

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

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

**Báo cáo cuối cùng  
BÁO CÁO CHÍNH**

**Tháng 05 năm 2010**

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

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

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

**Báo cáo cuối cùng  
BÁO CÁO CHÍNH**

**Tháng 05 năm 2010**

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

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

## LỜI NÓI ĐẦU

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

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

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

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

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

Tháng 5, 2010

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

Tháng 5, 2010

**HIROYO Sasaki**

Phó Chủ tịch

Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản

Tokyo

**Tờ trình**

Kính thưa ngài,

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

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

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

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

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

Trân trọng,

**IWATA Shizuo**

Trưởng Đoàn Nghiên cứu

Nghiên cứu Toàn diện về

Phát triển Bền vững

Hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam

(VITRANSS2)

# MỤC LỤC

## BÁO CÁO CHÍNH

### 1 GIỚI THIỆU

- 1.1 Cơ sở của Nghiên cứu ..... 1-1
- 1.2 Mục tiêu của VITRANSS 2 ..... 1-1
- 1.3 Thực hiện Nghiên cứu ..... 1-2

### 2 THÔNG TIN VỀ KHU VỰC DỰ ÁN

- 2.1 Điều kiện tự nhiên và cơ sở vật chất ..... 2-1
- 2.2 Thông tin kinh tế-xã hội ..... 2-6
- 2.3 Cấu trúc theo khu vực ..... 2-24
- 2.4 Mạng lưới giao thông quốc gia ..... 2-31

### 3 NHU CẦU VẬN TẢI HIỆN NAY

- 3.1 Các cuộc khảo sát và cơ sở dữ liệu GTVT ..... 3-1
- 3.2 Nhu cầu vận tải tổng thể ..... 3-9
- 3.3 Nhu cầu vận tải theo phương thức ..... 3-21

### 4 HIỆU QUẢ CỦA CÁC CHUYÊN NGÀNH GTVT

- 4.1 Khái quát ..... 4-1
- 4.2 Đường bộ và vận tải đường bộ ..... 4-5
- 4.3 Đường sắt ..... 4-14
- 4.4 Đường thủy nội địa ..... 4-22
- 4.5 Cảng và Vận tải biển ..... 4-27
- 4.6 Vận tải hàng không ..... 4-34
- 4.7 Vận tải qua biên giới ..... 4-40
- 4.8 Logistics ..... 4-46
- 4.9 An toàn giao thông ..... 4-54

### 5 DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI

- 5.1 Phương pháp luận ..... 5-1
- 5.2 Khung kinh tế – xã hội ..... 5-2
- 5.3 Nhu cầu vận tải hành khách ..... 5-6
- 5.4 Nhu cầu vận tải hàng hóa ..... 5-20

### 6 THỂ CHẾ NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI

- 6.1 Những thu xếp thể chế hiện tại ..... 6-1
- 6.2 Các vấn đề thể chế ..... 6-8
- 6.3 Khung pháp chế ..... 6-19

### 7 CHIẾN LƯỢC GIAO THÔNG VẬN TẢI DÀI HẠN

- 7.1 Mục tiêu của ngành giao thông vận tải ..... 7-1
- 7.2 Thách thức trong hai thập niên tới ..... 7-2
- 7.3 Chiến lược phát triển hành lang tổng thể ..... 7-5

7.4	Chiến lược phát triển các chuyên ngành.....	7-9
7.5	Tăng cường quản lý ngành .....	7-14
7.6	Khả năng ngân sách đầu tư .....	7-20
7.7	Khó khăn và cơ hội về cấp vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng .....	7-21
<b>8</b>	<b>QUY HOẠCH TỔNG THỂ (tới năm 2020)</b>	
8.1	Hướng tiếp cận .....	8-1
8.2	Xem xét các dự án đã xác định .....	8-6
8.3	Đánh giá các dự án đưa vào danh mục .....	8-13
8.4	Các dự án quy hoạch tổng thể .....	8-43
<b>9</b>	<b>QUY HOẠCH TRUNG HẠN</b>	
9.1	Các ưu tiên và chiến lược .....	9-1
9.2	Các dự án lựa chọn và chương trình thực hiện .....	9-5
9.3	Yêu cầu Đầu tư .....	9-11
<b>10</b>	<b>QUY HOẠCH CƠ SỞ ĐƯỜNG SẮT CAO TỐC BẮC - NAM</b>	
10.1	Vai trò của Đường sắt cao tốc Bắc – Nam trong hệ thống vận tải.....	10-1
10.2	Quy hoạch sơ bộ Đường sắt Cao tốc (ĐSCT) .....	10-2
10.3	Phân tích nhu cầu .....	10-10
10.4	Đánh giá Kinh tế và Tài chính .....	10-19
<b>11</b>	<b>QUY HOẠCH CƠ SỞ ĐƯỜNG BỘ CAO TỐC BẮC – NAM</b>	
11.1	Vai trò của tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam trong hệ thống giao thông tổng thể .	11-1
11.2	Quy hoạch cơ sở.....	11-3
11.3	Quy hoạch Đường bộ Cao tốc của VITRANSS2 (TH mạng lưới tác động tối đa) .....	11-5
11.4	Phân tích nhu cầu .....	11-10
11.5	Đánh giá sơ bộ.....	11-14
<b>12</b>	<b>KIẾN NGHỊ VÀ ĐỀ XUẤT</b>	
12.1	Các kiến nghị sơ bộ về phát triển các chuyên ngành vận tải .....	12-1
12.2	Sự cần thiết phải có hỗ trợ kỹ thuật tiếp theo.....	12-4

**PHỤ LỤC 8A DANH MỤC CÁC DỰ ÁN NGÀNH GTVT**

## DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 2.2.1	Quá trình phát triển dân số.....	2-6
Bảng 2.2.2	Dân số phân bố theo vùng năm 2007.....	2-7
Bảng 2.2.3	Tốc độ tăng GDP theo ngành kinh tế.....	2-10
Bảng 2.2.4	GDP và tỉ lệ theo ngành và theo vùng, 2007.....	2-10
Bảng 2.2.5	Tỉ lệ thất nghiệp ở dân số trong độ tuổi lao động ở thành thị theo vùng.....	2-12
Bảng 2.2.6	Lao động theo loại hình sở hữu và lĩnh vực.....	2-12
Bảng 2.2.7	Mật độ diện tích gieo trồng và tổng sản lượng lương thực theo vùng năm 2007.....	2-14
Bảng 2.2.8	Các sản phẩm khác (chăn nuôi, thủy sản, lâm nghiệp) theo vùng năm 2007.....	2-14
Bảng 2.2.9	Các cơ sở sản xuất công nghiệp theo vùng năm 2006.....	2-16
Bảng 2.2.10	Giá trị SX công nghiệp theo vùng năm 2007.....	2-16
Bảng 2.2.11	Các loại hàng hóa chính trong trao đổi thương mại.....	2-18
Bảng 2.2.12	Các dự án FDI đã cấp phép theo tỉnh.....	2-19
Bảng 2.2.13	Phân bố người nghèo theo vùng năm 2007.....	2-19
Bảng 2.2.14	Tỉ lệ nghèo, tăng trưởng kinh tế và lao động.....	2-21
Bảng 2.2.15	Tăng trưởng GDP, FDI và xuất khẩu giai đoạn 1995-2007.....	2-22
Bảng 2.3.1	Thông tin về các nền kinh tế chính ở Đông Á.....	2-24
Bảng 2.3.2	Phân loại đô thị của Việt Nam.....	2-28
Bảng 2.4.1	Chiều dài và mật độ đường bộ theo vùng, 2005.....	2-31
Bảng 2.4.2	Quy mô các tuyến đường thủy nội địa.....	2-35
Bảng 2.4.3	Các cảng hàng không hiện có ở Việt Nam.....	2-38
Bảng 2.4.4	Quy mô các cảng hàng không chính và công suất.....	2-38
Bảng 3.1.1	Cơ sở dữ liệu dự báo nhu cầu vận tải.....	3-1
Bảng 3.1.2	Các cuộc khảo sát giao thông của VITRANSS 2.....	3-2
Bảng 3.1.3	Mẫu bảng câu hỏi điều tra OD đường bộ.....	3-4
Bảng 3.1.4	Mẫu bảng câu hỏi OD đường thủy.....	3-5
Bảng 3.1.5	Mẫu bảng câu hỏi phỏng vấn hành khách.....	3-6
Bảng 3.1.6	Phân loại cơ sở dữ liệu của VITRANSS 2 theo mức độ xử lý.....	3-7
Bảng 3.2.1	Nhu cầu vận tải liên tỉnh ở Việt Nam.....	3-9
Bảng 3.2.2	Phân bố vận tải hành khách liên tỉnh năm 2008.....	3-11
Bảng 3.2.3	Phát sinh chuyến đi hàng ngành theo tỉnh/thành năm 2008.....	3-12
Bảng 3.2.4	Tỷ phần đảm nhận của các phương thức theo cự ly chuyến đi năm 2008.....	3-14
Bảng 3.2.5	Lưu lượng hành khách theo cự ly chuyến đi năm 2008.....	3-15
Bảng 3.2.6	Luồng vận tải hành khách liên tỉnh, 2008.....	3-15
Bảng 3.2.7	Phân bố vận tải hàng hóa năm 2008.....	3-17
Bảng 3.2.8	Tỷ phần đảm nhận phương thức theo loại hàng hóa năm 2008.....	3-18
Bảng 3.2.9	Tỷ phần đảm nhận phương thức vận tải hàng hóa theo cự ly vận tải năm 2008.....	3-19
Bảng 3.2.10	Khối lượng vận tải hàng hóa theo cự ly vận tải năm 2008.....	3-20
Bảng 3.3.1	Vận tải hàng không năm 2007.....	3-29
Bảng 4.1.1	Đầu tư cho ngành giao thông vận tải <sup>1)</sup> (1999 – 2007).....	4-1
Bảng 4.1.2	Tổng quan về ngành GTVT Việt Nam.....	4-1
Bảng 4.1.3	Các vấn đề của Ngành GTVT Việt Nam.....	4-4
Bảng 4.2.1	Phân cấp quản lý hành chính về đường bộ.....	4-6
Bảng 4.2.2	Mạng lưới đường bộ Việt Nam.....	4-9
Bảng 4.2.3	So sánh mạng lưới đường quốc lộ.....	4-10
Bảng 4.2.4	So sánh phân cấp mạng lưới đường bộ (cấu trúc của mạng lưới).....	4-11
Bảng 4.2.5	So sánh tai nạn giao thông đường bộ.....	4-11
Bảng 4.2.6	So sánh phân bổ chi ngân sách đầu tư và bảo trì đường bộ.....	4-13
Bảng 4.3.1	Thị trường và vai trò của từng tuyến đường sắt.....	4-15
Bảng 4.3.2	Kết quả hoạt động của ngành đường sắt của một số quốc gia.....	4-20
Bảng 4.4.1	So sánh các chỉ tiêu đường thủy của một số nước.....	4-26
Bảng 4.5.1	Sơ lược về các cảng chính ở các nước ASEAN.....	4-29



Bảng 4.5.2	Tính hiệu quả của một số bến ở Việt Nam .....	4-32
Bảng 4.8.1	Điểm số LPI năm 2007 của một số quốc gia .....	4-49
Bảng 4.8.2	Các yếu tố cần thiết của dịch vụ logistics .....	4-50
Bảng 4.8.3	Các yêu cầu logistics của ngành GTVT.....	4-52
Bảng 4.9.1	Tai nạn giao thông đường bộ theo vùng (2006) .....	4-57
Bảng 5.1.1	Khái quát về phương pháp dự báo nhu cầu vận tải .....	5-1
Bảng 5.2.1	Tổng hợp dự báo dân số.....	5-2
Bảng 5.2.2	Dự báo dân số đô thị theo vùng .....	5-2
Bảng 5.2.3	Dự báo tỷ lệ dân số đô thị theo vùng.....	5-3
Bảng 5.2.4	Phân bổ GDP theo vùng trong kịch bản tăng trưởng trung bình .....	5-3
Bảng 5.2.5	GDP/người theo vùng .....	5-4
Bảng 5.3.1	Mô hình phát sinh/thu hút chuyển đi.....	5-6
Bảng 5.3.2	Các thông số của mô hình phân chia phương thức .....	5-10
Bảng 5.3.3	Điều kiện khai thác giả định theo phương thức vận tải .....	5-11
Bảng 5.3.4	Kết quả phân tích nhu cầu vận tải theo phương thức .....	5-11
Bảng 5.3.5	Kết quả phân tích nhu cầu vận tải trên hàng lang Bắc - Nam .....	5-12
Bảng 5.4.1	Phân loại hàng hóa của VITRANSS2.....	5-21
Bảng 5.4.2	Sản lượng sản xuất/tiêu thụ của một số mặt hàng chính theo loại hàng hóa.....	5-22
Bảng 5.4.3	Dự báo xuất/nhập khẩu của Việt Nam.....	5-23
Bảng 5.4.4	Các biến số trong phân tích hồi quy .....	5-24
Bảng 5.4.5	Hệ số ước tính.....	5-25
Bảng 5.4.6	Phát sinh/thu hút ước tính của các loại hàng hóa .....	5-25
Bảng 5.4.7	Tỷ phần đảm nhận vận tải hàng hóa theo phương thức năm 2008 và năm 2030.....	5-27
Bảng 5.4.8	Tỷ phần đảm nhận vận tải hàng hóa theo phương thức năm 2008 .....	5-28
Bảng 5.4.9	Tỷ phần đảm nhận vận tải hàng hóa theo phương thức năm 2030 .....	5-28
Bảng 6.1.1	Cơ cấu thể chế hiện tại trong ngành GTVT ở Việt Nam.....	6-2
Bảng 7.1.1	Các chính sách và nguyên tắc chính đảm bảo phát triển bền vững Ngành GTVT .....	7-1
Bảng 7.2.1	Các vấn đề của Ngành GTVT Việt Nam.....	7-2
Bảng 7.2.2	Những thách thức của Ngành GTVT.....	7-4
Bảng 7.3.1	Danh sách các hành lang vận tải chính.....	7-7
Bảng 7.5.1	Giảm thiểu rủi ro về tính khả thi trong các dự án PSP.....	7-19
Bảng 7.6.1	Vốn đầu tư công dự tính cho ngành GTVT theo giai đoạn.....	7-20
Bảng 7.6.2	Ước tính khả năng huy động vốn cho ngành GTVT .....	7-20
Bảng 7.7.1	Chính sách ứng phó về khí hậu và năng lượng .....	7-23
Bảng 8.2.1	Phân loại các dự án GTVT đã xác định theo chuyên ngành .....	8-6
Bảng 8.3.1	Giá trị thời gian tương lai theo phương thức .....	8-15
Bảng 8.3.2	Chi phí khai thác phương tiện .....	8-15
Bảng 8.3.3	Chi phí vận tải đơn vị theo phương thức và loại hàng.....	8-15
Bảng 8.3.4	Chi phí trung chuyển giữa các phương thức, phân theo loại hàng .....	8-15
Bảng 8.3.5	Tỷ lệ vận tải nội vùng so với năng lực đường bộ .....	8-17
Bảng 8.3.6	Lợi ích kinh tế và EIRR của tất cả các dự án xếp theo chuyên ngành .....	8-18
Bảng 8.3.7	Lợi ích kinh tế của đường tránh đô thị.....	8-20
Bảng 8.3.8	Kết quả phân tích độ nhạy cảm về môi trường .....	8-25
Bảng 8.3.9	Chính sách giải quyết vấn đề khí hậu và năng lượng .....	8-27
Bảng 8.3.10	Các tiêu chí trong phân tích đa tiêu chí để xác định thứ tự ưu tiên cho dự án .....	8-28
Bảng 8.3.11	Đánh giá toàn diện về các dự án xây dựng đường cao tốc.....	8-29
Bảng 8.3.12	Đánh giá toàn diện về các dự án quốc lộ .....	8-30
Bảng 8.3.13	Đánh giá toàn diện về các dự án đường sắt .....	8-36
Bảng 8.3.14	Đánh giá toàn diện về các dự án cảng .....	8-36
Bảng 8.3.15	Đánh giá toàn diện về các dự án đường thủy nội địa.....	8-37
Bảng 8.3.16	Đánh giá toàn diện về các dự án hàng không.....	8-39
Bảng 8.3.17	Đánh giá toàn diện về logistics.....	8-40

Bảng 8.3.18	Đầu tư xếp theo mức đánh giá và chuyên ngành (triệu USD).....	8-41
Bảng 8.3.19	Số lượng dự án xếp theo mức đánh giá và chuyên ngành .....	8-42
Bảng 8.4.1	So sánh vốn đầu tư công sẵn có và chi phí dự án .....	8-43
Bảng 8.4.2	Lựa chọn chương trình đầu tư chủ yếu từ danh sách các dự án đề xuất .....	8-44
Bảng 8.4.3	Nhu cầu đầu tư và khả năng huy động vốn.....	8-45
Bảng 8.4.4	Các tiêu chí đánh giá cho các kịch bản năm 2020 cho ngành đường bộ.....	8-45
Bảng 8.4.5	Danh mục các dự án QHTT của VITRANSS 2 ( ~2020) (Chỉ các dự án đề xuất) .....	8-48
Bảng 9.1.1	Khả năng ngân sách nhà nước so với yêu cầu vốn của các dự án.....	9-1
Bảng 9.1.2	Các hành lang xương sống quốc gia và cửa ngõ quốc tế.....	9-4
Bảng 9.2.1	Chương trình thực hiện các dự án GTVT đang triển khai/đã cam kết đến năm 2015.....	9-6
Bảng 9.2.2	Chương trình thực hiện các dự án GTVT quy hoạch cho giai đoạn tới 2015.....	9-9
Bảng 9.3.1	Yêu cầu đầu tư cho các dự án trung hạn tới năm 2015 .....	9-11
Bảng 9.3.2	Yêu cầu đầu tư và Khả năng nguồn vốn trong giai đoạn QHTT, 2011–2020 .....	9-11
Bảng 10.2.1	Phương án vị trí ga ĐSCT ở Hà Nội và TpHCM.....	10-4
Bảng 10.2.2	Ước tính thời gian chạy tàu ĐSCT Hà Nội – TpHCM (tốc độ tối đa 300 km/h) .....	10-4
Bảng 10.2.3	Dự toán chi phí đầu tư ĐSCT1).....	10-7
Bảng 10.2.4	Số lượng toa xe cần có và chi phí1).....	10-7
Bảng 10.2.5	Chi phí O&M1) của một số công ty đường sắt tư nhân Nhật Bản .....	10-8
Bảng 10.2.6	Ước tính chi phí O&M cố định1) .....	10-8
Bảng 10.2.7	Ước tính chi phí O&M biến đổi1).....	10-8
Bảng 10.2.8	Ước tính chi phí khai thác1) mỗi năm theo từng kịch bản.....	10-9
Bảng 10.3.1	Nhu cầu ĐSCT theo các giả định khác nhau năm 2030.....	10-10
Bảng 10.3.2	Ước tính lượng hành khách ĐSCT năm 2030.....	10-11
Bảng 10.3.3	Nhu cầu ĐSCT với các giả định khác nhau về tuyến năm 2030 .....	10-12
Bảng 10.3.4	Nhu cầu trên từng đoạn tuyến ĐSCT, 2030 .....	10-17
Bảng 10.4.1	Giả định về chi phí thời gian hành khách .....	10-19
Bảng 10.4.2	Chi phí khai thác của từng phương thức vận tải .....	10-19
Bảng 10.4.3	Thiệt hại kinh tế ước tính từ tai nạn giao thông đường bộ .....	10-20
Bảng 10.4.4	Dòng chi phí/lợi ích của ĐSCT (Hà Nội – TpHCM, 300 km/h, .....	10-21
Bảng 10.4.5	Chỉ tiêu kinh tế của dự án ĐSCT (Hà Nội – TpHCM, khai thác năm 2026) .....	10-21
Bảng 10.4.6	Chỉ tiêu kinh tế của dự án ĐSCT (Hà Nội – TpHCM, khai thác năm 2036) .....	10-22
Bảng 10.4.7	Chỉ tiêu kinh tế của dự án ĐSCT (Hà Nội – TpHCM, khai thác năm 2046) .....	10-22
Bảng 10.4.8	Chỉ tiêu kinh tế của dự án ĐSCT (Hà Nội – TpHCM, khai thác năm 2026, .....	10-23
Bảng 10.4.9	Giả định về Phát triển đô thị mạnh mẽ .....	10-23
Bảng 10.4.10	Chỉ tiêu kinh tế của dự án ĐSCT (Hà Nội – TpHCM, khai thác năm 2036, .....	10-23
Bảng 10.4.11	Chỉ tiêu kinh tế dự án ĐSCT trên từng đoạn (khai thác năm 2026).....	10-24
Bảng 10.4.12	Chỉ tiêu kinh tế dự án ĐSCT trên từng đoạn (khai thác vào năm 2020).....	10-25
Bảng 10.4.13	Chỉ tiêu kinh tế dự án ĐSCT trên từng đoạn .....	10-26
Bảng 10.4.14	Dòng doanh thu và chi phí (ĐSCT: 300 km/h, bằng vé máy bay).....	10-28
Bảng 10.4.15	Các chỉ tiêu tài chính của dự án ĐSCT (Hà Nội – TpHCM, khai thác năm 2026).....	10-28
Bảng 10.4.16	Các chỉ tiêu tài chính của dự án ĐSCT (Hà Nội – TpHCM, khai thác năm 2036).....	10-28
Bảng 10.4.17	Các chỉ tiêu tài chính của dự án ĐSCT (Hà Nội – TpHCM, khai thác năm 2046).....	10-29
Bảng 10.4.18	Các chỉ tiêu tài chính của dự án ĐSCT .....	10-29
Bảng 10.4.19	Các chỉ tiêu tài chính của dự án ĐSCT .....	10-29
Bảng 10.4.20	Các chỉ tiêu tài chính dự án ĐSCT theo từng đoạn (khai thác năm 2026) .....	10-30
Bảng 10.4.21	Các chỉ tiêu tài chính dự án ĐSCT theo từng đoạn (khai thác năm 2020) .....	10-31
Bảng 10.4.22	Các chỉ tiêu tài chính dự án ĐSCT theo từng đoạn (khai thác năm 2020, phát triển đô thị mạnh mẽ) .....	10-32
Bảng 10.4.23	Các vấn đề chính về phát triển đường sắt cao tốc Bắc - Nam.....	10-33
Bảng 10.4.24	Các nhiệm vụ cần thực hiện trước khi phát triển Đường sắt cao tốc Bắc Nam .....	10-34
Bảng 11.2.1	Danh sách Dự án đường bộ cao tốc .....	11-3
Bảng 11.3.1	Danh mục các dự án đường bộ cao tốc của VITRANSS 2 .....	11-9
Bảng 11.4.1	Khối lượng vận tải theo kịch bản.....	11-10

