7 cảng tiếp nhận tàu 1.000DWT, 5 cảng tiếp nhận tàu 600DWT, 1 cảng tiếp nhận tàu 500 DWT, 7 cảng tiếp nhận tàu 400 DWT, 3 cảng tiếp nhận tàu 300 DWT và 17 cảng tiếp nhận tàu 200 DWT	130,1
		W40	Cải tạo/nâng cấp hệ thống cảng khách ở khu vực phía Bắc	Cải tạo/nâng cấp/Xây dựng 4 cảng để có thể tiếp nhận tàu khách 150-200 chỗ và 2 cảng có thể tiếp nhận tàu khách 100 chỗ.	20,0
		W41	Cải tạo/nâng cấp hệ thống cảng hàng hóa ở khu vực phía Nam	Cải tạo/nâng cấp/Xây dựng 5 cảng để tiếp nhận tàu trọng tải 5.000DWT; 2 cảng tiếp nhận tàu 3.000DWT, 3 cảng tiếp nhận tàu 2.000DWT, 9 cảng tiếp nhận tàu 1.000 DWT, 3 cảng tiếp nhận tàu 500 DWT, 1 cảng tiếp nhận tàu 400 DWT và 3 cảng tiếp nhận tàu 300 DWT	20,0
		W42	Cải tạo/nâng cấp hệ thống cảng khách ở khu vực phía Nam	Cải tạo/nâng cấp/Xây dựng 14 cảng để có thể tiếp nhận tàu khách công suất 100 chỗ, 1 cảng tiếp nhận tàu khách 250 chỗ	20,0
		W43	Cải tạo/nâng cấp hệ thống cảng hàng hóa ở khu vực miền Trung	Cải tạo/nâng cấp/Xây dựng 4 cảng để tiếp nhận tàu trọng tải 1.000DWT; 1 cảng tiếp nhận tàu 400DWT, và 1 cảng tiếp nhận tàu 300DWT, 1 cảng tiếp nhận tàu có trọng tải 400 DWT	20,0
		W44	Gói đầu tư một số cảng được chọn	Đầu tư một số cảng có tầm quan trọng cấp vùng/quốc gia cùng với hỗ trợ các tỉnh phát triển cảng	50,0
	Cải tạo bến đồ ngang	W45	Cải tạo các bến đồ ngang	Cải tạo cơ sở vật chất kỹ thuật hiện nay để đảm bảo an toàn	2,0
	Cải thiện an toàn GT	W46	Lắp đặt và cải tạo hệ thống thông tin tín hiệu	Cải tạo, nâng cấp và mở rộng trang thiết bị quản lý vận tải đường sông (phao, đèn tín hiệu luồng lạch, v.v.)	5,0
		W47	Tìm kiếm và cứu nạn	Tăng cường năng lực tìm kiếm – cứu nạn ở miền Bắc và miền Nam thông qua việc mua sắm đầy đủ trang thiết bị cần thiết.	5,0
	Đóng tàu	W48	Đóng tàu	Đóng tàu pha sông biển	2080,0
		W49	Nhà máy đóng và sửa chữa tàu thuyền	Mở rộng công suất đóng và suawr chữa tàu thuyền	15,0
	Tăng cường thể chế	W50	Đổi mới tổ chức	Tăng cường hệ thống thể chế gồm phân chia rõ vai trò và quyền hạn, tránh chồng chéo trách nhiệm giữa Cục Đường thủy VN và Cục Hàng hải VN và tăng cường hợp tác với các chuyên ngành khác	2,0
		W51	Tăng cường năng lực	Thiết lập các quy trình cải cách tổ chức hợp lý và tổ chức đào tạo nhân sự	2,0
		W52	Cơ sở dữ liệu: Khảo sát các tuyến sông và đăng kiểm tàu thuyền	Tăng cường năng lực để thường xuyên thực hiện khảo sát tình trạng luồng lạch (độ sâu, chiều rộng, bán kính cong, v.v.) và cải thiện hệ thống đăng kiểm tàu thuyền	20,0
	Tổng phụ				3.913,2
5. Hàng không	Xây dựng sân bay mới	A01	Dự án cảng hàng không quốc tế Long Thành mới	Xây dựng cảng hàng không quốc tế mới, công suất 8-10 triệu lượt HK/năm	6.000,0
	Mở rộng công suất của các sân bay hiện nay	A02	Mở rộng nhà ga T1 & T2 – Cảng HKQT Nội Bài	Mở rộng nhà ga T1 và T2 để đón tiếp 20 triệu lượt khách/năm	900,0
		A03	Xây dựng nhà ga T3 mới tại cảng hàng không quốc tế Nội Bài	Xây dựng nhà ga hành khách T3 mới, công suất 15 triệu lượt khách/năm	1.200,0
		A04	Xây dựng đường băng mới tại cảng hàng không quốc tế Nội Bài	Xây dựng đường băng mới ở khu vực phía nam cảng hàng không	500,0
		A05	Nâng cấp CHK Cát Bi	Xây dựng cảng hàng không Cát Bi thành cảng hàng không quốc tế, công suất 2 triệu lượt khách/năm, đường băng dài 3.200 m	300,0

Chuyên ngành		Mã DA	Tên dự án	Mô tả	Chi phí dự án (Triệu USD)
		A06	Nâng cấp CHK Phú Bài	-	400,0
		A07	Nâng cấp CHK Chu Lai phục vụ vận chuyển hàng hóa (GĐ1: Kế hoạch ban đầu: 2009-2015)	Xây dựng cảng hàng không đầu mối hàng hóa với công suất 1,5 triệu tấn hàng hóa/năm	300,0
		A08	Nâng cấp CHK Chu Lai phục vụ vận chuyển hàng hóa (GĐ2: Kế hoạch ban đầu: 2015-2025)	Xây dựng cảng hàng không đầu mối hàng hóa với công suất 5 triệu tấn hàng hóa/năm	400,0
		A09	Mở rộng CHK Cam Ranh	Mở rộng công suất lên 2.65 triệu lượt HK/năm vào năm 2015	100,0
		A10	Nâng cấp đường băng sân bay Nà Sản	Nâng cấp đường băng để khai thác máy bay A320 và A321 với công suất 300 nghìn lượt khách và 2.000 tấn hàng hóa/năm	60,0
		A11	Cải tạo đường băng CHK QT Đà Nẵng	Kéo dài đường băng lên 3.500m và mở rộng sân đỗ máy bay	-
		A12	Xây dựng đường lăn CHK QT Đà Nẵng	Mở rộng công suất nhà ga hành khách, công suất 6 triệu lượt khách/năm	-
		A13	Mở rộng CHK QT Tân Sơn Nhất	Công suất 400.000 tấn hàng năm 2015	200,0
		A14	Cải tạo các CHK cấp 3	Cải tạo nhỏ các cảng hàng không khác để cung cấp tiếp cận hành khách (Nà Sản, Điện Biên Phủ, Cà Mau, Pleiku, v.v.)	50,0
	Cải tạo thiết bị dẫn đường	A15	Xây đài chỉ huy CHK QT Tân Sơn Nhất	Xây dựng đài kiểm soát không lưu mới	50,0
		A16	Hệ thống dẫn luồng hàng không	Hiện đại hóa hệ thống kiểm soát không lưu	100,0
	Tổng phụ				
6. Vận tải đa phương thức (Logistics)	Xây dựng cơ sở vật chất kỹ thuật phục vụ vận tải hàng hóa đa phương thức	L01	Phát triển trung tâm logistics miền Bắc	Phát triển trung tâm logistics với diện tích 500.00 m ² để cung cấp các dịch vụ thông quan cho hàng hóa xuất, nhập khẩu, kho bãi cho hàng hóa phục vụ nhu cầu của vùng và xuất khẩu để đáp ứng yêu cầu của các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài ở các khu công nghiệp gần đó, cơ sở vật chất kỹ thuật tiếp nhận hàng trực tiếp khi chuyển đổi phương thức, gia công hàng hóa, kho bãi khép kín, hệ thống quản lý vận tải container và các giá trị dịch vụ gia tăng	199,8
		L02	Phát triển trung tâm logistics miền Nam	Xây dựng trung tâm phân phối/tổng hợp phục vụ vận tải container quốc tế thông qua bến container quốc tế và cảng hàng không quốc tế	40,0
		L03	Cải tạo cửa khẩu Lào Cai	Cải tạo, mở rộng và thành lập văn phòng thông quan, khu vực kiểm tra, bến xe tải, v.v. để thúc đẩy trao đổi thương mại với Trung Quốc	6,0
		L04	Cải tạo cửa khẩu Lạng Sơn	Cải tạo, mở rộng và cung cấp văn phòng làm thủ tục hải quan, khu vực kiểm định hàng hóa, bến xe tải, v.v. nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho trao đổi thương mại với Trung Quốc	9,0
		L05	Cải tạo cửa khẩu Mộc Bài	Cải tạo, mở rộng và cung cấp văn phòng làm thủ tục hải quan, khu vực kiểm định hàng hóa, bến xe tải, v.v. nhằm tăng cường logistics vùng, đặc biệt là với Lào và Thái Lan	9,0
	Tổng phụ				293,8
	Tổng				

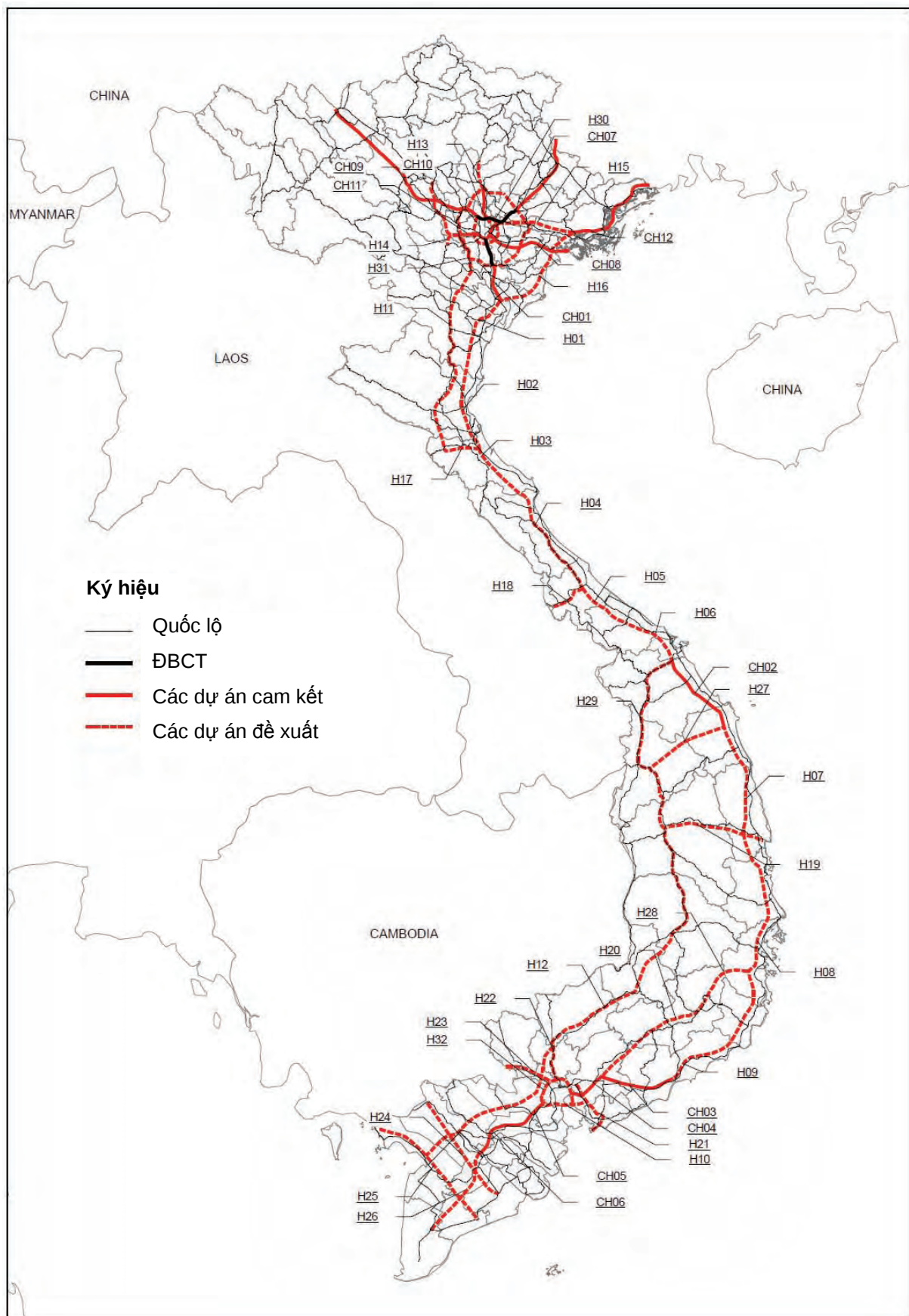
Ghi chú: Tổng hợp bởi Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Ký hiệu

