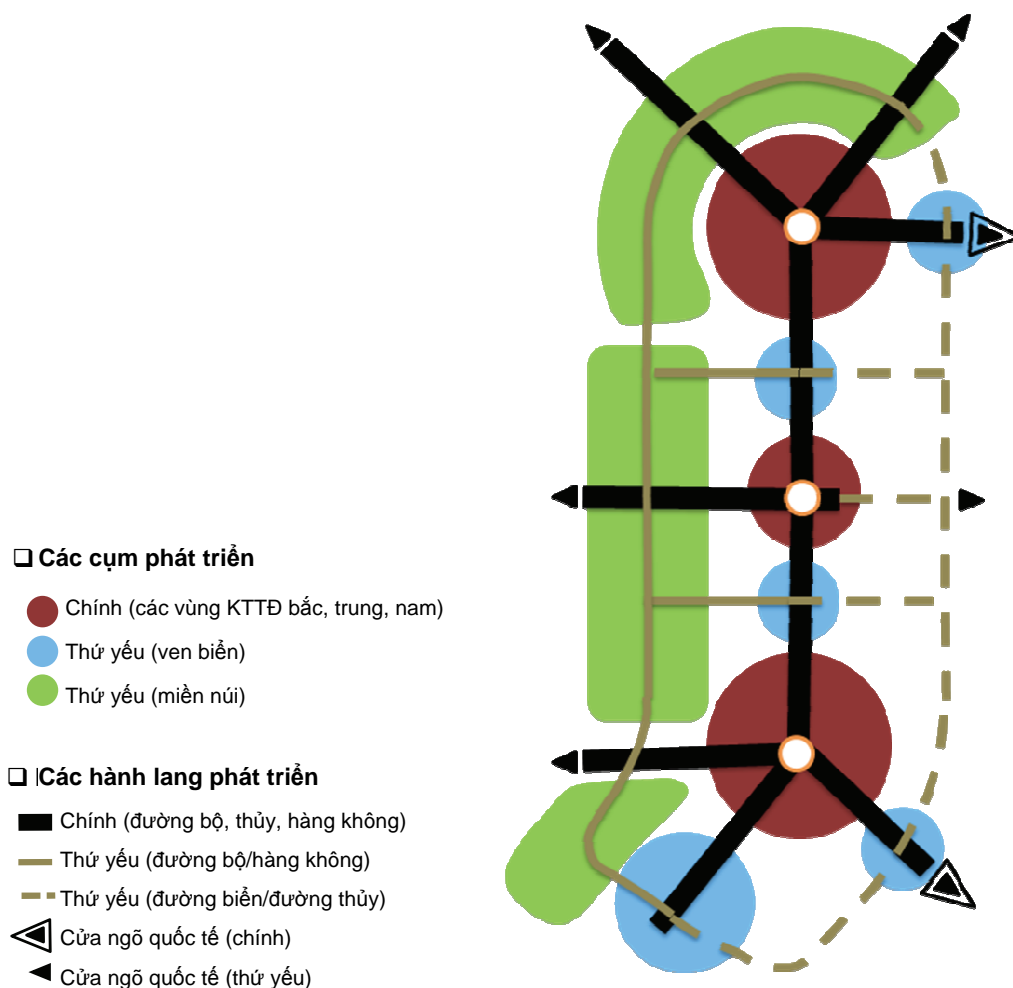


7.3 Chiến lược phát triển hành lang tổng thể

1) Khung phát triển không gian

7.14 Mặc dù ngành GTVT đi theo mô hình phát triển kinh tế nhưng nó cũng đưa ra những đường nét và mô hình phân bố không gian. Ở cấp vĩ mô, hệ thống giao thông sẽ hỗ trợ và thúc đẩy tăng trưởng ở ba vùng kinh tế trọng điểm (minh họa trong Hình 7.3.1). Ba cụm đô thị chính này là trọng tâm hệ thống phân bố dân cư, được hỗ trợ và liên kết bởi mạng lưới chiến lược có công suất cao như vận tải đường bộ cao tốc, đường sắt cao tốc, vận tải ven biển, vận tải hàng không – đồng thời đóng vai trò là các cửa ngõ quốc tế.

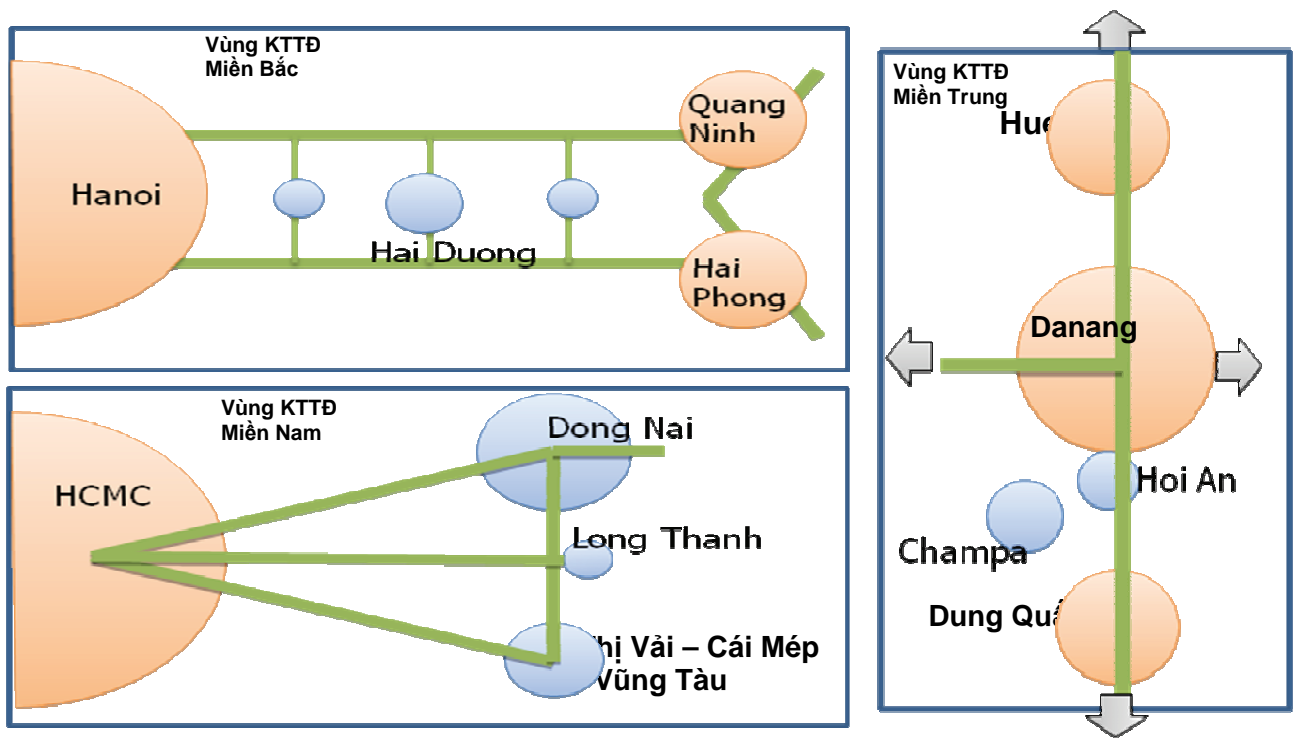
Hình 7.3.1 Khung phát triển không gian quốc gia



Nguồn: Đoàn nghiên cứu VITRANSS2

7.15 Ở cấp tiếp theo, từng cụm đô thị sẽ là các hạt nhân phát triển của các vùng hấp dẫn mà ở đây sẽ là các tỉnh lân cận. Do đó, các cụm đô thị này cần có kết cấu hạ tầng giao thông tương ứng ở cấp hai, bao gồm quốc lộ, đường liên tỉnh, các dịch vụ xe buýt, đường sắt vùng và ở một mức độ cao hơn, cần có hệ thống hàng không, vận tải thủy nội địa. Hình 7.3.2 mô tả mô hình thứ yếu (cấp 2) của cấu trúc GTVT vùng.

Hình 7.3.2 Khái quát cơ cấu hệ thống vận tải vùng



2) Liên kết hành lang vận tải

7.16 Trong và giữa các vùng kinh tế trọng điểm, VITRANSS 2 áp dụng hướng tiếp cận quản lý theo hành lang trong khi lập quy hoạch, đánh giá và thực hiện các dự án giao thông vận tải cụ thể. Các hành lang vận tải giúp áp dụng một cách thực tiễn mô hình quy hoạch đa phương thức vào việc xác định các nội dung cần cải tạo trong mạng lưới liên phương thức mang lại nhiều lợi ích tiềm năng nhất cho người sử dụng mạng lưới đó, xét về tính hiệu quả và chất lượng dịch vụ vận tải. Trọng tâm của từng hành lang là tăng cường khả năng cơ động, tính an toàn và năng suất; điều đó có thể bao hàm các biện pháp quản lý nhu cầu, cải tạo các điểm nối mạng lưới, kiểm soát tắc nghẽn, v.v.

7.17 Các hành lang được xem xét trong nghiên cứu của VITRANSS được thể hiện trong Hình 7.3.3 và Hình 7.3.1. Các hành lang này được chia thành 5 nhóm, gồm: Hành lang xương sống quốc gia, Hành lang cửa ngõ quốc tế, Hành lang cầu nối đất liền, Hành lang vùng, và Hành lang vành đai đô thị. VITRANSS 2 cũng đã xem xét hai siêu dự án cho Hành lang xương sống quốc gia và sẽ thể hiện chi tiết hơn ở các phần sau.

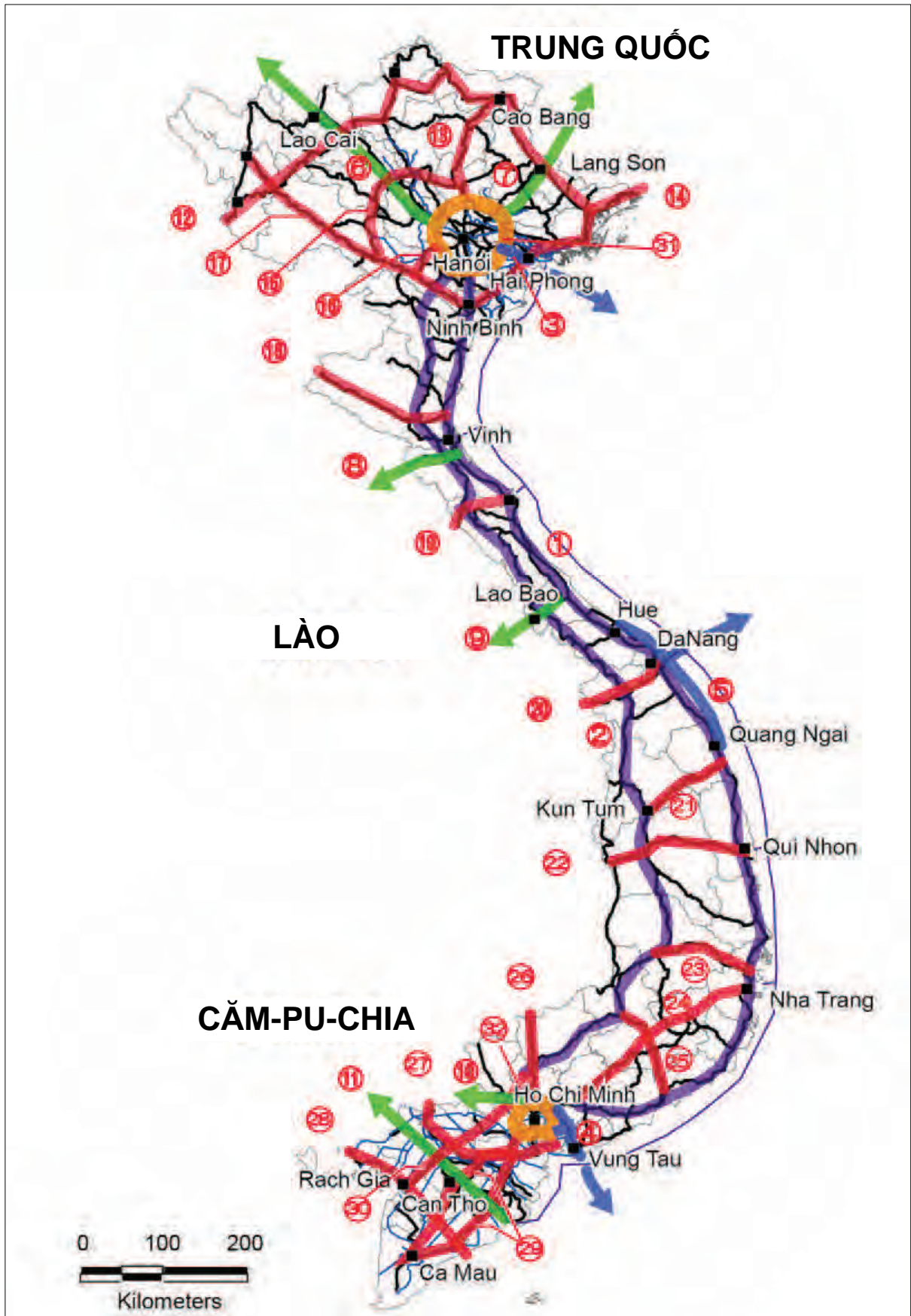
7.18 Các hành lang này tạo thành một bộ khung hữu ích giúp Bộ GTVT đi theo hướng quy hoạch đa phương thức tích cực hơn, và tìm kiếm, đánh giá kỹ hơn các phương án về phương thức trên từng hành lang.

Bảng 7.3.1 Danh sách các hành lang vận tải chính

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

Nguồn: Đoàn nghiên cứu VITRANSS2.