Bảng 11.5.1	Đánh giá kinh tế sơ bộ cho các dự án đường bộ cao tốc.....	11-15
Bảng 11.5.2	Đánh giá tài chính các dự án đường bộ cao tốc.....	11-17
Bảng 12.2.1	Danh mục các dự án hỗ trợ kỹ thuật tiềm năng (dự kiến) .....	12-5

## DANH MỤC HÌNH VẼ

Hình 2.1.1	Độ cao địa hình .....	2-2
Hình 2.1.2	Hiện trạng sử dụng đất.....	2-2
Hình 2.1.3	Phân bố lượng mưa hàng năm .....	2-4
Hình 2.1.4	Tần suất bão .....	2-4
Hình 2.1.5	Các vùng hay bị lũ lụt, sạt lở đất tại Việt Nam.....	2-5
Hình 2.2.1	Mật độ dân số theo quận/huyện năm 2004 .....	2-7
Hình 2.2.2	Phân bố dân số .....	2-8
Hình 2.2.3	Tỉ lệ tăng dân số.....	2-8
Hình 2.2.4	Mật độ dân số.....	2-9
Hình 2.2.5	Tỉ lệ dân số đô thị .....	2-9
Hình 2.2.6	GDP bình quân/người theo tỉnh .....	2-11
Hình 2.2.7	Xu hướng tăng GDP và lạm phát.....	2-11
Hình 2.2.8	Tăng trưởng lao động theo ngành kinh tế (%).....	2-13
Hình 2.2.9	Diện tích trồng lúa .....	2-14
Hình 2.2.10	Sản xuất và tiêu thụ lúa gạo năm 2007 .....	2-14
Hình 2.2.11	Sản xuất và tiêu thụ đường năm 2007 .....	2-15
Hình 2.2.12	Cây công nghiệp năm 2007.....	2-15
Hình 2.2.13	Cơ sở công nghiệp năm 2007 .....	2-16
Hình 2.2.14	Tổng giá trị SXCN năm 2007.....	2-16
Hình 2.2.15	Các khu công nghiệp đã xây dựng.....	2-17
Hình 2.2.16	Kim ngạch thương mại của Việt Nam trong giai đoạn 1995-2007 (triệu USD) .....	2-18
Hình 2.2.17	Tỉ lệ nghèo năm 2006.....	2-20
Hình 2.2.18	Quá trình tăng trưởng GDP.....	2-23
Hình 2.2.19	Mối tương quan giữa GDP, FDI và xuất khẩu .....	2-23
Hình 2.2.20	Đầu tư FDI và lĩnh vực đầu tư của FDI vào Việt Nam .....	2-23
Hình 2.3.1	Việt Nam và các quốc gia láng giềng .....	2-25
Hình 2.3.2	Thương mại quốc tế của Việt Nam năm 2007.....	2-27
Hình 2.3.3	Các hành lang kinh tế trong GMS (tính đến 2007) .....	2-27
Hình 2.3.4	Hiện trạng phân loại các trung tâm đô thị.....	2-30
Hình 2.4.1	Mạng lưới đường bộ Việt Nam.....	2-32
Hình 2.4.2	Tình trạng rải mặt quốc lộ.....	2-32
Hình 2.4.2	Mạng lưới đường sắt Việt Nam.....	2-33
Hình 2.4.3	Vị trí các cảng biển theo từng nhóm cảng.....	2-34
Hình 2.4.4	Bản đồ các tuyến đường thủy nội địa chính ở miền Bắc.....	2-36
Hình 2.4.5	Bản đồ các tuyến đường thủy nội địa chính ở miền Nam .....	2-36
Hình 2.4.6	Bản đồ vị trí các cảng hàng không tại Việt Nam .....	2-37
Hình 3.1.1	Phạm vi khảo sát vận tải đường bộ của VITRANSS .....	3-3
Hình 3.1.2	Các điểm khảo sát giao thông thủy .....	3-4
Hình 3.2.1	Tỷ phần đảm nhận phương thức trong tổng khối lượng vận tải quốc gia.....	3-9
Hình 3.2.2	Phát sinh và thu hút vận tải hành khách liên tỉnh <sup>1</sup> năm 2008.....	3-10
Hình 3.2.3	Phân bố vận tải hành khách <sup>1</sup> năm 2008 .....	3-11
Hình 3.2.4	Tỷ phần đảm nhận của các phương thức theo cự ly chuyến đi năm 2008.....	3-13
Hình 3.2.5	Lưu lượng hành khách theo cự ly chuyến đi năm 2008 .....	3-14
Hình 3.2.6	Phát sinh và thu hút vận tải hàng hóa năm 2008 .....	3-16
Hình 3.2.7	Phân bố vận tải hàng hóa năm 2008.....	3-17
Hình 3.2.8	Tỷ phần đảm nhận phương thức vận tải hàng hóa theo cự ly vận tải năm 2008 .....	3-18
Hình 3.2.9	Khối lượng vận tải hàng hóa theo cự ly vận tải năm 2008 .....	3-19

Hình 3.3.1	Vận tải đường bộ ở miền Bắc .....	3-21
Hình 3.3.2	Vận tải đường bộ ở miền Trung .....	3-22
Hình 3.3.3	Lưu lượng vận tải đường bộ ở miền Nam.....	3-23
Hình 3.3.4	Lưu lượng vận tải hàng hóa và hành khách.....	3-23
Hình 3.3.5	Lưu lượng tàu thuyền đường sông phía Bắc .....	3-24
Hình 3.3.6	Lưu lượng tàu thuyền đường sông phía Nam.....	3-24
Hình 3.3.7	Xu hướng về lưu lượng hành khách trên từng đoạn .....	3-26
Hình 3.3.8	Các ga hành khách lớn .....	3-26
Hình 3.3.9	Xu hướng về khối lượng hàng hóa trên các đoạn.....	3-27
Hình 3.3.10	Các ga hàng hóa chính: Khối lượng hàng.....	3-27
Hình 3.3.11	Nhu cầu vận tải hành khách trong nước năm 2007.....	3-28
Hình 3.3.12	Nhu cầu vận tải hàng hóa bằng đường hàng không năm 2007 .....	3-29
Hình 3.3.13	Vận chuyển hành khách quốc tế theo điểm đi và điểm đến, giai đoạn 1996–2005.....	3-30
Hình 3.3.14	Khối lượng hành khách quốc tế và tốc độ tăng trưởng của 3 cảng HK quốc tế, 1997-2007 .....	3-31
Hình 3.3.15	Hàng hóa thông qua các cảng biển Việt Nam, giai đoạn 1995–2008 .....	3-32
Hình 3.3.16	Lượng hàng container thông qua các cảng biển Việt Nam1, 1995–2008 .....	3-32
Hình 3.3.17	Lượng hàng thông qua các nhóm cảng biển, giai đoạn 2003–2007 .....	3-33
Hình 4.2.1	So sánh mật độ đường bộ quốc tế (chỉ tính đường chính yếu).....	4-10
Hình 4.2.2	Lưu lượng xe tải trên một số đoạn tuyến quốc lộ.....	4-12
Hình 4.3.1	Các đô thị trong mạng lưới đường sắt ở Vùng Thủ đô Hà Nội.....	4-16
Hình 4.3.2	Khối lượng vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt .....	4-17
Hình 4.3.3	Hướng tuyến đường sắt Singapor – Côn Minh .....	4-18
Hình 4.3.4	Tiêu thụ năng lượng của từng phương tiện.....	4-19
Hình 4.3.5	Khí thải CO2 theo từng loại phương tiện (HK-km) .....	4-19
Hình 4.3.6	Thị phần vận tải của đường sắt.....	4-20
Hình 4.4.1	Mật độ tàu sông ở các điểm chính trên các tuyến đường thủy phía Bắc .....	4-23
Hình 4.4.2	Mật độ tàu sông ở các điểm chính trên các tuyến đường thủy phía Nam .....	4-23
Hình 4.4.3	Khối lượng hàng hóa và hành khách.....	4-25
Hình 4.5.1	Khái niệm về quản lý cảng .....	4-30
Hình 4.5.2	TEU/mét bến tại một số cảng ASEAN, 2004 .....	4-32
Hình 4.5.3	TEUs/cầu tại một số cảng ASEAN, 2004 .....	4-33
Hình 4.6.1	Vị trí các cảng hàng không của Việt Nam.....	4-36
Hình 4.6.2	Các mức tăng trưởng GDP và vận tải hàng không .....	4-39
Hình 4.6.3	Tính cạnh tranh của vận tải hàng không tại một số nước .....	4-39
Hình 4.7.1	Thời gian và chi phí tại một số cửa khẩu.....	4-40
Hình 4.7.2	Các tuyến thương mại – vận tải .....	4-41
Hình 4.7.3	Tỷ trọng kim ngạch trao đổi thương mại.....	4-42
Hình 4.7.4	Mô hình thương mại trong GMS.....	4-42
Hình 4.7.5	Vị trí các cửa khẩu.....	4-44
Hình 4.8.1	So sánh chi phí logistics ở một số quốc gia lựa chọn.....	4-48
Hình 4.8.2	Sự thay đổi trong vòng đời của sản phẩm trên thị trường.....	4-50
Hình 4.9.1	Số lượng xe máy đăng ký qua các năm .....	4-54
Hình 4.9.2	Tai nạn giao thông đường bộ ở Việt Nam (1990-2006).....	4-55
Hình 4.9.3	Tai nạn giao thông đường bộ/10.000 người (1990-2006) .....	4-56
Hình 4.9.4	Tai nạn giao thông đường bộ/10.000 phương tiện cơ giới (1990-2006) .....	4-56
Hình 4.9.5	Số lượng ca tử vong và tỉ lệ tử vong theo tỉnh (2006) .....	4-57
Hình 4.9.6	Tai nạn giao thông theo nhóm tuổi (2001).....	4-58
Hình 4.9.7	Tai nạn giao thông chia theo loại tai nạn (2002-2006).....	4-58
Hình 4.9.8	Phân loại tai nạn giao thông theo loại xe (2002-2006) .....	4-59
Hình 5.2.1	Mối tương quan giữa dân số đô thị và GDP của Khu vực II/Khu vực III.....	5-5
Hình 5.3.1	Quy trình dự báo nhu cầu.....	5-6
Hình 5.3.2	So sánh nhu cầu vận tải hành khách giữa VITRANSS 1 và VITRANSS 2 .....	5-7
Hình 5.3.3	Mô hình phân bổ chuyến đi ước tính.....	5-8
Hình 5.3.4	Mô hình phân bổ (với biến số giả) so với số chuyến đi thực tế .....	5-8

Hình 5.3.6	Phân bổ vận tải hành khách bằng xe con, xe buýt, đường sắt và đường HK năm 2020 .....	5-9
Hình 5.3.5	Phân bổ vận tải hành khách bằng xe con, xe buýt, đường sắt và đường HK năm 2008 .....	5-9
Hình 5.3.7	Phân bổ vận tải hành khách bằng xe con, xe buýt, đường sắt và đường hàng không năm 2030.	5-9
Hình 5.3.8	So sánh luồng vận tải giữa các thành phố ở Nhật Bản và Việt Nam.....	5-12
Hình 5.3.9	Quan hệ liên phương thức giữa các vùng.....	5-13
Hình 5.3.10	Phân bổ cự ly chuyển đi.....	5-14
Hình 5.3.11	Phân bổ vận tải hành khách năm 2008 .....	5-15
Hình 5.3.12	Phân bổ vận tải, kịch bản “Không tác động” năm 2030 .....	5-16
Hình 5.3.13	Phân bổ vận tải, Kịch bản 2.....	5-17
Hình 5.3.14	Phân bổ vận tải, Kịch bản 1.....	5-18
Hình 5.4.1	Dự báo sản xuất/tiêu thụ và thặng dư/thiếu hụt theo loại hàng hóa .....	5-20
Hình 5.4.2	Ước tính phát sinh/thu hút các loại hàng hóa.....	5-26
Hình 5.4.3	Phân bổ vận tải hàng hóa năm 2008 (000tấn/ngày).....	5-26
Hình 5.4.4	Phân bổ vận tải hàng hóa năm 2030 (000tấn/ngày).....	5-26
Hình 5.4.6	Xu hướng thay đổi tỷ phần đảm nhận phương thức vận tải hàng hóa theo tấn-km, 2008–2030	5-27
Hình 5.4.5	Xu hướng thay đổi tỷ phần đảm nhận phương thức vận tải hàng hóa theo tấn, 2008–2030 .....	5-27
Hình 5.4.7	Phân bổ cự ly vận chuyển theo phương thức năm 2008 .....	5-29
Hình 5.4.8	Phân bổ cự ly vận chuyển theo phương thức năm 2030 .....	5-29
Hình 5.4.9	Phân bổ vận tải hàng hóa trên hành lang vận tải Bắc – Nam theo phương thức.....	5-30
Hình 5.4.10	Phân bổ nhu cầu vận tải hàng hóa năm 2008 .....	5-31
Hình 5.4.11	Phân bổ nhu cầu vận tải hàng hóa – Kịch bản không tác động năm 2030.....	5-32
Hình 5.4.12	Phân bổ nhu cầu vận tải hàng hóa – Kịch bản 1 (cải tạo ĐS thường + Đ.bộ cao tốc) năm 2030	5-33
Hình 6.1.1	Minh họa các trách nhiệm thể chế chính trong ngành GTVT .....	6-1
Hình 7.2.1	Nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa năm 2030.....	7-3
Hình 7.3.1	Khung phát triển không gian quốc gia .....	7-5
Hình 7.3.2	Khái quát cơ cấu hệ thống vận tải vùng .....	7-6
Hình 7.3.3	Các hành lang vận tải.....	7-8
Hình 8.2.1	Các dự án đường bộ, vận tải đường bộ đã xác định tới năm 2030 (Quốc lộ).....	8-7
Hình 8.2.2	Các dự án đường bộ, vận tải đường bộ đã xác định tới năm 2030 (đường bộ cao tốc).....	8-8
Hình 8.2.3	Các dự án đường sắt đã xác định 2030 .....	8-9
Hình 8.2.4	Các dự án cảng và vận tải biển đã xác định tới năm 2030.....	8-10
Hình 8.2.5	Các dự án đường thủy nội địa đã xác định tới năm 2030 .....	8-11
Hình 8.2.6	Các dự án vận tải hàng không đã xác định tới năm 2030 .....	8-12
Hình 8.3.1	Phương pháp lập thứ tự ưu tiên dự án .....	8-13
Hình 8.3.2	Thời gian tại nhà ga của hành khách đi máy bay và ùn tắc tại nhà ga .....	8-16
Hình 8.3.3	EIRR và chi phí cộng dồn các dự án đường cao tốc.....	8-18
Hình 8.3.4	EIRR và chi phí cộng dồn các dự án quốc lộ .....	8-19
Hình 8.3.5	EIRR và chi phí cộng dồn các dự án đường tránh .....	8-20
Hình 8.3.6	Vị trí các dự án đường tránh và EIRR .....	8-21
Hình 8.3.7	EIRR và chi phí cộng dồn các dự án cầu, đường bộ.....	8-22
Hình 8.3.8	EIRR và chi phí cộng dồn cho các tuyến đường 2 làn, mọi thời tiết.....	8-22
Hình 8.3.9	EIRR và chi phí cộng dồn các dự án đường sắt .....	8-23
Hình 8.3.10	EIRR và chi phí cộng dồn các dự án cảng .....	8-23
Hình 8.3.11	EIRR và chi phí cộng dồn các dự án đường thủy.....	8-24
Hình 8.3.12	EIRR và chi phí cộng dồn các dự án hàng không .....	8-24
Hình 8.3.13	Bản đồ độ nhạy cảm về môi trường.....	8-26
Hình 8.3.14	Chi phí dự án trung bình theo từng chuyên ngành (Các dự án cam kết và đang thực hiện).....	8-42
Hình 8.4.1	Tỷ lệ Lưu lượng/Năng lực, 2020 (Không tác động).....	8-46
Hình 8.4.2	Tỷ lệ Lưu lượng/Năng lực, 2020 (Thực hiện cam kết) .....	8-46
Hình 8.4.3	Tỷ lệ Lưu lượng/Năng lực, 2020 (Thực hiện QHTT) .....	8-46
Hình 8.4.4	Tỷ lệ lưu lượng/năng lực ở khu vực phía Bắc và phía Nam, 2020 (không tác động).....	8-47
Hình 8.4.5	Tỷ lệ lưu lượng/năng lực ở khu vực phía Bắc và phía Nam, 2020 (thực hiện cam kết).....	8-47
Hình 8.4.6	Tỷ lệ lưu lượng/năng lực ở khu vực phía Bắc và phía Nam, 2020 (thực hiện QHTT).....	8-47

Hình 8.4.7	Bản đồ vị trí các dự án QHTT (Quốc lộ).....	8-52
Hình 8.4.8	Bản đồ vị trí các dự án QHTT (ĐBCT).....	8-53
Hình 8.4.9	Bản đồ vị trí các dự án QHTT (Đường sắt).....	8-54
Hình 8.4.10	Bản đồ vị trí các dự án QHTT (Cảng).....	8-55
Hình 8.4.11	Bản đồ vị trí các dự án QHTT (Đường thủy nội địa).....	8-56
Hình 8.4.12	Bản đồ vị trí các dự án QHTT (Hàng Không).....	8-57
Hình 10.2.1	Vị trí hướng tuyến ĐSCT (sơ bộ).....	10-5
Hình 10.2.2	Đoạn hướng tuyến ĐSCT mẫu.....	10-6
Hình 10.3.1	Lưu lượng vận tải phân bổ cho đường sắt năm 2030.....	10-13
Hình 10.3.2	Lưu lượng giao thông vận tải phân bổ cho đường sắt, 2030.....	10-14
Hình 10.3.3	Lưu lượng vận tải phân bổ cho đường sắt năm 2030.....	10-15
Hình 10.3.4	Lưu lượng vận tải phân bổ cho đường sắt năm 2030.....	10-16
Hình 10.3.5	Phân bổ nhu cầu ĐSCT trên từng đoạn, 2030.....	10-17
Hình 10.3.6	Phân bổ hành khách ĐSCT trên từng đoạn năm 2030.....	10-18
Hình 10.4.1	Doanh thu ĐSCT với các mức vé khác nhau (300km/h), 2030.....	10-27
Hình 11.2.1	Quy hoạch Đường bộ Cao tốc (BGTVT).....	11-4
Hình 11.3.1	Quy hoạch phát triển mạng lưới cơ sở.....	11-5
Hình 11.3.2	Mạng lưới đường trục chính yếu.....	11-6
Hình 11.3.3	Mạng lưới đường bộ cao tốc của VITRANSS2 (Mạng lưới tác động tối đa).....	11-8
Hình 11.4.1	Phân bổ giao thông năm 2008.....	11-12
Hình 11.4.2	Phân bổ giao thông, năm 2030 (kịch bản không tác động).....	11-12
Hình 11.4.3	Phân bổ giao thông, năm 2030 (kịch bản tác động tối đa, chưa có ĐSCT).....	11-12
Hình 11.4.4	Tỉ lệ lưu lượng/năng lực năm 2030 (kịch bản không tác động).....	11-13
Hình 11.4.5	Tỉ lệ lưu lượng/năng lực, năm 2030 (kịch bản tác động tối đa).....	11-13
Hình 11.5.1	Dự án đường bộ cao tốc theo tỉ lệ nội hoàn kinh tế (EIRR).....	11-16
Hình 11.5.2	Các dự án ĐBCT theo tỉ lệ nội hoàn tài chính (FIRR).....	11-18

## DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT

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

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



## **BÁO CÁO CHÍNH**

---

---

# 1 GIỚI THIỆU

## 1.1 Cơ sở của Nghiên cứu

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

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

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

## 1.2 Mục tiêu của VITRANSS 2

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

---

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

1.5 Mục tiêu cụ thể của VITRANSS 2 gồm:

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

**1.3 Thực hiện Nghiên cứu**

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

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

1.8 Các báo cáo của VITRANSS 2 gồm:

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

## 2 THÔNG TIN VỀ KHU VỰC DỰ ÁN

### 2.1 Điều kiện tự nhiên và cơ sở vật chất

#### (1) Địa lý

2.1 Lãnh thổ Việt Nam tạo thành hình chữ S trải dài từ 23<sup>0</sup>30' độ vĩ Bắc đến 8<sup>0</sup>30' độ vĩ Bắc và từ 102<sup>0</sup> độ kinh Đông đến 110 độ kinh Đông với tổng diện tích 330.363 km<sup>2</sup>. Việt Nam hướng ra vịnh Bắc Bộ ở phía Bắc và vịnh Thái Lan ở phía Nam, biển Đông ở phía Đông với đường bờ biển dài 3.260km và 3.370km đường biên giới trên bộ, tiếp giáp Trung Quốc, Lào và Căm-pu-chia. Ba phần tư đất đai là đồi núi và diện tích còn lại là đồng bằng. Hai đồng bằng lớn nhất là Đồng bằng Sông Hồng và Đồng bằng Sông Cửu Long (xem Hình 2.1.1).