- Quốc lộ
- Các dự án cam kết
- Các dự án đề xuất

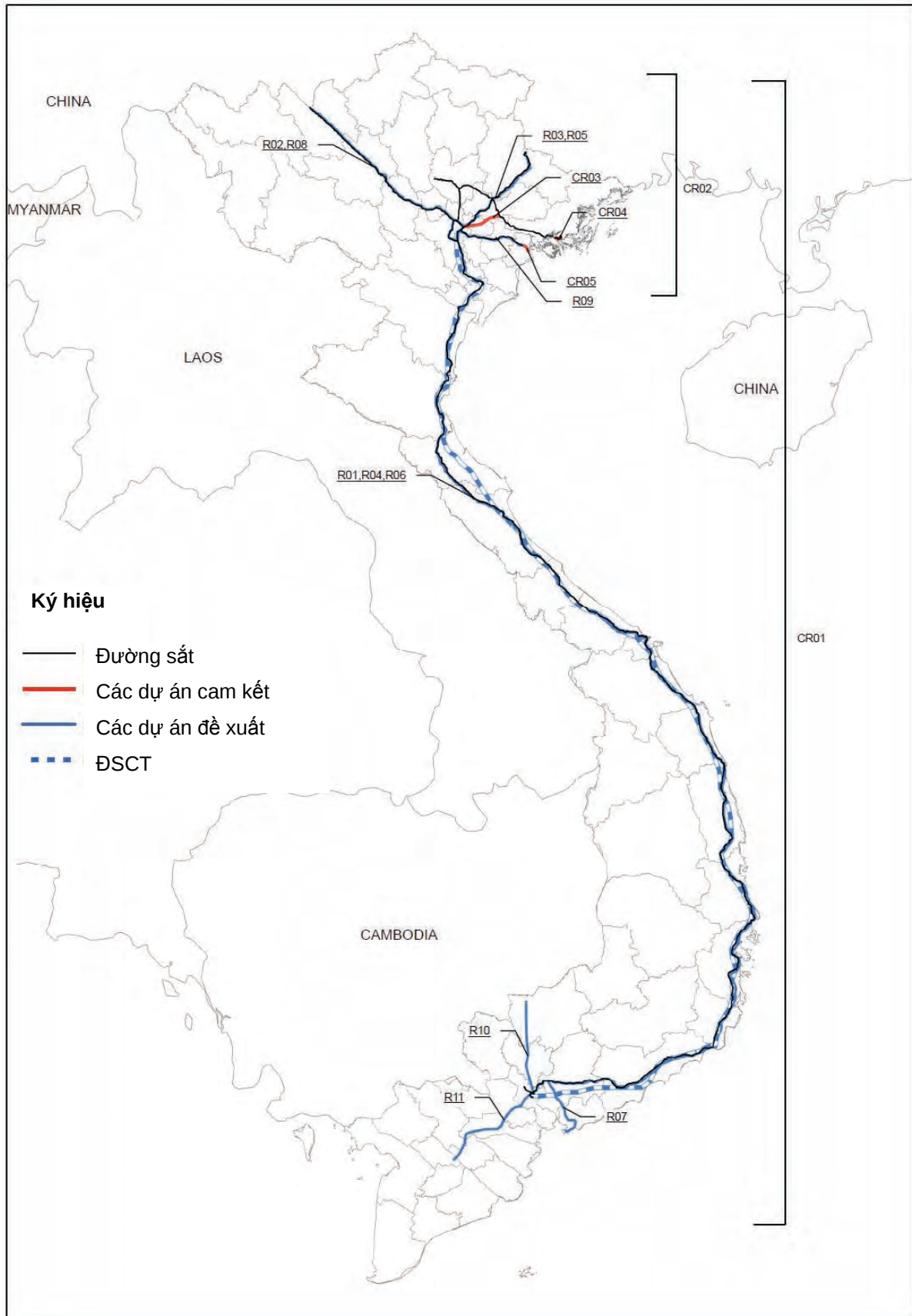
A-16

Hình A-2 Các dự án giao thông vận tải đường bộ xác định đến năm 2030 (ĐBCT)



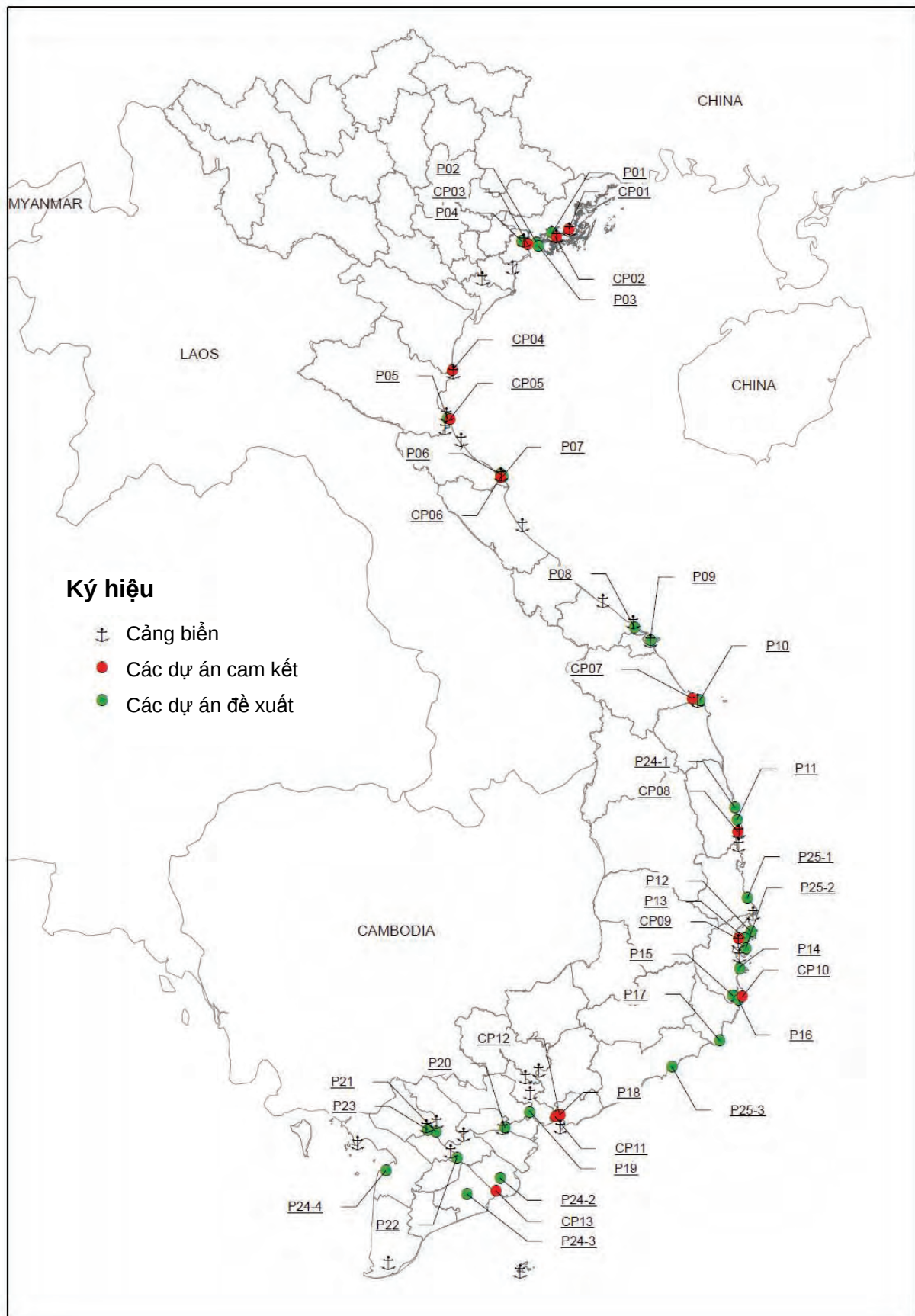
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

Hình A-3 Các dự án giao thông vận tải đường sắt xác định đến năm 2030



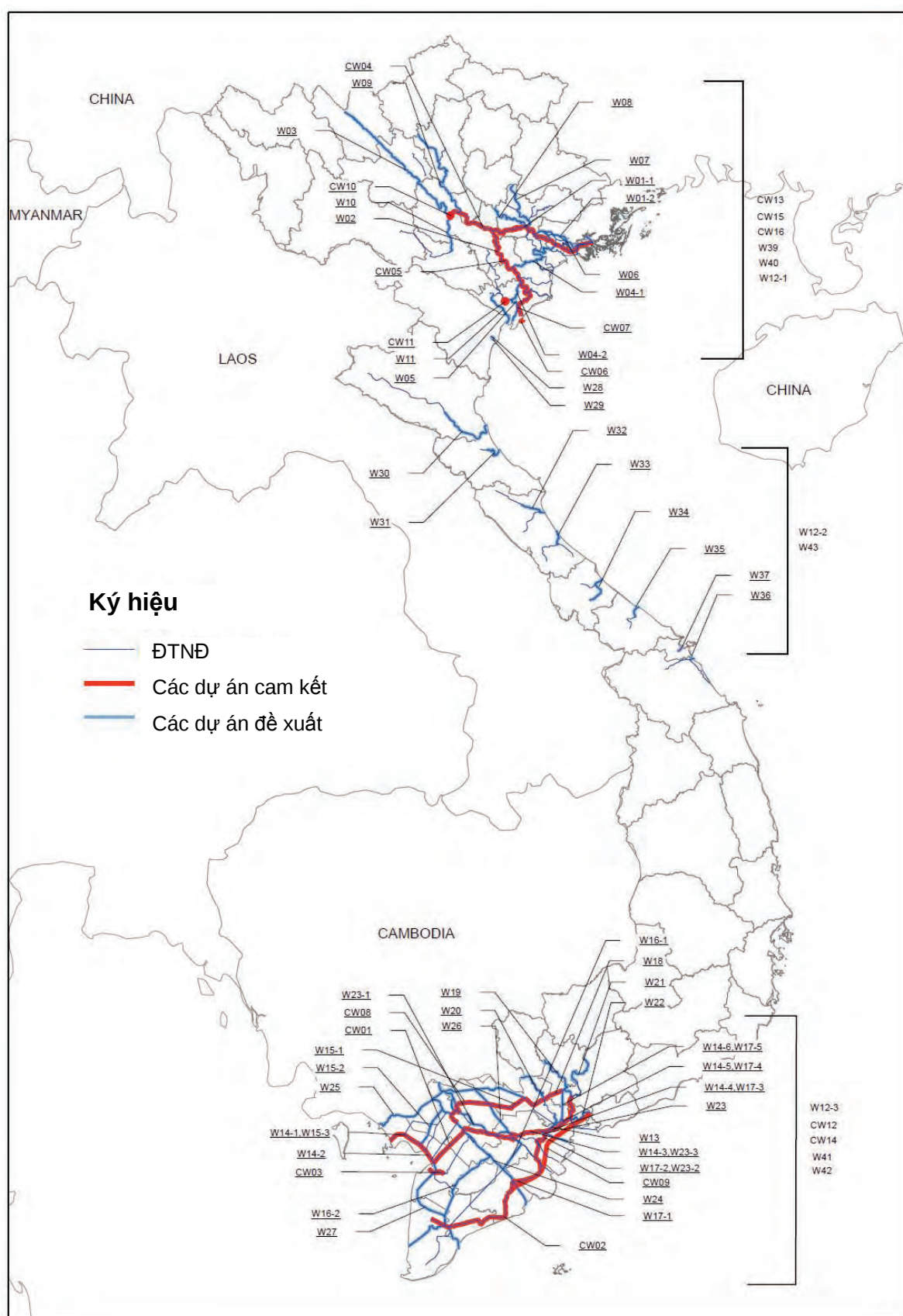
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