Hình 7.3.3 Các hành lang vận tải



Nguồn: Đoàn nghiên cứu VITRANSS2

7.4 Chiến lược phát triển các chuyên ngành

1) Các ưu tiên chiến lược cho chuyên ngành đường bộ

7.19 Chiến lược mạng lưới sẽ giúp củng cố việc phân cấp đường bộ theo chức năng, cải thiện năng lực tổng thể và tránh đầu tư mất cân đối. Điều này có nghĩa là hạ thấp mục tiêu xây dựng đường cao tốc, nâng mục tiêu xây dựng các tuyến đường chính yếu, thứ yếu, bổ sung cả đường vành đai quanh Tp.HCM, Hà Nội và một số thành phố lớn khác như Hải Phòng, Đà Nẵng và Cần Thơ mà không ảnh hưởng đến chương trình phát triển đường nông thôn của chính phủ. Việc xây dựng đường nông thôn là yếu tố góp phần xóa đói giảm nghèo nhanh chóng tại Việt Nam. Chỉ có khoảng 2% số xã là chưa có đường tiếp cận nhưng hơn một nửa số đường nông thôn thường xuyên bị chia cắt do điều kiện thời tiết.

7.20 Ưu tiên đầu tư hàng đầu hiển nhiên là nên dành cho công tác duy tu bảo dưỡng mạng lưới đường hiện có. Công việc cụ thể là là phục hồi và cải tạo (rải mặt 2.700 km quốc lộ và 7.900 km đường tỉnh) nếu ngân sách cho phép. Ngoài các tuyến đường cao tốc đã cam kết, việc xây dựng các tuyến đường mới sẽ không được ưu tiên cao. Ưu tiên sẽ dành cho cải tạo các nút cổ chai giữa đường chính với đường nông thôn hơn là các “đoạn liên kết còn thiếu” trên mạng lưới đường chính.

7.21 Lập quỹ đường bộ chỉ nên được coi là bước đầu trên một chặng đường dài để bảo trì tài sản đường bộ. Tiếp đó là nỗ lực có hệ thống nhằm giải quyết tình trạng xe chờ quá tải, áp dụng cơ chế hợp đồng khoán bảo trì theo hiệu quả hoạt động.

7.22 Việt Nam có thể đi đầu trên thế giới về việc triển khai lồng ghép các nhu cầu đặc biệt của xe máy (và xe buýt trên đường đô thị) vào các dự án xây dựng mới và cải tạo đường bộ. Phương tiện hai bánh sẽ tiếp tục tăng về số lượng và được chấp nhận như là phương thức giao thông bền vững trong một tương lai khó khăn về năng lượng và phát thải. Thông thường, đường được thiết kế cho phương tiện bốn bánh sử dụng mà không tính đến lưu lượng phương tiện hai bánh và hệ thống vận tải công cộng khối lượng lớn. Điều này mang lại một lợi ích bổ sung nữa là giảm nguy cơ tai nạn giao thông.

2) Các ưu tiên chiến lược cho chuyên ngành đường sắt

7.23 Cần có một quyết định mạnh về tái cơ cấu Tổng công ty ĐSVN. Mô hình liên kết theo chiều dọc trước đây sẽ cản trở sự phát triển tương lai. Tách kết cấu hạ tầng đường sắt ra khỏi hoạt động khai thác là một mô hình kinh doanh làm cơ sở cho quyết định mới đây về tách công ty thành Cục ĐSVN và TCT ĐSVN. Tuy nhiên, quá trình tách vẫn bị đình hoãn do quan ngại về hiệu quả của mô hình mới. Cho dù áp dụng mô hình nào đi nữa thì cũng cần quyết định sớm. Điều này sẽ giúp loại bỏ những bất trắc trong nhiều quy hoạch và hoạt động của tổ chức. Đây cũng là điều kiện cần thiết để cải thiện việc triển khai dự án và chất lượng dịch vụ vận tải. Nếu không, tư nhân sẽ không tham gia vào lĩnh vực này. Chính phủ cần tháo gỡ những vướng mắc để có thể thực thi đầy đủ Luật Đường sắt 2005.

7.24 Lĩnh vực đường sắt không thiếu quy hoạch và dự án mà ngược lại có quá nhiều dự án và quy hoạch và đa số đều được xây dựng trên cơ sở chiến lược “tác động tối đa”. Ngành đường sắt nghĩ rằng cần có đường sắt ở mọi nơi và phải sử dụng công nghệ hiện đại nhất. Tuy nhiên, nguồn vốn không đủ để hiện thực hóa nguyện vọng này. Thay vì một hướng tiếp cận đón đầu để đáp ứng nhu cầu của mọi người, ngành đường sắt cần hướng đến các phân khúc thị trường cụ thể trong đó đường sắt có cơ hội tốt để trở nên

cạnh tranh – tính theo từng tuyến. Ví dụ, trên tuyến Hà Nội – Hải Phòng, về vận tải hàng hóa thì đường sắt không thể cạnh tranh với xe tải, kể cả về vận tải hành khách bằng xe khách, đặc biệt khi tuyến đường bộ cao tốc được xây dựng song song. VITRANSS 2 đã xác định một gói cải tạo tối thiểu cơ bản, với kinh phí chỉ đủ để duy trì hệ thống đường sắt hiện có hoạt động với công suất 50.000 lượt hành khách/ngày. Gói này sẽ được chia nhỏ và xác định ưu tiên cụ thể để hỗ trợ cho kế hoạch tiếp thị của TCT ĐSVN. Với nguồn kinh phí bổ sung, giai đoạn hai của kế hoạch cải tạo đường sắt sẽ được tiếp tục với công việc phục hồi hệ thống, một số đoạn làm đường đôi giúp tăng dần năng lực lên khoảng 150.000 lượt hành khách/ngày. Giai đoạn thứ ba về hiện đại hóa hệ thống sẽ đòi hỏi phải nâng cấp đáng kể, sẽ là ưu tiên cuối cùng.

7.25 Để xác định vai trò quan trọng về vận tải hàng hóa của đường sắt trong tương lai, cần quan tâm đến các đoạn tuyến xung yếu nhất – các điểm trung chuyển với vận tải biển (tại cảng) và vận tải đường bộ (tại bãi tập kết hàng hóa). Các dự án đầu tư nhỏ sẽ được thực hiện thông qua sự hợp tác hoặc liên doanh với các khách hàng của ngành đường sắt, ví dụ các khách hàng (doanh nghiệp trong ngành than) mà không thể dễ dàng chuyển hàng hóa của họ sang các phương thức cạnh tranh. Một số đoạn trong khu vực nội thị đông đúc của Tp.HCM, Hà Nội và Hải Phòng cần bố trí đường sắt đi trên cao và đổi hướng tuyến. Đồng thời, có thể điều chỉnh kết cấu hạ tầng, dịch vụ liên đô thị để phù hợp với kế hoạch triển khai xây dựng Metro theo giai đoạn.

3) Chiến lược cho đường sắt cao tốc

7.26 Dự án ĐSCT có ý nghĩa chính trị quan trọng để kết nối các trung tâm dân số lớn ở miền Bắc và miền Nam của Việt Nam. ĐSCT đã từng là nội dung nghiên cứu trong VITRANSS 2 và nghiên cứu tiền khả thi trong các nghiên cứu khác với kết luận tương tự: tính khả thi về mặt kinh tế thấp ngay cả khi giả định các dự án phát triển đất đô thị quy mô lớn diễn ra mạnh tại giữa các điểm dừng.

7.27 Nếu xây dựng quá sớm, ĐSCT sẽ giảm tính khả thi của dự án đường sắt đô thị ở Hà Nội và TPHCM. Không giống các dự án tại các quốc gia khác, khó khăn là ở chỗ nhu cầu sử dụng ĐSCT của Việt Nam chủ yếu chỉ tập trung ở hai đầu cách quá xa nhau. Vì vậy, sẽ phải đầu tư toàn tuyến trong khi chưa xác định được nhu cầu. Khi khai thác, ĐSCT sẽ thu hút một số lượng hành khách sử dụng máy bay và đường sắt thường hiện có, người đi xe máy giữa hai thành phố, người đi xe khách đoạn đường ngắn để tiết kiệm thời gian.

7.28 Một chiến lược khả thi hơn đó là hoàn thành trước đường sắt đô thị ở Hà Nội và Tp.HCM trước khi bắt tay vào ĐSCT. Hơn nữa, các dự án siêu lớn (ví dụ ĐSCT và hầm Châu Âu) trước đây thường vượt quá thời gian triển khai và vốn đầu tư dự toán và thiếu chính xác trong dự báo nhu cầu. Rủi ro lớn sẽ chỉ đáng giá thực hiện nếu chi phí đầu tư nhỏ phòng trường hợp quyết định triển khai là một sai lầm và nếu nó tạo ra nhiều lợi ích, quyết định triển khai thực hiện sẽ là đúng đắn. Tuy nhiên, thật không may dự án ĐSCT theo quy mô toàn tuyến là trường hợp ngược lại. Chi phí sẽ cao đến mức nhu cầu đi lại khó trở thành hiện thực. Chi phí đầu tư ĐSCT vượt xa giới hạn vốn vay của bất kỳ nhà tài trợ ODA hay ngân hàng thương mại nào.

4) Các ưu tiên chiến lược cho chuyên ngành cảng và vận tải biển

7.29 Vì giai đoạn thai nghén các cảng biển nước sâu mới khá dài, ngành không có lựa chọn nào khác ngoài việc tối đa hóa công suất và hiệu quả hoạt động của các cảng biển hiện có. Việc nâng cao công suất và bổ sung bến có thể được thực hiện tại cảng Đình Vũ, Hải Phòng tuy nhiên mới chỉ có 4 trong số 7 bến được quy hoạch là đã hoàn thành.

Cảng Cái Lân và Cái Mép chưa đạt hết công suất và vẫn còn không gian để mở rộng. Cải tạo hệ thống và hoạt động cần vốn đầu tư không lớn. Cần tăng cường sử dụng hệ thống ICT tại các cảng này, đồng thời giải quyết điểm yếu trong dây chuyền logistics.

7.30 Trên cơ sở dự báo nhu cầu, mở rộng công suất cảng ở phía Nam là cấp thiết hơn và việc này đang được triển khai ở khu vực Cái Mép – Thị Vải.

7.31 Sự hấp dẫn của các cảng cửa ngõ không nên làm giảm sự cần thiết phải rà soát lại hệ thống phân cấp cảng hiện tại. Có thể tránh việc xây dựng các cảng mới bằng cách mở rộng khu vực ảnh hưởng của cảng thông qua các dự án xây dựng đường bộ mới. Nâng cấp cảng (từ cấp thấp lên cấp cao) phải theo quy hoạch, kế hoạch của các công ty vận tải biển. Sự khủng hoảng kinh tế toàn cầu hiện nay là điều kiện tốt cho thương mại trong khu vực (liên lục địa), Việt Nam cần lùi lại hoặc đặc biệt cẩn trọng với những dự án siêu lớn như Cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong. Những cảng đầu mối như vậy sẽ không giúp giảm chi phí vận tải biển bởi yếu tố này thường do các hãng tàu biển lớn quy định.

7.32 Vấn đề nguồn nhân lực của ngành cũng cần được ưu tiên hơn thay vì quá chú trọng đến xây dựng thêm cảng và mua sắm tàu lớn. Kỹ năng của thủy thủ, sỹ quan và đội ngũ quản lý của Việt Nam vẫn thấp hơn tiêu chuẩn quốc tế, đó cũng là một lý do giải thích cho tỉ lệ tàu Việt Nam bị bắt giữ ở cảng biển nước ngoài cao như vậy. Vấn đề sẽ nghiêm trọng hơn khi đội tàu được mở rộng, ngành vận tải biển phát triển hơn và khi mà các hãng vận tải biển quốc tế có nhu cầu thuê nhiều thủy thủ Việt Nam hơn. Để đáp ứng, nhà nước đã khởi động các chương trình đào tạo với sự hỗ trợ của nước ngoài nhằm củng cố năng lực của trường Đại học Hàng hải và Trường Trung cấp Hàng hải.

7.33 Về vận tải biển nội địa, cần có một sân chơi bình đẳng hơn để thu hút thêm đầu tư tư nhân, nhất là liên quan tới việc đổi mới và mở rộng đội tàu, nếu có cơ chế đặc biệt cho hoạt động thuê tàu. Các tàu container và tàu khách RoPax trong vận tải biển nội địa sẽ được hưởng lợi ích nhiều nhất từ việc sớm tự do hóa ngành vận tải này.

5) Các ưu tiên chiến lược cho chuyên ngành vận tải thủy nội địa

7.34 Cần xác định quy mô bền vững của mạng lưới đường thủy nội địa cho mỗi miền. Điều đó có nghĩa là mạng lưới phải đủ nhỏ để có thể đầu tư, đủ lớn để đảm bảo phục vụ hiệu quả các ngành công nghiệp chiến lược vốn phụ thuộc nhiều vào đường thủy. Quy mô mạng lưới ở vùng ĐBSCL có thể lớn nhất và nhỏ nhất là ở miền Trung. Về tổng thể, khi đó Cục Đường thủy nội địa Việt Nam sẽ quản lý mạng lưới nhỏ hơn, khoảng 6000km đường thủy. Việc lựa chọn một mạng lưới thu nhỏ như vậy chủ yếu dựa trên nhu cầu và đặc điểm của hệ thống đường thủy nội địa ở mỗi miền. Để tránh phân bổ nguồn lực cả tài chính và nhân lực không đồng đều, cơ quan quản lý đường thủy mỗi miền cần tập trung vào các tuyến đường thủy và chuyển các cảng nội địa, sà lan, dịch vụ phà sang cho tỉnh hoặc tư nhân quản lý, khai thác.