2.2 Điều kiện địa hình được tóm tắt như sau:

- (i) Vùng đất thấp bằng phẳng nằm rải khắp khu vực Đồng bằng sông Hồng, Đồng bằng phía Đông và Đồng bằng sông Cửu Long nơi có mật độ dân cư cao và dễ bị lũ lụt.
- (ii) Khu vực miền núi trải dài nhiều km dọc theo các tỉnh biên giới với Trung Quốc và CHDCND Lào, thường cản trở giao thông thông êm thuận và khiến cho việc phát triển GTVT trở nên tốn kém.
- (iii) Tây Nguyên là vùng đất cao duy nhất bởi vì đây là một phần của lưu vực sông Mê Kông chảy qua lãnh thổ Cam-pu-chia. Quốc lộ 14 chạy dọc theo khu vực Tây Nguyên, chia vùng làm 2 phần với diện tích rừng đầu nguồn rộng lớn.

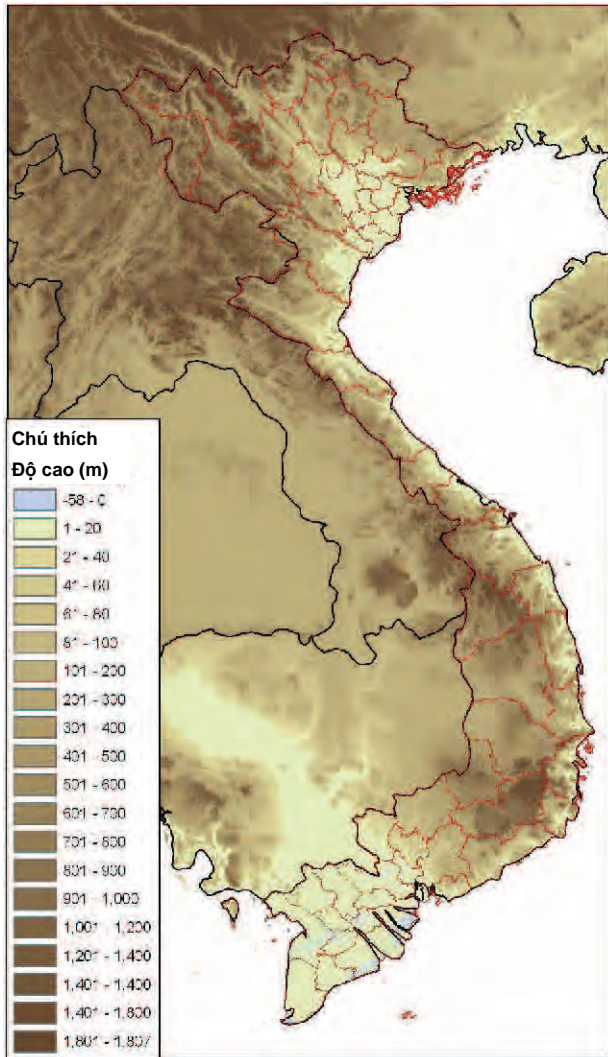
#### (2) Sử dụng đất

2.3 Đặc điểm sử dụng đất trong khu vực dự án, trải dài từ Bắc đến Nam, có sự khác biệt lớn (xem Hình 2.1.2). Bắt đầu từ vùng Tây Bắc có các vùng đất nhỏ chủ yếu được khai thác để canh tác lúa nước và vườn cây, ao cá cung cấp nông sản đáp ứng nhu cầu tại chỗ của người dân địa phương. Vùng Đồng bằng sông Hồng là vùng canh tác lúa nước cùng với phát triển các khu công nghiệp và thương mại, dịch vụ có quy mô lớn thứ hai trong cả nước. Khu vực duyên hải Bắc Trung bộ và Nam Trung bộ là các khu vực có điều kiện khí hậu khắc nghiệt, đất đai không thuận lợi để phát triển sản xuất nông nghiệp. Một số khu công nghiệp, khu chế xuất đã được quy hoạch phát triển ở các khu vực này nhằm khai thác quỹ đất chưa sử dụng rộng lớn ở đây như khu công nghiệp Nghi Sơn (Thanh Hóa), Dung Quất (Quảng Ngãi). Khu vực Tây Nguyên là vùng có diện tích rừng lớn nhất, là vùng canh tác nhiều loại cây công nghiệp chính như cà phê, cao su, hồ tiêu của cả nước cả nước. Ở miền Nam, sản xuất nông nghiệp có quy mô lớn hơn, mang tính chất sản xuất hàng hóa rõ nét hơn, bao gồm lúa gạo, mía đường, ngô, cam quýt và các loại trái cây ôn đới và bán nhiệt đới, đặc biệt là vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Vùng này bị chia cắt bởi hệ thống kênh rạch chằng chịt, thuận lợi cho phát triển vận tải thủy nội địa.

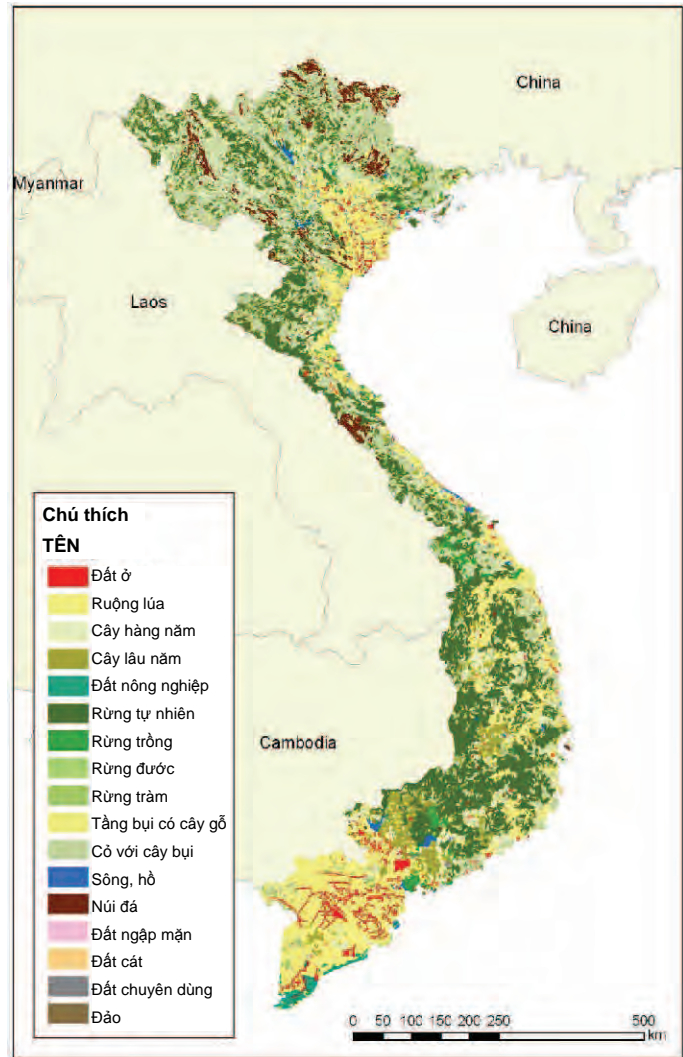
2.4 Ngoại trừ khu vực Tây Nguyên và vùng Đông Bắc, diện tích đất rừng ở các vùng khác đang ngày càng bị thu hẹp do phá rừng và chuyển đổi đất rừng sang đất sản xuất nông nghiệp. Việt Nam, một trong những nước có đa dạng sinh học phong phú nhất trên thế giới, đang mất đi những nguồn tài nguyên không thể thay thế do yếu kém trong công tác quản lý tài nguyên thiên nhiên. Nếu không có quy hoạch tốt, các dự án xây dựng đường bộ, đường sắt, cảng biển sẽ gây nhiều thiệt hại hơn nữa bởi diện tích đất nông nghiệp và đất rừng rộng lớn hơn sẽ bị chuyển đổi sang mục đích khác, dẫn tới gia tăng nguy cơ hoang hóa và sa mạc hóa.

2.5 Các vấn đề xã hội chính đó là đất đai đô thị đang bị chia cắt bởi kết cấu của hệ thống giao thông, tiếp theo là việc mất đi đường tiếp cận tới các khu vực canh tác nông nghiệp, làm chi phí vận chuyển hàng hóa nông nghiệp và sản phẩm chăn nuôi trở nên cao hơn. Trong khu vực đô thị, điều này sẽ gây ra sự biến động về mô hình giao thông và tiếp đó là các mô hình hoạt động kinh tế thường nhật, ảnh hưởng đến thu nhập và tính gắn kết trong các cộng đồng.

**Hình 2.1.1 Độ cao địa hình**



**Hình 2.1.2 Hiện trạng sử dụng đất**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

### (3) Khí hậu

2.6 Việt Nam nằm trong vùng khí hậu nhiệt đới gió mùa với lượng mưa hàng năm khoảng 1.940mm. Do ba phần tư diện tích đất đai là đồi núi nên lượng mưa phân bố không đều giữa các vùng và theo thời gian trong năm. Lượng mưa trung bình hàng năm tính trong một thời gian dài có sự biến đổi lớn, ở một số khu vực, lượng mưa hàng năm có thể đạt đến 4000 đến 5000mm, đặc biệt có vùng lên đến 8000 mm như Núi Bạch Mã (tỉnh Thừa Thiên Huế), nhưng cũng có vùng chỉ đạt 600-800mm như tỉnh Bình Thuận (xem Hình 2.1.3). Phần lớn lãnh thổ có lượng mưa trung bình hàng năm từ 1400mm đến 2400mm. Sự thay đổi lượng mưa trong năm theo mùa là nguyên nhân chính gây hạn hán trong mùa khô và lũ lụt trong mùa mưa.

2.7 Theo số liệu thống kê của Trung tâm Khí tượng và Thủy văn Quốc gia, nhiệt độ trung bình tại Việt Nam rất cao, đạt 23,9<sup>0</sup>C năm 2007 (tăng 0,41<sup>0</sup>C so với giai đoạn 1961-1990). Mười năm trở lại đây (1998-2007) là những năm nóng nhất trong lịch sử. Nhiệt độ trung bình có sự chênh lệch lớn giữa các khu vực trên cả nước, ví dụ: Hà Nội 24,7<sup>0</sup>C; Tp.HCM: 27<sup>0</sup>C; Sa Pa (Lào Cai) và Đà Lạt (Lâm Đồng): 17<sup>0</sup>C.

2.8 Điều kiện khí hậu cũng thay đổi lớn giữa các vùng trên lãnh thổ Việt Nam. Miền Bắc (vùng núi và trung du phía bắc và đồng bằng sông Hồng) chịu ảnh hưởng trực tiếp bởi hai hệ thống gió mùa, gió mùa đông bắc (từ tháng 11 đến tháng 3) và gió mùa tây nam (từ tháng 4 đến tháng 9). Gió mùa đông bắc mang khí hậu khô và lạnh trong khi gió tây nam mang độ ẩm và nhiệt độ cao. Mùa gió tây nam thường có bão và đây cũng chính là mùa mưa (từ tháng 8 đến tháng 11).

2.9 Khí hậu ở vùng duyên hải Bắc Trung bộ (từ Thanh Hóa đến Thừa Thiên - Huế) có sự giao chuyển bởi vùng này nằm ở giữa đới khí hậu bắc và nam bị chia tách bởi đèo Hải Vân. Mùa mưa trùng với mùa gió đông bắc (từ tháng 9 đến 12) và mùa khô (từ tháng 11 đến 4) có gió tây nam.

2.10 Phía Nam (vùng Đông Nam bộ và ĐBSCL) có hai mùa rõ rệt: mùa mưa (từ tháng 5 đến 10) và mùa khô (từ tháng 11 đến 4). Khí hậu mát và ôn hòa.

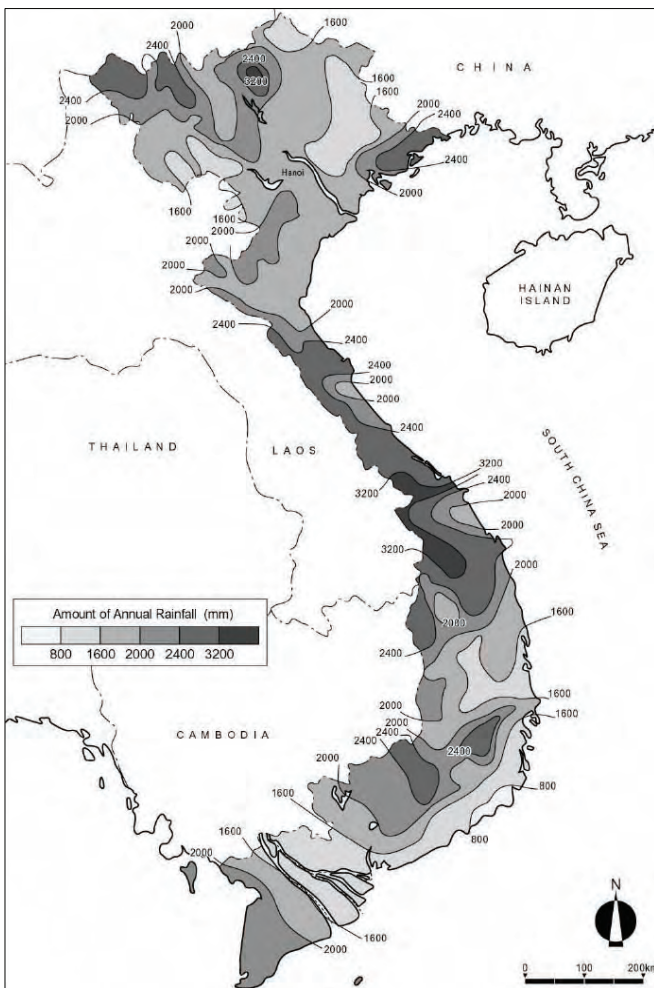
2.11 Trong giai đoạn 2004-2007, Việt Nam hứng chịu 17 đợt áp thấp nhiệt đới và 30 cơn bão. Tần suất bão cao nhất xảy ra ở vùng duyên hải Bắc Trung bộ và Nam Trung bộ trong khoảng thời gian từ tháng 7 đến tháng 12. Áp thấp nhiệt đới thường xảy ra ở miền Bắc và giữa Bắc Trung bộ.

2.12 Miền Bắc và duyên hải Bắc Trung bộ hứng chịu nhiều bão, chiếm đến 67% tổng số bão hàng năm đổ vào Việt Nam (Hình 2.1.4). Đa số bão đổ vào vùng biển ở đầu mùa mưa (tháng 8 đến tháng 10). Hầu hết bão đổ vào vùng này thường mạnh. Ngoài mưa lớn và lũ, bão và áp thấp nhiệt đới còn gây sạt lở đất ở vùng núi, ngập úng ở vùng đồng bằng, phá hủy hệ thống giao thông và kết cấu hạ tầng, đất đai nông nghiệp và sinh kế của người dân.

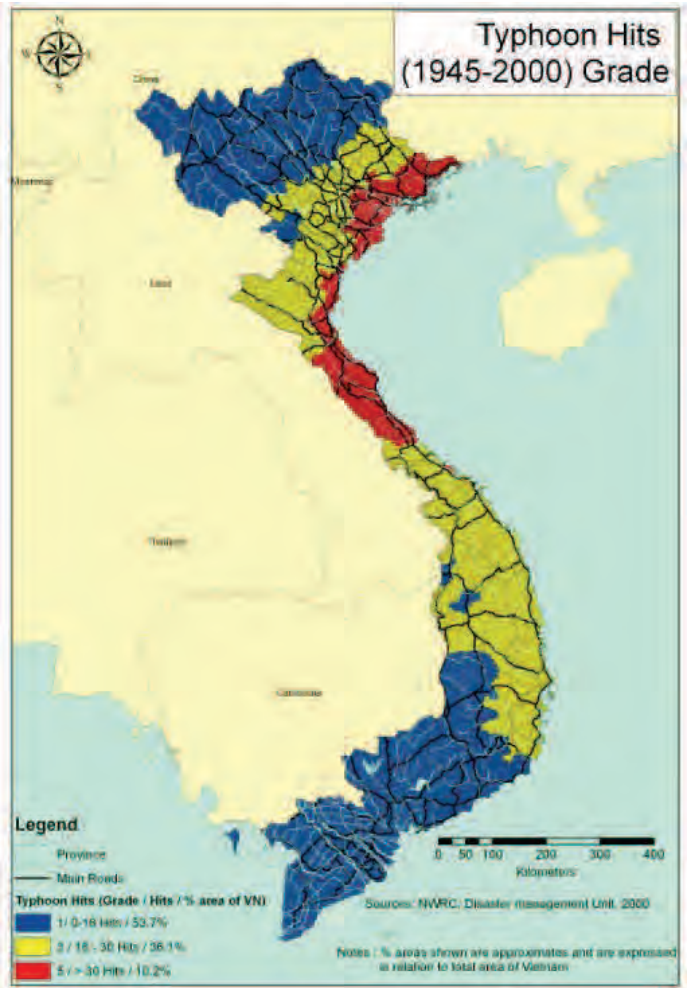
2.13 Vùng duyên hải Nam Trung bộ cũng bị ảnh hưởng bởi một vài cơn bão, trung bình chiếm 24% số bão hàng năm. Mùa bão trong vùng này và toàn bộ vùng phía Nam kéo dài từ tháng 10 đến tháng 11. Ở vùng phía Nam, bão không thường xuyên, chỉ chiếm khoảng 9%/năm.



**Hình 2.1.3 Phân bố lượng mưa hàng năm**



**Hình 2.1.4 Tần suất bão**



Nguồn: VITRANSS 2, Báo cáo chuyên ngành số 6 – Môi trường

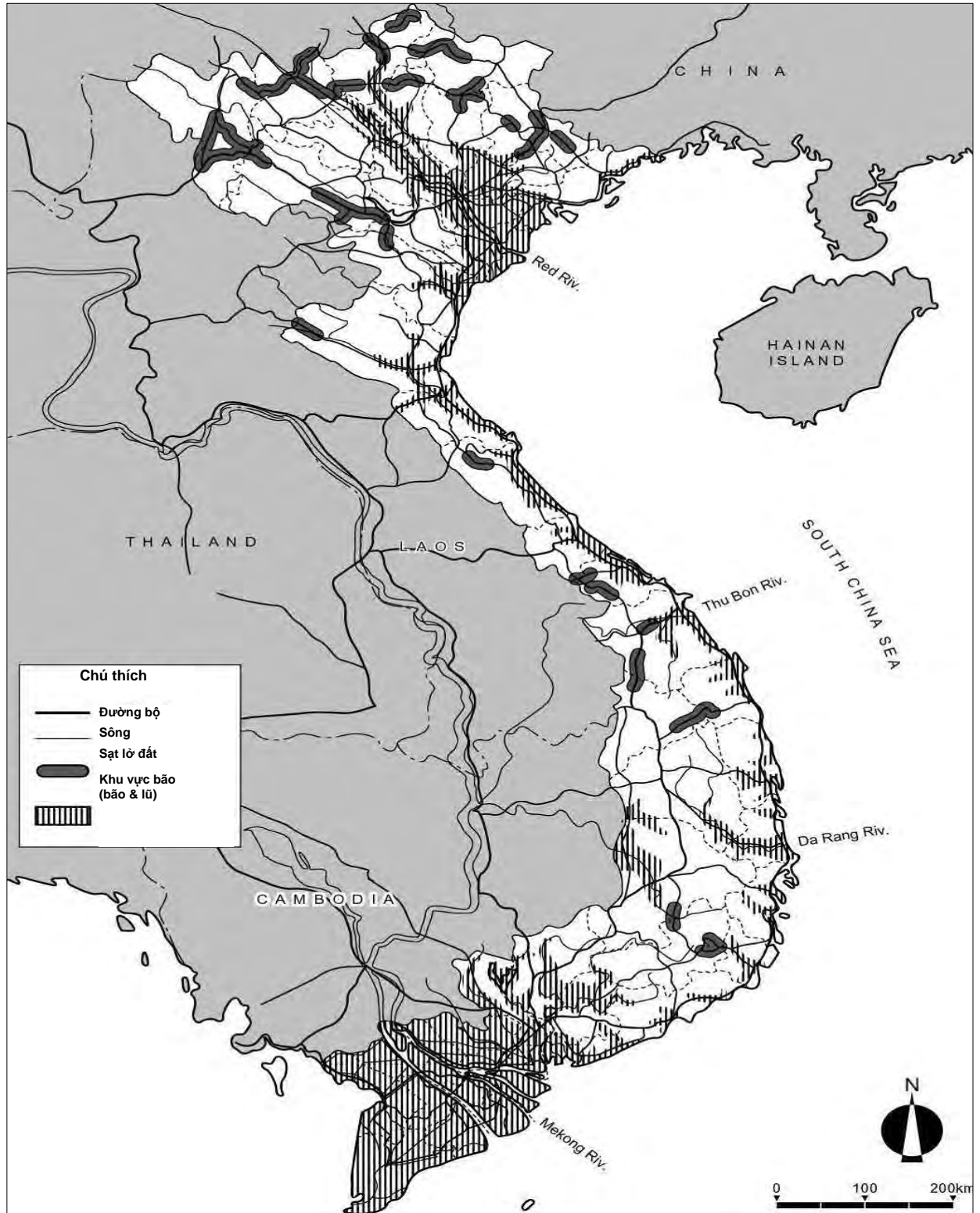
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 tổng hợp dựa trên thông tin thu thập từ Hội đồng Quốc gia Tài nguyên Nước, Ban Quản lý Thiên tai năm 2000

2.14 Phía Bắc Việt Nam có nhiều đoạn đứt gãy chạy từ phía Bắc-Tây Bắc đến Nam-Tây Nam. Các con sông chính (bao gồm sông Hồng) ở miền Bắc đổ về vịnh Bắc Bộ dọc theo các đứt gãy này. Các đoạn đứt gãy cũng chính là nguyên nhân gây ra nhiều vụ sạt lở đất lớn tại vùng núi phía Bắc khi có mưa to.

2.15 Ở miền Trung và miền Nam, đa số sông đều chảy ra biển đông dọc theo các đứt gãy tuy nhiên hoạt động của các đứt gãy thường yếu và mức độ sạt lở thấp. Tuy nhiên, ở vùng núi tại miền Trung, đất kém ổn định hơn và gây sạt lở đất nhiều hơn.