Hình A-4 Các dự án giao thông vận tải đường biển xác định đến năm 2030



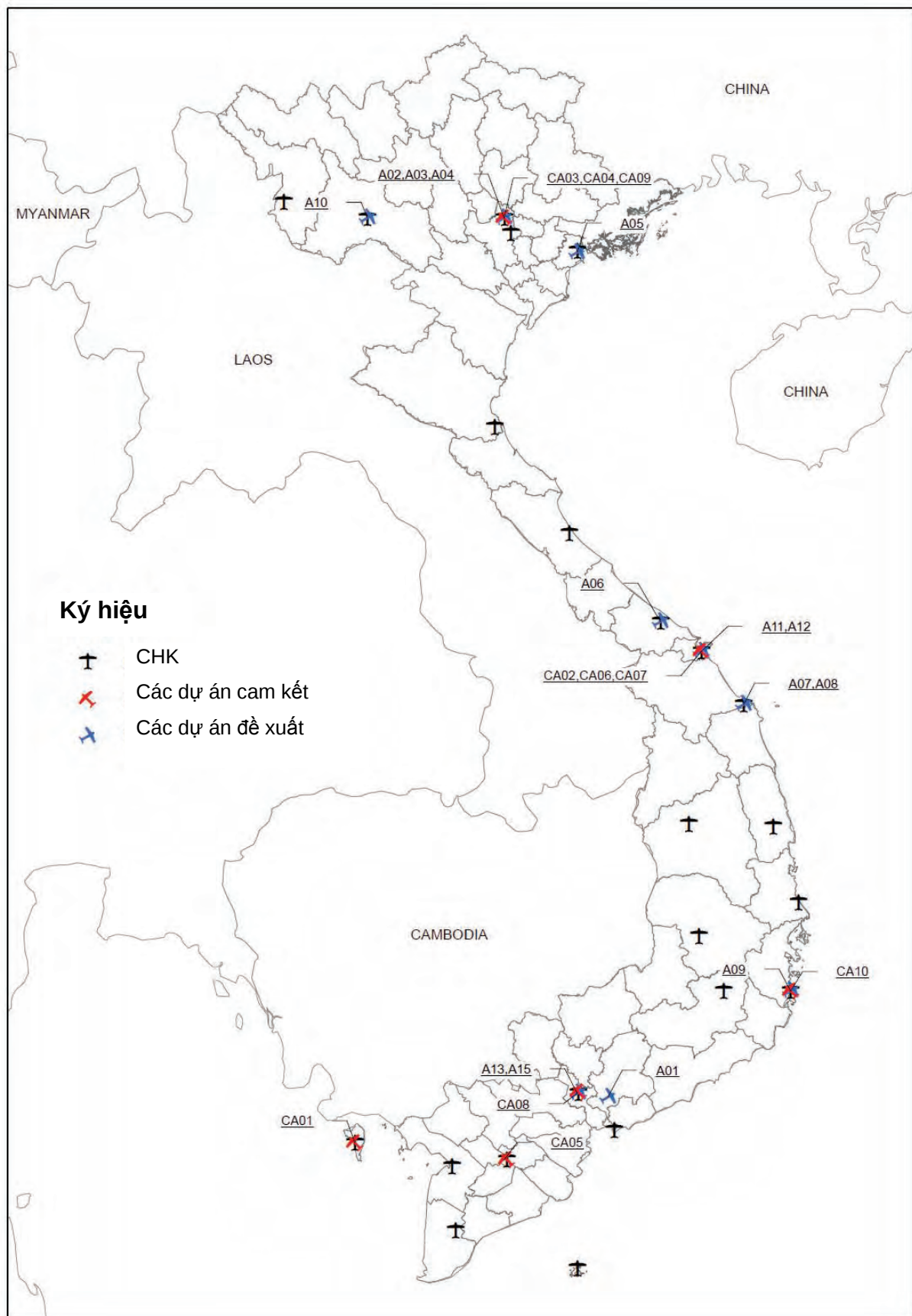
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

HìnhA-5 Các dự án giao thông vận tải đường thủy nội địa xác định đến năm 2030



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

Hình A-6 Các dự án giao thông vận tải hàng không xác định đến năm 2030



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

PHỤ LỤC B

Danh mục các dự án quy hoạch tổng thể

PHỤ LỤC B

Danh mục các dự án quy hoạch tổng thể¹⁾

Bảng B-1 Các dự án QHTT VITRANSS 2 (~2020) (Chỉ gồm các dự án đề xuất)

Chuyên ngành		Mã số	Tên dự án	Khái quát	Tổng mức ĐT (Triệu \$)
1. Đường bộ	Xây dựng đường bộ cao tốc mới	H01	Ninh Bình – Thanh Hóa (75km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam, tuyến phía Đông, dài 75 km, 6 làn xe	827,6
		H02	Thanh Hóa – Vinh (140km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam, tuyến phía Đông, dài 140 km, 6 làn xe	2.128,0
		H03	Vinh – Hà Tĩnh (20m)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam, tuyến phía Đông, dài 20 km, 4-6 làn xe	201,5
		H10	Long Thành – Nhơn Trạch – Bến Lức (45km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam, tuyến phía Đông, dài 45km , 6-8 làn xe,	738,6
		H21	Biên Hoà – Vũng Tàu (76km)	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở phía Nam, nối tới cảng Vũng Tàu, dài 76km, 6 làn xe	696,5
		H30	Đường VĐ 4 Hà Nội (90km)	Hệ thống đường vành đai Hà Nội (90km, 4-6 làn xe)	1350,5
		H32	Đường VĐ 3 – Tp.HCM (83km)	Hệ thống đường vành đai Tp.HCM (83km, 4-6 làn xe)	1226,9
	Xây dựng các tuyến đường bộ mới	H33	Xây dựng đường trục kinh tế (24km)	Xây dựng đường bộ mới đoạn Đan Phượng – Phúc Thọ – Sơn Tây dài 24km,	82,8
		H35	Xây dựng QL1A mới (Chi Lăng – Bắc Giang (Phổ Giò)-40km)	Xây dựng đường 4 làn xe, dài 40km	182,1
		H36	Xây dựng QL21 mới (Phủ Lý – Nam Định)(25km)	Xây dựng đường 4 làn xe, đạt tiêu chuẩn cấp I từ nút giao Liêm Tuyền, dài 25 km	86,2
	Xây dựng đường tránh	H59	Xây dựng đường tránh QL1A (Vân Giã-Khánh Hòa, 10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	46,3
		H63	Xây dựng đường tránh QL1A (Phan Thiết-Bình Thuận, 10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	34,5
		H64	Xây dựng đường tránh QL1A (Đức Phò - Quảng Ngãi, 9,7km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 9,7km,	36,4
		H65	Xây dựng đường tránh QL1A (Vĩnh Long-7,5km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 7,5km,	25,9
		H68	XD đường tránh QL91 (Thốt Nốt-10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	34,5
		H73	XD đường tránh QL60 (Hàm Lương (Bến Tre – Mô Cày, 10km))	Cải tạo đường 4 làn xe, dài 10km	34,5
		H74	XD đường tránh QL38 (Hòa Mạc – An Giang, 10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km	34,5
	Cải tạo đường/cầu	H79	Mở rộng QL14 (Đồng Xoài – Chơn Thành, 34km)	Mở rộng đường 2 làn xe thành đường 4 làn xe,	115,4
		H82	Mở rộng QL51 (Đồng Nai - Vũng Tàu, 73,6 km)	Mở rộng đường 4 làn xe thành đường 6 làn xe	184,1
		H85	Nâng cấp NH5 (106km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn	155,8
		H90	Mở rộng QL6 (Ba La – Xuân Mai, 20km)	Mở rộng đường 2 làn xe thành đường 4 làn xe	52,7
		H92	Cải tạo QL20 (Dầu Gây - Liên Khương, 250km)	Cải tạo đạt tiêu chuẩn tối thiểu	201,8
		H96	Cải tạo QL10 (Lai Thành - Tào Xuyên, 50km)	Cải tạo đạt tiêu chuẩn tối thiểu	24,3
		H109	Khôi phục QL40 (24km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có (24km)	9,8
		H111	Phục hồi QL31 (An Châu - Đinh Lập) (48km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có (44km)	23,7
		H112	Phục hồi QL3B (Yên Lạc - Thất Khê) (44km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có	21,7
		H113	Phục hồi tỉnh lộ 507(QL47) (Thường Xuân - cửa khẩu Khèo) (60km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có (60km)	32,9
		H114	Phục hồi QL48 (Thái Hòa – Kim Sơn) (74km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có (74km)	40,6
		H116	Phục hồi QL32B (Xóm Giắc – Mường Cói) (21km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có (21km)	8,4
		H117	Phục hồi QL2B (Vĩnh Yên – Tam Đảo) (25km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có (25km)	10,6

¹ Vị trí các dự án được thể hiện trên bản đồ kèm theo

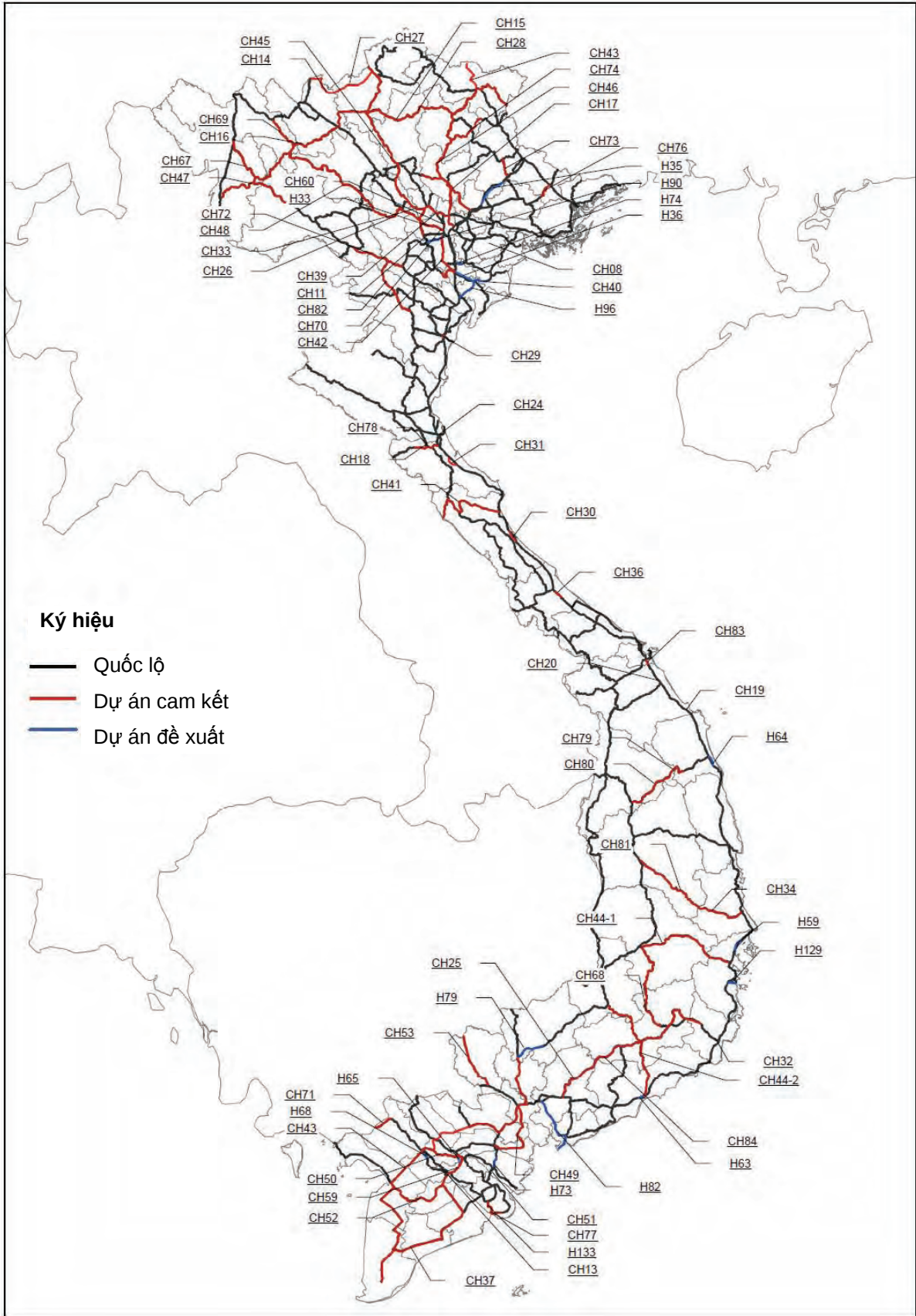
Chuyên ngành	Mã số	Tên dự án	Khái quát	Tổng mức ĐT (Triệu \$)
	H118	Phục hồi QL2C (Vĩnh Yên - Sơn Dương) (60km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có (60km)	23,7
	H119	Phục hồi QL23 (QL2 - Phúc Yên) (27km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có (27km)	10,0
	H120	Phục hồi QL47 (QL1 - QL15) (61km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có (136km)	21,8
	H121	Phục hồi QL45 (Phổ Rìa - Thanh Hóa - Yên Cát) (136km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có (136km)	49,3
	H122	Phục hồi QL49 (Cảng Thuận An - Đường HCM) (75km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có (75km)	28,0
	H123	Khôi phục QL25 (Tuy Hòa - Đường HCM) (180km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có (180km)	72,9
	H124	Khôi phục QL27 (Phan Rang Tháp Chàm – Buôn Ma Thuột) (276km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có (276km)	113,1
	H125	Khôi phục QL49B (Cầu Mỹ Chánh - Vĩnh Hiên) (89km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có (89km)	31,1
	H126	Khôi phục QL24B (QL1 - An Hải) (18km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có (18km)	6,3
	H127	Khôi phục QL27B (Tân Sơn - QL1) (48km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có (48km)	17,3
	H128	Khôi phục QL1D (Quy Nhơn - Sông Cầu, Bình Định & Phú Yên) (33km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có (33km)	11,5
	H129	Khôi phục QL1C (Diên Khánh - Nha Trang) (17km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có (17km)	5,9
	H130	Khôi phục QL56 (Xuân Thanh - Bà Rịa) (50km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có (50km)	17,5
	H131	Khôi phục QL62 (Tân An - Bình Hiệp) (77km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có (77km)	26,9
	H132	Khôi phục QL54 (Cái Vồn - Tiểu Cần) (167km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có (167km)	58,3
	H133	Khôi phục QL53 (Vĩnh Long - Duyên Hải - QL54) (132km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có (132km)	46,1
	H134	Khôi phục QL63 (Minh Lương – Cà Mau) (109km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có (109km)	38,1
	Cải thiện an toàn giao thông	H148	Kế hoạch cải tạo các điểm đen	95,0
		H149	Kế hoạch Phát triển Kiểm toán ATGT	40,0
		H150	Kế hoạch phát triển hành lang ATGT	40,0
		H152	Kế hoạch giảm rủi ro tai nạn cho người sử dụng đường bộ	75,0
		H153	Kế hoạch triển khai an toàn cho đường bộ cao tốc	112,5
		H154	Kế hoạch triển khai an toàn giao thông công trình đường bộ	20,0