7.35 Trong trường hợp thấp nhất cũng phải đảm bảo kinh phí bảo trì mạng lưới có quy mô như trên bằng cách xây dựng quỹ bảo trì đường thủy, ngoài hỗ trợ kinh phí hàng năm. Hai bước bổ sung để biến chiến lược đó trở nên khả thi hơn đó là: (i) thể chế hóa sự tham gia của các doanh nghiệp công nghiệp sử dụng đường thủy vào công tác quản lý và (ii) một phần quỹ bảo trì đường bộ (một nguồn vốn lấy từ thu thuế nhiên liệu) nên được rành cho VTTND và được bổ sung bằng phí sử dụng không gian bờ sông, phí hàng năm đối với phương tiện trên sông theo kích cỡ và trọng tải.

7.36 Xét khả năng dễ bị tác động bởi điều kiện tự nhiên thì cần có dịch vụ sửa chữa và bảo trì đáp ứng nhanh và do vậy đòi hỏi kinh phí và tốt nhất là trích từ quỹ dự phòng đặc biệt.

7.37 Xét về mặt chính sách, cảng biển và cảng sông cần được coi là một bộ phận của hệ thống cảng trong đó các cảng nhỏ sẽ hỗ trợ các cảng trung tâm quy mô lớn. Không cảng nào có thể tồn tại nếu không nối với đường bộ. Theo đó, cần quan tâm hơn đến tính liên kết giữa cảng và đường bộ.

6) Các ưu tiên chiến lược cho chuyên ngành hàng không

7.38 Với việc tái cấu trúc các cơ quan/tổ chức trong vận tải hàng không, thách thức đã chuyển sang vấn đề phát triển năng lực nhân viên nhằm đảm bảo các tổ chức thực hiện đúng thẩm quyền của mình. Cần duy trì kinh phí hỗ trợ cho hoạt động đào tạo tại chỗ về an ninh hàng không, hệ thống quản lý an toàn, kỹ năng ngoại ngữ cho đoàn bay và kiểm soát viên không lưu, quản lý cảng hàng không, điều tra tai nạn theo khuyến nghị của Nhóm Kiểm tra về An toàn khai thác Hàng không của ICAO.

7.39 Sau khi thiết lập cấu trúc mới, cần rà soát khung thu hồi vốn đầu tư. Với vai trò là đơn vị quản lý độc lập, Cục Hàng không Việt Nam cần xây dựng một hệ thống giá vé phù hợp cho các dịch vụ khác nhau. Tương tự, cần áp dụng mức giá vé phù hợp đối với giá vé mà ba công ty cảng hàng không quy định. Cần rà soát và điều chỉnh mức giá vé để tránh trường hợp tự ý thay đổi. Đây có thể là điểm khởi đầu cho một chương trình cấp vốn bền vững cho hầu hết các dự án của chuyên ngành.

7.40 Mặc dù ba công ty cảng hàng không khu vực có thể tự nâng cao công suất và/hoặc xây dựng cảng hàng không mới nhưng Cục Hàng không Việt Nam cần đảm bảo hạn chế sự chông chéo vùng ảnh hưởng của các cảng hàng không và yêu cầu an toàn trong hoạt động vận tải hàng không.

7.41 Có thể thấy mỗi vùng KTTĐ đều cần được phục vụ bởi một cảng hàng không quốc tế có đủ năng lực. Châu Á sẽ là nền kinh tế chủ đạo trong 20 năm tới do đó phụ thuộc nhiều hơn vào vận tải hàng không để phục vụ mục đích kinh doanh và du lịch. Hiện tại, các cảng hàng không không gặp khó khăn về công suất, kể cả Nội Bài, Tân Sơn Nhất và Đà Nẵng. Tuy nhiên, xét nhu cầu tương lai, việc mở rộng sẽ tập trung vào: (i) xây dựng nhà ga hành khách mới (T2) cho cảng hàng không Nội Bài; (ii) một ga hàng hóa mới tại cảng hàng không Tân Sơn Nhất.

7.42 Sự sụt giảm nhu cầu tạm thời có thể là một cơ hội tốt để đầu tư cải tạo có lựa chọn đối với 18 cảng hàng không nội địa khác – nếu chỉ để đáp ứng tiêu chuẩn của ICAO về phân loại. Cũng trong thời gian này, Việt Nam có thể xem xét áp dụng tiêu chuẩn phát triển cảng hàng không riêng, sử dụng tiêu chuẩn của ICAO làm mẫu và điều chỉnh phù hợp với điều kiện địa phương. Cần bổ sung tiêu chuẩn môi trường về tiếng ồn, phát thải khí thải của máy bay. Nhu cầu tiếp cận đối với người khuyết tật ở mỗi cảng hàng không cũng cần được quy định rõ vì hiện một số cảng hàng không chưa quan tâm đến yêu cầu này.

7.43 Việt Nam đã bước đầu áp dụng cạnh tranh trong vận tải hàng không nội địa. Chương trình đầu tư phát triển cảng hàng không thứ cấp rõ ràng sẽ giúp định hướng các đơn vị khai thác hiện tại và tiềm năng về kế hoạch mở rộng của mình. Tuy nhiên, cạnh tranh sẽ không hiệu quả nếu không tiến hành rà soát và hợp lý hóa các loại phí đối với người sử dụng dịch vụ hàng không – trong đó có thể áp dụng phương pháp trợ cấp chéo minh bạch giữa các tuyến có lãi và các tuyến “nghĩa vụ”. Nếu một hãng hàng không buộc phải cung cấp dịch vụ bay nội địa theo lịch trình tới những điểm đến không hiệu quả về kinh tế theo giá vé quy định thì chính phủ phải tiến hành đấu thầu cung cấp dịch vụ theo chương trình trợ cấp chi phí tối thiểu.

7) Logistics

7.44 Vận tải là một trong những khía cạnh của logistics, mặc dù quan trọng nhất (có lẽ xét về mặt chi phí). Trước đây, quản lý chuỗi cung ứng là vấn đề lo ngại chính chỉ đối với các công ty tham gia vào thương mại và sản xuất toàn cầu. Tuy nhiên, cạnh tranh toàn cầu đã đặt logistics vào chương trình nghị sự chính sách quốc gia.

7.45 Một bộ khung đa phương thức là yếu tố không thể thiếu để xác định các nút cổ chai, điểm yếu trong toàn bộ chuỗi cung cấp. Sự can thiệp có mục tiêu chính là chìa khóa để cải thiện thứ hạng về hiệu quả ngành dịch vụ logistics của Việt Nam. Theo khảo sát của Ngân hàng Thế giới năm 2008 về hiệu quả logistics, chi phí vận tải nội địa không phải là thủ phạm cản trở sự phát triển logistics tại Việt Nam mà chính là sự đáp ứng về mặt thời gian, khiến chi phí lưu kho tăng cao. Một trong những biện pháp can thiệp đó là xây dựng cổng thông tin điện tử liên kết với các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác nhau (ví dụ công ty giao nhận vận tải, hải quan, công ty vận tải, vận tải biển, đường sắt, các nhà sản xuất). Một biện pháp nữa là đơn giản hóa thủ tục thương mại xuyên biên giới vì hiện nay thủ tục của Việt Nam còn khá rườm rà mặc dù gần đây đã có những cải cách.

7.46 Phát triển mô hình nhà cung cấp logistics bên thứ ba (3PLs) là cần thiết để cải thiện tính cạnh tranh thương mại của Việt Nam. Các doanh nghiệp phải thích ứng với hoạt động thương mại toàn cầu luôn đúng thời hạn. Bỏ qua những hạn chế trong nước, nhiều quốc gia thường áp dụng mô hình 3PLs của riêng mình để đảm bảo sản phẩm của họ được đưa đến thị trường đúng lúc và nguyên vật liệu được chuyển tới đúng hạn. Những biện pháp chính sách nào sẽ hỗ trợ cho mô hình 3PL tại Việt Nam? Các chính sách bao gồm tự do hóa quy định gia nhập của các nhà cung cấp dịch vụ logistics nước ngoài, điều chỉnh quy định cấp phép vốn lâu nay cản trở lĩnh vực logistics đa dịch vụ, tăng cường đào tạo về logistics hiện đại đồng thời nâng cao năng lực của đội ngũ nhân viên trong ngành.

7.5 Tăng cường quản lý ngành

1) Định hướng cải cách chung

7.47 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 “từ 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 tối đa hóa được sự tham gia của khu vực tư nhân.

7.48 ‘Giữ nguyên không cải cách’ không phải là một chiến lược bền vững trong tương lai, trong bất kỳ hoàn cảnh nào. 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:

- (i) Cơ quan hoạch định chính sách/chiến lược: trong đó Chính phủ quyết định chính sách và chiến lược.
- (ii) 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).
- (iii) Quản lý dự án và chương trình: Đơn vị xúc tiến, tạo điều kiện thuận lợi để 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
- (iv) 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.

(1) Chuyển dịch ranh giới trách nhiệm của các cơ quan/tổ chức của khu vực công

7.49 Chính phủ đang thực hiện chương trình cải cách dài hạn từ “Văn phòng Chính phủ” – có nghĩa là bao gồm tất cả các bộ, ngành chứ không chỉ Bộ GTVT. Cải cách tổng thể lĩnh vực công sẽ tạo môi trường hình thành hệ thống quản lý GTVT hiệu quả hơn. Việc cải cách đòi hỏi phải rà soát lại trách nhiệm và sau đó sắp xếp lại cơ cấu tổ chức, không chỉ trong nội bộ của một bộ nào đó mà giữa các bộ. Cụ thể về đường bộ, vấn đề nổi cộm là sự chồng chéo giữa chức năng của Bộ GTVT và Bộ XD đối với vấn đề phát triển GTVT liên đô thị. Theo quan điểm của VITRANSS 2, phát triển GTVT đặc biệt là hệ thống liên đô thị và liên tỉnh, nên giao cho Bộ GTVT còn Bộ XD sẽ tập trung vào vấn đề xây dựng.

7.50 Một mối quan hệ nhạy cảm và phức tạp nữa là giữa VINALINES và Bộ GTVT. Trong khi VINALINES phải thực hiện chế độ báo cáo lên Bộ GTVT để phục vụ mục đích phối hợp nhưng không hề có cơ chế giám sát trực tiếp về mặt hành chính. Có thể giảm bớt sự phức tạp này nếu VINALINES được giao tập trung vào các dịch vụ vận tải biển và giao vấn đề quy hoạch và xây dựng cảng cho Cục Hàng hải trực thuộc Bộ GTVT. Về lâu dài, cả hai cơ quan này sẽ mạnh hơn nếu phân rõ trách nhiệm theo cách nêu trên.

7.51 Lĩnh vực thứ ba liên quan đến ranh giới liên bộ đó là đăng ký phương tiện và cấp giấy phép lái xe, hiện đang trực thuộc Cục CSGT. Cần lưu ý rằng về lĩnh vực hàng không và đường thủy, các chức năng đó hiện được giao cho Cục Hàng không Việt Nam và Cục Hàng hải Việt Nam, các đơn vị này đều trực thuộc Bộ GTVT. Cục CSGT sẽ hiệu quả hơn

về mặt thực quy định nếu chức năng hành chính về đăng ký và cấp giấy phép lái xe được giao cho Bộ GTVT.

(2) Ý nghĩa của mô hình mới cho ngành GTVT

7.52 Ý nghĩa của mô hình thể chế trên đối với ngành GTVT đó là giúp chính phủ rút lui khỏi lĩnh vực cung cấp trực tiếp các dịch vụ vận tải – ví dụ các dịch vụ vận tải bằng xe tải, taxi, phà và sà lan. Cửa đã được mở, mặc dù mới chỉ hé, trong lĩnh vực hàng không và vận tải biển. Nhưng mấu chốt chính là ở lĩnh vực đường sắt vốn nằm hoàn toàn dưới sự kiểm soát của khu vực công.

7.53 Cung cấp kết cấu hạ tầng giao thông chủ yếu vẫn thuộc trách nhiệm của chính phủ - trong đó khu vực tư nhân chỉ tham gia trong vai trò hợp tác với chính phủ trong một số trường hợp. Nguyên nhân là vì lợi ích từ dự án xây dựng kết cấu hạ tầng không phải trong trường hợp nào cũng là từ nguồn thu phí, hoặc được chuyển hoàn toàn thành doanh thu tài chính.

7.54 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.

7.55 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 thi hành luật. Chính đây là khía cạnh mà các thể chế cần được đào tạo – đặc biệt là để hiểu rõ các chức năng của thị trường và đối xử công bằng giữa DNNN với doanh nghiệp tư nhân trong cùng một loại hình kinh doanh.

(3) Tái cơ cấu chức năng không chỉ đơn giản là thu nhỏ cơ cấu

7.56 Trong cải cách thể chế, đôi khi cần có những điều chỉnh khó khăn ví dụ như phải cắt giảm biên chế để tinh gọn vai trò của bộ máy nhà nước. Trong quá trình này, chức năng và công việc còn lại đối với khối nhà nước sẽ không còn nhiều bởi khu vực tư nhân đã đảm nhiệm các chức năng, vai trò trước đây nhà nước nắm giữ. Một ví dụ về cắt giảm vai trò là trường hợp của ngành đường thủy và hàng không, trong đó các nhà cung cấp dịch vụ tư nhân đã tham gia. Nếu không có sự thay đổi đó, nhân viên của các doanh nghiệp này sẽ thuộc biên chế nhà nước và vốn đầu tư sẽ lấy từ ngân sách nhà nước.