2.16 Với đặc điểm địa chất như vậy, tai nạn giao thông, đặc biệt là lở đất ảnh hưởng đến đường sắt và đường bộ, tập trung chủ yếu ở miền Bắc. Lũ lụt thường xảy ra ở vùng đồng bằng khi mực nước sông Hồng, sông Cửu Long dâng cao. (xem Hình 2.1.5)

Hình 2.1.5 Các vùng hay bị lũ lụt, sạt lở đất tại Việt Nam



Nguồn: VITRANSS 2, Báo cáo chuyên ngành số 6 – Môi trường



## 2.2 Thông tin kinh tế-xã hội

### 1) Dân số

2.17 Trong những năm 1950, tốc độ tăng dân số ở Việt Nam là 3,4%. Khi Chính phủ thực hiện chính sách kế hoạch hóa gia đình, hay còn gọi là “chính sách 2 con” vào đầu những năm 1960, tốc độ giảm xuống 3,1% vào năm 1965, 2,2% năm 1980 và 1,2% năm kể từ năm 2007. Về giới, tỉ lệ nữ giới cao hơn (50,8%) so với nam giới (49,2%) năm 2007 mặc dù tỉ lệ nam giới ở trẻ em dưới 15 tuổi cao hơn.

2.18 Tỉ lệ dân số thành thị tăng nhanh (27,4% tổng dân số năm 2007 so với 20,8% năm 1997, thời kỳ của VITRANSS 1). Vùng Đông Nam bộ, trong đó có Tp.HCM, có tỉ lệ dân số đô thị cao, lên đến 54,8%. Tốc độ tăng trưởng dân số đô thị cũng khá cao ở ĐBSH và ĐBSCL, lần lượt là 4,3% và 3,8%, so với tốc độ trung bình cả nước là 3,2%. Mật độ dân số ở vùng ĐBSH rất cao (1.238 người/km<sup>2</sup>) so với mật độ trung bình cả nước (257 người/km<sup>2</sup>) và ĐBSCL (432 người/km<sup>2</sup>). Các vùng có mật độ thấp nhất là Tây Bắc và Tây Nguyên (71 người/km<sup>2</sup> và 90 người/km<sup>2</sup>).

2.19 Mật độ dân số theo quận/huyện được minh họa trong hình 2.1.1 trong khi tốc độ tăng dân số đô thị được thể hiện trong Bảng 2.2.2.

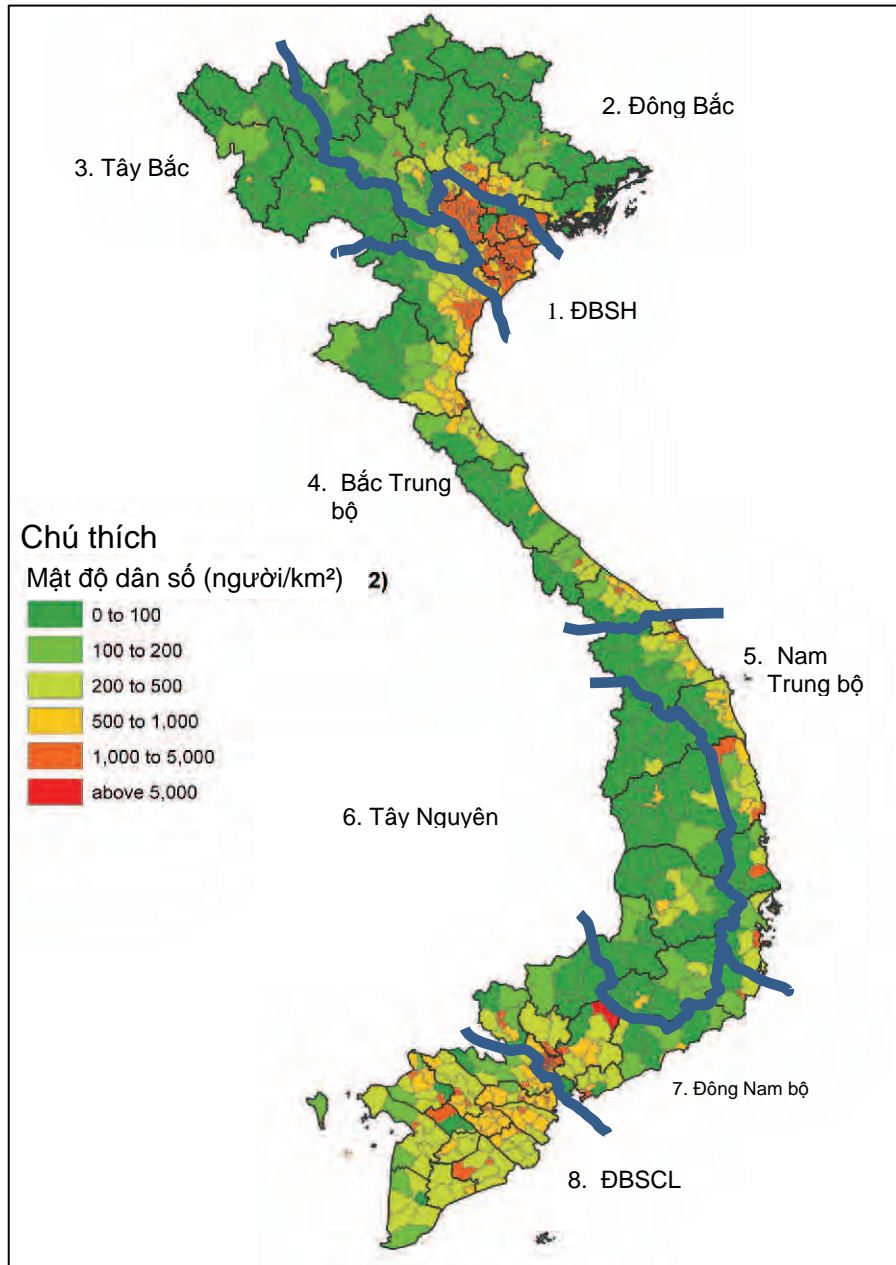
**Bảng 2.2.1 Quá trình phát triển dân số**

Năm	Dân số (000 người)	Tốc độ tăng bình quân (%/năm)	Theo giới tính		Theo khu vực		
			Nam	Nữ	Thành thị	Nông thôn	% tổng dân số
1976	49.160	2,35	23.597	25.563	10.127	39.033	20,6
1980	53.630	2,23	26.047	27.583	10.295	43.335	19,2
1985	59.872	2,23	29.285	30.587	11.360	48.512	19,0
1990	66.233	2,25	32.327	33.906	13.281	52.952	20,1
1995	71.996	1,65	35.237	36.758	14.938	57.057	20,7
2000	77.635	1,36	38.166	39.469	18.772	58.864	24,2
2005	83.106	1,31	40.846	42.260	22.337	60.770	26,9
2007	85.155	1,21	41.855	43.300	23.370	61.785	27,4
2010 <sup>1)</sup>	88.971	1,3	43.731	45.240	27.407	61.564	30,8
2020 <sup>1)</sup>	101.439	1.2	49.859	51.580	39.033	62.406	38,5
2030 <sup>1)</sup>	113.954	1.2	56.010	57.944	52.454	61.500	46,0

Nguồn: Ngân hàng Thế giới, “Vietnam Rising to Challenge” và Niên giám thống kê 2007

Ghi chú: 1) ước tính của Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 trên cơ sở dự báo của UBQG về dân số và kế hoạch hóa gia đình.

**Hình 2.2.1 Mật độ dân số theo quận/huyện năm 2004**



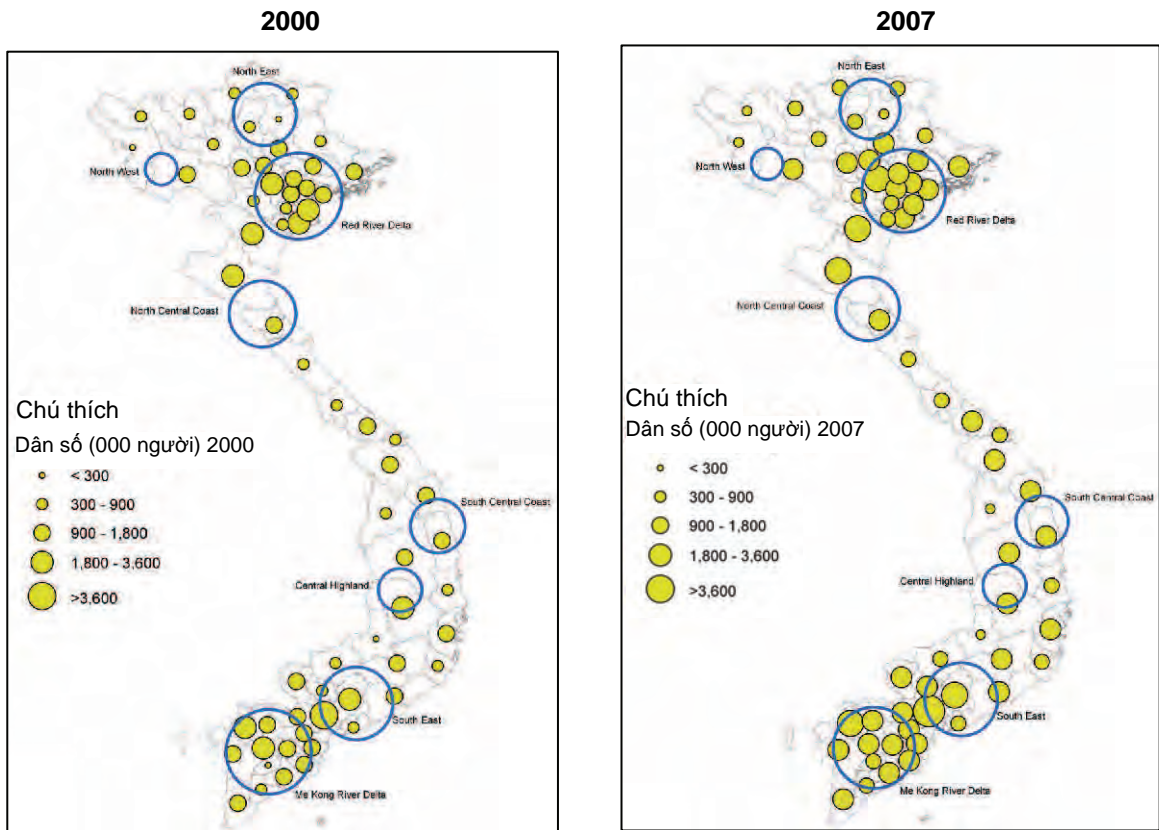
Nguồn: Số liệu thống kê KT-XH của 671 quận/huyện, thị xã, thành phố trực thuộc tỉnh tại Việt Nam, Tổng cục Thống kê 2006

**Bảng 2.2.2 Dân số phân bố theo vùng năm 2007**

Vùng	Dân số (000 người)		Tốc độ tăng 00-07 (%)		Mật độ (người/km <sup>2</sup> )
	Tổng	% DS đô thị	Tổng	% DS đô thị	
1.ĐBSH	18.401	25,1	1,1	4,3	1,238
2. Đông Bắc	9.544	19,1	0,9	1,7	149
3. Tây Bắc	2.650	14,1	2,2	4,0	71
4. Bắc Trung bộ	10.723	13,9	0,9	1,9	208
5. Nam Trung bộ	7.185	30,6	1,2	2,7	217
6. Tây Nguyên	4.935	27,8	2,2	2,8	90
7. Đông Nam bộ	14.193	54,8	2,3	3,1	408
8. ĐBSCL	17.524	21,2	1,0	3,8	432
Tổng	85.155	27,4	1,3	3,2	257

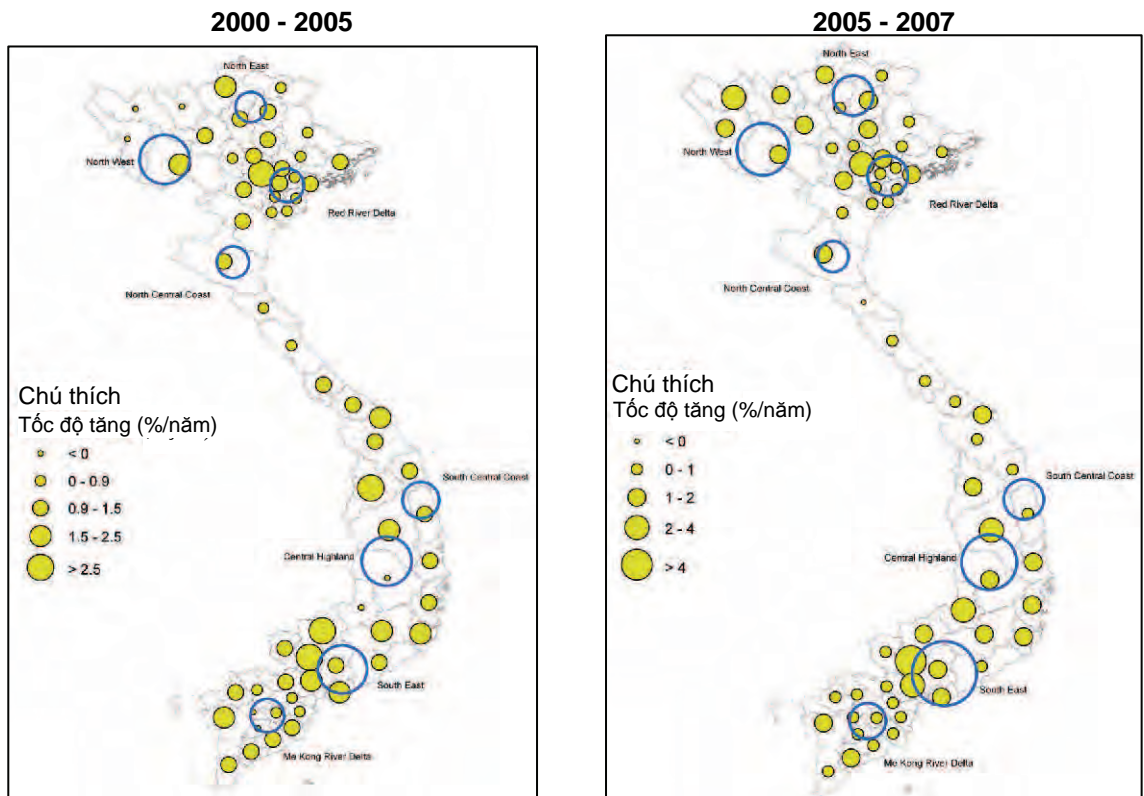
Nguồn: Tổng cục Thống kê, Niên giám thống kê 2007

**Hình 2.2.2 Phân bố dân số**



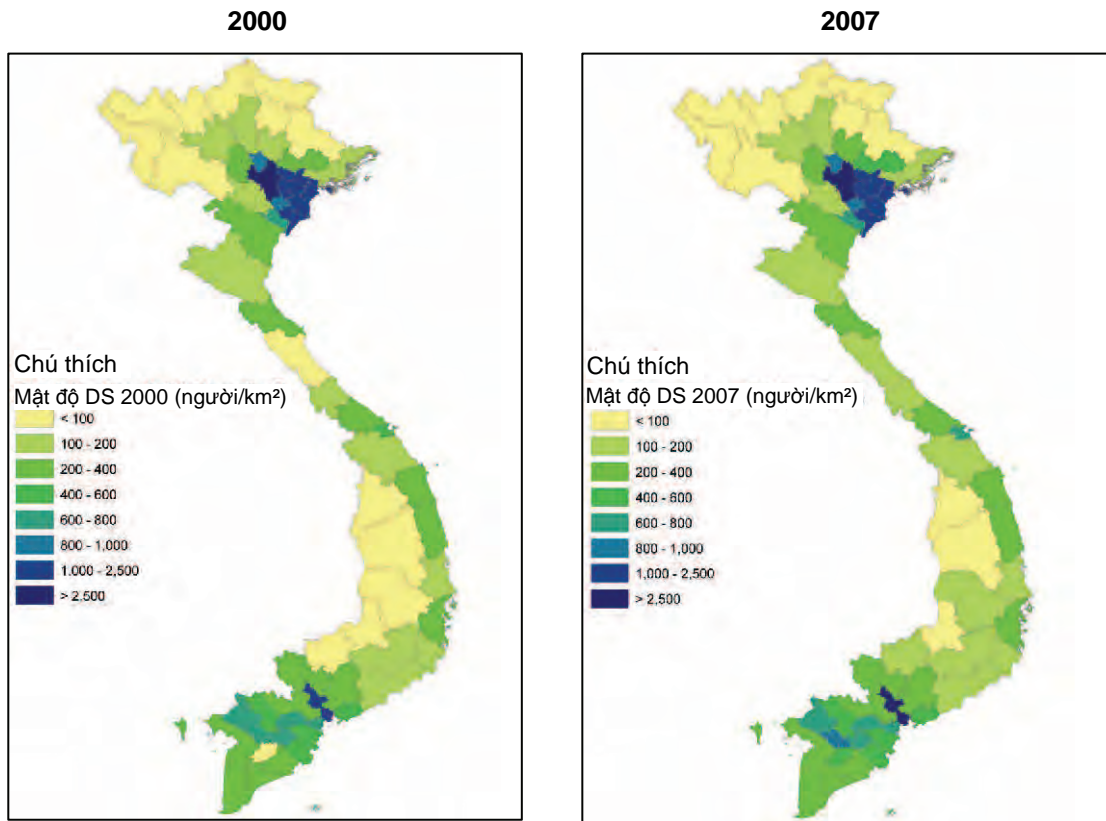
Ghi chú: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 tính toán theo số liệu của Tổng cục thống kê.

**Hình 2.2.3 Tỷ lệ tăng dân số**



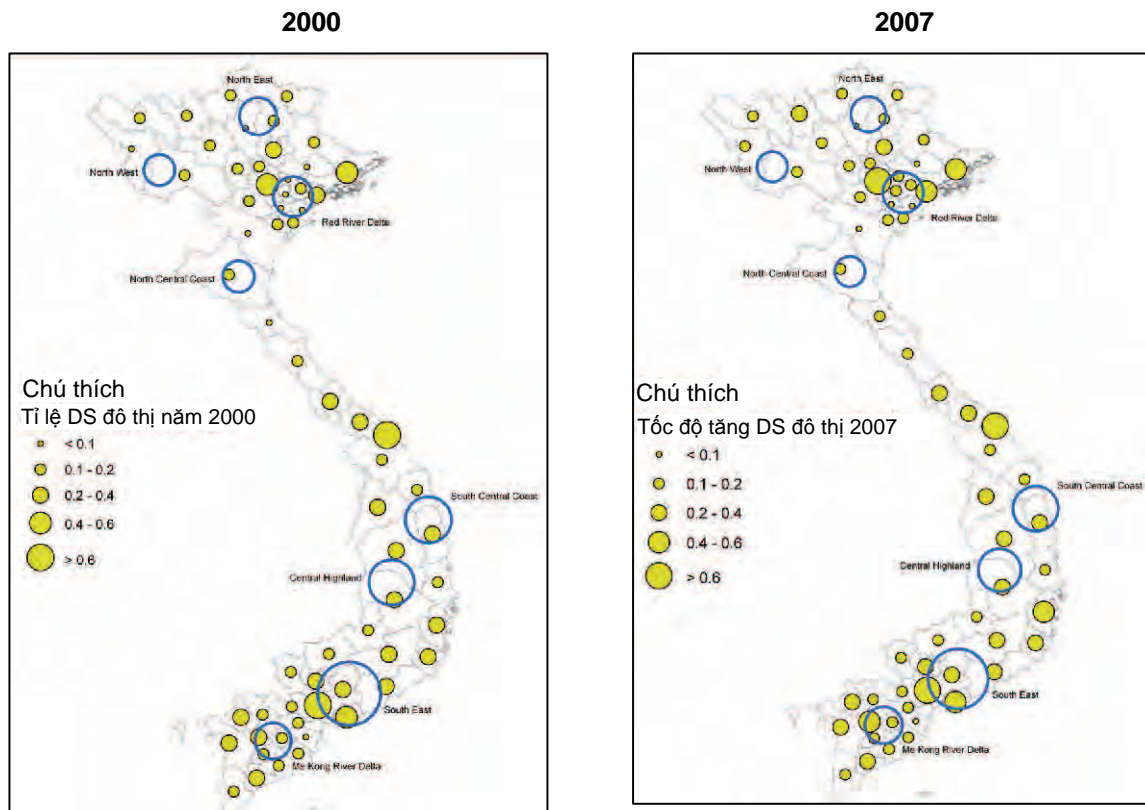
Ghi chú: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 tính toán theo số liệu của Tổng cục thống kê.

**Hình 2.2.4 Mật độ dân số**



Ghi chú: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 tính toán theo số liệu của Tổng cục thống kê.

**Hình 2.2.5 Tỷ lệ dân số đô thị**



Ghi chú: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 tính toán theo số liệu của Tổng cục thống kê.

## 2) Tổng sản phẩm quốc nội (GDP)

2.20 Tuy vẫn là một trong những nước nghèo với GDP bình quân đầu người khoảng 835 USD năm 2007, Việt Nam đang bước một bước tiến dài trên con đường chuyển sang một nền kinh tế thị trường mở, hiện đại.

2.21 Các chỉ tiêu kinh tế tổng hợp tính đến năm 2007 cho thấy nền kinh tế vẫn tiếp tục tăng trưởng, trung bình trên 7,4%/năm cho cả 2 giai đoạn 1995-2000 và 2000-2005, đặc biệt là 8,2%-8,5% năm 2006 và 2007 (xem Bảng 2.2.3). Động lực tăng trưởng chính là lĩnh vực công nghiệp trong khi đó lĩnh vực nông nghiệp cũng hỗ trợ tích cực cho việc mở rộng nhanh chóng nền kinh tế. Tuy nhiên, lĩnh vực dịch vụ phát triển nhanh từ 6,4%/năm giai đoạn 1995-2000 lên 8,7%/năm năm 2007.

2.22 Trong thời gian gần đây, nền kinh tế thị trường mở của Việt Nam bị ảnh hưởng trực tiếp bởi tác động của cuộc khủng hoảng kinh tế thế giới. Tuy vậy, Chính phủ đã có nhiều biện pháp kích cầu và giúp nền kinh tế vượt qua được thời kỳ khó khăn.