Chuyên ngành		Mã số	Tên dự án	Khái quát	Tổng mức ĐT (Triệu \$)	
				và bảo dưỡng đường		
		H155	Kế hoạch bảo trì và giám sát ATGT	Thành lập đơn vị theo dõi và đánh giá kế quy hoạch ATGT đường bộ và phát triển hệ thống giám sát đánh giá các quy hoạch địa phương	35,0	
		H156	Kế hoạch triển khai ATGT đường đô thị	Cải thiện các quy tắc giao thông cho đường đô thị, phát triển hệ thống tín hiệu giao thông phối hợp, hệ thống kiểm soát tín hiệu khu vực rộng và linh hoạt, xây dựng các công trình ngăn ngừa đỗ xe trái phép và hệ thống quy định đỗ xe hiệu quả, xây dựng các quy định có bãi đỗ xe bắt buộc trong mỗi tòa nhà, xây dựng quy hoạch hệ thống bãi đỗ toàn diện, công trình ưu tiên vận tải công cộng, khuyến khích sử dụng VTCC và xây dựng các biện pháp khuyến khích giảm lưu lượng vận tải trong giờ cao điểm cũng như hệ thống công viên, đường cho người đi bộ	272,5	
	Tổng phụ				9,916	
2. Đường sắt	Cải tạo các tuyến hiện nay để mở rộng công suất	R01	Dự án hạng mục cải tạo chức năng (CTCNII) (Tuyến Hà Nội-Sài Gòn)	Cung cấp dịch vụ tần suất 50 đôi tàu/ngày trên khổ đường đơn của tuyến Hà Nội-Sài Gòn	2.465,3	
	Xây dựng các tuyến mới	R07	TCHT & HĐHHT (Tuyến Hà Nội – Sài Gòn)	Xây dựng đường sắt mới giữaTrảng Bom đến Vũng Tàu (71,3km)	1.847,8	
	Tổng phụ				4.313	
3. Cảng và vận tải biển	Mở rộng và nâng cấp chức năng cảng	P02	Phát triển cảng biển Hải Phòng (2010-2015)	Nâng cấp luồng vào khu vực Lạch Huyện tới độ sâu 10,3 m, gồm xây dựng đê chắn cát, Xây dựng các bến nước sâu mới tại Lạch Huyện để tiếp nhận hàng container, hàng tổng hợp và hàng lỏng và chuyển chức năng của một phần bến Hoàng Diệu sang phục vụ lợi ích công cộng khác ở cảng Hải Phòng	450,0	
		P05	Xây dựng luồng vào và cảng biển Cửa Lò	Xây dựng đê chắn cát cho luồng lạch phía Bắc và mở rộng bến ở cảng cửa Lò để tiếp nhận hàng từ/tới khu vực Bắc Trung bộ.	26,0	
		P19	Phát triển luồng và cảng biển TPHCM	Nâng cấp luồng lạch khu vực Hiệp Phước để tiếp nhận tàu trọng tải 25.000-30.000 DWT, xây dựng bến container nước sâu mới tại khu vực Hiệp Phước để tiếp nhận hàng container, chuyển chức năng của bến Nhà Rồng – Khánh Hội thành bến tàu du lịch và phục vụ mục đích khác và xây dựng cảng mới thay thế cảng Bến Nghé.	220,0	
		P22	Mở rộng bến cảng Cần Thơ	Mở rộng bến tại cảng Cái Cui và tại Trà Nóc, cảng Cần Thơ để tiếp nhận hàng container/hàng tổng hợp từ/tới đồng bằng sông Cửu Long	25,0	
		Tổng phụ				721
	4. Đường thủy nội địa	Cải tạo đường thủy nội địa	W01	Nâng cấp tuyến Quảng Ninh/Hải Phòng – Hà Nội	Nâng cấp đoạn tuyến dài 166 km đạt cấp II trên toàn tuyến	38,2
			W06	Nâng cấp tuyến Quảng Ninh – Phả Lại	Nâng cấp đoạn tuyến dài 128,0 km đạt cấp II trên toàn tuyến	29,4
W13			Nâng cấp tuyến kênh Chợ Gạo	Cải tạo đoạn tuyến dài 11 km nối các tuyến phía Bắc và phía Nam (nạo vét, mở rộng, nâng tĩnh không thông thuyền)	138,0	
W14			Cải tạo tuyến Sài Gòn-Kiên Lương/qua kênh Lấp Vó	Cải tạo đoạn tuyến dài 315km đạt điều kiện luồng lạch, cấp III	72,5	
W16			Cải tạo tuyến Sài Gòn – Cà Mau/kênh Xà No	Cải tạo đoạn tuyến dài 336km đạt điều kiện luồng lạch, cấp III	77,3	
W17			Cải tạo tuyến Sài Gòn – Cà Mau/ven biển	Cải tạo đoạn tuyến dài 367km đạt điều kiện luồng lạch, cấp III	84,4	
W21			Cải tạo tuyến Sài Gòn – Hiếu Liêm	Cải tạo đoạn tuyến dài 88km đạt điều kiện luồng lạch, cấp III	15,0	
Duy tu nạo vét luồng	W38	Duy tu nạo vét luồng để giảm các bãi bồi	Chương trình duy tu, nạo vét trong nhiệm năm để đạt tiêu chuẩn đã xác định (2011-2020)	120,0		
Cải thiện an toàn GT	W47	Tìm kiếm và cứu nạn	Tăng cường năng lực tìm kiếm – cứu nạn ở miền Bắc và miền Nam thông qua việc mua sắm đầy đủ trang thiết bị cần thiết.	5,0		
Tăng cường thể chế	W52	Cơ sở dữ liệu: Khảo sát các tuyến sông và đăng kiểm tàu thuyền	Tăng cường năng lực để thường xuyên thực hiện khảo sát tình trạng luồng lạch (độ sâu, chiều rộng, bán kính cong, v.v.) và cải thiện hệ thống đăng kiểm tàu thuyền	20,0		
Tổng phụ				600		
5. Hàng không	Xây dựng sân bay mới	A01	Dự án cảng hàng không quốc tế Long Thành mới	Xây dựng cảng hàng không quốc tế mới, công suất 8-10 triệu lượt HK/năm	6.000,0	
	Mở rộng	A11	Cải tạo đường băng CHK QT Đà Nẵng	Chuyển đường lăn E6 để mở rộng tĩnh không từ 75m lên 150m	-	

Chuyên ngành		Mã số	Tên dự án	Khái quát	Tổng mức ĐT (Triệu \$)
	công suất của các sân bay hiện nay	A13	Mở rộng cảng HK quốc tế Tân Sơn Nhất	Nâng công suất CHK QT Tân Sơn Nhất đáp ứng 25 triệu HK/năm	200,0
	Cải tạo thiết bị dẫn đường	A15	Xây dựng đài chỉ huy mới tại cảng HK quốc tế Tân Sơn Nhất	Xây dựng đài chỉ huy mới	50,0
		A16	Hệ thống kiểm soát không lưu	Hiện đại hóa hệ thống kiểm soát không lưu	100,0
	Tổng phụ				
6. Vận tải đa phương thức (Logis-tics)	Xây dựng cơ sở vật chất kỹ thuật phục vụ vận tải hàng hóa đa phương thức	L01	Phát triển trung tâm logistics miền Bắc	Phát triển trung tâm logistics với diện tích 500.00 m ² để cung cấp các dịch vụ thông quan cho hàng hóa xuất, nhập khẩu, kho bãi cho hàng hóa phục vụ nhu cầu của vùng và xuất khẩu để đáp ứng yêu cầu của các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài ở các khu công nghiệp gần đó, cơ sở vật chất kỹ thuật tiếp nhận hàng trực tiếp khi chuyển đổi phương thức, gia công hàng hóa, kho bãi khép kín, hệ thống quản lý vận tải container và các giá trị dịch vụ gia tăng	199,8
		L02	Phát triển trung tâm logistics miền Nam	Xây dựng trung tâm phân phối/tổng hợp phục vụ vận tải con-tainer quốc tế thông qua bến container quốc tế và cảng hàng không quốc tế	40,0
		L03	Cải tạo cửa khẩu Lào Cai	Cải tạo, mở rộng và thành lập văn phòng thông quan, khu vực kiểm tra, bến xe tải, v.v. để thúc đẩy trao đổi thương mại với Trung Quốc	6,0
	Tổng phụ				
Tổng					22,146

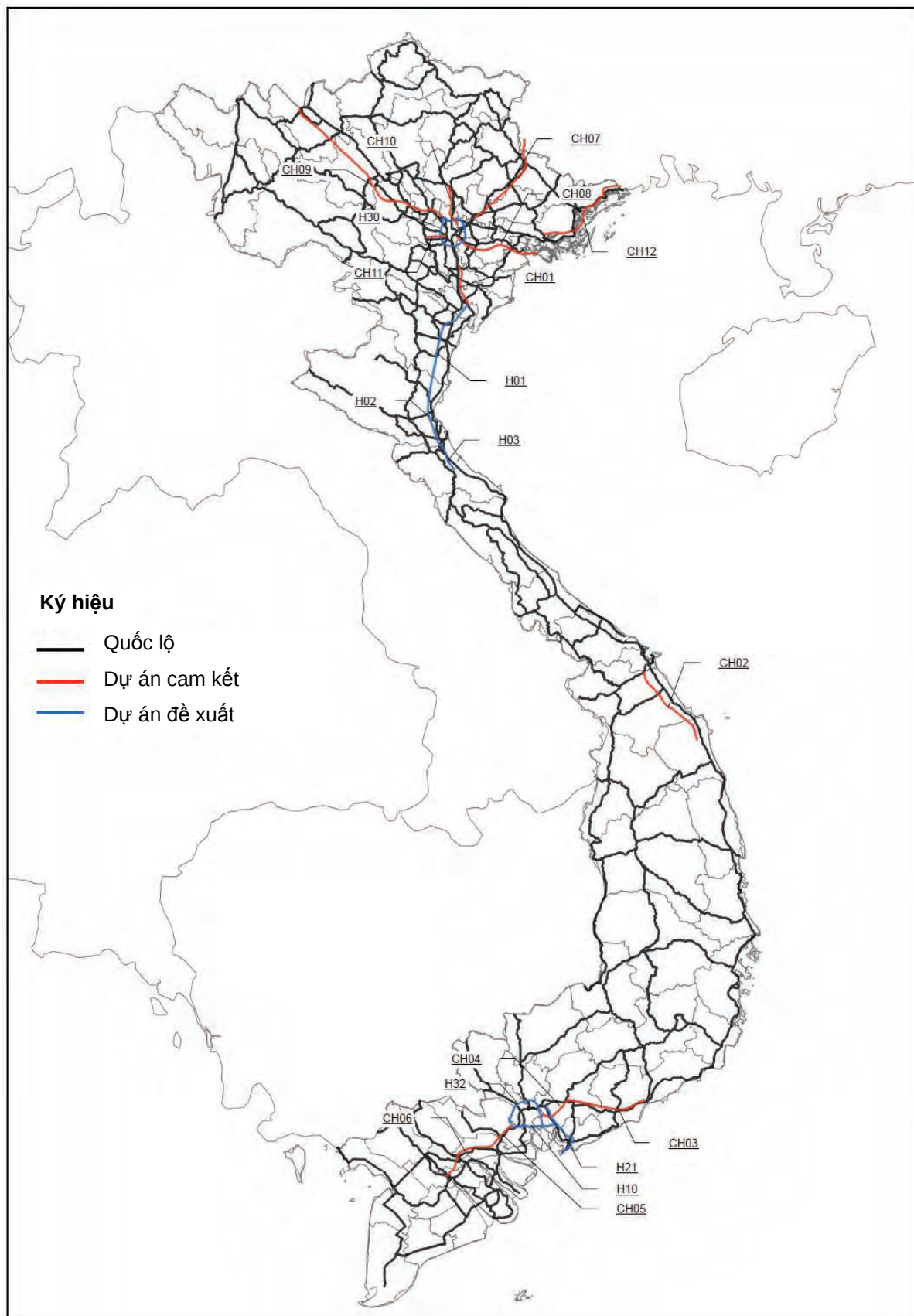
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Hình B-1 Bản đồ vị trí các dự án QHTT (đường bộ)