7.57 Tuy nhiên, không phải mọi trường hợp tinh gọn bộ máy là phù hợp. Một số bộ phận cần ít nhân lực hơn vì các chức năng đã được giảm nhưng bộ phận khác lại cần nhiều nhân lực hơn (hoặc cần lĩnh vực chuyên môn mới) cho những công việc mới – ví dụ như điều tiết kinh tế và cưỡng chế thực thi các quy định về an toàn.

2) Tháo dỡ các rào cản chuyên ngành

7.58 Cho dù các chuyên ngành hiện đang có nhiều nỗ lực tăng cường thể chế nhưng công tác quy hoạch đa phương thức vẫn bị bỏ rơi. Để tránh tạo ra tạo thêm thủ tục hành

chính, Bộ GTVT nên chủ động đóng vai trò lập quy hoạch đa phương thức – theo dạng một công ty “mẹ” với nhiều công ty “con” hoạt động bán tự chủ. Cách đơn giản nhưng hữu hiệu là loại bỏ cách suy nghĩ “bảo thủ” của các cơ quan quản lý chuyên ngành khi luôn muốn ngăn cản (hay sửa đổi) những đề xuất của ngành khác và đưa ra phương án (mang tính so sánh) riêng của mình. Việc này sẽ buộc phải xem xét lại tất cả các phương án của các phương thức – nếu không phải là toàn bộ mạng lưới, ít nhất là từng hành lang vận tải. Theo cách này, có thể thể chế hóa được quy trình tìm ra phương án ít tốn kém nhất cho từng hành lang vận tải. Cuối cùng, Bộ GTVT cần xem xét những vấn đề về “tính kết nối” của từng dự án, ví dụ như điểm giao tiếp giữa các phương thức vận tải – vốn là vấn đề hay gặp bế tắc nếu không muốn nói phải là “cha chung” của các chuyên ngành.

(1) Phối hợp

7.59 Phối hợp là một cơ chế khác cần có để gắn kết các quy hoạch và những nỗ lực của các chuyên ngành. Bộ GTVT cần tăng cường vai trò điều phối của mình giữa các chuyên ngành vận tải, nếu không phải là trọng tài giải quyết xung đột giữa các bên. Các động thái của Chính phủ, kể cả trước đây và hiện tại, đều tạo ra các khó khăn mới, không lường trước. Ví dụ với ngành đường bộ, việc thành lập Công ty đầu tư phát triển đường cao tốc (VEC) đã dẫn tới việc ra đời một loạt các dự án đường cao tốc nhưng lại gây khó khăn cho Tổng cục đường bộ trong việc duy trì một mạng lưới đường bộ cân bằng và phân cấp theo chức năng tốt. Một loạt các cơ quan quản lý đường sắt đô thị ra đời để “biến các dự án đường sắt đô thị thành sự thật”, nhưng các đơn vị này đã lại tạo ra những xung đột với các cơ quan đường sắt đã có trước đó. Các cảng đang mở rộng khu vực ảnh hưởng của mình do tăng trưởng kinh tế và do tăng quy mô đầu tư vào mạng lưới đường bộ; tuy nhiên cảng mới lại được bố trí tại những địa điểm tạo ra sự chồng chéo về khu vực ảnh hưởng này.

7.60 Cho dù vấn đề đặt ra là chính sách chiến lược về cảng biển, cảng hàng không cho ba vùng kinh tế trọng điểm, hay chiến lược giao thông đô thị của Hà Nội thì yêu cầu tối thiểu phải có là sự phối hợp trong quy trình của chính phủ. Nếu không có điều này thì chiến lược có khả năng bị lệch lạc nghiêm trọng. Mặc dù tất cả các cơ quan đều cam kết thực hiện phối hợp nhưng trên thực tế điều này khó thực hiện. Cơ quan điều phối có vai trò như nhạc trưởng trong một dàn nhạc. Ví dụ như đối với ngành hàng hải, Bộ GTVT cần điều khiển các nhạc công trong chuyên ngành cảng và vận tải biển. Bộ có thể đóng vai trò hướng dẫn và xây dựng hệ thống phân cấp cảng biển theo chức năng. Trên cùng phân hệ thống phân cấp là 3 cảng cửa ngõ quốc tế là Hải Phòng, Đà Nẵng và Cái Mép – Thị Vải. Trên 60% năng lực cảng của cả nước là ở vùng kinh tế trọng điểm phía nam, 30% ở vùng KTTĐ bắc bộ, còn vùng KTTĐ miền Trung chỉ có chưa đầy 10%. Nếu không có bàn tay của nhạc trưởng thì có thể xảy ra hiện tượng vừa thiếu lại vừa thừa năng lực.

(2) Lập chương trình đầu tư

7.61 Thành lập một ban gồm các bên liên quan là biện pháp hành chính để phối hợp giữa các bên. Cách làm này không phải lúc nào cũng hữu hiệu, trừ phi cũng được áp dụng trong quy trình phân bổ ngân sách là bước dẫn tới chương trình đầu tư 5 năm vào ngành giao thông vận tải. Điều cần làm ở đây là phải hỗ trợ cho Kế hoạch phát triển KTXH 5 năm của chính phủ bằng một chương trình 5 năm về đầu tư trọng tâm cho ngành GTVT. Quy trình của chương trình này cần có các nội dung sau:

- (i) Nghiêm cấm những hạng mục ngoài ngân sách và ngoài chương trình đầu tư
- (ii) Xác định rõ giới hạn ngân sách (khả năng ngân sách) trong nội bộ chuyên ngành;

- (iii) 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;
- (iv) Bổ sung chương trình vào quy hoạch tổng thể đã có; có nghĩa là Chương trình đầu tư trọng điểm sẽ phải được coi là phần bổ sung chính thức cho các quy hoạch phê duyệt trước đó.
- (v) Đánh giá sau dự án một số dự án nhằm hướng dẫn xây dựng chương trình đầu tư trọng điểm cho 5 năm tới

(3) Hệ thống giám sát

7.62 Hệ thống giám sát hiệu quả hoạt động cần được bổ sung đi kèm với Chương trình đầu tư trọng điểm để giúp giải quyết kịp thời những vấn đề như vượt mức chi phí đầu tư, chậm trễ trong triển khai. Việc giám sát 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) Phát thải khí nhà kính 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) Cách thực hiện dự án tốt hơn

7.63 Bộ GTVT và các cục quản lý chuyên ngành cần thiết lập một cơ chế thực hiện các dự án xây dựng hiệu quả hơn, trong đó bao gồm mô hình ký kết hợp đồng 3 bên – theo đó kỹ sư thiết kế, công ty xây dựng và chủ sở hữu là các đối tượng riêng biệt và độc lập với nhau. Cần có mối quan hệ công bằng và vô tư giữa 3 bên. Khi cả ba bên đều thuộc 1 nhóm (ví dụ như cùng một mái nhà Bộ GTVT) thì sẽ luôn xảy ra xung đột về quyền lợi. Giải pháp dài hạn cho vấn đề này là cổ phần hóa hoặc đưa các tổng công ty xây dựng công trình giao thông ra khỏi vòng tay bảo hộ của các cơ quan này (và của Bộ GTVT).

7.64 Muốn thực hiện hiệu quả cũng cần có một giải pháp về vấn đề ban QLDA. Lý tưởng nhất là khi dự án đã hoàn tất thì giám đốc dự án – người đóng vai trò chủ sở hữu trong mô hình 3 bên nói trên – quay trở lại đơn vị làm việc trước đây. Thay cho việc để những cán bộ có năng lực này ở hậu trường sau mỗi nhiệm vụ được giao, họ nên được đặt dưới một Cơ quan quản lý dự án tạm thời – trụ sở cho những cán bộ quay trở lại sau khi hoàn tất dự án và chờ được phân công dự án mới.

7.65 Các tổng công ty xây dựng công trình giao thông (CIENCO) là bên thứ ba trong mối quan hệ trên. Tương tự như vấn đề của các Ban QLDA, cần có giải pháp dài hạn cho vấn đề của CIENCO. Kế hoạch khả thi đó là cổ phần hóa từng công ty một – bắt đầu với những công ty hấp dẫn nhà đầu tư tư nhân nhất. Có thể tiến hành mời tham gia đấu thầu mở. Nhưng thay vì Bộ GTVT hay chính phủ xác định CIENCO nào sẽ được cổ phần hóa và vào năm nào, hãy thực hiện theo nhu cầu của các nhà đầu tư tư nhân quan tâm. Đó phải là một chương trình dài hạn với cam kết của chính phủ từng bước cổ phần đến CIENCO cuối cùng từ mô hình DNNN. Các nhà đầu tư thông thường hướng đến những công ty làm ăn hiệu quả với cảng cân đối kế toán khả thi.

4) Sự tham gia của chính quyền địa phương

7.66 Để quản lý ngành hiệu quả hơn cần sự tham gia của các tỉnh, thành phố và phân tách trách nhiệm rõ ràng. Có một số dự án giao thông nên giao xuống cho các tỉnh, thay vì tập trung ở cấp trung ương. 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. Vì vậy, các dự án có thể được giao xuống cho các địa phương. Cảng sông và các cảng biển loại 3 thuộc vào nhóm này bởi chức năng của chúng có thể được phát huy tốt nhất ở cấp địa phương. Bằng cách phân bổ trách nhiệm, các cơ quan chuyên ngành sẽ làm việc hiệu quả hơn.

7.67 Còn một lý do nữa cần có sự tham gia của chính quyền địa phương đó là 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 – từ 20% đến 50% của khoản ngân sách 33 tỉ USD cho ngành GTVT. Một số dự án GTVT trước đây được thực hiện theo cơ chế chia sẻ chi phí giữa chính quyền trung ương và địa phương.

7.68 Không chỉ có ý nghĩa chia sẻ gánh nặng, sự tham gia tích cực của khu vực tư nhân trong các dự án GTVT còn giúp liên kết tốt hơn các công trình GT với quy hoạch sử dụng đất của địa phương.

5) Sự tham gia của khu vực tư nhân

7.69 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.

7.70 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 theo dõi đường cong học tập trên PSP. 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-trô 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.

7.71 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.

7.72 Hiện có một số đề xuất nâng cao năng lực về PPP trong Bộ GTVT với mục tiêu thúc đẩy PSP trong ngành GTVT. Đây là một điều đáng mừng và cần tiếp tục xúc tiến để nghiên cứu và học hỏi từ các dự án có dấu hiệu thành công về PSP nhưng chưa được công nhận thực tế. Một số dự án điển hình bao gồm:

- (i) Cảng hàng không Phú Bài tại Huế, trong đó Cảng hàng không Chanqi của Singapore đang đầu tư;
- (ii) Cảng Đình Vũ tại Hải Phòng, trong đó công-xóc-xi-om do APMT của Đan Mạch đứng đầu đang đầu tư 70% vốn cho dự án bất động sản cảng-công nghiệp;
- (iii) Cảng Cái Mép – Thị Vải trong đó PSA của Singapore và Hutchinson Port Holdings đang đầu tư 165 triệu USD giai đoạn 1 và 133 triệu USD giai đoạn 2. Các tập đoàn tư nhân khác (ví dụ: SSA Marine của Mỹ, và CMA-CGM của Pháp) cũng được cho là đang đi theo xu hướng này.
- (iv) Cảng Hiệp Phước ở Tp.HCM trong đó Cảng Dubai đang đầu tư 100 triệu USD.

7.73 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. Có vẻ như Công ty đầu tư phát triển Đường cao tốc Việt Nam được cơ cấu theo mô hình này.

7.74 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 7.5.1.

Bảng 7.5.1 Giảm thiểu rủi ro về tính khả thi trong các dự án PSP

| | Cảng | Cảng hàng không | Đường bộ | Đường sắt |
|----------|------------------------------------|-----------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Tư nhân | Cần cầu dầm/ 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

7.6 Khả năng ngân sách đầu tư

1) Nguồn vốn công hiện có

7.75 VITRANSS 2 tiến hành dự toán nguồn vốn công 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:

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

7.76 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.

7.77 Bảng 7.6.1 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 7.6.1 Vốn đầu tư công dự tính cho ngành GTVT theo giai đoạn

(tỉ USD theo giá 2006)

| 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

2) Khả năng ngân sách đầu tư

7.78 Như thể hiện trong Bảng 7.6.2, quy mô lượng vốn đầu tư dự kiến từ thấp là 37 tỉ USD cho đến cao là 96 tỉ USD cho giai đoạn 2009-2020. Nếu tính tầm nhìn đến năm 2030, số tiền sẽ lên đến 91-264 tỉ USD với số vốn tăng thêm là 53-168 tỉ USD cho thập niên 2021-2030.

Bảng 7.6.2 Ước tính khả năng huy động vốn cho ngành GTVT

(Tỉ USD tính theo giá 006)

| Giai đoạn | Tỉ lệ vốn đầu tư dự kiến theo % GDP | | | | | | | | |
|-----------|-------------------------------------|-----|-----|------|-----|-----|------|-----|-----|
| | 3 | | | 5 | | | 7 | | |
| | Thấp | TB | Cao | Thấp | TB | Cao | Thấp | TB | Cao |
| 2009-2010 | 5 | 5 | 5 | 8 | 8 | 8 | 11 | 11 | 11 |
| 2009-2015 | 19 | 19 | 20 | 31 | 32 | 33 | 44 | 45 | 46 |
| 2009-2020 | 37 | 39 | 41 | 62 | 65 | 69 | 87 | 91 | 96 |
| 2009-2030 | 91 | 100 | 113 | 151 | 167 | 189 | 212 | 234 | 264 |

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

7.7 Khó khăn và cơ hội về cấp vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng

1) Vấn đề cấp vốn

7.79 Thực tế hiển nhiên là nguồn vốn của khu vực công 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 dự kiến sẽ không khác nhiều so với xu hướng từ trước đến nay.