2.23 Nếu tính GDP theo vùng, hơn 60% tổng GDP là của vùng Đông Nam bộ và ĐBSH, với tỉ lệ lần lượt là 39,4% và 21,3%. Không chỉ Vùng KTTĐPN mà vùng KTTĐPB cũng đóng vai trò là đầu tàu kéo nền kinh tế Việt Nam phát triển.

2.24 GDP theo ngành kinh tế có sự khác biệt lớn giữa các vùng. Đối với vùng ĐBSCL, Tây Nguyên và Tây Bắc, hơn 40-50% GDP là từ nông nghiệp. Mặt khác, 94% GDP của vùng Đông Nam bộ là từ công nghiệp và dịch vụ. Ở vùng ĐBSH, hơn 90% GDP là từ các ngành phi nông nghiệp, trong đó 41% từ công nghiệp và 44% từ dịch vụ (xem Bảng 2.2.4).

**Bảng 2.2.3 Tốc độ tăng GDP theo ngành kinh tế**

Lĩnh vực	95-2000	00-05	2006	2007
Nông-lâm-ngư nghiệp	4,5	4,0	3,7	3,4
Công nghiệp – xây dựng	11,1	10,2	10,4	10,6
Dịch vụ	6,4	6,7	8,3	8,7
Tổng thể	7,4	7,4	8,2	8,5

Nguồn: Tổng cục thống kê, Niên giám thống kê 2007

**Bảng 2.2.4 GDP và tỉ lệ theo ngành và theo vùng, 2007**

Vùng	GDP 2007 (tỉ đồng)	Đầu người (triệu đồng)	% tổng	Tỉ lệ theo lĩnh vực (%)		
				Nông nghiệp	Công nghiệp	Dịch vụ
ĐBSH	263.128	14,3	21,3	14,1	41,6	44,3
Đông Bắc	75.609	7,9	6,1	26,3	37,2	36,5
Tây Bắc	14.977	5,7	1,2	40,8	22,6	36,6
Bắc Trung bộ	78.844	7,4	6,4	29,0	33,0	38,1
Nam Trung bộ	78.161	10,9	6,3	22,5	38,1	39,4
Tây Nguyên	42.208	8,6	3,4	54,1	19,4	26,5
Đông Nam bộ	486.040	34,2	39,4	5,9	60,4	33,7
ĐBSCL	193.716	11,1	15,7	42,1	24,5	33,4
Cả nước	1.232.683	13,4	100	19,2	44,3	36,5

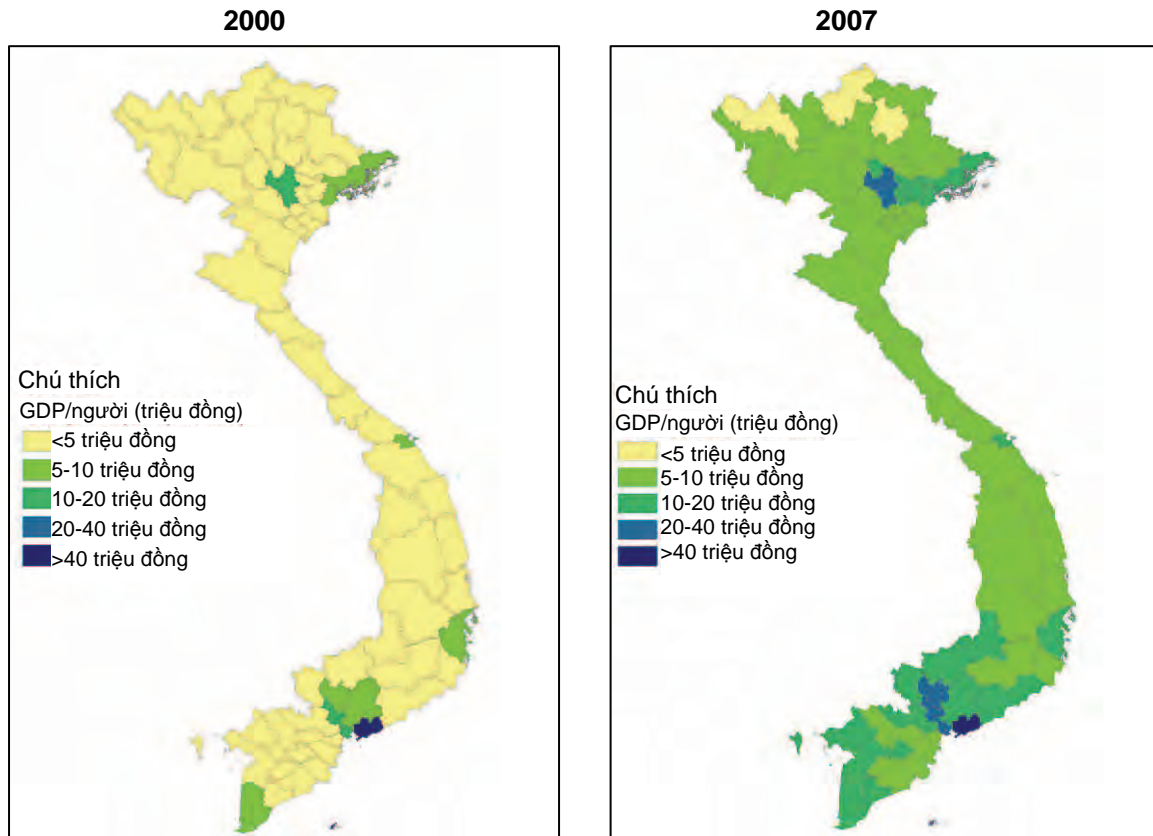
Nguồn: Tổng cục thống kê, Niên giám thống kê 2007



2.25 Xét về GDP bình quân đầu người, vùng Đông Nam bộ có giá trị cao nhất khoảng 34,2 triệu đồng/người/năm. Hình 2.2.6 thể hiện GDP bình quân/người theo tỉnh. Các tỉnh có GDP/người cao hơn 30 triệu đồng gồm Hà Nội, TP.HCM và Bà Rịa – Vũng Tàu.

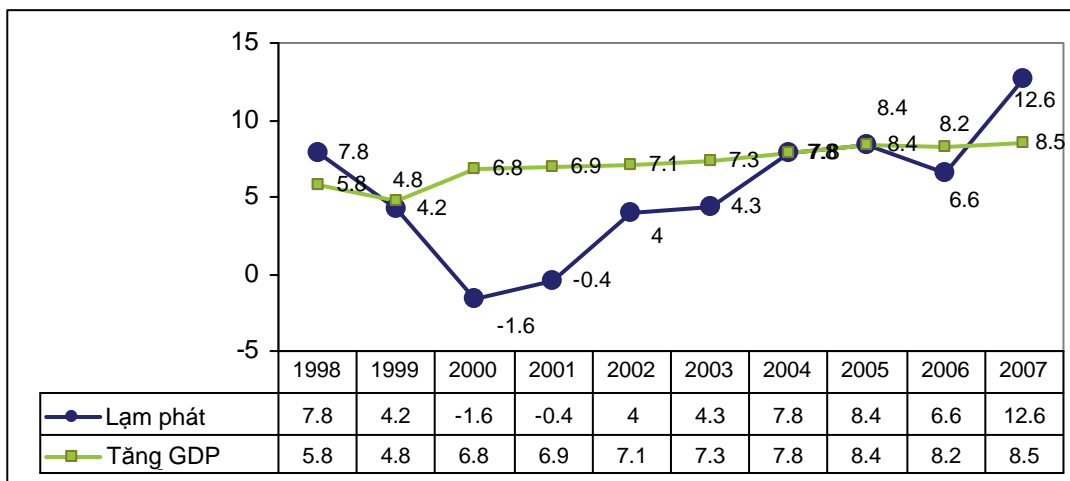
2.26 Lạm phát diễn ra không đồng biến với tốc độ tăng trưởng GDP (xem Hình 2.2.7). Tốc độ tăng GDP vẫn được duy trì ổn định qua các năm từ 1996 đến 2006. Tỷ lệ lạm phát leo thang lên mức hai con số trong năm 2007 và 2008 do ảnh hưởng bởi cuộc khủng hoảng kinh tế thế giới và kiểm chế sự phát triển trong một thời gian dài.

**Hình 2.2.6 GDP bình quân/người theo tỉnh**



Ghi chú: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 tính toán theo số liệu của Tổng cục thống kê.

**Hình 2.2.7 Xu hướng tăng GDP và lạm phát**



Nguồn: ADB (2007). “Các chỉ số chính 2007”: Bất bình đẳng ở Châu Á”

### 3) Lao động

2.27 Số liệu thống kê năm 2007 cho thấy có 44,17 triệu người trong độ tuổi lao động, tương đương 51,7% dân số cả nước. Theo ước tính lực lượng lao động tăng 2,6%/năm giai đoạn 1996-2000 và 2,3% giai đoạn 2000-2007.

2.28 Tỷ lệ thất nghiệp trung bình của người trong độ tuổi lao động ở đô thị giảm theo từng năm trên cả nước, từ 6,4% năm 2000 xuống 4,6% năm 2007, cao nhất là vùng ĐBSH với 5,7% và thấp nhất là vùng Tây Nguyên với 2,1% (xem Bảng 2.2.5).

2.29 Thay đổi cơ cấu lao động theo loại hình sở hữu từ năm 1995 đến 2007: (i) tỷ lệ lao động khu vực nhà nước ổn định ở mức trung bình 9%; (ii) lao động ngoài quốc doanh 90-87%; (iii) lao động trong khối FDI từ 0,4-3,5% (xem Bảng 2.2.6).

2.30 Thay đổi cơ cấu lao động theo lĩnh vực: lao động trong lĩnh vực nông nghiệp giảm nhanh từ năm 1995 đến 2007 từ 71% xuống 54%, trái ngược với lĩnh vực công nghiệp và dịch vụ có tốc độ tăng nhanh, công nghiệp từ 11% lên 20% và dịch vụ từ 17% lên 26%.

2.31 Hình 2.2.8 thể hiện tốc độ tăng trưởng lao động theo lĩnh vực ba giai đoạn 1990-1994, 1994-2000 và 2000-2007: (i) tốc độ tăng trong nông nghiệp khá khiêm tốn thậm chí còn âm trong giai đoạn 2000-2007; (ii) công nghiệp tăng đột phá với 8% giai đoạn 2000-2007 nhưng duy trì ở mức khiêm tốn khoảng 2% trong hai giai đoạn trước đó; (iii) dịch vụ tăng mạnh giai đoạn 1994-2000 và đạt 5% giai đoạn 2000-2007.

**Bảng 2.2.5 Tỷ lệ thất nghiệp ở dân số trong độ tuổi lao động ở thành thị theo vùng**

đơn vị: %

Vùng	2000	2003	2004	2005	2006	2007
ĐBSH	7,3	6,4	6,0	5,6	6,4	5,7
Đông Bắc	6,5	5,9	5,5	5,1	4,3	4,0
Tây Bắc	6,0	5,2	5,3	4,9	3,9	3,4
Bắc Trung bộ	6,9	5,5	5,4	5,0	5,5	4,9
Nam Trung bộ	6,3	5,5	5,7	5,5	5,4	5,0
Tây Nguyên	5,2	4,4	4,5	4,2	2,4	2,1
Đông Nam bộ	6,2	6,1	5,9	5,6	5,5	4,8
ĐBSCL	6,2	5,3	5,0	4,9	4,5	4,0
Cả nước	6,4	5,8	5,6	5,3	4,8	4,6

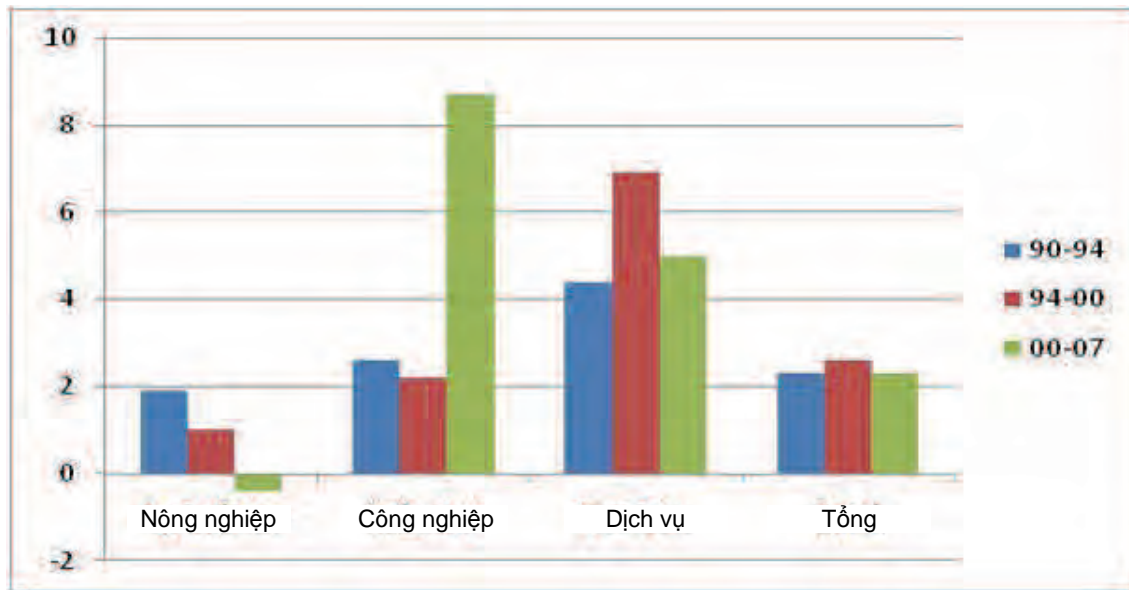
Nguồn: Tổng cục thống kê, Niên giám thống kê 2007

**Bảng 2.2.6 Lao động theo loại hình sở hữu và lĩnh vực**

Năm	Loại hình sở hữu (%)			Khu vực (%)		
	Quốc doanh	Ngoài quốc doanh	FDI	Nông nghiệp	Công nghiệp	Dịch vụ
1995	9,3	90,3	0,4	71,3	11,3	17,4
2000	9,3	89,7	1,0	65,1	13,1	21,8
2007	9,0	87,5	3,5	53,9	20,0	26,1

Nguồn: Tổng cục thống kê, Niên giám thống kê 2007

**Hình 2.2.8 Tăng trưởng lao động theo ngành kinh tế (%)**



Nguồn: Tổng cục thống kê, Niên giám thống kê 2007

#### 4) Ngành nông nghiệp

2.32 Cách gọi “vựa lúa” là chỉ vùng canh tác tập trung. Ở Việt Nam, cách gọi này ứng với vùng phía bắc và phía nam với tỉ lệ mật độ canh tác và hiệu quả sản lượng. Vùng ĐBSH có mật độ khu vực gieo trồng là 0,8 trong khi mật độ của ĐBSCL là 0,92 (xem Bảng 2.2.7). Mật độ trồng lúa gạo của miền Nam cao hơn so với miền Bắc, điều đó lý giải nguyên nhân tại sao một nửa sản lượng lúa gạo là từ ĐBSCL. Hình 2.2.9 thể hiện mật độ diện tích gieo trồng theo tỉnh và Hình 2.2.10 thể hiện sản lượng và tiêu thụ lúa gạo.

2.33 Các loại hoa màu khác có ngũ cốc, ngô, khoai lang, sắn, bông, cói, mía đường, lạc, đậu tương và thuốc lá. Trong số đó, mía đường có tổng sản lượng cao, đặc biệt ở vùng ĐBSCL.

2.34 Chăn nuôi gia súc phát triển nhất ở miền Trung Việt Nam. Trâu chủ yếu được nuôi ở phía Bắc còn chăn nuôi lợn phân bố đều trên cả nước. Về hải sản, hơn một nửa tổng sản lượng là từ ĐBSCL với môi trường biển và sông rạch phong phú. Đối với ngành lâm nghiệp, vùng Đông Bắc có sản lượng gỗ lớn nhất, tiếp đến là vùng duyên hải Nam Trung bộ và ĐBSCL (xem Bảng 2.2.8).

2.35 Hình 2.2.11 thể hiện sản lượng và tiêu thụ đường (mía đường và đường tinh luyện) trong đó Hình 2.2.12 thể hiện các loại cây công nghiệp. Sản xuất đường chủ yếu tập trung ở miền Nam Trung bộ, phía bờ biển vùng ĐBSCL cũng như tỉnh Nghệ An ở vùng Bắc Trung bộ. Các loại cây công nghiệp được trồng chủ yếu ở khu vực Tây Nguyên.

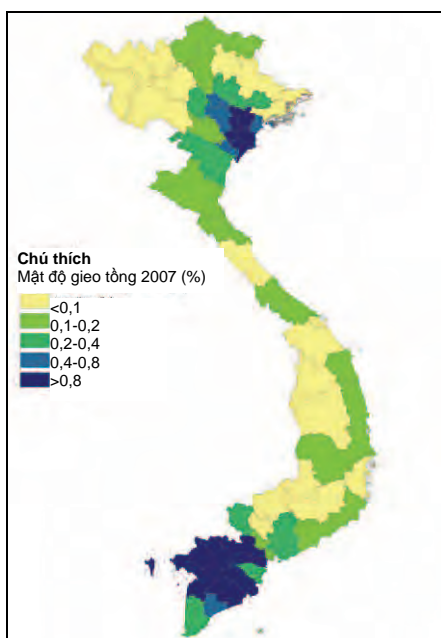


**Bảng 2.2.7 Mật độ diện tích gieo trồng và tổng sản lượng lương thực theo vùng năm 2007**

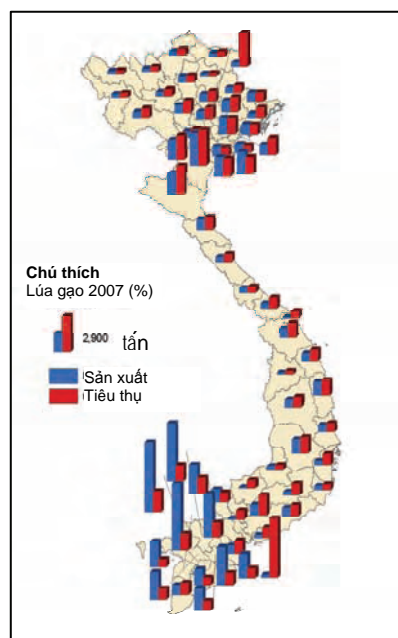
Vùng	Diện tích (000 ha)	DT gieo trồng cây lương thực (000 ha)	Tổng sản lượng lương thực quy ra lúa gạo (000 tấn)	Mật độ DT trồng cây lương thực	Hiệu quả sản xuất lương thực quy ra lúa gạo (tấn/ha)
1. ĐBSH	1.486	1.196	6.651	0,80	4.62,62
2. Đông Bắc	6.402	789	3.262	0,12	3,00
3. Tây Bắc	3.753	330	1.115	0,09	2,22
4. Bắc Trung bộ	5.155	821	3.735	0,16	3,20
5. Nam Trung bộ	3.317	418	2.081	0,13	3,44
6. Tây Nguyên	5.466	438	1.885	0,08	2,80
7. Đông Nam bộ	3.481	558	2.408	0,16	3,15
8. ĐBSCL	4.060	3.720	18.839	0,92	3,97
<b>Tổng</b>	<b>33.121</b>	<b>8.270</b>	<b>39.976</b>	<b>0,25</b>	<b>3,68</b>

Nguồn: Tổng cục thống kê, Niên giám thống kê 2007

**Hình 2.2.9 Diện tích trồng lúa**



**Hình 2.2.10 Sản xuất và tiêu thụ lúa gạo năm 2007**



Nguồn: Tổng cục thống kê, Niên giám TK 2007

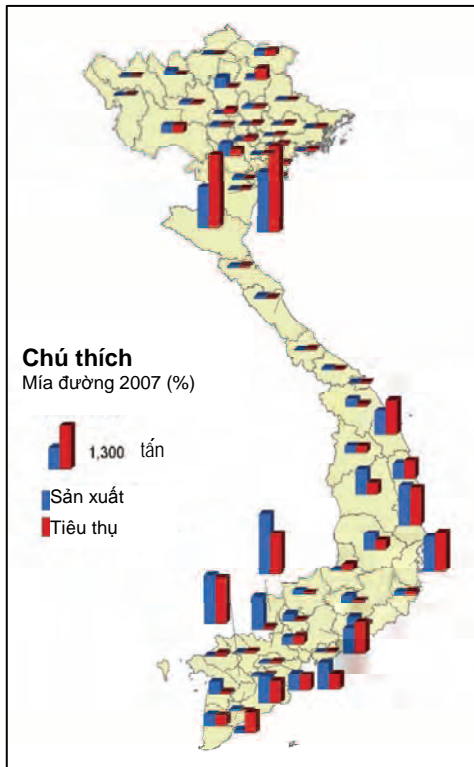
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

**Bảng 2.2.8 Các sản phẩm khác (chăn nuôi, thủy sản, lâm nghiệp) theo vùng năm 2007**

Vùng	Gia súc (000 con)	Trâu (000 con)	Lợn (000 con)	Thủy sản (tấn)	Gỗ khai thác (000 m <sup>3</sup> )
1. ĐBSH	792,7	110,8	6890,5	390.075	94,8
2. Đông Bắc	832,8	1.277,5	4720,3	103.995	943,2
3. Tây Bắc	286,2	485,8	1196,0	9.674	247,7
4. Bắc Trung bộ	1280,9	755,6	3803,7	281.200	318
5. Nam Trung bộ	1218,9	163,2	2015,8	435.286	560,5
6. Tây Nguyên	756,3	84,7	1451,3	14.287	339,8
7. Đông Nam bộ	867,3	80,7	2698,3	543.521	146,3
8. ĐBSCL	689,6	38,1	3784,8	2.370.455	608,4
<b>Tổng</b>	<b>6.724,7</b>	<b>2.996,4</b>	<b>26.560,7</b>	<b>4.149.033</b>	<b>3.258,7</b>

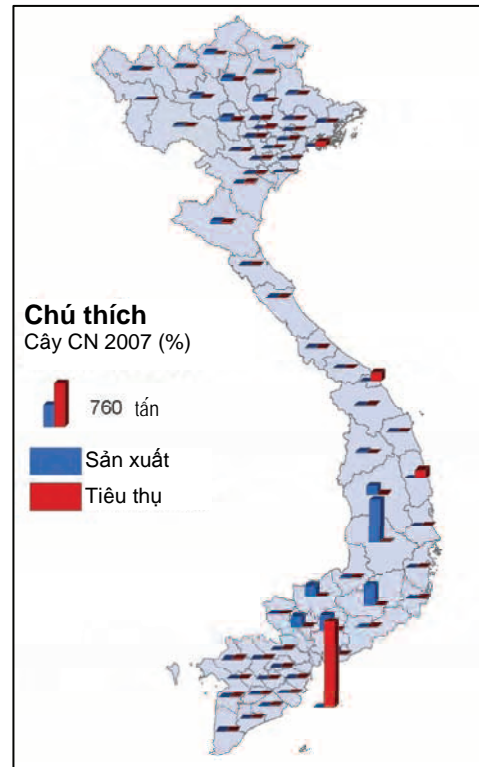
Nguồn: Tổng cục thống kê, Niên giám thống kê 2007

Hình 2.2.11 Sản xuất và tiêu thụ đường năm 2007



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Hình 2.2.12 Cây công nghiệp năm 2007<sup>1</sup>



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

## 5) Ngành công nghiệp

2.36 Trong thời gian qua, hơn 131.300 cơ sở tham gia vào các hoạt động sản xuất công nghiệp (xem Bảng 2.2.9). Trong số đó, 3.706 là DNNN và 4.220 là doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài, chiếm tỉ lệ nhỏ về số lượng nhưng chiếm tỉ lệ lần lượt là 22,7% và 38,9% về giá trị sản xuất công nghiệp toàn ngành (xem Bảng 2.2.10).