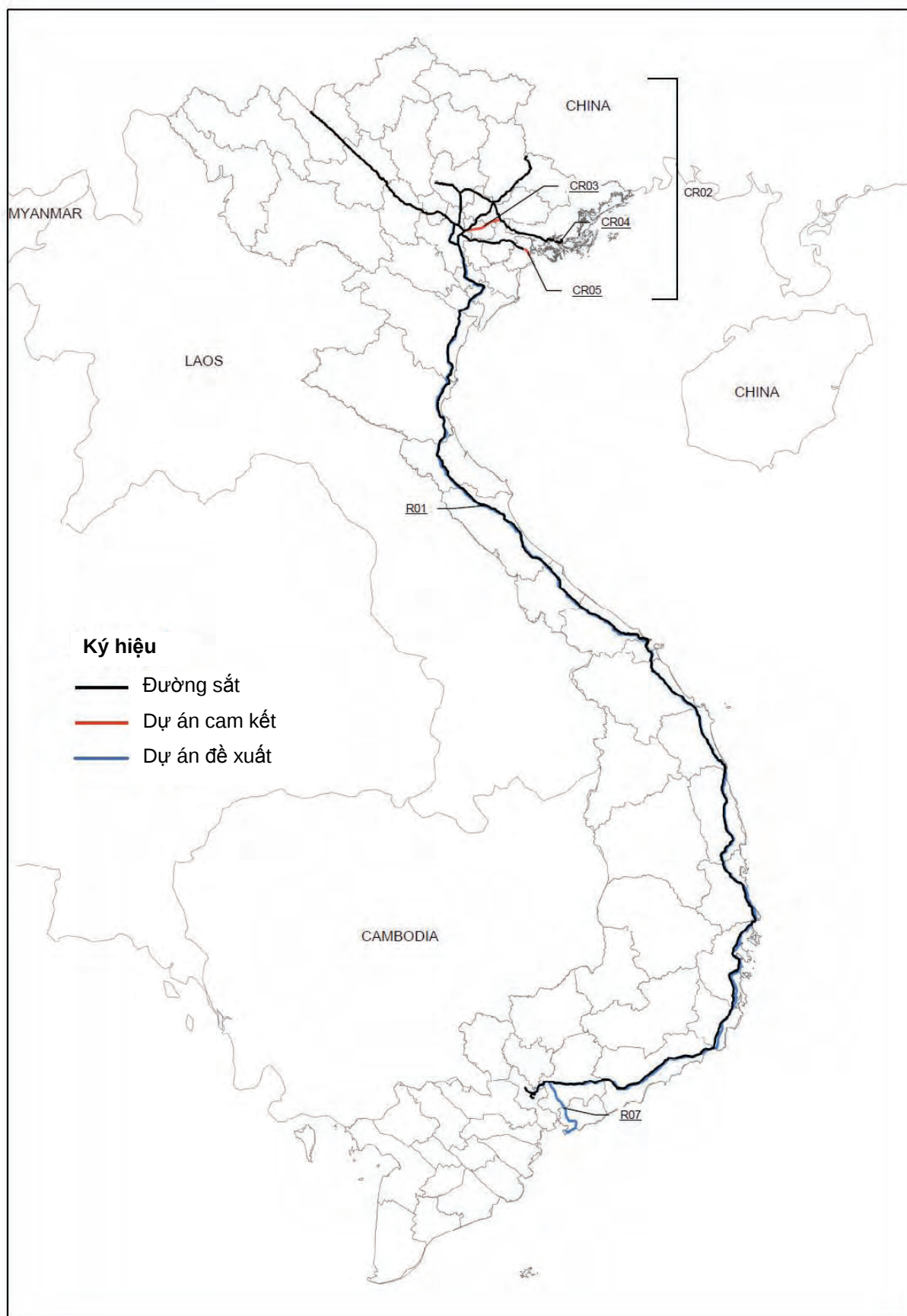
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

Hình B-2 Bản đồ vị trí các dự án QHTT (ĐBCT)



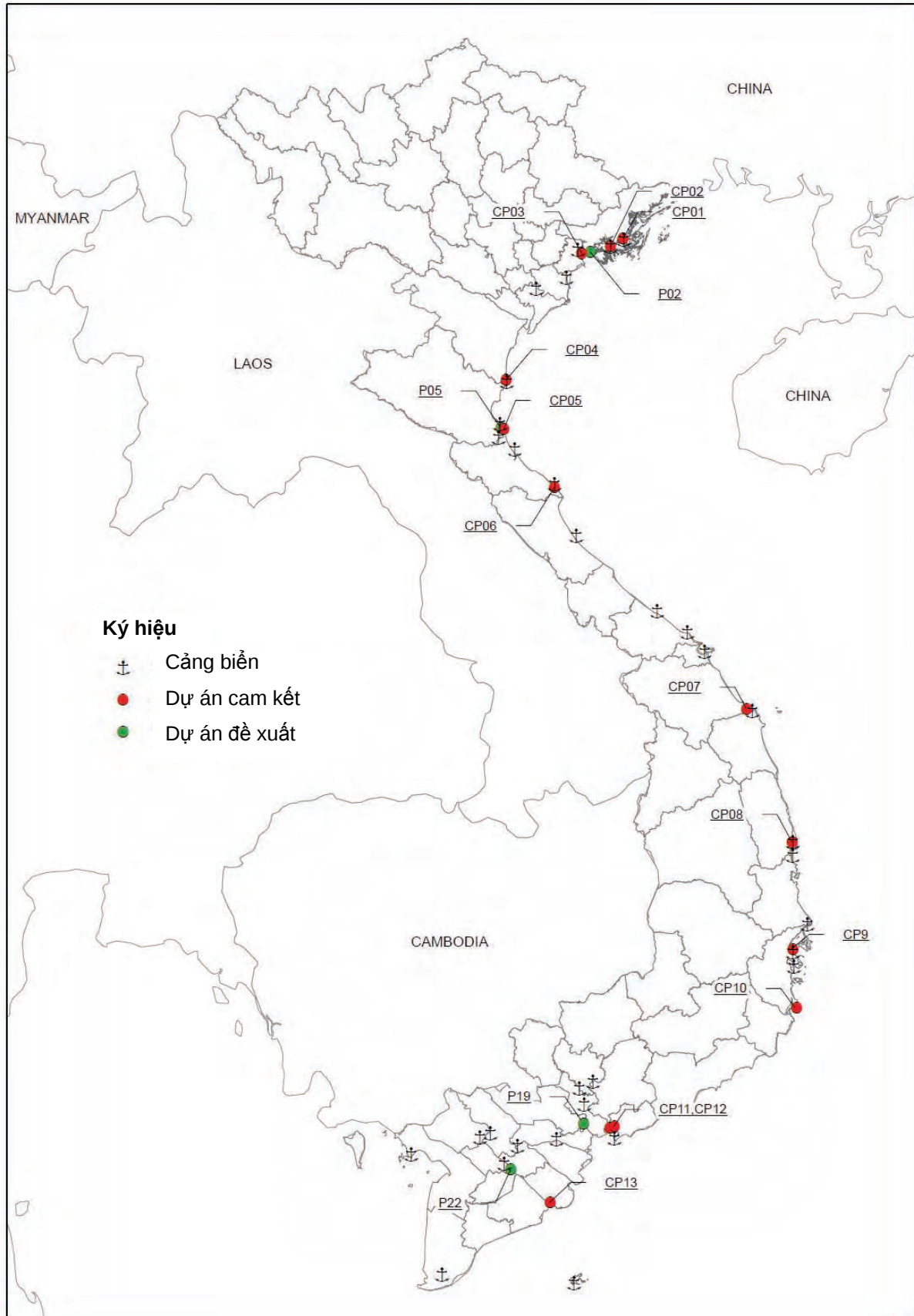
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

Hình B-3 Bản đồ vị trí các dự án QHTT (Đường sắt)



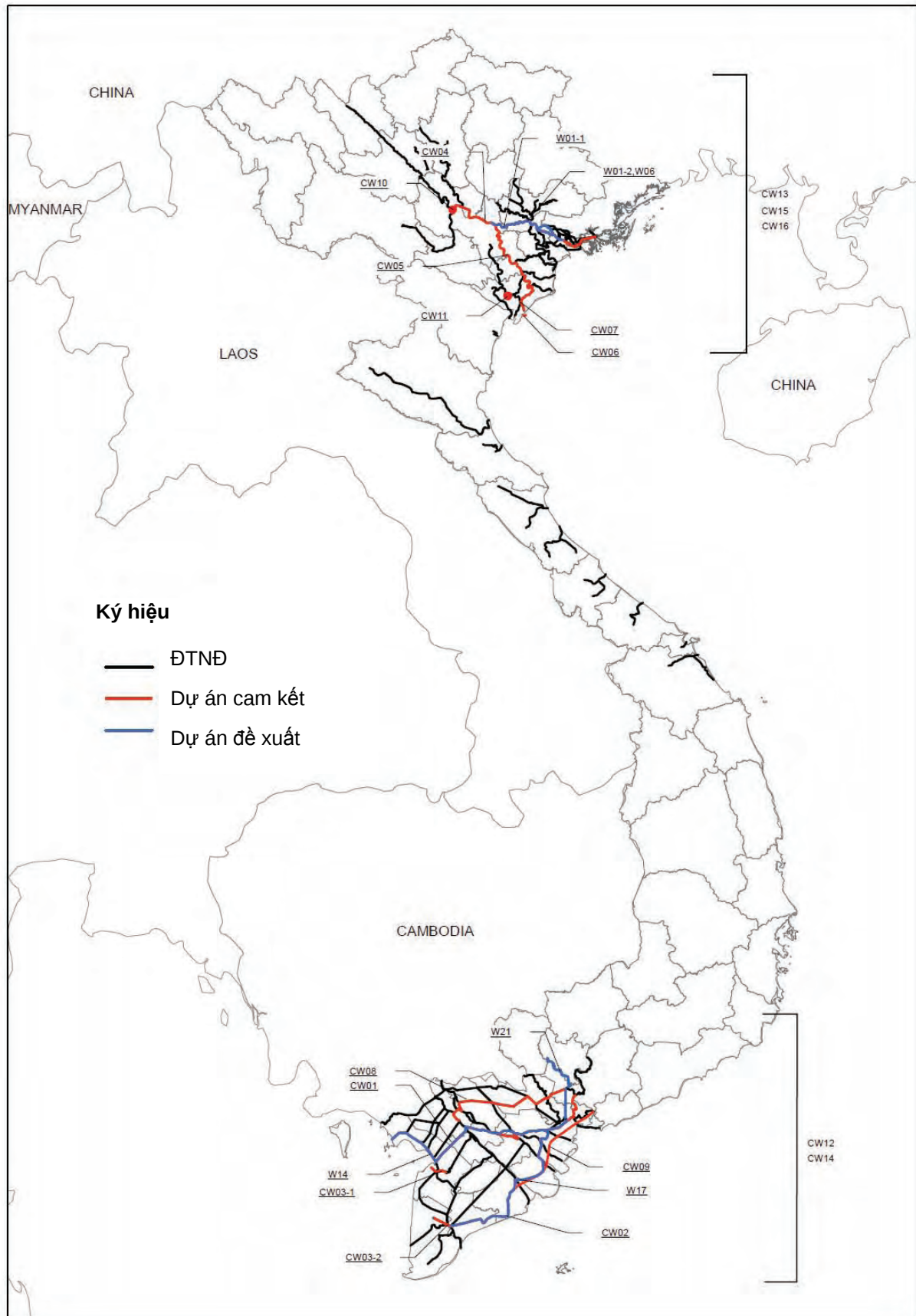
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

Hình B-4 Bản đồ vị trí các dự án QHTT (Cảng biển)



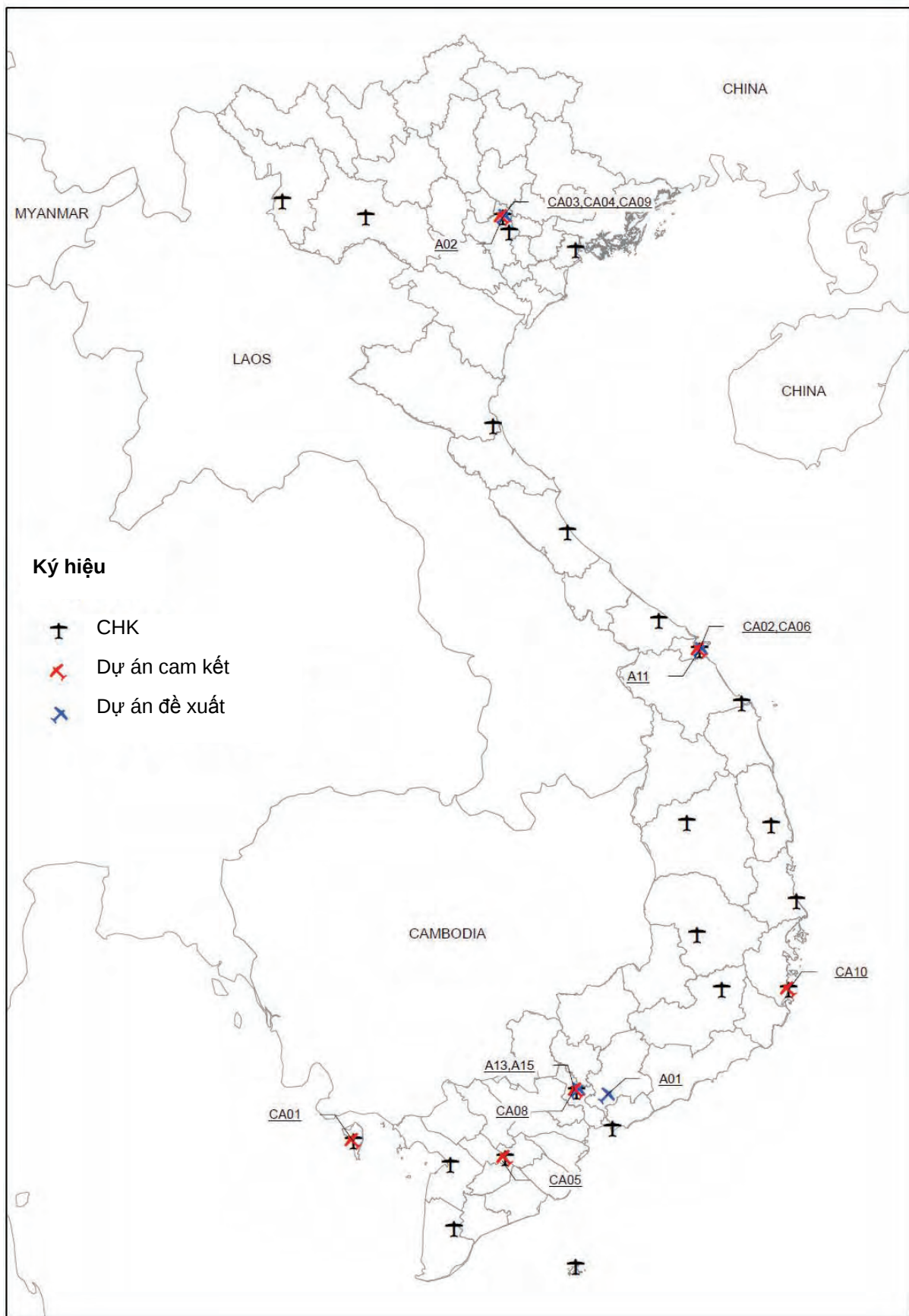
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