7.80 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 số vốn yêu cầu của tất cả các dự án đã đề xuất khoảng 175 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 17 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 khoảng 10% mức vốn yêu cầu. Khủng hoảng kinh tế toàn cầu năm 2008 làm tình hình trở nên trầm trọng hơn.

7.81 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.

7.82 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 nhiều loại 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) Quỹ bảo trì đường bộ

7.83 Bảo trì đường bộ, đường thủy, đường sắt thường được phân bổ nguồn ngân sách thấp hơn nhiều yêu cầu trong quá trình thương thảo vốn. Ngân sách bảo trì còn hạn hẹp 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.

7.84 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 sầm lốp 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.

7.85 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.

3) Sự tham gia của khu vực tư nhân

7.86 Tính hợp lý 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 phương cách tạo thêm vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng. PSP là định hướng thay đổi chính. Nếu khu vực tư nhân tham gia thì nguồn vốn đầu tư cũng chỉ coi là “bổ sung” cho nguồn vốn nhà nước (ví dụ: Xây dựng-Khai thác-Chuyển giao hoặc các dự án BOT). Trong trường hợp này, người sử dụng phải trả tiền thông qua hình thức thuế hoặc phí.

7.87 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 người sử dụng hệ thống. Trong nhiều trường hợp yêu cầu nhà nước cấp một phần vốn để trở thành mô hình PPP (hợp tác nhà nước-tư nhân). Để có bước đột phá lớn trong chiến lược giao thông, cần phải triển khai PSP hiệu quả hơn nữa.

7.88 Một số nước đang phát triển cho rằng PSP sẽ phát triển ồ ạt sau khi Luật BOT được thông qua. Tuy nhiên trên thực tế điều này không xảy ra vì các cải cách pháp chế, thể chế trong nội bộ ngành tạo thuận lợi cho sự tham gia của tư nhân ngoài một thực tế đó là không có nhiều dự án mà nhà đầu tư tư nhân quan tâm xem xét. Không phải tất cả các dự án GTVT đều phù hợp để áp dụng PSP.

7.89 Nếu các dự án giao thông vận tải “có lãi”, vốn đầu tư cho ngành giao thông vận tải sẽ lớn hơn – bởi sẽ có ‘thêm’ nguồn vốn bổ sung lớn từ khu vực tư nhân. Song điều này khó xảy ra vì rất ít các dự án giao thông có lãi.

7.90 Nhiều dự án mang lại lợi ích cho người tham gia giao thông nhưng không thể có lãi nếu chỉ dựa trên thu phí sử dụng và thuế. Nhưng kết quả cuối cùng là điều quan trọng nhất: Không ngoại trừ chỉ các dự án kết cấu hạ tầng giao thông trong tương lai mang lại lợi ích. Đa số các dự án lớn khác đòi hỏi chính phủ phải đầu tư hoặc trực tiếp thông qua việc cấp vốn đầu tư, hoặc gián tiếp thông qua hình thức bảo lãnh.

7.91 Vấn đề thứ hai: Thực tế cho thấy việc triển khai các dự án BOT ở bất cứ đâu đều rất khó khăn. Các cơ quan chính phủ chưa sẵn sàng để nhập cuộc, phát triển kỹ năng cần thiết và cởi mở hơn về quan điểm kinh doanh. Quá trình này diễn ra chậm chạp. Tuy nhiên xét triển vọng sinh lợi không mấy sáng sủa thì cần cẩn trọng hơn khi giả định sự tham gia của khu vực tư nhân sẽ giúp đẩy nhanh hơn tiến trình hoặc cho rằng đó chính là ‘giải pháp cấp vốn’. Tóm lại, các dự án BOT có tư nhân tham gia không phải là một giải pháp dễ dàng cho vấn đề cấp vốn.

7.92 Vốn đóng góp từ khu vực tư nhân (PSP) có nghĩa là nguồn vốn ngoài ngân sách nhà nước. Sự lạc quan về triển vọng PSP hay nói đúng hơn là sự trông mong vào PSP không mấy được ủng hộ. 40% vốn đóng góp từ khu vực tư nhân như trong Báo cáo Chiến lược Phát triển Giao thông Vận tải Quốc gia năm 2004 đề ra là không thực tế và khó thực hiện. Do khủng hoảng kinh tế toàn cầu năm 2008, sự quan tâm của các nhà đầu tư vào các dự án kết cấu hạ tầng sẽ sụt giảm trong hai năm tiếp theo. Đáng mừng là Việt

Nam đã có một số kinh nghiệm thực tế về PSP. Các cảng biển (VICT, Cảng Hiệp Phước, Đình Vũ, Cái Mép Thị Vải) đã thu hút PSP trong một vài năm qua. Sự tham gia của nhiều bên, nhu cầu chưa được đáp ứng và sự cạnh tranh ngầm giữa các bên là những yếu tố có thể thúc đẩy mô hình này. Có thể cần một nghiên cứu độc lập để xác định các yếu tố khuyến khích PSP và áp dụng đối với các chuyên ngành GTVT khác.

4) Cơ chế kinh doanh phí phát thải

7.93 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.

7.94 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 7.7.1 dưới đây.

Bảng 7.7.1 Chính sách ứng phó về khí hậu và năng lượng

| Nhiên liệu/GHG Phát thải = | Số lượng xe X | Xe/Km X | 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 |

7.95 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 phát thải 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.

7.96 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.¹

7.97 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

¹ Shing Tet Leong, et.al. "Evaluation of Air Pollution Burden from Contribution of MC Emission in Bangkok", AIT (Aug 2000).

– 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 phát thải. Các công ty hoặc tập đoàn được cấp giấy phép phát thải và có thể phát 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 hết hạn mức của mình. Việc chuyển đổi này được coi là một hình thức kinh doanh. Trên thực tế người mua chi 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.

5) Lựa chọn các dự án kỹ lưỡng hơn

7.98 Việc triển khai các dự án chắc chắn sẽ gia tăng nhu cầu vốn đầu tư ở mức cao hơn nhiều so với ngân sách hiện có. Đây được coi là một cơ hội tốt để áp dụng lựa chọn các dự án một cách kỹ lưỡng hơn nhằm ưu tiên cho những dự án có giá trị cao hơn. Một phương pháp lựa chọn và xét ưu tiên dự án nữa nên lồng ghép các tiêu chí sau:

- (i) Các dự án có vốn trên ngưỡng (ví dụ: 50 triệu USD) phải cập nhật các nghiên cứu khả thi trước khi đưa dự án vào ngân sách vốn đầu tư hàng năm.
- (ii) Các dự án quy mô lớn (ví dụ trên 250 triệu USD) phải chịu sự cạnh tranh của các chuyên ngành GTVT khác để buộc phải chú trọng hơn đến GTVT đa phương thức và xem xét lựa chọn phương thức phù hợp cho phân khúc thị trường cụ thể.

8 QUY HOẠCH TỔNG THỂ (tới năm 2020)

8.1 Hướng tiếp cận

8.1 Hiện có rất nhiều dự án được đề xuất để giải quyết các vấn đề GTVT ở Việt Nam. Tuy nhiên, ngân sách phát triển GTVT lại hạn chế; do đó, để đạt được mục tiêu đầu tư hiệu quả và hợp lý, các dự án cần được đánh giá từ triển vọng của một gói toàn diện và liên kết, phù hợp với mục tiêu của cả giai đoạn. Khi xem xét các vấn đề và chiến lược phát triển theo chuyên ngành cũng như định hướng phát triển chung đề xuất trong VITRANSS 2, các dự án hiện nay – gồm cả dự án đã cam kết/đang triển khai và dự án đề xuất ngoài phạm vi của VITRANSS 2 cũng như các dự án mới xác định trong Nghiên cứu này đã được tổng hợp thành danh mục các dự án đã xác định nhằm đạt tới sự phát triển GTVT toàn diện và bền vững ở Việt Nam.

8.2 Mặc dù trọng tâm chính của VITRANSS 2 là cải tạo và phát triển mạng lưới GTVT liên tỉnh chính yếu và thứ yếu cũng như khai thác mạng lưới này, VITRANSS 2 cũng xem xét kỹ lưỡng sự liên kết và phát triển mạng lưới bổ trợ (loại 3) cũng như mạng lưới GTVT đô thị và nông thôn để toàn mạng lưới GTVT hoạt động giống như một hệ thống liên kết, không còn các nút cổ chai hoặc thiếu một tuyến kết nối. Tuy nhiên, VITRANSS 2 không đưa ra các giả định lạc quan rằng Việt Nam sẽ phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng và trang thiết bị GTVT hoàn toàn mới và hiện đại trong 5 hoặc 10 năm tới mà Việt Nam sẽ có hệ thống GTVT liên kết hiệu quả, được bảo trì tốt hơn và cung cấp dịch vụ vận tải phù hợp với khả năng tài chính của người dân.

8.3 Ngay khi Việt Nam đang ở giai đoạn giữa của quá trình phát triển kinh tế nhanh và mạnh thì năng lực cấp vốn cho ngành GTVT của Việt Nam vẫn còn hạn hẹp. Do đó, cần phân bổ hiệu quả các nguồn lực sẵn có. Để đạt được điều này, nhiều tiêu chí ưu tiên sử dụng vốn của Chính phủ đã được xây dựng. Các tiêu chí này gồm:

- (i) Các dự án GTVT đô thị, các hoạt động phục hồi/bảo dưỡng định kỳ và cải tạo nhỏ không nằm trong danh mục dự án;
- (ii) Các dự án góp phần xóa bỏ các nút cổ chai trong giao thông và tăng cường mạng lưới để đáp ứng nhu cầu vận tải;
- (iii) Các hành lang tăng trưởng ở miền Bắc, miền Nam và miền Trung dự kiến sẽ đóng vai trò là động lực tăng trưởng kinh tế của cả nước. Kết cấu hạ tầng chiến lược cho vận tải đường bộ, đường thủy nội địa, đường hàng không cần được cung cấp và kết nối tốt với nhau và kết nối với thị trường toàn cầu cũng như các nước láng giềng và
- (iv) Tăng cường kết nối và thúc đẩy luồng vận tải hành khách và hàng hóa thuận lợi giữa Bắc và Nam.

1) Đường bộ và vận tải đường bộ

8.4 Trong thập kỷ qua, Việt Nam đã đầu tư rất lớn cho công tác phát triển mạng lưới đường bộ; tuy nhiên, chênh lệch cung – cầu không giảm đi mà ngược lại, càng tăng lên do cơ giới hóa và công nghiệp hóa nhanh. Ùn tắc giao thông xảy ra nhiều hơn dọc các hành lang chính, đặc biệt là ở khu vực xung quanh các khu đô thị lớn như Hà Nội và TP Hồ Chí Minh cũng như các cảng biển cửa ngõ. So với các quốc gia khác, Việt Nam có mạng lưới đường bộ khá dày đặc. Tuy nhiên, mật độ mạng lưới đường chính yếu vẫn còn thấp, hơn nữa, năng lực của từng đoạn tuyến riêng lẻ lại hạn chế vì hầu hết các tuyến đường bộ chính yếu chỉ có 2 làn xe. Ngoài ra, mạng lưới đường bộ thứ yếu (hay đường tỉnh) cũng còn yếu. Mạng lưới đường thứ yếu chỉ dài hơn mạng lưới đường chính

yếu 30% và có chất lượng thấp với 24% là đường đất hoặc đường cấp phối. Điều này hạn chế khả năng tiếp cận và cản trở giao thông liên tỉnh cũng như dẫn đến tình trạng tập trung nhu cầu trên các tuyến quốc lộ. Đã thiết lập được mạng lưới đường huyết mạch có chất lượng tốt và có hệ thống bằng việc tăng cường các tuyến đường chính yếu, bao gồm cả việc phát triển mạng lưới đường cao tốc, trong khi mở rộng phát triển đường tỉnh.

8.5 Làm thế nào để duy trì hoặc cải thiện chất lượng công trình đường bộ hiện có cũng là một vấn đề quan trọng. Nếu khối lượng vận tải tiếp tục tăng như xu hướng hiện nay chất lượng kết cấu hạ tầng đường bộ sẽ bị suy giảm. Cần thiết lập hệ thống bảo trì đường bộ hợp lý với nguồn cấp vốn phù hợp với quy mô của nền kinh tế quốc dân. Cần nhận thức được rằng giảm chi phí duy tu bảo dưỡng không chỉ làm tăng chi phí khai thác phương tiện mà còn khiến đất nước phải trả giá đắt hơn sau này. Do đó, cũng cần giải quyết những hạn chế về mặt thể chế trong công tác duy tu bảo dưỡng và cấp vốn bảo trì đường bộ trong tương lai nhằm đảm bảo cho các khoản đầu tư cho GTVT đường bộ trước và hiện nay.