2.37 Vùng Đông Nam bộ, với Tp.HCM, Đồng Nai và Bà Rịa-Vũng Tàu, sản xuất 46,6% tổng giá trị sản xuất công nghiệp của cả nước do có nhiều doanh nghiệp nước ngoài đầu tư ở đây. Khu vực sản xuất công nghiệp lớn thứ hai là ĐBSH với tỉ lệ là 25%. Hình 2.2.13 và 2.2.14 thể hiện số lượng doanh nghiệp và tổng sản lượng công nghiệp, loại hình sở hữu theo từng vùng.

2.38 Hình 2.2.15 thể hiện các khu công nghiệp đã được xây dựng cho đến nay.

<sup>1</sup> Cây công nghiệp bao gồm cà phê, chè, cao su, hồ tiêu, hạt điều, khoai lang, đậu tương, sắn, lạc và dừa.

**Bảng 2.2.9 Các cơ sở sản xuất công nghiệp theo vùng năm 2006**

Vùng	Số cơ sở sản xuất công nghiệp	Tỉ lệ theo nhóm (%)		
		DNNN	DN địa phương, ngoài quốc doanh	Doanh nghiệp vốn đầu tư nước ngoài
1. ĐBSH	35.967	chưa có số liệu	chưa có số liệu	chưa có số liệu
2. Đông Bắc	7.895	chưa có số liệu	chưa có số liệu	chưa có số liệu
3. Tây Bắc	1.454	chưa có số liệu	chưa có số liệu	chưa có số liệu
4. Bắc Trung bộ	8.466	chưa có số liệu	chưa có số liệu	chưa có số liệu
5. Nam Trung bộ	9.563	chưa có số liệu	chưa có số liệu	chưa có số liệu
6. Tây Nguyên	4.039	chưa có số liệu	chưa có số liệu	chưa có số liệu
7. Đông Nam bộ	48.445	chưa có số liệu	chưa có số liệu	chưa có số liệu
8. ĐBSCL	15.325	chưa có số liệu	chưa có số liệu	chưa có số liệu
<b>Tổng</b>	<b>131.318</b>	<b>2,8</b>	<b>94</b>	<b>3,2</b>

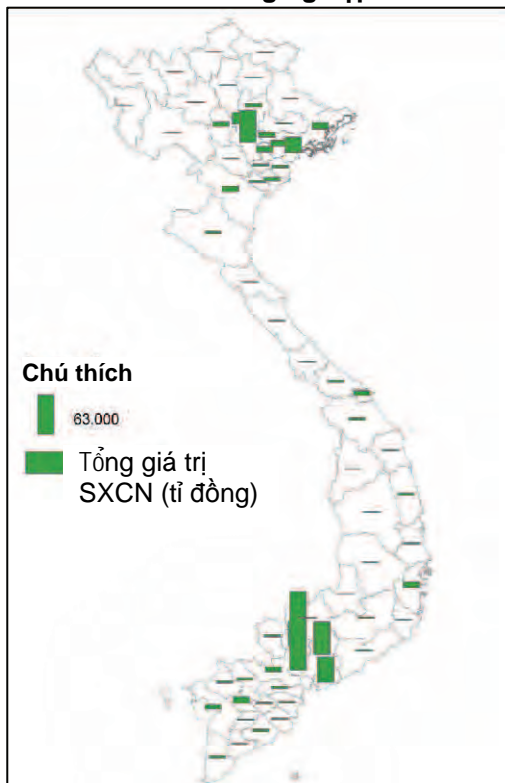
Nguồn: Tổng cục thống kê, Niên giám thống kê 2007

**Bảng 2.2.10 Giá trị SX công nghiệp theo vùng năm 2007**

Vùng	Giá trị SXCN (tỉ đồng)	Tỉ lệ theo nhóm (%)			
		DNNN	DN địa phương	DN đầu tư nước ngoài	DN ngoài quốc doanh
1. ĐBSH	142,473	21.8	4.8	42.2	31.2
2. Đông Bắc	28,977	56.1	3.8	13.4	26.7
3. Tây Bắc	1,430	23.3	8.1	10.9	57.7
4. Bắc Trung bộ	19,670	33.9	3.5	22.7	39.9
5. Nam Trung bộ	28,691	31.3	14.8	15.9	38.0
6. Tây Nguyên	4,717	15.5	7.5	12.1	64.9
7. Đông Nam bộ	265,853	20.8	4.5	53.0	21.7
8. ĐBSCL	52,731	24.3	16.8	55.1	3.8
<b>Tổng</b>	<b>570,771</b>	<b>27.7</b>	<b>6.0</b>	<b>38.9</b>	<b>27.4</b>

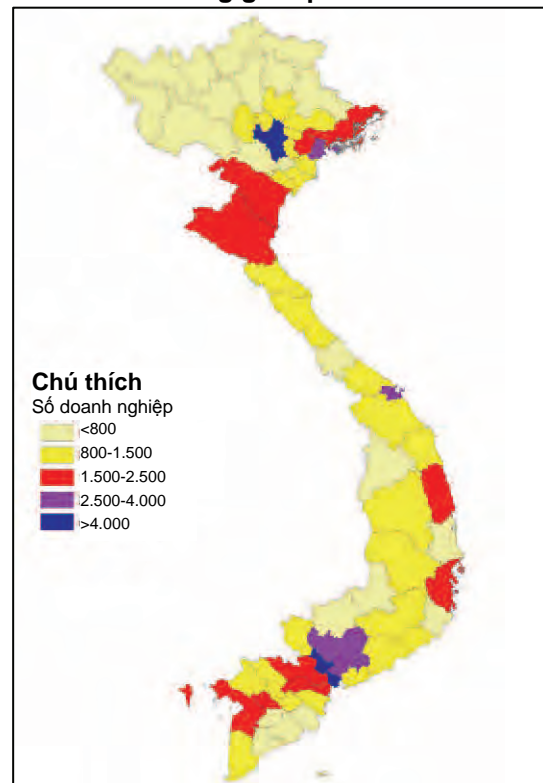
Nguồn: Tổng cục thống kê, Niên giám thống kê 2007 (giá cố định 1994)

**Hình 2.2.13 Cơ sở công nghiệp năm 2007**



Nguồn: Tổng cục thống kê, Niên giám TK 2007

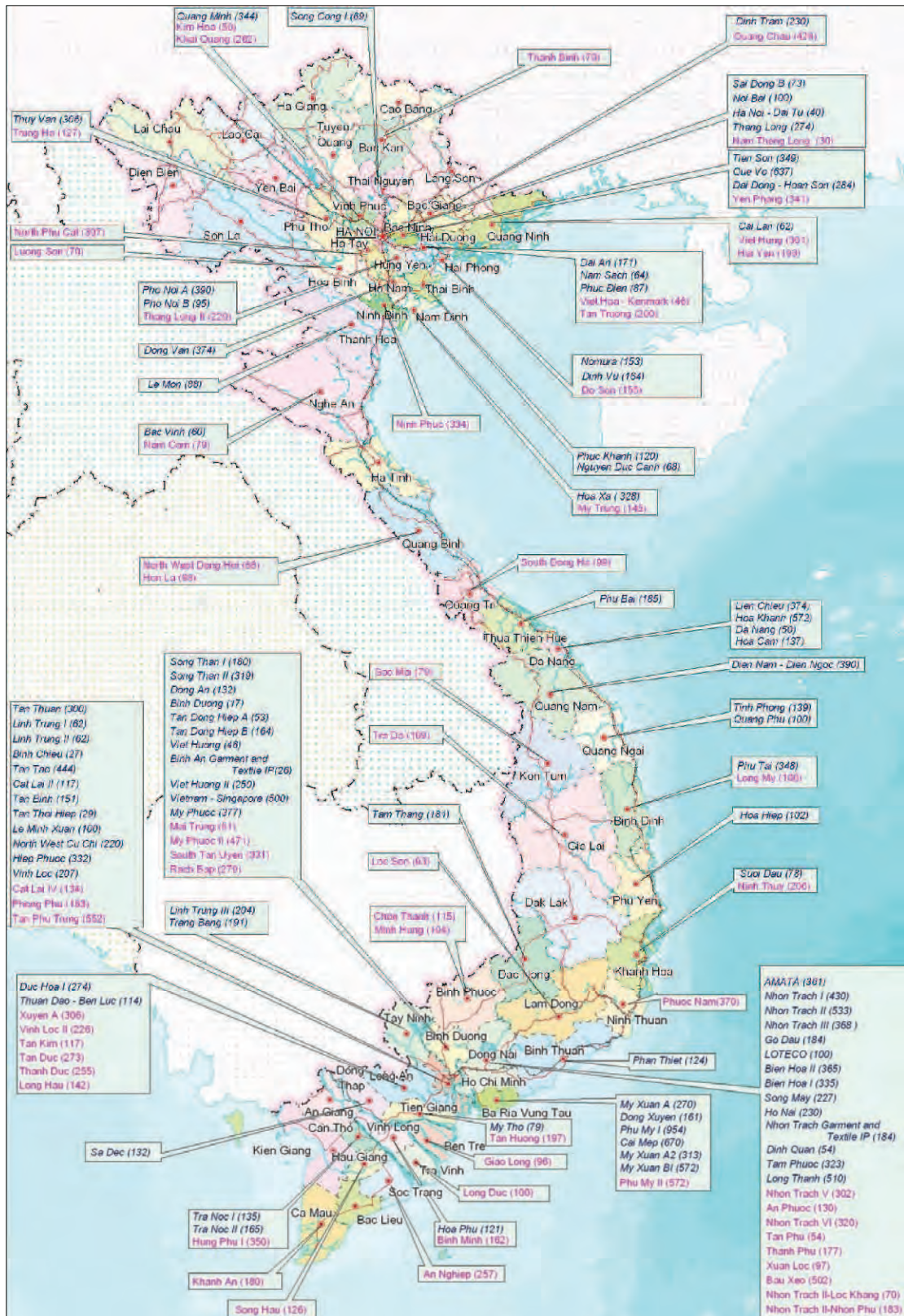
**Hình 2.2.14 Tổng giá trị SXCN năm 2007**



Nguồn: Tổng cục thống kê, Niên giám TK 2007



**Hình 2.2.15 Các khu công nghiệp đã xây dựng**



Nguồn: Vụ quản lý các khu công nghiệp, Bộ KHĐT, 2006

## 6) Cán cân thương mại và dòng vốn đầu tư

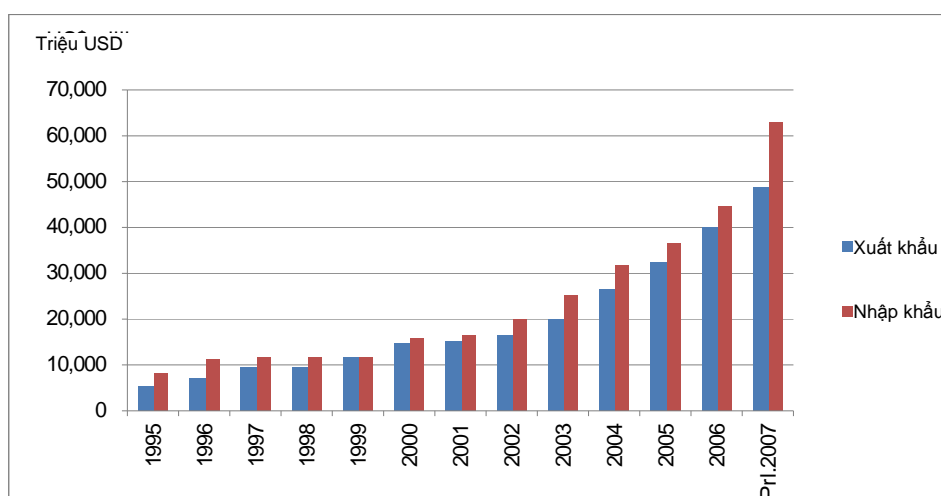
2.39 Về phát triển dài hạn, Việt Nam luôn trong tình trạng nhập siêu (xem Hình 2.2.16). Chính phủ đã tránh được khủng hoảng cán cân thanh toán xảy ra bằng cách thu hẹp nhập khẩu và tăng dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) và hỗ trợ phát triển chính thức (ODA). Thâm hụt tài khoản vãng lai năm 2007 là 5% GDP.

2.40 Về cơ cấu thương mại, Việt Nam xuất khẩu sản phẩm nông nghiệp và khai khoáng, thủ công, hàng hóa công nghiệp nhẹ và nhập các sản phẩm dầu tinh chế, phân bón, sắt thép, máy móc thiết bị, phương tiện vận tải (xem Hình 2.2.11).

2.41 Mặc dù Chính phủ có chính sách phân bổ rộng các dự án FDI nhưng khoảng 2/3 các dự án vẫn chủ yếu tập trung ở vùng Đông Nam bộ trong giai đoạn 1998-2007 (65% tổng số các dự án được cấp phép) (xem Bảng 2.2.12).

2.42 Việt Nam đã gia nhập WTO vào ngày 11 tháng 7 năm 2006. Hiện nay, Việt Nam nằm trong danh sách 10 quốc gia hấp dẫn FDI nhất trên thế giới (theo kết quả phân loại của Tư vấn Quốc tế AT Kearney). Việt Nam cũng tham gia vào Chương trình Hợp tác Kinh tế Tiểu vùng sông Mekong Mở rộng (GMS) theo sáng kiến của Ngân hàng Phát triển Châu Á. Các thành tựu mà Việt Nam đạt được được miêu tả trong mục 2.3 về cấu trúc vùng dưới đây. Việt Nam trở thành thành viên của ASEAN ngày 28 tháng 7 năm 1995 và tham gia AFTA đến năm 2006. Việt Nam được liệt vào danh sách quốc gia có mức thuế suất trung bình thấp nhất trong số các quốc gia ASEAN, sau Brunei và Singapore.

**Hình 2.2.16 Kim ngạch thương mại của Việt Nam trong giai đoạn 1995-2007 (triệu USD)**



Nguồn: Tổng cục thống kê, Niên giám thống kê 2007

**Bảng 2.2.11 Các loại hàng hóa chính trong trao đổi thương mại**

	Loại hàng hóa	2000	2007
Xuất khẩu	Dầu thô (000 tấn)	15.424	15.062
	Lúa gạo (000 tấn)	3.477	4.558
	Than (000 tấn)	3.251	31.948
	Cao su (000 tấn)	273	715
	Cà phê (000 tấn)	734	1.229
Nhập khẩu	Sản phẩm dầu tinh chế (000 tấn)	17.156	12.850
	Phân bón (000 tấn)	3.971	3.792
	Sắt thép (000 tấn)	2.845	8.027
	Phương tiện vận tải (đơn vị)	22.848	30.330

Nguồn: Tổng cục thống kê, Niên giám thống kê 2007

**Bảng 2.2.12 Các dự án FDI đã cấp phép theo tỉnh**

Vùng	2002		2007	
	Số lượng dự án	Vốn (triệu USD)	Số lượng dự án	Vốn (triệu USD)
1. ĐBSH	135	296,1	480	6.485,2
2. Đông Bắc	37	72,9	51	570,2
3. Tây Bắc	4	6,4	11	38,7
4. Bắc Trung bộ	5	4,5	20	612,2
5. Nam Trung bộ	29	135,7	65	3.073,7
6. Tây Nguyên	5	4,7	15	142,6
7. Đông Nam bộ	509	874,5	805	8501
8. ĐBSCL	27	117,6	91	1742,9
Tổng	751	1512,5	1544	21.347,8

Nguồn: Tổng cục thống kê, Niên giám thống kê 2007

## 7) Tỷ lệ nghèo

2.43 Tổng dân số ước tính thuộc diện nghèo ở Việt Nam là 13.079.000 vào năm 2007. Vì tổng dân số trong cùng năm là 84,2 triệu người lên tỷ lệ nghèo trung bình (theo đầu người) của Việt Nam là 15,5%. Tỷ lệ nghèo phân bố theo vùng được minh họa trong Bảng 2.2.13 dưới đây.

**Bảng 2.2.13 Phân bố người nghèo theo vùng năm 2007**

(Đơn vị: '000 người)

Vùng	Dân số	Dân số nghèo	Tỷ lệ nghèo (%)
Cả nước	84,156	13,079	15.5
ĐBSH	18,208	1,818	10.0
Đông Bắc	9,459	2,147	22.7
Tây Bắc	2,607	1,043	40.0
Bắc Trung bộ	10,668	2,811	26.3
Nam Trung bộ	7,131	1,196	24.1
Tây Nguyên	4,869	1,176	24.1
Đông Nam bộ	13,798	624	4.5
ĐBSCL	17,416	2,265	13.0

Nguồn: Tổng cục Thống kê

2.44 Phân bố tỷ lệ nghèo theo vùng được minh họa trong Hình 2.2.17 qua đó chỉ rõ người nghèo chủ yếu tập trung ở vùng núi có nhiều đồng bào dân tộc thiểu số sinh sống. Các hoạt động kinh tế chính ở vùng núi là canh tác trên sườn dốc với sản lượng rất thấp. Khu vực sản xuất nằm cách quá xa thị trường tiêu thụ và mạng lưới giao thông chính trong vùng. Lối sống truyền thống của đồng bào dân tộc thiểu số chưa theo kịp với tốc độ phát triển kinh tế nhanh trong vùng kinh tế trọng điểm. Do đó, sự chênh lệch thu nhập ngày càng xa nếu không có biện pháp hữu hiệu để thu hẹp khoảng cách thu nhập giữa người dân ở đồng bằng và miền núi.

2.45 Từ khi thực hiện chính sách đổi mới năm 1986 nói chung và từ năm 1993 nói riêng, tỷ lệ nghèo đã giảm liên tục và đáng kể. Chiến lược toàn diện về tăng trưởng và xóa đói giảm nghèo (CPRGS, 2001-2005) đã chỉ rõ để giảm nghèo đòi hỏi tăng trưởng kinh tế nhanh. Theo dự báo trong chính sách này, tăng trưởng kinh tế sẽ giúp giảm nghèo hiệu quả. Tỷ lệ nghèo giảm đã giảm trong giai đoạn này, xuống còn 20%. Bảng 2.2.14 tổng hợp tốc độ tăng trưởng giá trị sản xuất công nghiệp, nông nghiệp và FDI thể hiện mối quan hệ của các yếu tố này trong việc giảm tỷ lệ nghèo.

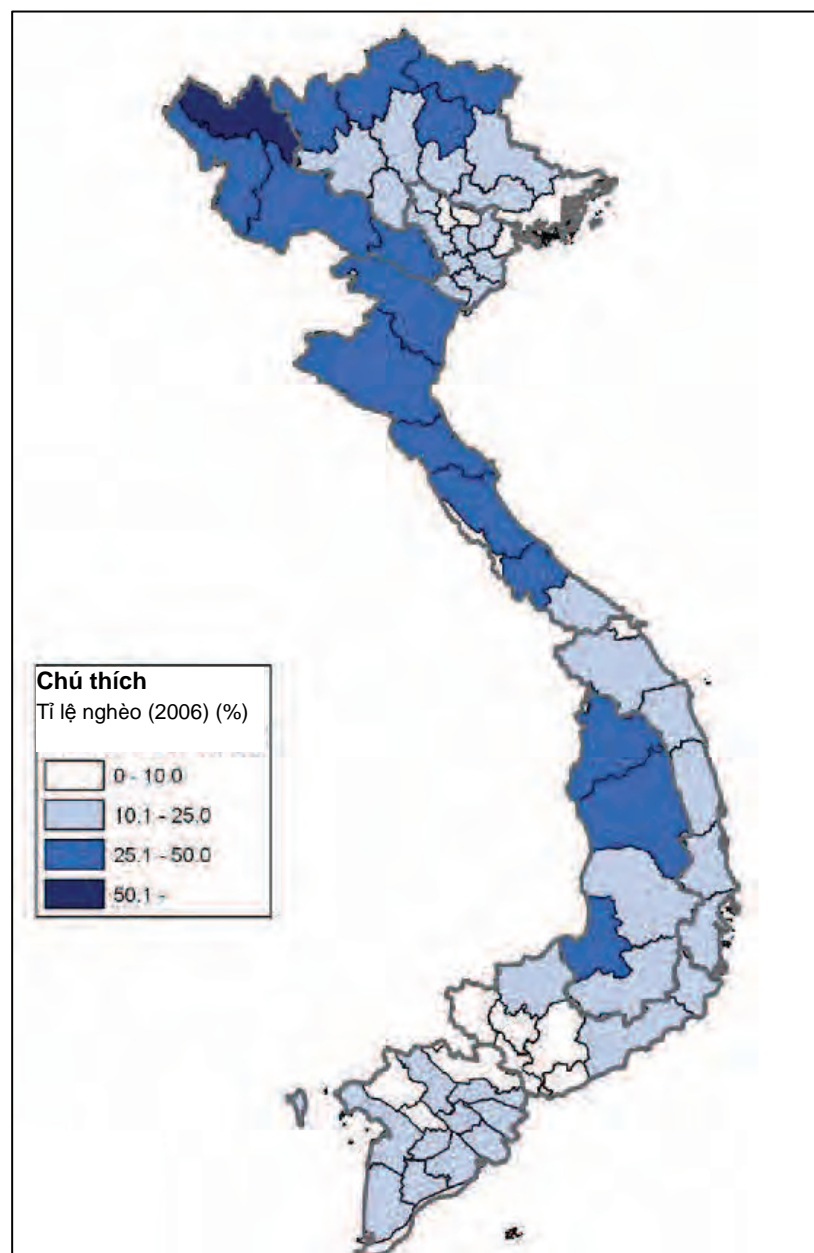


2.46 Như thể hiện trong Bảng 2.2.11, tác động của FDI đối với giá trị SXCN là rất đáng kể và rõ nét. Tăng cường FDI và phát triển nông nghiệp là những chiến lược tăng trưởng chủ đạo của Việt Nam. Tác động của FDI đối với sản xuất có ý nghĩa đặc biệt quan trọng bởi sản xuất công nghiệp của khu vực FDI chiếm hơn 1/3 tổng giá trị SXCN kể từ năm 2000.