Hình B-5 Bản đồ vị trí các dự án OHTT (ĐTND)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

Hình B-6 Bản đồ vị trí các dự án QHTT (Hàng Không)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

PHỤ LỤC C

**Danh sách các dự án đang triển khai và đã
cam kết đến năm 2015 và 2020**

PHỤ LỤC C

Danh sách các dự án đang triển khai và đã cam kết đến năm 2015 và 2020

Dự án		Chi phí dự án (Triệu USD)		Kế hoạch dự kiến	Thực hiện			
STT	Tên	Tổng	2009-2015		-2013	-2015	-2018	-2020
Đường bộ								
Xây dựng đường cao tốc mới								
CH01	Cầu Giẽ – Ninh Bình (50km)	452,4	180,9	06-10				
CH02	Đà Nẵng – Quảng Ngãi (131km)	1048,2	1048,2	11-15				
CH03	Phan Thiet – Dầu Giây (100km)	1003,8	1003,8	11-15				
CH04	TPHCM – Long Thành – Dầu Giây (55km)	1110,8	888,7	08-12				
CH05	TPHCM- Trung Lương (40km)	776,5	129,4	04-09				
CH06	Trung Lương – Mỹ Thuận – Cần Thơ (92km)	1510,0	1510,0	11-15				
CH07	Lạng Sơn – Bắc Giang – Bắc Ninh (130km)	1176,3	705,8	13-17				
CH08	Hà Nội – Hải Phòng (105km)	1441,2	1441,2	11-15				
CH09	Hà Nội – Lào Cai (264km)	1218,7	1218,7	09-12				
CH10	Hà Nội – Thái Nguyên (62km)	248,2	82,7	05-10				
CH11	Láng – Hòa Lạc (30km)	450,0	112,5	06-09				
CH12	Hạ Long – Móng Cái (128km)	1254,7	250,9	15-19				
Xây dựng các tuyến đường mới								
CH13	Cầu Cần thơ	284,8	35,6	02-09				
CH14	Vành đai biên giới C1 (Hà Giang – Lào Cai) (151km)	300,4	136,5	03-13				
CH15	Vành đai biên giới C2 (Phía Bắc)	17,2	1,9	01-09				
CH16	Vành đai biên giới C2 (Phía Bắc, Phò Rang – Minh Thẳng) (160km)	140,9	94,0	07-12				
CH17	Vành đai biên giới C3	30,1	20,0	07-12				
CH18	Dự án cầu Linh Đàm (QL15, Hà Tĩnh) (2 làn xe)	13,6	13,6	10-12				
CH19	Cầu Ông Bộ (QL1A, Quảng nam)(2 làn,108m)	1,4	0,9	06-13				
CH20	Cầu Hương Anh (QL1A, Quảng Nam (4 làn, 250 m)	8,4	8,4	11-13				
CH21	Dự án cầu Đình Vũ (Hải Phòng)	200,0	200,0	11-13				
CH22	Dự án cầu Vĩnh Thịnh (Hà Tây)	80,0	80,0	11-15				
CH23	Dự án 45 cầu nông thôn ở các tỉnh miền Trung và Tây Nguyên	32,8	6,6	01-10				
CH24	Cầu Bến Thủy II (QL1 & QL8B, Nghệ An – Hà Tĩnh (2 làn, 1km)	74,1	74,1	09-11				
CH25	Cầu Đồng Nai	121,8	121,8	12-13				
CH26	Dự án Cầu Phụng (QL32)	18,6	15,5	08-13				
CH27	Đường vành đai biền giới C1 (Hà Giang –Lào Cai) (151km)	67,8	67,8	11-15				
CH28	QL279 (đoạn Tuyên Quang –Bắc Cạn nối QL3 với QL22) (94,5km)	67,3	67,3	10-13				
Xây dựng tuyến tránh								
CH29	Tuyến tránh QL1A (Thanh Hóa) (10km)	38,3	38,3	11-15				
CH30	Xây dựng đường tránh QL1 (Đồng Hới, Quảng Bình) (19,3km)	38,6	38,6	11-15				
CH31	Xây dựng đường tránh QL1 (16,3km)	20,8	20,8	11-15				
CH32	Xây dựng đường tránh QL1 (Phan Rang, Ninh Thuận) (8,3km)	32,2	32,2	11-15				
CH33	Tuyến tránh QL2 (Vĩnh Yên – Vĩnh Phúc) (10,6km)	36,2	36,2	11-13				
Cải tạo đường/cầu đường bộ								
CH34	QL25 từ cầu Lệ Bạc đến đèo Tô Nô (11,5km)	4,6	4,6	11-13				
CH35	Phát triển cơ sở hạ tầng ĐBDNNL (QL53, QL54, QL91 & ĐT; NHTG5)	119,5	85,4	07-13				
CH36	Mở rộng QL1 (Đồng Hà – Quảng Trị)	31,5	31,5	13-15				
CH37	Dự án khôi phục đường bộ (QL1, Cần Thơ – Năm Căn) (288km)	186,0	46,5	03-10				
CH38	Dự án khô phục cầu III (QL1)	84,9	33,9	06-10				
CH39	Nâng cấp QL2 (Nội Bài – Vĩnh Yên) (22km)	66,8	13,4	05-09				
CH40	Nâng cấp QL10 (Cầu Tân Đệ - Cầu La Uyên) (5,5km)	25,5	14,1	05-13				
CH41	Cải tạo hành lang Đông - Tây (QL12A) (182,,3km)	98,9	22,0	02-10				
CH42	Nâng cấp QL21 (Hà Nội) (76km)	44,2	44,2	13-15				
CH43	Đường HCMC, GĐ 2, nâng cấp (Pắc Bó – Đất Mũi, không gồm đoạn Hòa Lạc – Ngọc Hồi)(2,072km)	1591,1	1193,3	08-11				
CH44	Dự án cải tạo (QL19, QL20, QL26, QL 27, QL 28)	85,4	71,2	08-13				
CH45	Cải tạo QL2 (Hà Nội – Hà Giang) (261km)	107,2	13,4	02-09				
CH46	Cải tạo QL3 (Hà Nội – Cao Bằng) (310km)	155,3	77,6	05-12				
CH47	Cải tạo QL6, GĐ II (Sơn La – Điện Biên)	68,9	11,5	04-09				
CH48	Cải tạo QL32 (Hà Nội – Lai Châu) (358km)	178,8	39,7	02-10				
CH49	Cải tạo QL50 (Tp.HCM –Mỹ Tho)(88km)	148,8	148,8	09-13				
CH50	Cải tạo QL80 (Mỹ Thuận – Vàm Cống) (50km)	35,2	10,1	04-10				

Dự án		Chi phí dự án (Triệu USD)		Kế hoạch dự kiến	Thực hiện			
STT	Tên	Tổng	2009-2015		-2013	-2015	-2018	-2020
CH51	Cải tạo đường và cầu QL60	168,5	140,4	08-13				
CH52	Cải tạo QL61 (Cần Thơ – Kiên Giang)	23,8	6,0	06-09				
CH53	Cải tạo QL22B (Gò Dầu – Xa Mạ) (73km)	23,9	4,0	04-09				
CH54	Chương trình nâng cấp mạng lưới đường thứ yếu	664,4	553,7	08-13				
CH55	Dự án cải tạo đường bộ trợ (loại 3)	201,9	144,2	07-13				
CH56	Dự án cải tạo đường nông thôn III (2,500km)	155,6	103,8	07-12				
CH57	Cải tạo các cầu nông thôn ở các tỉnh khu vực miền Trung và Tây Nguyên	32,3	4,0	02-09				
CH58	Cải tạo đường và cầu khác	202,0	202,0	11-13				
CH59	Mở rộng QL1 Mỹ Thuận – Cần Thơ (38,4km)	108,4	108,4	11-13				
CH60	Sửa chữa mặt cầu Thăng Long	3,5	3,5	12-13				
CH61	Cải tạo và nâng cấp mạng lưới đường bộ (NHTG4) (Hợp phần cải tạo)	310,5	258,8	08-13				
CH62	Cải tạo và nâng cấp mạng lưới đường bộ (Hợp phần bảo trì và tăng cường năng lực)	112,5	112,5	09-13				
CH63	Phục hồi QL1 – GD III	87,4	87,4	11-13				
CH64	Dự án giao thông nông thôn 3 (3150km)	155,6	129,7	08-13				
CH65	Cải tạo các cầu yếu (vay JBIC) – GD 1: 140 cầu (dự án GTVT cải tạo mạng lưới quốc gia)	98,1	98,1	09-13				
CH66	Hành lang ven biển nam Trung bộ (nâng cấp 80-63) (225km)	290,9	242,4	08-13				
CH67	Nâng cấp QL6 (đoạn Tuần Giáo – Lai Châu) (96km)	138,8	138,8	11-13				
CH68	Nâng cấp QL27 (98km)	56,9	40,6	07-13				
CH69	Nâng cấp QL32 đoạn Vạch Kim – Bình Lưu (72km)	33,8	33,8	09-13				
CH70	Dự án QL32, đoạn Diên – Nhôn (7km)	57,7	57,7	10-13				
CH71	QL91 – Châu Đốc - Tịnh Biên (27,3km)	55,7	55,7	11-13				
CH72	Dự án khắc phục hậu quả bão số 5, đoạn Hòa Bình – Sơn La, QL6	4,6	4,6	11-13				
CH73	QL279 Tân Sơn – Than Muội Sơn, K143+500	14,8	12,4	08-13				
CH74	QL3B đoạn Hoa – Po (60km)	79,8	79,8	10-13				
CH75	Dự án cải tạo cầu yếu, GD2: 83 cầu	207,5	207,5	11-13				
CH76	QL31 đoạn Hữu San – Bản Chát (61km)	59,4	59,4	11-13				
CH77	QL53 (không bao gồm Km56-Km60 và Km130-Km139 trong dự án của NHTG) (121km)	81,1	81,1	11-13				
CH78	Nâng cấp Km0 - Km37- QL8A: 37km	69,2	69,2	11-13				
CH79	Nâng cấp và mở rộng QL24 đoạn Phở Phong – Quảng Ngãi (8km)	23,3	23,3	11-13				
CH80	Nâng cấp và mở rộng QL24, đoạn Phở Phong – Kon Tum (160km)	294,1	294,1	11-13				
CH81	Nâng cấp và mở rộng QL25, nối Phú Yên đến Gia Lai (160km)	294,1	294,1	11-13				
CH82	Nâng cấp QL15 (Mai Châu – Hội Xuân) (109km)	117,6	117,6	11-13				
CH83	Hòa Cầm – Hòa Phước – QL1A, Đà Nẵng(8,4km)	32,8	0,0	16-18				
CH84	Sửa chữa QL20 và các đoạn tuyến khác qua thị xã (268km)	16,6	16,6	10-13				
Cải thiện ATGT								
CH85	Chương trình cải thiện ATGT	33,4	33,4	10-13				
CH86	Tăng cường ATGT trên các tuyến quốc lộ ở miền Bắc (QL3, QL5, QL10, QL18)	60,7	60,7	09-13				
CH87	Xây dựng an toàn giao thông đường bộ và đường sắt	41,7	41,7	10-13				
Tổng phụ		20762,0	15465,4					
Đường sắt								
Cải tạo tuyến hiện nay để mở rộng công suất								
CR01	Cải tạo và nâng cấp tuyến đường sắt Bắc - Nam	965,4	965,4	10-15				
CR02	Cải tạo các tuyến đường sắt ở miền Bắc	291,6	102,1	01-20				
Xây dựng tuyến mới								
CR03	Tuyến ĐS Yên Viên – Phả Lại	118,4	84,5	07-13				
CR04	Hạ Long - Cái Lân	58,9	42,1	07-13				
CR05	Tuyến ĐS từ Chùa Vẽ tới nhà máy DAP Đình Vũ (Hải Phòng)	67,7	67,7	10-13				
Tổng phụ		1502,1	1261,9					
Cảng và VT Biển								
Mở rộng và Nâng cao chức năng cảng								
CP01	Phát triển luồng cảng biển Cẩm Phả	7,0	7,0	12-13				
CP02	Phát triển bến cảng biển Hòn Gai (Cái Lân) (Cam kết)	120,0	120,0	10-13				
CP03	Phát triển luồng và bến cảng biển Hải Phòng (Đình Vũ)	411,0	411,0	11-13				
CP04	Phát triển luồng và bến cảng biển Nghi Sơn	24,0	24,0	11-13				
CP05	Phát triển luồng cảng biển Cửa Lò (Cam kết)	4,0	4,0	11-13				
CP06	Phát triển bến cảng biển Vũng Áng (Cam kết)	40,0	40,0	11-13				
CP07	Phát triển bến cảng biển Dung Quất (Cam kết)	41,0	41,0	11-13				