8.6 Các tiêu chuẩn chính xác định các dự án cải tạo đường bộ và GTVT đường bộ gồm:

- (i) Cần xây dựng các tuyến đường bộ cao tốc trên mạng lưới đường huyết mạch chính yếu và thứ yếu cùng với việc cải tạo các tuyến quốc lộ. Dựa trên xu hướng phát triển kinh tế và cơ giới hóa, có thể thấy nhu cầu vận tải đường bộ sẽ vẫn tiếp tục tăng với tỷ lệ cao. Do đó, hệ thống đường bộ và vận tải đường bộ cần được tăng cường và bảo trì phù hợp. Hơn nữa, cũng cần đề xuất hiện đại hóa kết cấu hạ tầng đường bộ, gồm xây dựng đường cao tốc. Các tuyến đường cao tốc sẽ góp phần thúc đẩy luồng vận tải nhanh hơn, an toàn hơn và đáng tin cậy hơn. Mạng lưới đường cao tốc có thể kết nối các trung tâm kinh tế chính như Hà Nội, TPHCM, Hải Phòng, Đà Nẵng, v.v.;
- (ii) Hiện các tuyến đường quốc lộ chính yếu và thứ yếu chưa được bảo trì hợp lý để đảm bảo chất lượng đáp ứng khối lượng vận tải ngày càng tăng và cần được cải tạo hoặc nâng cấp. Cần giới thiệu các tiêu chuẩn phù hợp và cần đảm bảo các tuyến đường được rải mặt tốt;
- (iii) Các điểm nút cổ chai, đặc biệt là trong và quanh các khu đô thị lớn – những điểm cản trở vận tải liên tỉnh lưu thông thuận lợi cần được cải tạo trước khi tình hình trở nên nghiêm trọng hơn và chi phí khắc phục tốn kém hơn;
- (iv) Do đường giao thông nông thôn được ưu tiên cao nên công tác cải tạo mạng lưới đường tỉnh để kết nối với mạng lưới đường quốc lộ chính yếu/thứ yếu và đường nông thôn cũng rất quan trọng và
- (v) Nhu cầu vận tải ngày càng tăng và luồng giao thông hỗn hợp (chủ yếu gồm xe máy, xe con và xe tải) đang làm suy giảm an toàn giao thông ở Việt Nam. Các quy định về cải tạo kết cấu hạ tầng, quản lý giao thông và nâng cao ý thức điều khiển phương tiện là rất quan trọng.

2) Đường sắt

8.7 Các tuyến đường sắt hiện nay không chỉ phục vụ vận tải hàng hóa và hành khách trong nước mà còn đóng vai trò kết nối tới tuyến đường sắt ASEAN và dự án Đường sắt Singapor – Côn Minh. Khi tuyến đường sắt cao tốc đi vào hoạt động, việc khai thác tàu hiện nay cần được chuyển đổi từ khai thác tàu cự ly rất dài (giữa Hà Nội và TPHCM: 1.726 km) sang dịch vụ vận tải cự ly trung bình và dài (80-100 km/400-500 km), cùng với dịch vụ giữa các ga đường sắt cao tốc nhằm cung cấp dịch vụ khai thác đường sắt phù hợp.

8.8 Nhu cầu tiềm năng của vận tải đường sắt hiện nay và tương lai là khá cao. Tuy

nhiên, năng lực vận tải của đường sắt hiện nay lại không đáp ứng được nhu cầu, do công trình đường sắt bị xuống cấp bởi thiên tai và chiến tranh. Hơn nữa, công suất vận chuyển cũng hạn chế do khai thác đường đơn. Tuy nhiên, vận tải đường sắt hiện đại ngày nay cũng là một chủ đề toàn cầu từ góc độ thân thiện với môi trường và tiết kiệm năng lượng.

8.9 Bất kỳ dự án nào nhằm tăng cường năng lực GTVT cũng đòi hỏi thời gian dài hơn và chi phí đầu tư lớn. Ngoài ra, nếu công tác cải tạo các tuyến hiện có lại không thống nhất với xây dựng đường sắt cao tốc, chi phí dự án sẽ là rất lớn. Do đó, chương trình cải tạo nhằm nâng cao năng lực vận tải cần được chuẩn bị theo quy trình từng bước

8.10 Trong khuôn khổ VITRANSS 2, mô hình 3 bước được áp dụng để xác định các dự án: (i) hạng mục cải thiện chức năng (FII) cho các dự án cấp thiết, (ii) hạng mục tăng cường hệ thống (SRI) cho mục tiêu trung hạn và (iii) hạng mục hiện đại hóa hệ thống (SMI) nhằm cung cấp dịch vụ vận tải hiện đại, đáp ứng nhu cầu tiềm năng của vận tải đường sắt. Chi tiết của từng hạng mục được tổng hợp trong phần dưới đây.

- (a) **Hạng mục cải tạo chức năng (FII):** Thực hiện công tác cải tạo trên các đoạn đường xung yếu với chi phí không lớn nhằm nâng năng lực vận tải lên 50 tàu/ngày, ví dụ như đưa thêm các trạm tín hiệu vào.
- (b) **Hạng mục tăng cường hệ thống (SRI):** Tăng cường các biện pháp kỹ thuật để nâng tốc độ chạy tàu và năng lực vận tải trên 50 tàu/ngày thông qua triển khai hệ thống đường đôi trên một số đoạn tuyến, cải tạo bình đồ trắc dọc, thay thế hoặc củng cố các cầu yếu.
- (c) **Hạng mục hiện đại hóa hệ thống (SMI) :** Đưa tiêu chuẩn kỹ thuật cao hơn yêu cầu phải có sự thay đổi về công nghệ, ví dụ như làm đường đôi trên toàn tuyến, điện khí hóa, chuyển sang khổ đường tiêu chuẩn, giao cắt khác mức với đường bộ và hệ thống thông tin tín hiệu cải tiến. Năng lực đường sắt sẽ vượt trội hơn hẳn hai giai đoạn cải tạo chức năng và tăng cường hệ thống.

Những hạng mục này đã được xác định trong Quyết Định số 1686/QĐ – TTg (Ngày 20 tháng 11 năm 2008) và Quyết Định số 35/2009/QĐ-TTg (Ngày 03 tháng 03 năm 2009).

3) Cảng và vận tải biển

8.11 Việt Nam đang trải qua giai đoạn tăng trưởng bền vững với tỷ lệ rất cao của vận tải biển do nhu cầu công nghiệp hóa. Điều này tạo áp lực lớn tới Chuyên ngành Cảng và Vận tải biển; tăng cường năng lực thông qua các bến mới hoặc cải thiện công suất trở thành những vấn đề cấp bách. Hạn chế của Việt Nam là các cảng thường nằm ở thượng lưu các con sông nên điều kiện tiếp cận biển còn kém, hạn chế các tàu cỡ lớn cập cảng hoặc phải phụ thuộc vào thủy triều.

8.12 Khả năng tiếp cận của các cảng biển ở Việt Nam bị hạn chế chủ yếu bởi độ sâu luồng lạch, so với các cảng chính ở các nước Đông Nam Á khác, các cảng Việt Nam còn khá lạc hậu so với các cảng chính ở các nước Đông Nam Á khác. Một số đề xuất phát triển cảng biển nước sâu đã được xem xét nhằm giải quyết vấn đề này, gồm xây dựng bến container quốc tế Cái Mép ở miền Nam và cảng Lạch Huyện ở miền Bắc.

8.13 Hiện có rất nhiều cơ quan/chủ thể khác nhau tham gia hoạch định dự án, bao gồm DNNN, liên doanh và các công ty tư nhân trong chuyên ngành hàng hải và ngành công nghiệp, năng lượng. Các dự án này được Đoàn Nghiên cứu xem xét và đưa vào danh mục các dự án tiềm năng.

8.14 Các tiêu chí chính xác định các dự án cảng và vận tải biển gồm:

- (a) **Phát triển các cảng cửa ngõ quốc tế cạnh tranh và các cảng vùng chính** – cảng biển nước sâu và luồng vào để có thể tiếp nhận tàu container cỡ lớn vào mọi thời điểm cần được phát triển ở các vùng kinh tế trọng điểm Nam bộ và Bắc bộ. Ở khu vực miền Trung, cần phát triển các cảng đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy xuất/nhập khẩu nguyên liệu và hàng hóa cho các khu kinh tế. Hơn nữa, để thúc đẩy chuyển đổi phương thức vận tải từ sử dụng vận tải trên bộ sang vận tải ven biển, cần phát triển các công trình cho hệ thống RORO tại các cảng chính trong mạng lưới vận tải ven biển.
- (b) **Tăng cường sự kết nối giữa vận tải biển và vận tải trên bộ** – cần đảm bảo kết nối đường bộ hiệu quả tới tất cả các cảng cửa ngõ. Để tăng cường chức năng của trung tâm phân phối và giảm tác động bất lợi tới vận tải đường bộ và môi trường, cần đảm bảo đa dạng hóa các phương thức vận tải nội địa, gồm đường sắt, đường thủy và vận tải ven biển tại các cảng cửa ngõ ở các vùng kinh tế trọng điểm Nam bộ và Bắc bộ.
- (c) **Trung chuyển container quốc tế** – Cần thực hiện phương thức đầu tư phát triển cảng trung chuyển container quốc tế tại Vân Phong thông qua đầu tư từ khu vực tư nhân, gồm cả đầu tư trực tiếp nước ngoài chứ không phải bằng vốn ngân sách. Nhà đầu tư tiềm năng có thể là các hãng tàu biển có quy mô toàn cầu hiện đang khai thác số lượng lớn tàu siêu lớn. Tất nhiên là chỉ có một vài hãng vận tải biển lớn như thế nhưng họ có đủ năng lực huy động nguồn vốn đầu tư cần thiết để phát triển cảng Vân Phong. Các cảng biển nước sâu cửa ngõ ở vùng kinh tế trọng điểm Nam bộ cũng đóng vai trò là các cảng trung chuyển quốc tế, vì thế, các hãng tàu vận chuyển hàng hóa từ/tới vùng kinh tế trọng điểm Nam bộ không phải trả thêm chi phí cho cảng khi cho tàu vào cảng.

4) Đường thủy nội địa

8.15 Vận tải thủy nội địa sẽ có vai trò ngày càng lớn hơn, đặc biệt là ở miền Bắc và miền Nam do phương thức vận tải này có lợi thế trong vận chuyển các sản phẩm công nghiệp như vật liệu xây dựng (hàng rời) và xi măng, phân bón, than và quặng. Sử dụng vận tải thủy nội địa sẽ tiếp tục có hiệu quả về mặt chi phí cho các sản phẩm này và sẽ làm giảm nhu cầu vận tải đường bộ bằng xe tải – một trong những nguyên nhân làm xuống cấp các công trình đường bộ.

8.16 Về quản lý kết cấu hạ tầng, để khai thác vận tải đường thủy nội địa hiệu quả và cạnh tranh hơn, cần củng cố các trục chính, xóa bỏ các nút cổ chai và cải tạo chức năng của các cảng sông. Ngoài ra, cải thiện công tác duy tu luồng lạch cũng là vấn đề then chốt. Cũng cần cung cấp thiết bị báo hiệu dẫn luồng để cho phép khai thác đường thủy vào ban đêm nhằm cải thiện công suất khai thác tàu, thuyền.

8.17 Các lĩnh vực đầu tư chính của giai đoạn QHTT gồm:

- (i) Xây dựng mạng lưới đường thủy nội địa ở các vùng đồng bằng – cải tạo đường thủy nội địa gồm các trục chính xuyên vùng, các tuyến công nghiệp chính để vận tải hàng rời và hàng cồng kền, kết nối khu vực nội địa với các cảng ven biển và cảng cửa ngõ cũng như các tuyến qua biên giới tới Campuchia và Trung Quốc.
- (ii) Tăng cường chức năng của cảng sông – khuyến khích hiện đại hóa khai thác cảng, nâng cao hiệu quả khai thác cảng, gồm kết nối thuận tiện ở cảng và phát triển vận tải hành khách bằng đường thủy nội địa.
- (iii) Xây dựng các bến thủy nội địa như là kết cấu hạ tầng xã hội để hỗ trợ đời sống dân sinh và công nghiệp địa phương.
- (iv) Cải thiện an toàn thông qua việc lắp đặt hệ thống báo hiệu dẫn luồng và thiết lập hệ thống tìm kiếm, cứu nạn.
- (v) Xây dựng và mở rộng các nhà máy đóng tàu.
- (vi) Cải thiện thể chế.

5) Hàng không

8.18 Khối lượng vận tải hàng không của Việt Nam khá cao do nhu cầu đi lại quốc tế cũng như quốc nội đều lớn. Cho dù suy giảm kinh tế toàn cầu có thể ảnh hưởng xấu tới vận tải hàng không nhưng dự kiến Việt Nam vẫn có tốc độ tăng trưởng vận tải hàng không cao, ít nhất là trong giai đoạn trung hạn. Cảng hàng không quốc tế Nội Bài hiện đã quá tải còn cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất vừa đưa nhà ga mới vào khai thác. Hiện đã có các quy hoạch mở rộng các ga chính ở cảng hàng không quốc tế Nội Bài và xây dựng cảng hàng không mới ở khu vực TPHCM (cảng hàng không Long Thành). Các cảng hàng không khác ở trong nước vẫn chưa khai thác đạt công suất thiết kế. Tuy nhiên, dù đang xem xét xây dựng các ga hàng không mới, cũng cần tập trung vào việc cải thiện hiệu quả hoặc tăng năng suất để giảm tình trạng quá tải tại các cảng hàng không hiện nay, đặc biệt là cảng hàng không quốc tế Nội Bài.

8.19 Các vấn đề cần xem xét khi xác định các dự án trong giai đoạn trung và dài hạn gồm:

- (i) **Xây dựng cảng hàng không mới** – phát triển cảng hàng không quốc tế Long Thành mới được ưu tiên cao nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng ở miền Nam, thay thế cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất.
- (ii) **Mở rộng công suất của các cảng hàng không hiện có** – do tình trạng lưu lượng vận tải hàng không cao, mạng lưới cảng hàng không quốc gia dày đặc và tầm quan trọng của vận tải hàng không quốc tế, các cảng hàng không quốc tế chính cần có công suất phù hợp. Nếu công suất của cảng hàng không bão hòa, sẽ xảy ra tình trạng trì hoãn bay, ùn tắc trên không và dưới mặt đất, không thuận tiện cho hành khách, v.v. Để tránh những tình huống không mong muốn này và để không ảnh hưởng đến các hoạt động kinh tế, cần phát triển các cảng hàng không quốc tế chính với công suất đủ lớn. Ngoài ra, một số cảng hàng không nội địa cũng có nhu cầu tăng trưởng cao trong thập kỷ qua. Do vậy, cũng cần mở rộng công suất của các cảng hàng không thứ cấp hoặc bổ trợ.
- (iii) **Cải tạo trang thiết bị điều khiển bay** – do nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách bằng đường hàng không cao trong tương lai, cần nâng cấp và hiện đại hóa hệ thống trang thiết bị điều khiển bay.