2.47 Trong giai đoạn 2000-2005 hoặc giai đoạn CPRGS, mặc dù tỉ lệ nghèo đã giảm đáng kể ở các vùng nhưng giảm nhanh ở nhóm thu nhập cao hơn ở vùng đồng bằng và giảm chậm hơn ở vùng miền núi. Nói cách khác, việc triển khai chương trình của CPRGS không giúp giảm thiểu sự chênh lệch về thu nhập giữa các vùng.

2.48 Mặc dù tỉ lệ nghèo ở vùng cao cao hơn nhưng số lượng người nghèo lại chủ yếu sống ở vùng đồng bằng và nông thôn. Tốc độ giảm nghèo nhanh ở vùng đồng bằng và nông thôn có được là sự kết hợp của hiệu ứng giảm từ từ và chính sách nông nghiệp.

**Hình 2.2.17 Tỉ lệ nghèo năm 2006**



Ghi chú: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 tính toán trên cơ sở số liệu của TCTK 2007.

**Bảng 2.2.14 Tỷ lệ nghèo, tăng trưởng kinh tế và lao động**

(Đơn vị: %)

Vùng	Giảm tỉ lệ dân số dưới chuẩn nghèo	Tốc độ tăng giá trị SXCN	Tốc độ tăng giá trị SXCN của khu vực FDI	Tốc độ tăng giá trị SXNN	Giảm tỉ lệ lao động đô thị	Tăng tỉ lệ thời gian lao động tại nông thôn
Thời kỳ	2002-04	2000-05	2000-05	2000-05	2000-05	2000-05
Cả nước	-20,5	110,0	217,9	22,3	1,1	6,5
ĐBSH	-21,9	133,4	238,4	15,5	1,7	3,2
Đông Bắc	-37,3	99,4	158,3	29,7	1,4	7,3
Tây Bắc	-0,5	139,4	158,3	47,5	1,1	5,0
Bắc Trung bộ	-6,9	113,8	324,0	20,0	1,9	4,3
Nam Trung bộ	-24,9	124,6	273,4	14,9	0,8	3,9
Tây Nguyên	4,8	82,9	266,7	41,0	0,9	4,6
Đông Nam bộ	-8,9	102,6	204,6	28,0	0,5	6,3
ĐBSCL	-35,2	102,4	211,0	17,6	1,3	6,8

Nguồn: Giảm nghèo ở Việt Nam 2001-2005, Tài liệu thảo luận số 161

2.49 Trong số những vùng nghèo, tốc độ giảm nghèo ở khu vực đô thị nhanh hơn khu vực nông thôn. Đây là tác động của quá trình tăng trưởng kinh tế cả nước. Hiệu quả giảm nghèo ở các vùng thể hiện giống với mô hình phát triển công nghiệp. FDI tập trung chủ yếu ở Hà Nội và Tp.HCM và do đó không giúp giảm nghèo nhiều cho các vùng khác. Vì vậy, hiệu ứng giảm từ từ còn lớn hơn hiệu quả giảm nghèo trong nỗ lực giảm nghèo ở Việt Nam.

2.50 Vì phần lớn nỗ lực giảm nghèo ở Việt Nam đã dành cho việc giảm tỉ lệ nghèo nói chung nên vấn đề thu hẹp khoảng cách giữa vùng đồng bằng và vùng kinh tế trọng điểm và các vùng khác như vùng núi, vùng xa vẫn chưa được giải quyết.

2.51 Vai trò của ngành GTVT có ý nghĩa quan trọng trong việc liên kết và tiếp cận vùng núi với vùng đồng bằng và vùng kinh tế trọng điểm ở mỗi miền, qua đó giúp giảm hơn nữa tỉ lệ nghèo và thu hẹp khoảng cách thu nhập.

## 8) Đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI)

2.52 GDP của Việt Nam năm 2007 là 1.144 ngàn tỉ đồng. Tốc độ tăng GDP trung bình hàng năm giai đoạn 1995-2007 theo phân tích là 7,6%, xếp thứ hai trên thế giới, sau Trung Quốc. Năm 2007, tổng lượng FDI vào Việt Nam lên đến 8 tỉ USD, cao gấp ba lần so với năm 1995. Luồng vốn FDI liên tục tăng ở mức trung bình hàng năm là 12,7%. Trong giai đoạn này, giá trị xuất khẩu tăng liên tục hàng năm ở mức trung bình 24,4%. Bảng 2.2.15 thể hiện quá trình tăng GDP, FDI và giá trị xuất khẩu trong giai đoạn 1995-2007.



**Bảng 2.2.15 Tăng trưởng GDP, FDI và xuất khẩu giai đoạn 1995-2007**

Đơn vị: triệu USD

Năm	GDP	Lượng FDI	Xuất khẩu sản phẩm chế tạo
1995	20.541	2.556	2.928
1996	19.407	2.714	4.186
1997	19.780	3.115	5.946
1998	17.594	2.367	6.037
1999	18.354	2.335	7.852
2000	19.405	2.414	10.285
2001	19.466	2.451	10.615
2002	19.617	2.591	12.090
2003	20.911	2.650	15.082
2004	22.297	2.853	20.513
2005	23.548	3.309	24.994
2006	25.493	4.100	30.829
2007	28.061	8.030	37.600
Tăng trung bình/năm	2,8%	12,7%	24,4%

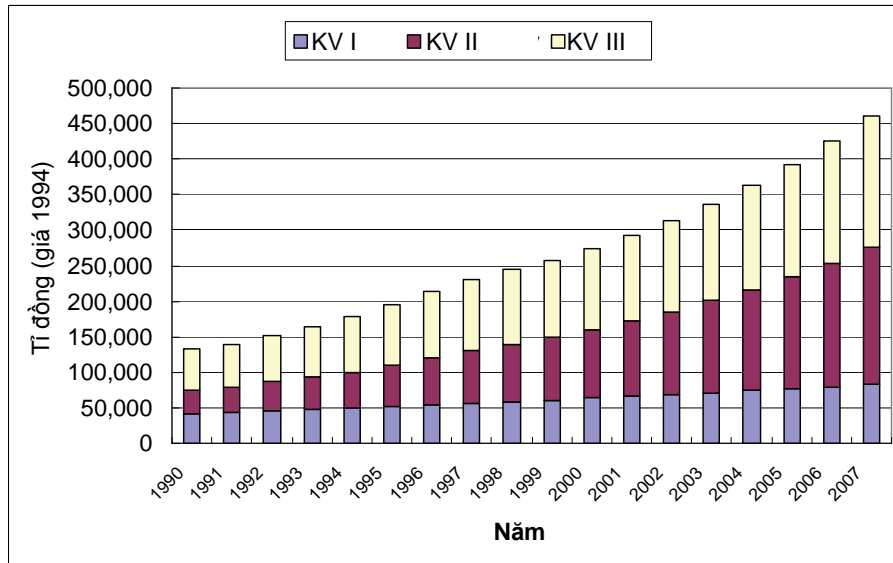
Ghi chú: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 tính toán trên cơ sở số liệu của TCTK 2007

2.53 Hình 2.2.18 minh họa quá trình tăng trưởng GDP theo ngành. Theo đó, khu vực phát triển nhanh nhất là khu vực II.

2.54 GDP đang tăng nhanh và có xu hướng tiếp tục tăng trong những năm tới. Điều này cho thấy tốc độ tăng trưởng kinh tế liên tục ở Việt Nam phụ thuộc vào lượng vốn FDI tăng nhanh và giá trị xuất khẩu. Hình 2.2.19 thể hiện rõ vốn FDI và tăng trưởng xuất khẩu đã thúc đẩy sự phát triển của nền kinh tế Việt Nam. Theo đồ thị minh họa, hướng đầu tư chính của FDI là vào lĩnh vực hàng hóa chế tạo cho xuất khẩu sang thị trường quốc tế. Lượng vốn FDI từ năm 1995 đến nay vào lĩnh vực chế tạo chiếm khoảng 55% tổng vốn FDI. Vì vậy, có thể nói rằng FDI cho lĩnh vực chế tạo là động lực chính cho sự tăng trưởng của nền kinh tế Việt Nam đến thời điểm này.

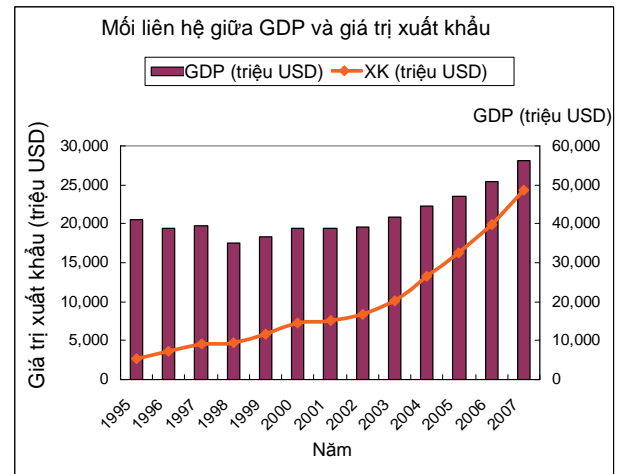
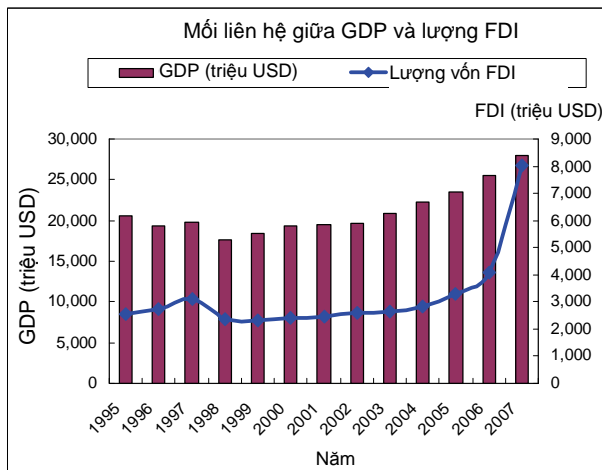
2.55 Giá trị xuất khẩu tăng nhanh trong thời gian này chủ yếu là nhờ khu vực FDI, đặc biệt là FDI trong lĩnh vực chế tạo, như minh họa trong Hình 2.2.20.

**Hình 2.2.18 Quá trình tăng trưởng GDP**



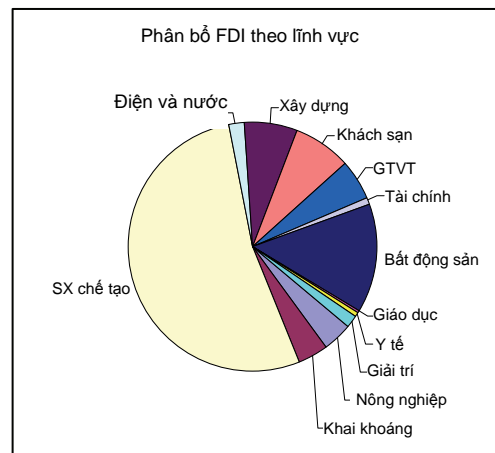
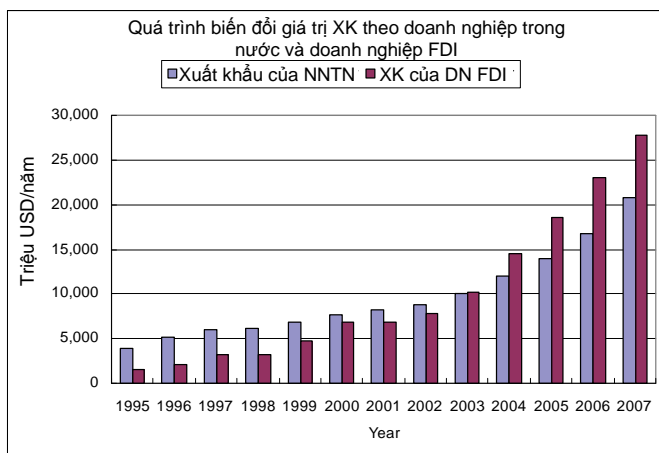
Ghi chú: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 tính toán trên cơ sở số liệu của TCTK 2007

**Hình 2.2.19 Mỗi tương quan giữa GDP, FDI và xuất khẩu**



Ghi chú: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 tính toán trên cơ sở số liệu của TCTK 2007

**Hình 2.2.20 Đầu tư FDI và lĩnh vực đầu tư của FDI vào Việt Nam**



Ghi chú: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 tính toán trên cơ sở số liệu của TCTK 2007

## 2.3 Cấu trúc theo khu vực

### 1) Vị thế của Việt Nam trong khu vực Châu Á

2.56 Trong khoảng 20 năm tới, thế giới và Châu Á sẽ có sự biến đổi lớn. Việt Nam cũng không phải là ngoại lệ. Khi xây dựng chiến lược GTVT quốc gia cho Việt Nam, chúng ta cần tính đến không chỉ tương lai của Việt Nam sẽ như thế nào mà quan trọng hơn là mối quan hệ của Việt Nam với thế giới. Với sự gia nhập WTO của Việt Nam năm 2007, và sự tăng trưởng dựa nhiều vào FDI, bối cảnh thế giới nay trở thành một yếu tố chiến lược.

2.57 Nghiên cứu của Cục Tình báo Trung ương Mỹ thực hiện<sup>2</sup> mang tên “Vẽ bản đồ tương lai toàn cầu năm 2020” đã vẽ ra một hình ảnh tương lai chung của nền kinh tế thế giới. Đến năm 2020, Châu Á sẽ là động lực chính của nền kinh tế toàn cầu với Trung Quốc và Ấn Độ là các cường quốc kinh tế. GDP của hai nước kết hợp vào giữa thế kỷ này lên đến 50% tổng GDP của thế giới. Nghiên cứu cũng dự đoán nền kinh tế thế giới sẽ lớn hơn 80% vào năm 2020 so với quy mô năm 2000, tương đương tốc độ tăng khoảng 3%/năm. Thu nhập đầu người trung bình trên thế giới sẽ cao hơn 50%. Trong bối cảnh đó, Việt Nam sẽ có tốc độ tăng trưởng nhanh hơn hầu hết các quốc gia khác với quy mô nền kinh tế lớn hơn 5 lần vào năm 2020 và thu nhập/người tăng 3,5 lần so với năm 2000. Vào năm 2030, GDP/người của Việt Nam sẽ tương đương với mức hiện tại của Thái Lan, khoảng 3.700 USD (Xem Hình 2.3.1 và Bảng 2.3.1).

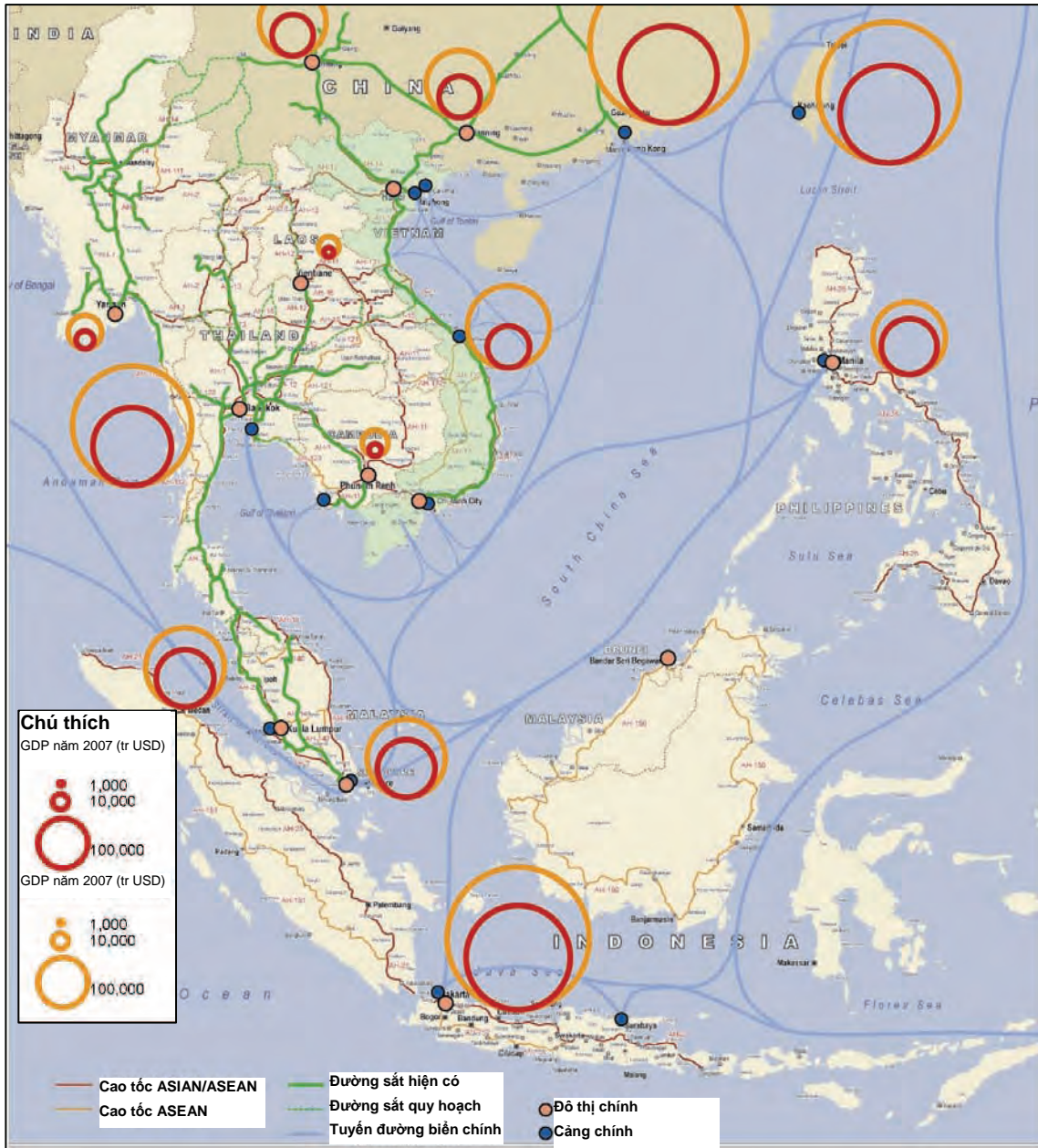
**Bảng 2.3.1 Thông tin về các nền kinh tế chính ở Đông Á**

Khu vực	Quốc gia	Diện tích đất (km <sup>2</sup> )	Dân số (triệu người)	GDP		Thương mại (triệu USD)	Đô thị hóa (%)
				Triệu USD	USD/người		
ASEAN	Việt Nam	325.360	86.117	70.020	813	100.000	26
	Lào	236.860	5.608	4.128	736	990	21
	Campuchia	181.035	14.475	8.662	598	6.437	19
	Thái Lan	513.120	65.694	245.702	3.740	248.868	31
	Myanmar	676.577	58.605	12.633	216	5.630	30
	Malaysia	330.252	27.174	186.961	6.880	285.543	60
	Indonesia	1.890.754	224.905	432.728	1.924	161.864	45
	Brunei	5.765	396	12.317	31.104	9.108	74
	Philippines	300.000	88.875	146.895	1.653	99.184	62
	Singapore	704	4.589	161.547	35.203	510.090	100
Tổng phụ	4.460.427	576.438	1.281.593	2.223	1.427.714	58	
+ 3	Trung Quốc	9.596.960	1.330.044	3.251.000	2.444	2.118.000	42
	Hàn Quốc	98.480	49.233	957.100	19.440	728.000	81
	Nhật Bản	377.835	127.288	4.384.000	34.442	1.249.000	66

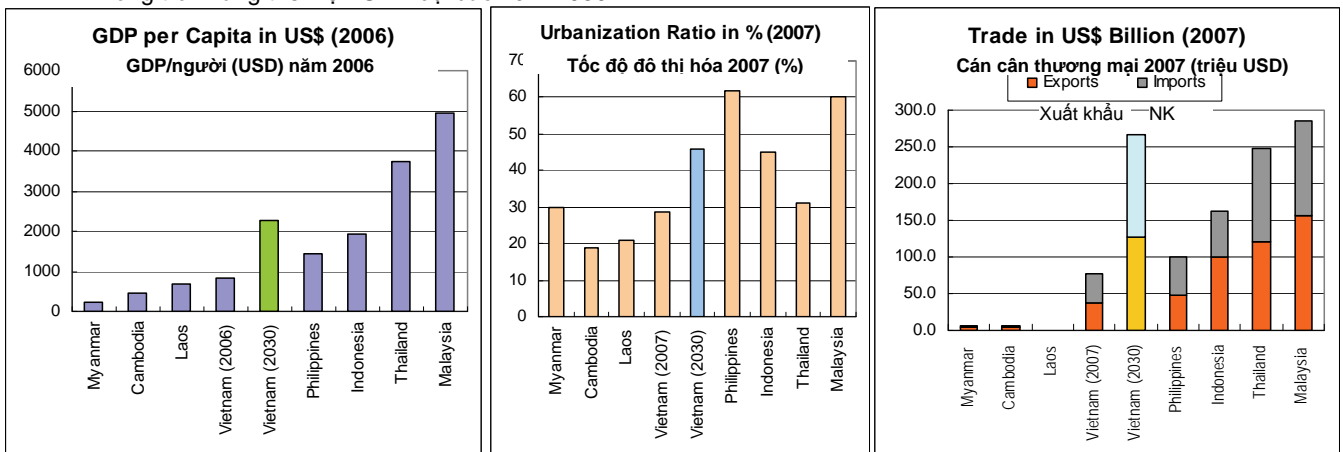
Nguồn: Niên giám thống kê ASEAN (2006) cho các quốc gia ASEAN, UNESCAP (2006) đối với tỉ lệ đô thị hóa. CIA – Kỳ yếu thế giới bao gồm số liệu của các nước ngoài khối ASEAN.