Dự án		Chi phí dự án		Kế hoạch dự kiến	Thực hiện			
STT	Tên	Tổng	2009-2015		-2013	-2015	-2018	-2020
CP08	Phát triển luồng và bến cảng biển Quy Nhơn (Cam kết)	74,0	74,0	11-13				
CP09	Phát triển bến cảng biển Vân Phong (GD 1)	190,0	190,0	11-13				
CP10	Phát triển bến cảng biển Ba Ngòi (Cam Ranh – GD 1)	88,0	88,0	11-13				
CP11	Phát triển luồng và bến cảng biển Vũng Tàu (Cái Mép – Thị Vải) (GD 1)	1675,0	1675,0	11-13				
CP12	Phát triển luồng và bến cảng biển TPHCM (Hiệp Phước) (GD 1)	204,0	204,0	11-13				
CP13	Phát triển luồng Quan Chánh Bồ	198,0	198,0	11-13				
Tổng phụ		3076,0	3076,0					
Đường thủy nội địa								
Cải tạo đường thủy nội địa								
CW01	Phát triển hành lang xuyên phía Bắc sông Cửu Long (Cấp III)(253km)	99,3	99,3	11-13				
CW02	Phát triển hành lang ven biển Nam bộ (Cấp III) (153km)			13-15				
CW03	Cải tạo các kênh gom ở vùng ĐBDNNL (Cấp IV) (58km)	8,5	8,5	11-13				
CW04	Cải tạo hành lang Đông – Tây bắc, vùng đồng bằng Bắc bộ (Cấp II)(Việt Trì – Quảng Ninh) (280km)	59,8	59,8	11-13				
CW05	Cải tạo hành lang Bắc – Tây Nam vùng đồng bằng Bắc bộ (Cấp I) (295km)	6,5	6,5	11-13				
CW06	Cải tạo cửa sông Ninh Cơ	63,7	63,7	11-13				
CW07	Kênh nối giữa sông Đáy và sông Ninh Cơ	0,0		11-13				
CW08	Phát triển tuyến Đường sông Sài Gòn – Đồng Tháp – Long Xuyên	4,4	4,4	11-13				
CW09	Phát triển kênh Thị Vải – Nước Mặn	3,1	3,1	11-13				
Cải tạo cảng sông								
CW10	Cải tạo cảng Việt Trì	4,3	4,3	11-13				
CW11	Cải tạo cảng Ninh Phúc	2,8	2,8	11-13				
CW12	Đầu tư tập trung cho phát triển công trình cảng ở các tỉnh vùng ĐBDNNL			11-13				
Cải tạo các bến đồ ngang								
CW13	Đầu tư phát triển các bến phà cỡ nhỏ	4,6	4,6	11-13				
Cải thiện thể chế								
CW14	Phát triển thể chế liên quan đến phát triển Đường sông ở v	1,6	1,6	11-13				
CW15	Phát triển thể chế liên quan đến phát triển Đường sông vùng	5,1	5,1	11-13				
Bảo trì								
CW16	Dự án bảo trì thí điểm	1,0	1,0	11-13				
Tổng phụ		264,6	264,6					
Hàng không								
Xây dựng cảng HK mới								
CA01	Cảng hàng không đảo Phú Quốc	56,0	56,0	11-13				
Mở rộng công suất các cảng HK hiện nay								
CA02	Cảng hàng không đảo Phú Quốc	84,0	84,0	10-13				
CA03	Dự án nhà ga mới cảng HKQT Đà Nẵng	800,0	800,0	12-13				
CA04	Dự án nhà ga T2 cảng HKQT Nội Bài	20,0	20,0	10-13				
CA05	Mở rộng nhà ga hàng hóa cảng HKQT Nội Bài	23,0	23,0	09-13				
CA06	Kéo dài đường băng và mở rộng bãi đỗ máy bay cảng hàng không Đà Nẵng	75,0	45,0	13-17				
CA07	Mở rộng nhà ga hành khách cảng hàng không Đà Nẵng	100,0	0,0	18-23				
CA08	Xây dựng nhà ga hàng hóa cảng hàng không Tân Sơn Nhất	50,0	50,0	09-15				
Cải tạo hệ thống dẫn luồng								
CA09	Dự án đài kiểm soát không lưu mới cảng HKQT Nội Bài	100,0	100,0	12-13				
CA10	Xây dựng nhà ga mới và đài kiểm soát không lưu cảng HK Cam Ranh	12,5	12,5	11-13				
Tổng phụ		1320,5	1190,5					
Tổng		26925,2	21258,4					

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

PHỤ LỤC D

**Danh sách các dự án giao thông vận tải đề
xuất đến năm 2015 và 2020**

PHỤ LỤC D

Danh sách các dự án giao thông vận tải đề xuất đến năm 2015 và 2020

Dự án		Chi phí dự án (Triệu USD)		Kế hoạch dự kiến	Thực hiện			
STT	Tên	Tổng	2009-2015		-2013	-2015	-2018	-2020
Đường bộ								
Xây dựng đường cao tốc mới								
H01	Ninh Bình – Thanh Hóa (75km)	827,6	413,8	13-18				
H02	Thanh Hóa – Vinh (140km)	2128,0	0,0	16-20				
H03	Vinh – Hà Tĩnh (20km)	201,5	0,0	16-20				
H10	Long Thành – Nhơn Trạch – Bến Lức (45km)	738,6	738,6	11-15				
H21	Biên Hoà – Vũng Tàu (76km)	696,5	417,9	13-17				
H30	Vành đai 4 Hà Nội (90km)	1350,5	1350,5	11-15				
H32	Vành đai 3 TPHCM (83km)	1226,9	1226,9	11-15				
Xây dựng đường mới								
H33	Xây dựng đường trục kinh tế (24km)	82,8	82,8	11-15				
H35	Xây dựng QL1A mới (Chi Lăng – Bắc Giang (Phổ Giò))	182,1	0,0	16-20				
H36	Xây dựng QL21 mới (Phủ Lý – Nam Định) (25km)	86,2	0,0	16-20				
Xây dựng đường tránh								
H59	Xây dựng đường tránh QL1A (Vạn Giã, Khánh Hòa) (10km)	46,3	0,0	16-20				
H63	Xây dựng đường tránh QL1A (Phan Thiết, Bình Thuận) (10km)	34,5	0,0	16-20				
H64	Xây dựng đường tránh QL1A (Đức Phổ, Quảng Ngãi) (9,7km)	36,3	0,0	16-20				
H65	Xây dựng đường tránh QL1A (Vĩnh Long) (7,5km)	25,9	25,9	11-15				
H68	Xây dựng đường tránh QL91(Thốt Nốt, Cần Thơ) (10km)	34,5	34,5	11-15				
H73	Xây dựng đường tránh QL60 (Hàm Lương (Bến Tre – Mô Cày)(10km)	34,5	0,0	16-20				
H74	Xây dựng đường tránh QL38 (Hòa Mạc, An Giang) (10 km)	34,5	34,5	11-15				
Cải tạo cầu/đường bộ								
H79	Mở rộng QL14 (Đồng Xoài – Chơn Thành) (34km)	115,4	115,4	13-15				
H82	Mở rộng QL51 (Đồng Nai - Vũng Tàu) (73.6km)	184,1	184,1	11-13				
H85	Nâng cấp QL5 (106km)	155,8	155,8	11-13				
H90	Nâng cấp QL6 (Ba La – Xuân Mai) (20km)	52,7	52,7	11-13				
H92	Cải tạo QL20 (Dầu Gây - Liên Khương) (250km)	201,8	201,8	11-13				
H96	Cải tạo QL10 (Lai Thành - Tào Xuyên) (50km)	24,3	24,3	11-13				
H109	Phục hồi QL40 (24km)	9,8	9,8	11-13				
H111	Phục hồi QL31 (An Châu - Đình Lập) (48km)	23,7	23,7	11-13				
H112	Phục hồi QL3B (Yên Lạc - Thất Khê) (44km)	21,7	21,7	11-13				
H113	Phục hồi tỉnh lộ 507(QL47) (Thường Xuân - cửa khẩu Khèo) (60km)	32,9	32,9	11-13				
H114	Phục hồi QL48 (Thái Hòa – Kim Sơn) (74km)	40,6	40,6	11-13				
H116	Phục hồi QL32B (Xóm Giắc – Mường Cối) (21km)	8,4	8,4	11-13				
H117	Phục hồi QL2B (Vĩnh Yên – Tam Đảo) (25km)	10,6	10,6	11-13				
H118	Phục hồi QL2C (Vĩnh Yên - Sơn Dương) (60km)	23,7	23,7	11-13				
H119	Phục hồi QL23 (QL2 - Phúc Yên) (27km)	10,0	10,0	11-13				
H120	Phục hồi QL47 (QL1 - QL15) (61km)	21,8	21,8	11-13				
H121	Phục hồi QL45 (Phổ Ría - Thanh Hóa - Yên Cát) (136km)	49,3	49,3	11-13				
H122	Phục hồi QL49 (Cảng Thuận An - Đường HCM) (75km)	28,0	28,0	11-13				
H123	Khôi phục QL25 (Tuy Hòa - Đường HCM) (180km)	72,9	72,9	11-13				
H124	Khôi phục QL27 (Phan Rang Tháp Chàm – Buôn Ma Thuột) (276km)	113,1	113,1	11-13				
H125	Khôi phục QL49B (Cầu Mỹ Chánh - Vĩnh Hiền) (89km)	31,1	31,1	11-13				
H126	Khôi phục QL24B (QL1 - An Hải) (18km)	6,3	6,3	11-13				
H127	Khôi phục QL27B (Tân Sơn - QL1) (48km)	17,3	17,3	11-13				
H128	Khôi phục QL1D (Quy Nhơn - Sông Cầu, Bình Định & Phú Yên) (33km)	11,5	11,5	11-13				
H129	Khôi phục QL1C (Diên Khánh - Nha Trang) (17km)	5,9	5,9	11-13				
H130	Khôi phục QL56 (Xuân Thanh - Bà Rịa) (50km)	17,5	17,5	11-13				
H131	Khôi phục QL62 (Tân An - Bình Hiệp) (77km)	26,9	26,9	11-13				
H132	Khôi phục QL54 (Cái Vơn - Tiểu Cần) (167km)	58,3	58,3	11-13				
H133	Khôi phục QL53 (Vĩnh Long - Duyên Hải - QL54) (132km)	46,1	46,1	11-13				
H134	Khôi phục QL63 (Minh Lương – Cà Mau) (109km)	38,1	38,1	11-13				
Cải thiện an toàn giao thông								
H148	Kế hoạch cải tạo các điểm đen	95,0	95,0	11-13				
H149	Kế hoạch Phát triển Kiểm toán ATGT	40,0	40,0	11-13				
H150	Kế hoạch phát triển hành lang ATGT	40,0	40,0	11-13				
H152	Kế hoạch giảm rủi ro tai nạn cho người sử đường bộ	75,0	75,0	11-13				
H153	Kế hoạch triển khai an toàn cho đường bộ cao tốc	112,5	112,5	11-13				
H154	Kế hoạch triển khai an toàn giao thông công trình đường bộ	20,0	20,0	11-13				
H155	Kế hoạch bảo trì và giám sát ATGT	35,0	35,0	11-13				