6) Vận tải đa phương thức và các khía cạnh khác

8.20 Phát triển hệ thống vận tải đa phương thức hiệu quả ở Việt Nam là rất cần thiết nhằm thúc đẩy ngoại thương. Điều này đòi hỏi phải đầu tư cả vào trang thiết bị bốc xếp container và áp dụng các hệ thống mới. Cần giảm thiểu những hạn chế về kết cấu hạ tầng và thể chế để thúc đẩy vận tải qua biên giới của tất cả các phương thức. Các đề xuất chính sách hỗ trợ gồm áp dụng/đơn giản hóa khung thể chế, khuyến khích đầu tư nước ngoài và tập trung đầu tư của nhà nước theo cách hiệu quả nhất.

8.2 Xem xét các dự án đã xác định

8.21 Các dự án đã xác định được phân loại theo chuyên ngành, thể hiện trong Bảng 8.2.1. Cách phân loại phản ánh những quy định chính nhằm giải quyết những vấn đề GTVT của từng chuyên ngành. Các dự án đã lên chương trình đầu tư được gọi là “các dự án cam kết” và các dự án chưa có chương trình đầu tư được xếp vào “các dự án đề xuất”. Để chuẩn bị danh sách các dự án đề xuất, Đoàn nghiên cứu VITRANSS 2 đã rà soát các quy hoạch sẵn có của Việt Nam và loại một số dự án có khả năng triển khai sau năm 2030, đồng thời đưa một số dự án khác theo danh mục đề xuất của VITRANSS 2.

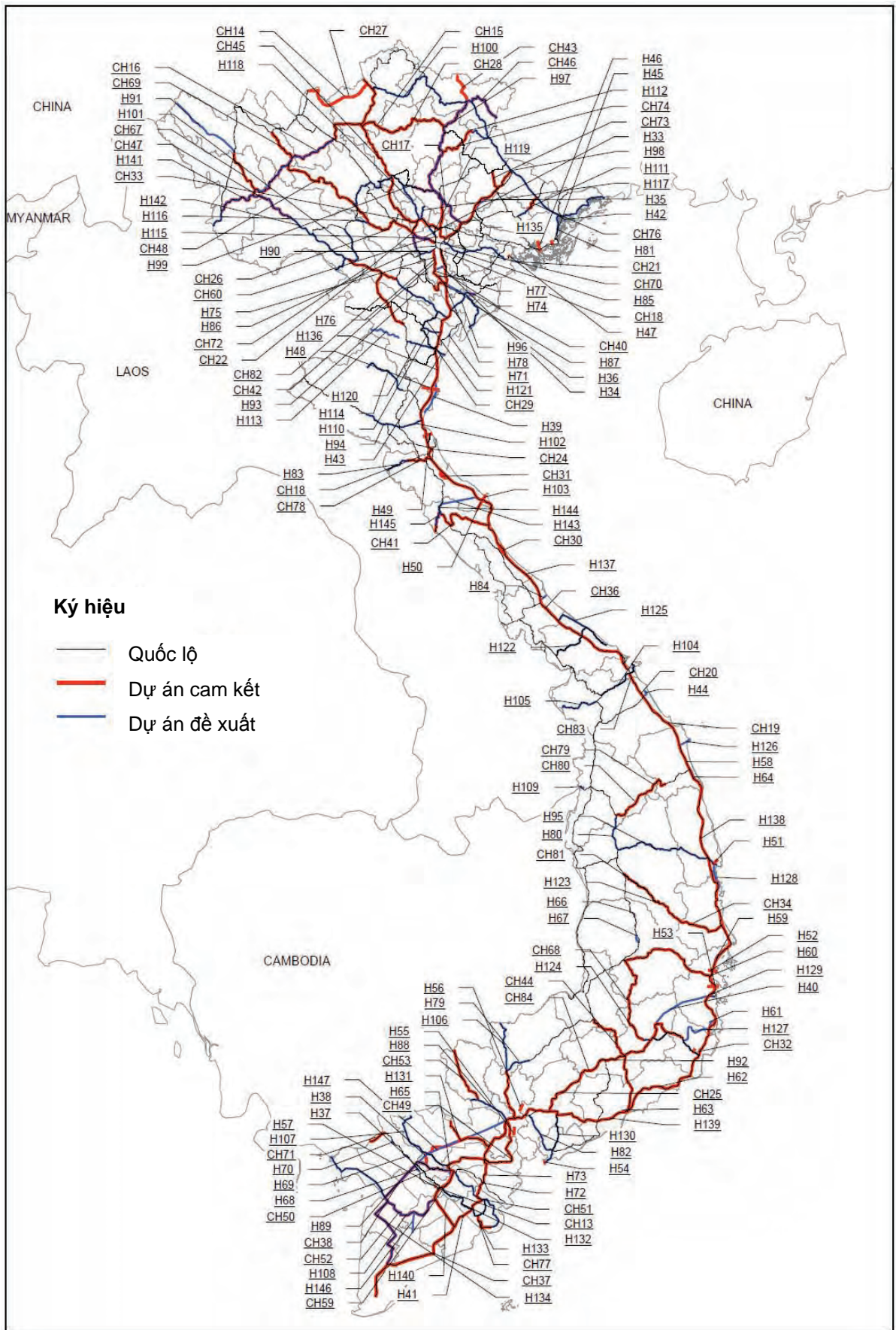
Bảng 8.2.1 Phân loại các dự án GTVT đã xác định theo chuyên ngành

| Chuyên ngành | Dự án |
|---------------------------------------|---|
| 1. Đường bộ | <ul style="list-style-type: none"> • 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 2 làn xe có thể tiếp cận mọi điều kiện thời tiết 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 | <ul style="list-style-type: none"> • Cải tạo 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 | <ul style="list-style-type: none"> • 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 | <ul style="list-style-type: none"> • Cải tạo đường 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 thủy nội địa (Đề xuất: 1 dự án; Cam kết: 1 dự án) • Cải thiện an toàn (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 | <ul style="list-style-type: none"> • 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: 16 dự án; Cam kết: 4 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) | <ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng công trình mới đảm bảo bốc xếp hàng hóa cho vận tải đa phương thức (Đề xuất: 5 dự án) |

Ghi chú: Dự án ĐSCT Bắc – Nam không bao gồm trong bảng này. Xem chương 10 – Phần mô tả - Đánh giá về Dự án ĐSCT Bắc – Nam.

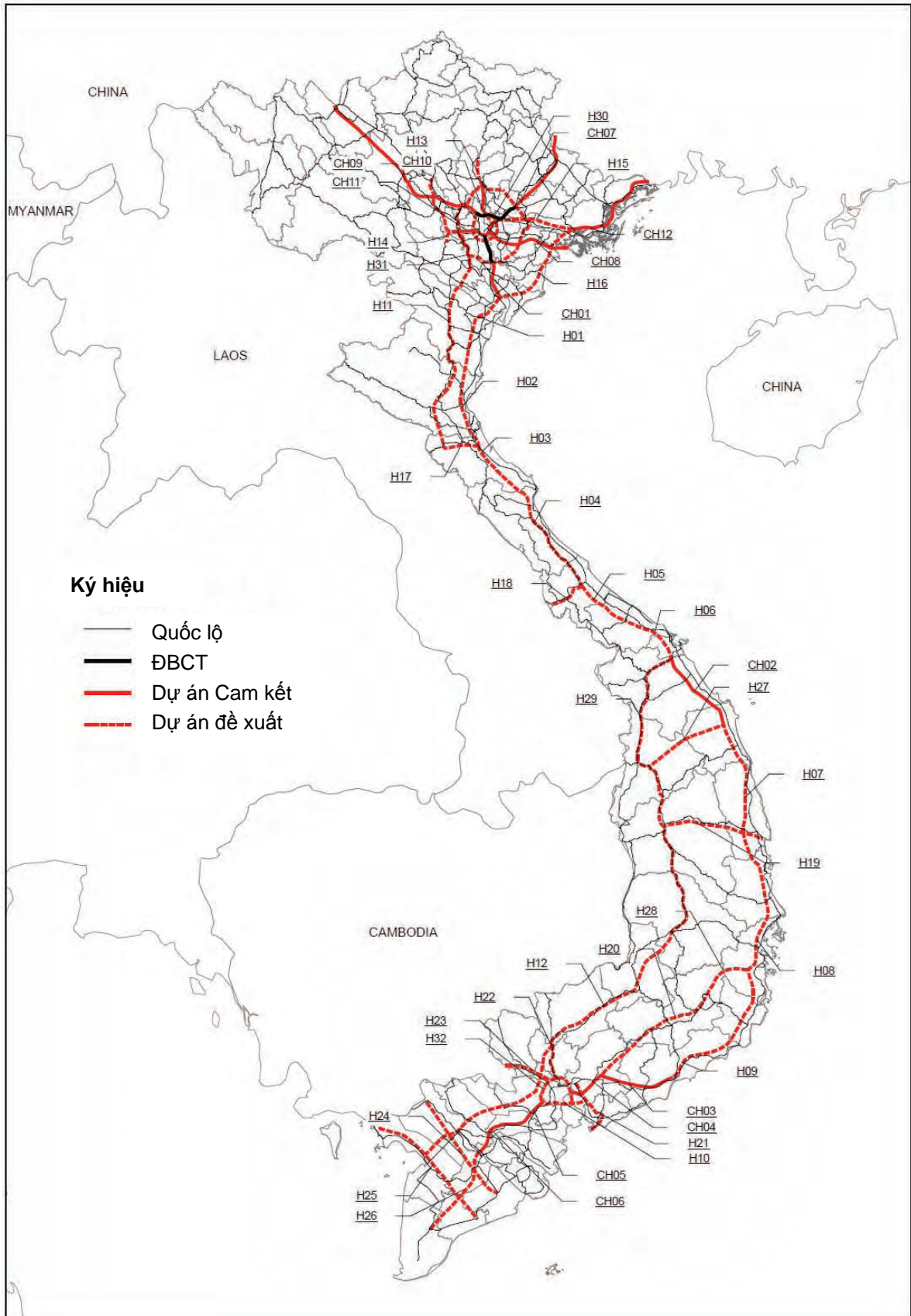
8.22 Tổng mức đầu tư ước tính của các dự án đang triển khai/đã cam kết và các dự án đề xuất lần lượt là 27 tỷ USD và 140 tỷ USD. Cả hai nhóm dự án này được liệt kê trong Phụ lục 8A. Tất cả các dự án đang triển khai/đã cam kết đều được tính vào giai đoạn quy hoạch tổng thể tới năm 2020. Tuy nhiên, các dự án đề xuất vẫn chỉ là dự kiến và sẽ được đánh giá trong phần tiếp theo. Hình từ 8.2.1 tới 8.2.6 thể hiện vị trí của các dự án này.

Hình 8.2.1 Các dự án đường bộ, vận tải đường bộ đã xác định tới năm 2030 (Quốc lộ)



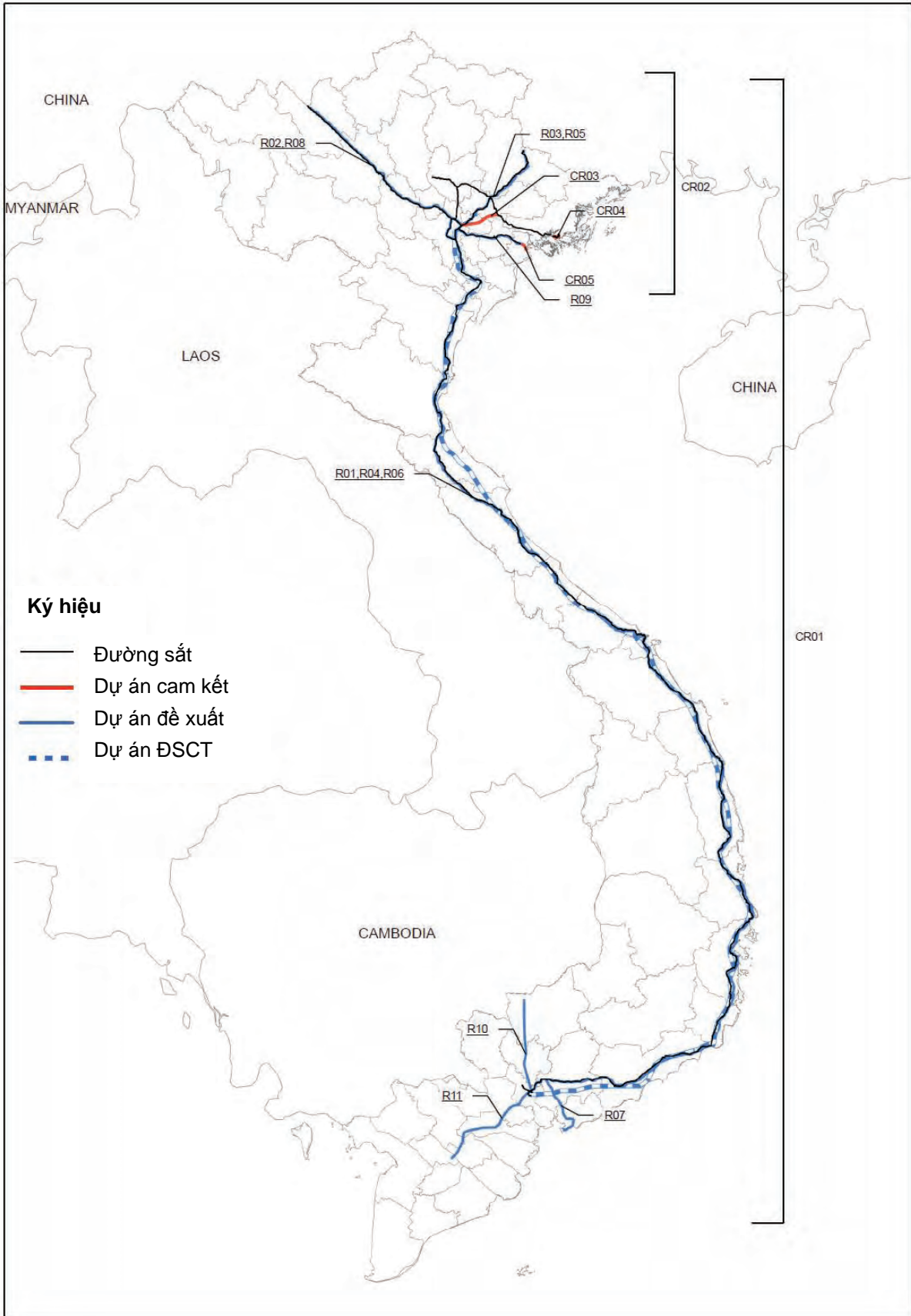
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Hình 8.2.2 Các dự án đường bộ, vận tải đường bộ đã xác định tới năm 2030 (đường bộ cao tốc)