<sup>2</sup> <http://www.realcities.com/mlid/krwashington/10639015.html> posted on 13Jan2005 trích từ Nghiên cứu của CIA.

**Hình 2.3.1 Việt Nam và các quốc gia láng giềng**



Ghi chú: Bản đồ nền, Lộ trình logistics ASEAN, JETRO, không bao hàm ý nghĩa về ranh giới chính trị quốc gia. Vòng tròn vàng thể hiện GDP dự báo năm 2030



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 tính toán trên cơ sở số liệu của Ban thư ký ASEAN và Kỳ yếu thế giới của CIA VÀ BỘ Ngoại giao Nhật Bản (<http://www.mofa.go.jp/mofaj/>)

2.58 Xu hướng chính trên thế giới sẽ là “toàn cầu hóa, tiếp tục mở rộng các luồng hàng hóa, dịch vụ, vốn, nhân lực và thông tin quốc tế”. Đây cũng sẽ là một yếu tố chủ đạo đối với Việt Nam. Với sự gia nhập WTO và sự phát triển siêu tốc từ thời kỳ Đổi Mới, tương lai của Việt Nam gắn liền với sự hội nhập kinh tế quốc tế. Kế hoạch phát triển kinh tế mới đây nhất đến năm 2010 cũng chỉ rõ định hướng này. Thương mại hai chiều năm 2005 đạt con số 61,2 tỉ USD, cao gần bằng 1,2 lần GDP. Các đối tác thương mại chính gồm có Hoa Kỳ, Nhật Bản, Hàn Quốc và Trung Quốc. Trong những năm qua, Trung Quốc là một trong những đối tác thương mại quan trọng nhất của Việt Nam. Năm 2005, Trung Quốc là đối tác nhập khẩu lớn nhất của Việt Nam với giá trị lên đến 5,8 tỉ USD, tương đương 16% tổng kim ngạch nhập khẩu của Việt Nam. Về xuất khẩu, Trung Quốc là đối tác thương mại lớn thứ ba của Việt Nam với kim ngạch lên đến 3 tỉ USD (9% tổng kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam). Chính phủ dự kiến kim ngạch sẽ lên đến 10 tỉ USD vào năm 2007 và thương mại song phương sẽ tiếp tục tăng về quy mô khi thương mại đơn thuần chuyển sang thành lập các liên doanh sản xuất và bán sản phẩm, xuất khẩu sản phẩm sang các nước thứ ba.

2.59 Thương mại với Ấn Độ vẫn chưa đáng kể nhưng có dấu hiệu tăng trưởng với sự đầu tư mới đây của Tập đoàn Thép Tata.

2.60 Có thể ngoại suy mô hình thương mại hiện tại cho tương lai nhưng phải tính đến tác động của quá trình toàn cầu hóa và thay đổi bối cảnh ở Châu Á. Đến năm 2030 trung tâm và động lực của nền kinh tế toàn cầu sẽ là Châu Á. Cơ cấu thương mại của Việt Nam sẽ có sự biến đổi khi hội nhập sâu hơn vào nền kinh tế toàn cầu. Do đặc điểm địa lý, hệ thống GTVT của Việt Nam trong tương lai sẽ liên kết chặt chẽ hơn với hệ thống của Châu Á. Với sự trỗi dậy của các trung tâm kinh tế lớn mới và sự tự do hóa thương mại trong vùng, theo dự kiến mô hình thương mại tương lai sẽ khác với mô hình hiện nay. Phía bắc sẽ hòa nhịp tăng trưởng với Trung Quốc. Đây là một hướng mang tính tiềm năng bởi GDP của hai tỉnh (Vân Nam và Quảng Đông) của Trung Quốc ngang bằng với GDP của Việt Nam hiện nay. Trong khi đó, phía nam trong tương lai sẽ gắn kết hơn với khối ASEAN. Phía bắc phát triển theo hướng bắc là một định hướng mà một nghiên cứu đã khẳng định theo đó “khoảng cách thương mại” sẽ giảm theo thời gian đối với các quốc gia có quy mô trung bình trên thế giới,<sup>3</sup> do xu hướng đi tiếp cận thị trường trong thời gian ngắn hơn và sự hình thành các khối thương mại. Với chi phí nhiên liệu ngày càng tăng, chuỗi cung ứng toàn cầu cũng đã bắt đầu thu hẹp.<sup>4</sup> Hiệp định Thương mại Tự do Trung Quốc – ASEAN, khi có hiệu lực, sẽ củng cố thêm xu hướng này.

2.61 So với Trung Quốc, Việt Nam hội nhập hơn với nền kinh tế thế giới<sup>5</sup> xét về tỉ lệ kim ngạch xuất khẩu và đầu tư trực tiếp nước ngoài trong GDP. Vì vậy, ngoại thương và du lịch trở thành chiến lược đối với hệ thống GTVT.

---

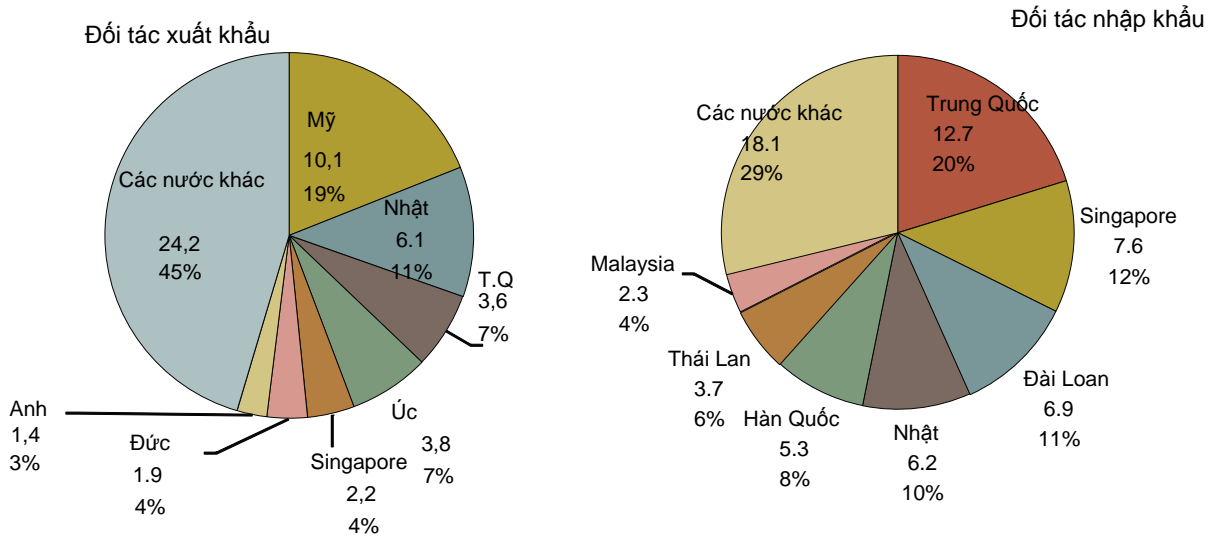
<sup>3</sup> Carrere và Schiff, “On the Geography of Trade: Distance is Alive and Well,” Tài liệu công tác số 3206 (2/2004) về Ban nghiên cứu chính sách của Ngân hàng Thế giới.

<sup>4</sup> Rohter, Larry. “Shipping Costs Start to Crimp Globalization,” New York Times, 3/8/2008.

<sup>5</sup> Nguồn: Accountability and Inequality in Single-Party Regimes: Phân tích toàn diện Việt Nam và Trung Quốc, Regina Abrami, Edmund Malesky, Yu Zheng, Harvard Business School, 4/6/ 2008.

**Hình 2.3.2 Thương mại quốc tế của Việt Nam năm 2007**

(tỉ USD, % so với tổng)



Nguồn: Tổng cục Thống kê, Việt Nam.

## 2) Liên kết với Tiểu vùng sông Mekong Mở rộng (GMS)

2.62 Việt Nam và các quốc gia láng giềng có nhiều dãy núi và sông chạy theo hướng Bắc-Nam. Các vùng lãnh thổ khác cũng có chung đặc điểm như vậy. Cho đến nay, các tuyến sông và bờ biển đóng vai trò là các hành lang giao thông phục vụ vận tải nông sản và hàng tiêu dùng. Hiện chưa có đường liên kết đông-tây lên vùng núi. Tuy nhiên, Chương trình GMS, cùng với các sáng kiến ASEAN như Dự án Mạng lưới đường bộ ASEAN và dự án đường sắt Singapore-Côn Minh, chú trọng đến nhiều tuyến liên kết đông-tây lên vùng núi, các tuyến đường sông và biên giới. Khác với các hành lang bắc-nam thông thường, hành lang đông-tây có vai trò hỗ trợ giao thông qua biên giới và hội nhập kinh tế tiểu vùng.

**Hình 2.3.3 Các hành lang kinh tế trong GMS (tính đến 2007)**



Nguồn: ADB, Chiến lược GTVT GMS, 2007



2.63 Khung phát triển của GMS đã xác định các hành lang kinh tế chính trong khu vực để liên kết phát triển kết cấu hạ tầng với các hoạt động đầu tư và thúc đẩy phát triển kinh tế trong vùng một cách hiệu quả. Hai hành lang bắc-nam, một hành lang đông-tây, hai hành lang phía nam đã được xác định trong bộ khung ban đầu. Năm 2007, tổng số chín hành lang được xác định trong Chiến lược ngành GTVT của GMS của ADB, trong đó có hành lang đông bắc (Băng Cốc – Hà Nội) và hành lang phía bắc (Băng Cốc – Myanmar) được trình bày trong Hình 2.3.3.

2.64 Các dự án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông qua biên giới tạo thành các hành lang cũng được xác định, ưu tiên và thực hiện với mục tiêu thúc đẩy phát triển vùng dọc các hành lang đó. Mặc dù khung thể chế hỗ trợ vận tải qua biên giới đã được xây dựng theo khuôn khổ các hiệp định vận tải qua biên giới (CBTA) nhưng quá trình thực thi ban đầu thì lại dọc theo các hành lang kinh tế vùng chính.

2.65 Đồng thời, ngành GTVT phải đóng vai trò chủ chốt trong hỗ trợ liên kết các cực tăng trưởng ở các vùng miền trong nước để tạo sự đồng bộ và cung cấp phương tiện vận tải cạnh tranh, hiệu quả phục vụ sản xuất và cung ứng hàng hóa, dịch vụ ở cả thị trường trong nước và nước ngoài. Giao thông phải đáp ứng những thay đổi chính trong bối cảnh thế giới có ảnh hưởng đến sự phát triển của Việt Nam như: (i) cạnh tranh gia tăng sau khi gia nhập WTO, (ii) tác động lớn hơn từ các quốc gia láng giềng và (iii) mối lo về môi trường toàn cầu ngày càng tăng. Tính đến năm 2006, Việt Nam thiết lập mối quan hệ thương mại với 165 quốc gia và ký hiệp định thương mại song phương với 72 quốc gia, gần đây là với Hoa Kỳ. Việt Nam hiện cũng là thành viên của Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN) và Khu vực Mậu dịch Tự do (AFTA). Sự mở cửa hơn nữa của nền kinh tế Việt Nam với thị trường quốc tế cạnh tranh sẽ đặt áp lực nặng hơn lên nền kinh tế quốc dân.

2.66 Do vậy, các dịch vụ phải đóng vai trò chính trong việc tạo ra lợi thế để liên kết các trung tâm phát triển của khu vực; liên kết khu vực và cung cấp hiệu quả các công cụ cạnh tranh trong dịch vụ tiếp vận cho thị trường trong nước và quốc tế.

### 3) Các trung tâm đô thị

2.67 Hiện có 93 đô thị, ngoại trừ trung tâm quận/huyện, bao gồm 5 thành phố trực thuộc trung ương (Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng, Tp.HCM và Cần Thơ) (trong đó Hà Nội và Tp.HCM là đô thị đặc biệt), 45 thành phố và 43 thị xã trực thuộc tỉnh. Phân loại đô thị được thể hiện trong Bảng 2.3.2 và Hình 2.3.4.

**Bảng 2.3.2 Phân loại đô thị của Việt Nam**

Phân loại	Quy mô dân số (triệu người)	Lao động nông nghiệp (%)	Mật độ (người/km <sup>2</sup> )	Số đô thị
Đô thị đặc biệt	≥ 1.5	≤ 10	≥ 15,000	2
Đô thị loại 1	≥ 0.5	≥ 85	≥ 12,000	6
Đô thị loại 2	≥ 0.25	≥ 80	≥ 10,000	14
Đô thị loại 3	0.10-0.35	≥ 80	≥ 10,000	28
Tổng số				50

Nguồn: Wikipedia và Niên giám thống kê 2007

2.68 Nghị định số72/2001/ND-CP quy định phân loại đô thị như sau:

**(1) Đô thị loại đặc biệt**

2.69 Với chức năng là trung tâm chính trị, kinh tế, văn hoá, khoa học - kỹ thuật, đào tạo, du lịch, dịch vụ, đầu mối giao thông, giao lưu trong nước và quốc tế, có vai trò thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội của cả nước.

- (i) Tỷ lệ lao động phi nông nghiệp trong tổng số lao động từ 90% trở lên
- (ii) Quy mô dân số từ 1,5 triệu người trở lên; Mật độ dân số bình quân từ 15.000 người/km<sup>2</sup> trở lên.

2.70 Việt Nam có hai đô thị đặc biệt là Hà Nội và Tp.HCM.

**(2) Đô thị loại 1**

2.71 Đóng vai trò là trung tâm quốc gia, vùng hoặc liên tỉnh.

- (i) Với chức năng là trung tâm chính trị, kinh tế, văn hoá, khoa học kỹ thuật, du lịch, dịch vụ, đầu mối giao thông, giao lưu trong nước và quốc tế có vai trò thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội của một vùng lãnh thổ liên tỉnh hoặc của cả nước.
- (ii) Tỷ lệ lao động phi nông nghiệp trong tổng số lao động từ 85% trở lên;
- (iii) Có kết cấu hạ tầng được xây dựng nhiều mặt đồng bộ và hoàn chỉnh;
- (iv) Quy mô dân số từ 50 vạn người trở lên;
- (v) Mật độ dân số bình quân từ 12.000 người/km<sup>2</sup> trở lên
- (vi) Việt Nam có 6 đô thị loại 1: Đà Nẵng, Hải Phòng, Huế, Vinh, Đà Lạt và Nha Trang

**(3) Đô thị loại 2**

- (i) Đô thị với chức năng là trung tâm chính trị, kinh tế, văn hoá, khoa học kỹ thuật, du lịch, dịch vụ, đầu mối giao thông, giao lưu trong vùng tỉnh, vùng liên tỉnh hoặc cả nước, có vai trò thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội của một vùng lãnh thổ liên tỉnh hoặc một số lĩnh vực đối với cả nước.
- (ii) Tỷ lệ lao động phi nông nghiệp trong tổng số lao động từ 80% trở lên;
- (iii) Có kết cấu hạ tầng được xây dựng nhiều mặt tiến tới tương đối đồng bộ và hoàn chỉnh;
- (iv) Quy mô dân số từ 25 vạn người trở lên;
- (v) Mật độ dân số bình quân từ 10.000 người/km<sup>2</sup> trở lên

**(4) Đô thị loại 3**

- (i) Đô thị với chức năng là trung tâm chính trị, kinh tế, văn hoá, khoa học kỹ thuật, dịch vụ, đầu mối giao thông, giao lưu trong tỉnh hoặc vùng liên tỉnh, có vai trò thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội của một tỉnh hoặc một số lĩnh vực đối với vùng liên tỉnh.
- (ii) Tỷ lệ lao động phi nông nghiệp trong tổng số lao động từ 80% trở lên;
- (iii) Có kết cấu hạ tầng được xây dựng từng mặt đồng bộ và hoàn chỉnh;
- (iv) Quy mô dân số từ 10 vạn đến 35 vạn người;
- (v) Mật độ dân số bình quân từ 10.000 người/km<sup>2</sup> trở lên

**(5) Các đô thị trực thuộc trung ương**

2.72 Bao gồm các đô thị loại đặc biệt, các đô thị lớn loại 1 và 2. Đây là những đô thị có kinh tế phát triển, có vai trò quan trọng về mặt quân sự, chính trị, văn hóa, kinh tế, xã hội và là động lực phát triển kinh tế vùng hoặc cả nước.

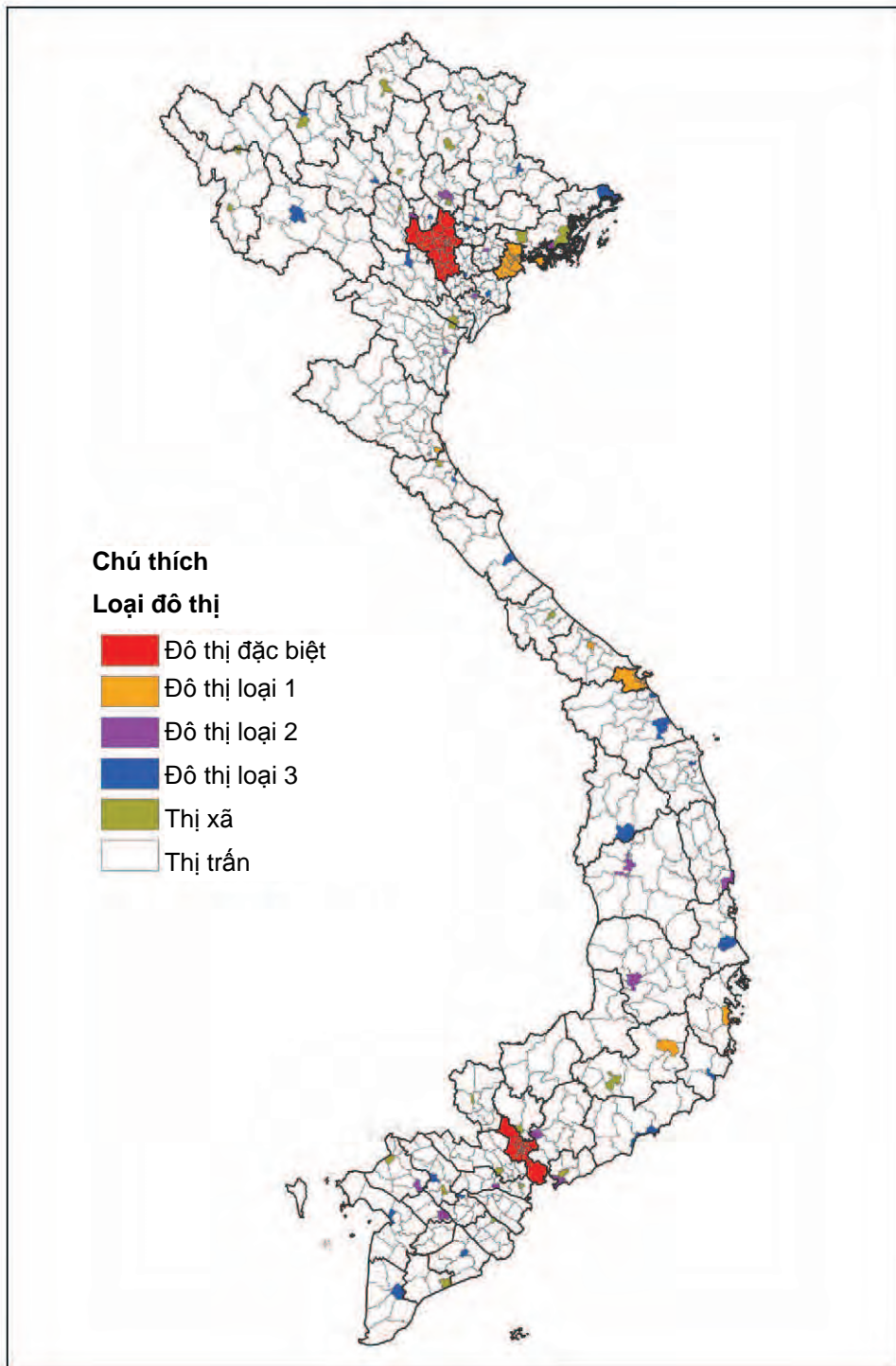


2.73 Hiện nay Việt Nam có 5 đô thị trực thuộc trung ương là Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng, TP Hồ Chí Minh và Cần Thơ.

**(6) Đô thị trực thuộc tỉnh**

2.74 Là cấp đơn vị hành chính tương đương với quận/huyện và thị trấn trực thuộc sự quản lý của UBND cấp tỉnh. Các đô thị trực thuộc tỉnh đóng vai trò là trung tâm vùng và liên tỉnh. Một số tỉnh không có thành phố nhưng có thị xã hoặc quận/huyện có vai trò là thị xã. Do đó, mỗi tỉnh hiện có một đô thị trực thuộc.

**Hình 2.3.4 Hiện trạng phân loại các trung tâm đô thị**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2