Dự án		Chi phí dự án (Triệu USD)		Kế hoạch dự kiến	Thực hiện			
STT	Tên	Tổng	2009-2015		-2013	-2015	-2018	-2020
H156	Kế hoạch triển khai ATGT đường đô thị	272,5	272,5	11-13				
Tổng phụ		9916,3	6474,6					
Đường sắt								
Cải tạo các tuyến hiện nay để mở rộng công suất								
R01	FII (Tuyến Hà Nội-Sài Gòn)	2465,3	0,0	16-20				
Xây dựng tuyến mới								
R07	SRI & SMI (tuyến mới Trảng Bom-Vũng Tàu) (73.1km)	1847,8	0,0	16-20				
Tổng phụ		4313,1	0,0					
Cảng và Vận tải biển								
Mở rộng và nâng cấp chức năng cảng								
P02	Phát triển cảng biển Hải Phòng (Lạch Huyện) (GĐ 1, kế hoạch ban đầu: 2010-2015)	450,0	270,0	13-17				
P05	Xây dựng luồng vào và cảng biển Cửa Lò	26,0	0,0	16-20				
P19	Phát triển luồng và cảng biển TPHCM (Hiệp Phước, GĐ 2 + Khác)	220,0	132,0	13-17				
P22	Mở rộng bến cảng Cần Thơ	25,0	25,0	11-13				
Tổng phụ		721,0	427,0					
Đường thủy nội địa								
Cải tạo đường thủy nội địa								
W01	Nâng cấp tuyến Quảng Ninh/Hải Phòng – Hà Nội (Cấp II) (166 km)	38,2	38,2	11-13				
W06	Nâng cấp tuyến Quảng Ninh – Phả Lại (Cấp II) (128 km)	29,4	29,4	11-13				
W13	Nâng cấp tuyến kênh Chợ Gạo (11km)	138,0	138,0	11-13				
W14	Cải tạo tuyến kênh Sài Gòn – Kiên Lương (qua kênh Lấp Vò) (315km)	72,5	72,5	11-13				
W16	Cải tạo tuyến Sài Gòn- Cà Mau (qua kênh Xà No) (336 km)	77,3	0,0	16-18				
W17	Cải tạo tuyến ven biển Sài Gòn – Cà Mau (367 km)	84,4	0,0	18-20				
W21	Cải tạo tuyến Sài Gòn – Hiếu Liêm (88 km)	15,0	0,0	16-18				
Duy tu nạo vét luồng								
W38	Duy tu nạo vét luồng để giảm các bãi bồi	120,0	60,0	11-20				
Cải thiện an toàn GT								
W47	Tìm kiếm và cứu nạn	5,0	5,0	11-13				
Tăng cường thể chế								
W52	Cơ sở dữ liệu: Khảo sát các tuyến sông và đăng kiểm tàu thuyền	20,0	20,0	11-13				
Tổng phụ		599,7	363,1					
Hàng không								
Xây dựng cảng hàng không mới								
A01	Dự án cảng hàng không quốc tế Long Thành mới	6000,0	3000,0	11-20				
Tăng cường năng lực cho các cảng hàng không hiện có								
A11	Cải tạo đường băng CHK QT Đà Nẵng	-	-	13-17				
A13	Mở rộng CHK QT Tân Sơn Nhất	200,0	200,0	11-15				
Cải tạo công trình dẫn luồng hàng không								
A15	Xây đài chỉ huy CHK QT Tân Sơn Nhất	50,0	50,0	11-13				
A16	Hệ thống dẫn luồng hàng không	100,0	100,0	11-13				
Tổng phụ		6350,0	3350,0					
Logistics								
Xây dựng công trình xếp dỡ hàng hóa vận tải đa phương thức								
L01	Phát triển trung tâm logistics miền Bắc	199,8	199,8	11-13				
L02	Phát triển trung tâm logistics miền Nam	40,0	40,0	11-13				
L03	Cải tạo cửa khẩu Lào Cai	6,0	6,0	11-13				
Tổng phụ		245,8	245,8					
Tổng		22145,9	10860,4					

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

Chú ý: *Bao gồm các dự án sẽ bắt đầu vào năm 2015. Tổng vốn đầu tư các dự án đề xuất trong quy hoạch là 16.662,3 triệu USD

PHỤ LỤC E

Danh sách thành viên đoàn nghiên cứu

PHỤ LỤC E THÀNH VIÊN ĐOÀN NGHIÊN CỨU

Bảng E-1 Thành viên Ban chỉ đạo

Họ và tên	Chức vụ
1. Ông Ngô Thịnh Đức (Trưởng ban)	Thứ trưởng Bộ Giao thông Vận tải
2. Ông Trần Doãn Thọ (Trưởng ban)	Thứ trưởng Bộ Giao thông Vận tải
3. Ông Trương Tấn Viên (Vụ trưởng)	Vụ trưởng, Vụ Kế hoạch Đầu tư, Bộ Giao thông Vận tải
4. Ông Lý Huy Tuấn (Viện trưởng)	Viện trưởng, Viện Chiến lược Phát triển Giao thông Vận tải
5. Ông Nguyễn Văn Quyền	Phó Vụ trưởng, Vụ Tổ chức Cán bộ, Bộ Tài Nguyên & Môi trường
6. Ông Vũ Văn Nhân	Vụ trưởng, Vụ Khoa học Công nghệ, Bộ Giao thông Vận tải
7. Bà Phạm Thị Phương	Phó Vụ trưởng, Vụ Pháp chế, Bộ Giao thông Vận tải
8. Ông Trần Ngọc Thanh	Phó Vụ trưởng, Vụ Vận tải, Bộ Giao thông Vận tải
9. Ông Mai Anh Tuấn	Phó Cục trưởng, Cục Đường bộ Việt Nam
10. Ông Nguyễn Văn Doanh	Phó Cục trưởng, Cục Đường sắt Việt Nam
11. Ông Phạm Công Trịnh	Phó Tổng Giám đốc, Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam
12. Ông Nguyễn Xuân Tiến	Phó Vụ trưởng, Vụ Kinh tế Đối ngoại, Bộ Kế hoạch
13. Ông Lê Xuân Trường	Phó Vụ trưởng, Vụ Xây lắp, Bộ Xây dựng
14. Ông Trần Xuân Sanh	Tổng Giám đốc, Tổng Công ty Đường bộ Cao tốc Việt Nam
15. Ông Phạm Thanh Tùng	Vụ trưởng, Vụ Hợp tác Quốc tế, Bộ Giao thông Vận tải
16. Ông Nguyễn Ngọc Huệ	Phó Cục trưởng, Cục Hàng Hải Việt Nam
17. Ông Lưu Thanh Bình	Phó Vụ trưởng, Cục Hàng không Dân dụng Việt Nam
18. Ông Phạm Minh Nghĩa	Phó Cục trưởng, Cục Đường thủy Nội địa Việt Nam

Bảng E-2 Thành viên Nhóm làm việc

Họ và tên	Chức vụ
1. Ông Mai Anh Tuấn	Trưởng nhóm làm việc chuyên ngành Đường bộ
2. Ông Nguyễn Văn Doanh	Trưởng nhóm làm việc chuyên ngành Đường sắt
3. Ông Nguyễn Ngọc Huệ	Trưởng nhóm làm việc chuyên ngành Cảng và vận tải biển
4. Ông Lưu Thanh Bình	Trưởng nhóm làm việc chuyên ngành Hàng không
5. Ông Phạm Minh Nghĩa	Trưởng nhóm làm việc chuyên ngành Đường thủy Nội địa
6. Ông Trương Tấn Viên	Trưởng nhóm làm việc Thể chế
7. Ông Trần Ngọc Thành	Trưởng nhóm làm việc An toàn Giao thông
8. Ông Nguyễn Văn Nhân	Trưởng nhóm làm việc Môi trường

Bảng E-3 Thành viên JICA và Đoàn Nghiên cứu

Họ và tên	Chức vụ
JICA và Ban cố vấn JICA	
1. Ông Tomiaki ITO	Phó trưởng nhóm, Ban Hạ tầng kinh tế Trưởng nhóm, Nhóm III (Giao thông và ICT), (Đến năm 2009)
2. Ông Hiroshi TAKEUCHI	Tổ trưởng, Tổ Giao thông và ICT, Ban Phát triển Xã hội (Đến năm 2009)
3. Ông Yukihiro KOIZUMI	Tổ trưởng, Tổ Giao thông và ICT, Ban Phát triển Xã hội (Từ năm 2009)
4. Ông Tatsuhiko SUNOUCHI	Tổ Giao thông và ICT 1, Nhóm Giao thông và ICT, Ban Phát triển Xã hội (Đến năm 2008)
5. Ông Kenichi KONYA	Trợ lý nhóm trưởng Phối hợp Quy hoạch, Giao thông và ICT, Ban Phát triển Xã hội (Từ năm 2008)
6. TS. Shigeru MORICHI	Cố vấn trưởng JICA Viện trưởng Viện Nghiên cứu Chính sách Giao thông Giáo sư, Viện Nghiên cứu Chính sách
7. TS. Tetsuro HYODO	Thành viên Ban cố vấn JICA Giáo sư, Trường Đại học Khoa học & Công nghệ Hàng hải Tokyo
8. Ông Hideji MIYABAYASHI	Thành viên Ban cố vấn JICA Phó Trưởng Phòng Quy hoạch, Cơ quan Kỹ thuật & Xây dựng Giao thông Đường sắt Nhật bản
9. Ông Kunihisa KIMURA	Thành viên Ban cố vấn JICA (Đến năm 2008) Trưởng Ban Quy hoạch và Phối hợp Chiến lược
10. Ông Kunihiko OKA	Thành viên Ban cố vấn JICA (Từ năm 2009) Trưởng Ban Quy hoạch và Phối hợp Chiến lược
11. Ông Hiroaki NAKAGAWA	Trưởng Đại diện JICA Việt Nam (Đến năm 2009)
12. Ông Motonori TSUNO	Trưởng Đại diện JICA Việt Nam (Từ năm 2009)
13. Ông Yasuhiro TOJO	Phó Trưởng Đại diện Văn phòng JICA Việt Nam (Đến năm 2009)
14. Ông Toshio NAGASE	Phó Trưởng Đại diện Văn phòng JICA Việt Nam (Từ năm 2009)
15. TS. Phan Lê Bình	Cán bộ Chương trình
16. Ông Hozumi KATSUTA	Cố vấn thành lập dự án
17. Mr Kenji HASHIDA	Chuyên gia JICA
Đoàn Nghiên cứu JICA	
1. TS. Shizuo IWATA	Trưởng Đoàn Nghiên cứu
2. Ông Takashi SHOYAMA	Phó trưởng đoàn/Dự báo nhu cầu (1)/Mô hình quy hoạch giao thông toàn diện
3. Ông Ichizuru ISHIMOTO	Phó trưởng đoàn/Quy hoạch phát triển đường bộ
4. Ông Kenji MAEDA	Phó trưởng đoàn/Quy hoạch phát triển đường sắt
5. Ông Ngô Trung Hải	Quy hoạch đô thị/Quy hoạch phát triển dọc theo các tuyến đường sắt
6. Ông Ichiro KOBAYASHI	Phát triển khu vực/Khung kinh tế-xã hội
7. TS. Ian C. ESPADA	Điều tra giao thông vận tải
8. Ông Naoshi OKAMURA	Dự báo nhu cầu (2)
9. Ông Tetsuo HORIE	Dự báo nhu cầu (3)
10. Ông Nobuo MONOE	Quy hoạch đường bộ
11. Ông Tomoaki TAKEUCHI	QH CSHT đường bộ (công trình dân sự)
12. Ông Masaaki GOTO	QH CSHT đường bộ (ITS) (1)
13. Ông Hitoshi ISHIGURO	QH CSHT đường bộ (ITS) (2)/ITS/Dịch vụ thu phí điện tử dành cho người sử dụng đường bộ
14. Ông Kazuharu OIDE	Vận tải Đường bộ/Logistics

Họ và tên	Chức vụ
15. Ông Isamu KOIKE	Dự báo Vận tải hàng hóa
16. TS. Tetsuji MASUJIMA	Phân tích hành lang giao thông Bắc - Nam
17. Ông Harutoshi HAYASAKA	QH CSHT đường sắt
18. Ông Kenji ENDO	Vận tải đường sắt
19. Ông Isao FUKUNAGA	QH Vận tải Đường sắt thường
20. Ông Masahiro YOSHIMI	Quy hoạch Cảng biển
21. Ông Tatsuyuki SHISHIDO	Chiến lược phát triển cảng/quy hoạch đường thủy (1)
22. Ông Yoshihisa TATENO	Chiến lược vận tải biển quốc tế
23. Ông Tsuyoshi YAMASAKI	Chiến lược phát triển cảng/quy hoạch đường thủy (2)
24. Ông Takao YAMAGUCHI	Quy hoạch hàng không
25. Ông Ippei IWAMOTO	Thiết kế/dự toán chi phí (Đường bộ)
26. Ông Ryotaro MOTEGI	Thiết kế/dự toán chi phí (Đường sắt)
27. Ms. Shuji HIROTA	Nghiên cứu điều kiện tự nhiên
28. Ông Tetsuo WAKUI	Phân tích kinh tế
29. Ông Rene S. SANTIAGO	Phân tích tài chính
30. Ông Osamu ISODA	Phân tích tác động môi trường
31. Ông Teleki C. GEZA	Nghiên cứu môi trường xã hội (1)
32. Mr Jayamohan SOMASUNDARAM	Nghiên cứu môi trường xã hội (2)
33. Ông Mitsuhiro SASANUMA	Nghiên cứu tài chính
34. Ông David M. SHELLY	Nghiên cứu thể chế
35. Ông Roger ALLPORT	Chính sách vận tải
36. Ông Teodoro T. ENCARNACION	Quản lý Đường bộ
37. Ông Hitoshi MATSUOKA	Tổ chức quản lý và khai thác
38. Ông Masayoshi IWASAKI	Tư nhân hóa và Hợp tác nhà nước tư nhân
39. Ông Joel F. CRUZ	GIS (Thiết kế hệ thống)
40. Ms. Yuko SAKAI	GIS (Khai thác & Quản lý)
41. Ông Tetsuya SATO	Công nghệ thông tin liên lạc
42. Ông Yoshihisa ASADA	Hoạt động giao thông đường bộ
43. Ông Nguyen TOAI	Quy hoạch thực hiện Dự án (1)
44. Ông Yosui SEKI	Điều phối viên dự án
45. Ông Takanori SAKAI	Phối hợp dự án/Quy hoạch thực hiện dự án (2)