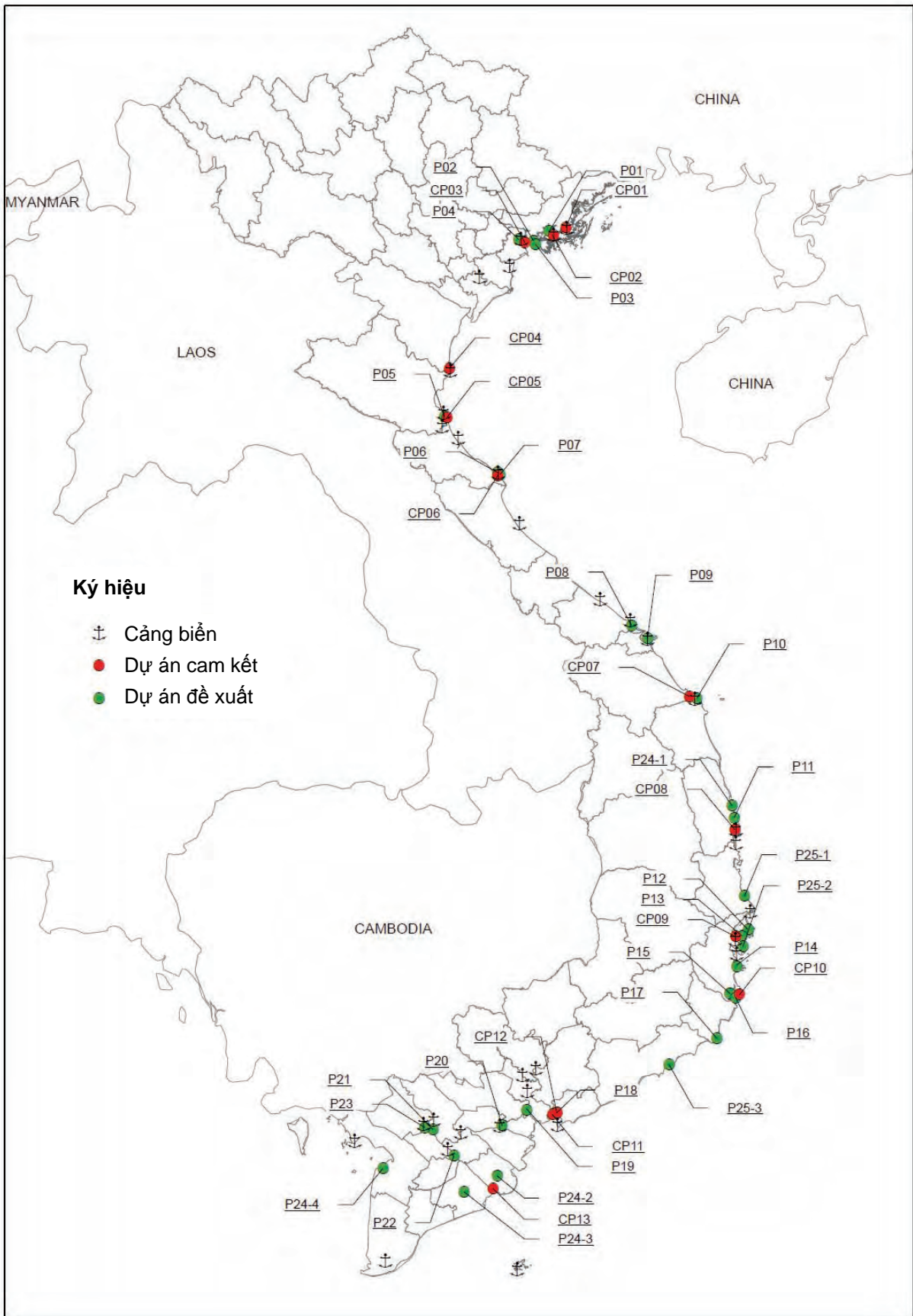
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Hình 8.2.3 Các dự án đường sắt đã xác định 2030



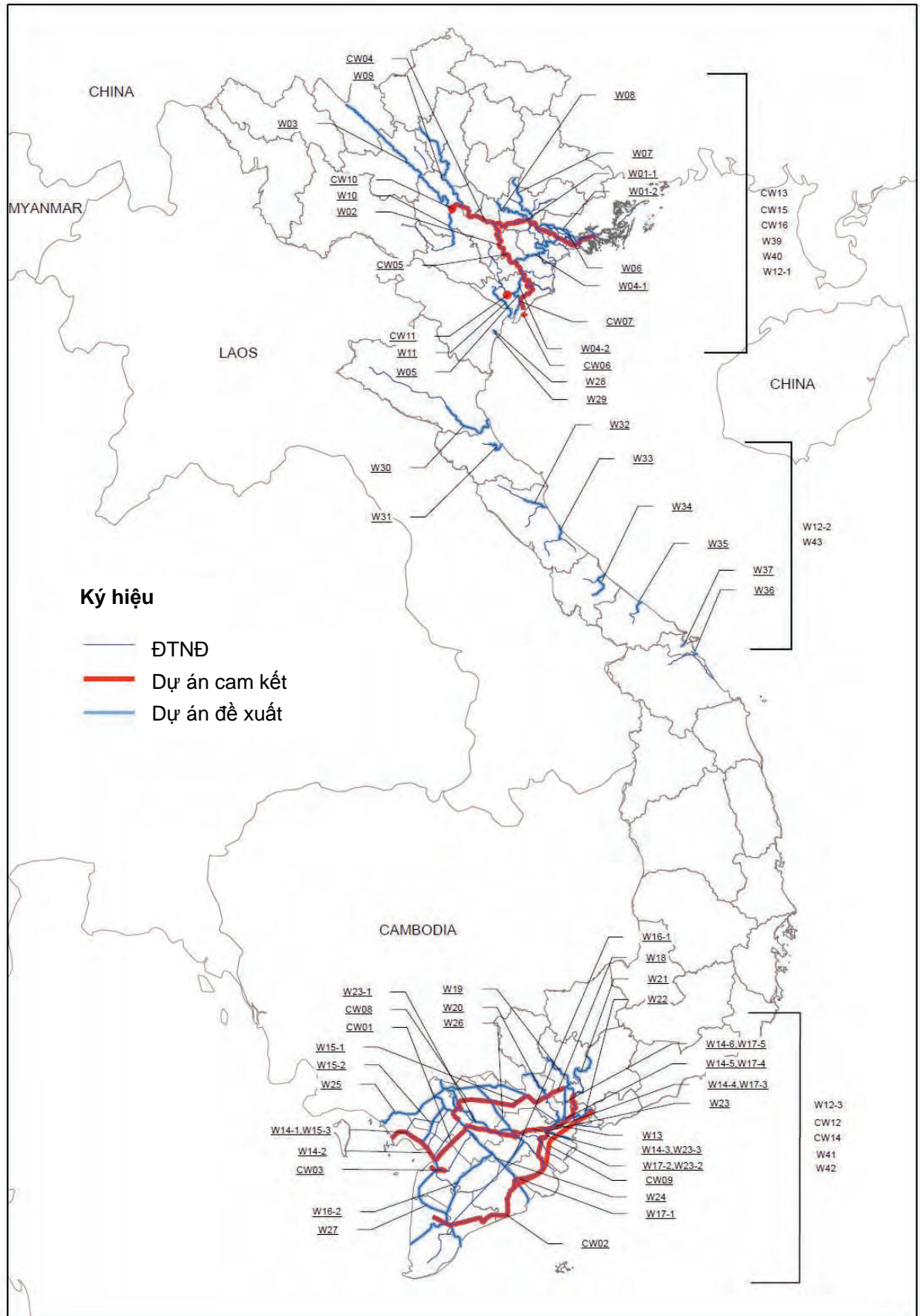
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Hình 8.2.4 Các dự án cảng và vận tải biển đã xác định tới năm 2030



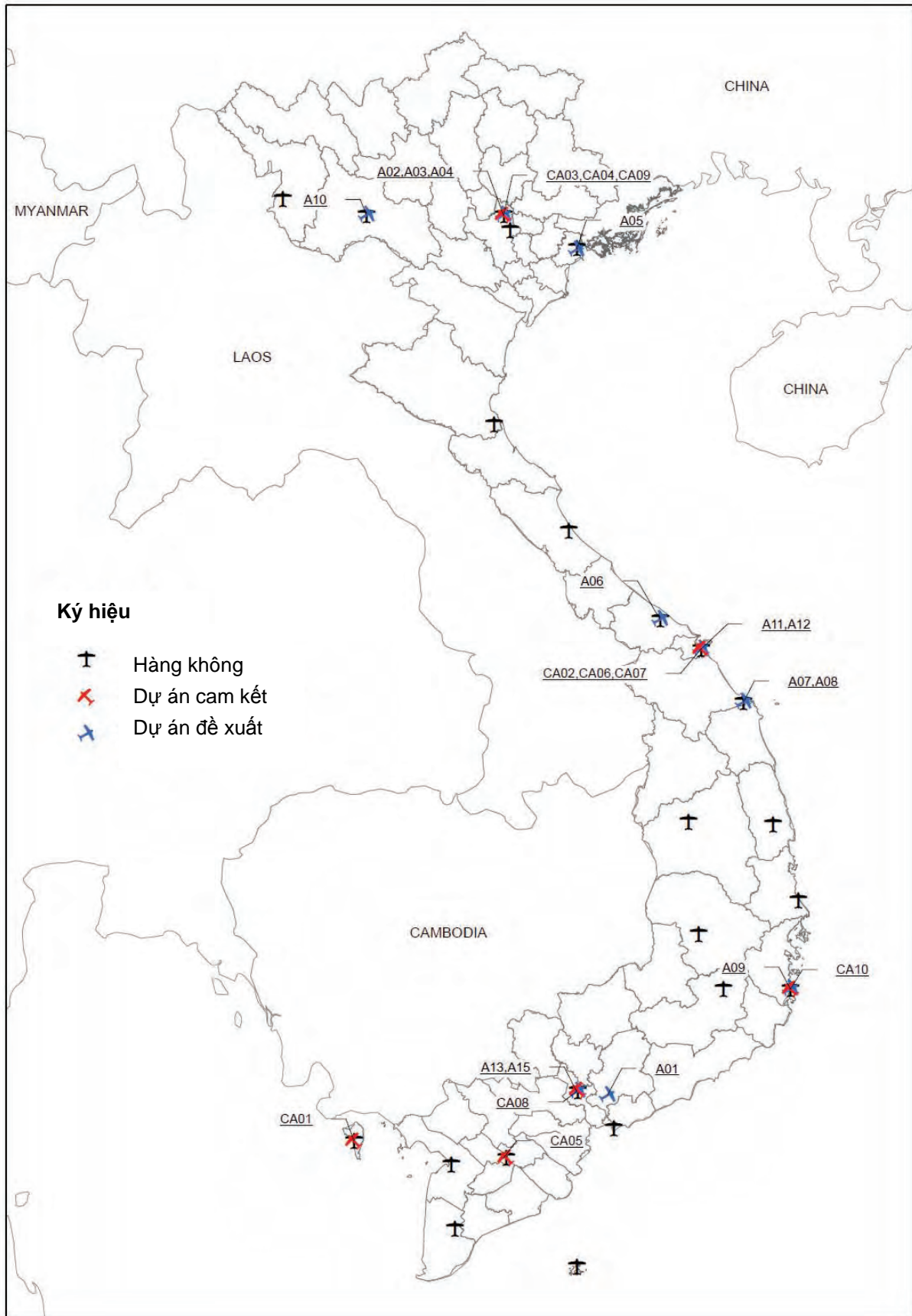
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Hình 8.2.5 Các dự án đường thủy nội địa đã xác định tới năm 2030



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Hình 8.2.6 Các dự án vận tải hàng không đã xác định tới năm 2030



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.