

10.3 Phân tích nhu cầu

1) Độ nhạy của nhu cầu ĐSCT theo tốc độ và giá vé

10.22 Bảng dưới đây thể hiện tỷ phần phương thức dự tính của ĐSCT theo các giả định khác nhau về tốc độ và giá vé.

Bảng 10.3.1 Nhu cầu ĐSCT theo các giả định khác nhau năm 2030

Điều kiện		Xe con			Xe buýt			ĐS thường	ĐSCT	Máy bay	Tổng
		Đ.bộ	ĐCT	Tổng	Đ.bộ	ĐCT	Tổng				
2008	Lượt hành khách/ngày (000)	-	-	292	-	-	645	31	-	17	985
	Tỷ phần phương thức, (hành khách, %)	-	-	29,6%	-	-	65,5%	3,1%	-	1,7%	100%
	HK-km/ngày (triệu)	27	-	27	117	-	117	13	-	14	171
	Tỷ phần phương thức, (hành khách-km, %)	15,7%	-	15,7%	68,6%	-	68,6%	7,5%	-	8,2%	100%
	HK-giờ/ngày (triệu)	0,67	-	0,67	3,67	-	3,67	0,23	-	0,07	4,63
2030 không có ĐSCT	Lượt hành khách/ngày (000)	-	-	739	-	-	1,932	115	-	191	2,978
	Tỷ phần phương thức, (hành khách, %)	-	-	24,8%	-	-	64,9%	3,9%	-	6,4%	100%
	HK-km/ngày (triệu)	48	93	140	149	225	374	32	-	178	724
	Tỷ phần phương thức, (hành khách-km, %)	6,6%	12,8%	19,4%	20,5%	31,1%	51,6%	4,4%	-	24,6%	100%
	HK-giờ/ngày (triệu)	1,19	0,93	2,11	4,65	2,81	7,46	0,59	-	0,79	10,96
ĐSCT 300km/h	2030 300kph bằng vé máy bay	Lượt hành khách/ngày (000)	-	-	719	-	-	1,880	109	146	2,978
		Tỷ phần phương thức, (hành khách, %)	-	-	24,2%	-	-	63,1%	3,7%	4,9%	100%
		HK-km/ngày (triệu)	46	87	134	140	211	31	84	126	726
		Tỷ phần phương thức, (hành khách-km, %)	6,3%	12,0%	18,4%	19,3%	29,0%	4,3%	11,6%	17,3%	100%
		HK-giờ/ngày (triệu)	1,15	0,87	2,03	4,38	2,64	0,37	0,43	0,53	10,37
	2030 300kph nửa vé máy bay	Lượt hành khách/ngày (000)	-	-	712	-	-	1,860	106	208	2,978
		Tỷ phần phương thức, (hành khách, %)	-	-	23,9%	-	-	62,5%	3,6%	7,0%	100%
		HK-km/ngày (triệu)	45	80	125	138	198	30	149	93	733
		Tỷ phần phương thức, (hành khách-km, %)	6,2%	10,9%	17,1%	18,8%	27,0%	4,1%	20,3%	12,7%	100%
		HK-giờ/ngày (triệu)	1,13	0,80	1,93	4,31	2,47	0,36	0,70	0,39	10,17
	2030 300kph ¼ vé máy bay	Lượt hành khách/ngày (000)	-	-	705	-	-	1,843	103	248	2,978
		Tỷ phần phương thức, (hành khách, %)	-	-	23,7%	-	-	61,9%	3,5%	8,3%	100%
		HK-km/ngày (triệu)	44	73	117	135	181	28	195	79	735
		Tỷ phần phương thức, (hành khách-km, %)	6,0%	10,0%	16,0%	18,4%	24,6%	3,8%	26,5%	10,7%	100%
		HK-giờ/ngày (triệu)	1,10	0,73	1,83	4,22	2,26	0,33	0,90	0,33	9,88
ĐSCT 200km/h	2030 200kph Bằng vé máy bay	Lượt hành khách/ngày (000)	-	-	725	-	-	1894	111	114	2,978
		Tỷ phần phương thức, (hành khách, %)	-	-	24,3%	-	-	63,6%	3,7%	3,8%	100%
		HK-km/ngày (triệu)	47	89	135	145	215	31	69	134	731
		Tỷ phần phương thức, (hành khách-km, %)	6,4%	12,1%	18,5%	19,9%	29,5%	4,3%	9,5%	18,3%	100%
		HK-giờ/ngày (triệu)	1,16	0,89	2,05	4,54	2,69	0,37	0,46	0,57	10,69
	2030 200kph nửa vé máy bay	Lượt hành khách/ngày (000)	-	-	720	-	-	1,882	109	165	2,978
		Tỷ phần phương thức, (hành khách, %)	-	-	24,2%	-	-	63,2%	3,7%	5,5%	100%
		HK-km/ngày (triệu)	46	85	131	139	205	32	123	100	729
		Tỷ phần phương thức, (hành khách-km, %)	6,3%	11,6%	17,9%	19,1%	28,1%	4,3%	16,9%	13,7%	100%
		HK-giờ/ngày (triệu)	1,15	0,85	2,00	4,34	2,56	0,37	0,78	0,43	10,48
	2030 200kph ¼ vé máy bay	Lượt hành khách/ngày (000)	-	-	714	-	-	1,866	106	203	2,978
		Tỷ phần phương thức, (hành khách, %)	-	-	24,0%	-	-	62,7%	3,6%	6,8%	100%
		HK-km/ngày (triệu)	45	78	123	137	191	30	166	86	734
		Tỷ phần phương thức, (hành khách-km, %)	6,2%	10,6%	16,7%	18,7%	26,1%	4,0%	22,7%	11,8%	100%
		HK-giờ/ngày (triệu)	1,13	0,78	1,91	4,28	2,39	0,35	1,04	0,37	10,34

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

10.23 Nếu mức vé hạ xuống còn một nửa của phương án cơ sở (300 km/h, bằng vé máy bay) thì số lượng hành khách ĐSCT sẽ tăng khoảng 42%, như tóm tắt trong Bảng 10.3.2. Nếu tốc độ ĐSCT chỉ còn 200km/h thì lượng hành khách giảm còn 22%. Tuy nhiên, ngay cả khi tốc độ là 200km/h và giá vé bằng nửa giá vé của phương án cơ sở thì số lượng hành khách ĐSCT cũng vẫn lớn hơn phương án cơ sở 13%.

Bảng 10.3.2 Ước tính lượng hành khách ĐSCT năm 2030

Điều kiện		Lượng khách ĐSCT (000/ngày)
300 km/h	Giá vé bằng giá vé máy bay	146
	Giá vé bằng nửa vé máy bay	208
	Giá vé bằng 1/4 vé máy bay	248
200 km/h	Giá vé bằng giá vé máy bay	114
	Giá vé bằng nửa vé máy bay	165
	Giá vé bằng 1/4 vé máy bay	203

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

10.24 Bảng 10.3.3 thể hiện các mối quan hệ liên phương thức giữa Hà Nội, Đà Nẵng và TpHCM trên hành lang Bắc – Nam. Giữa Hà Nội – TpHCM, tỷ phần của ĐSCT là 30% trong phương án cơ sở (300 km/h, giá vé bằng giá vé máy bay), mức này khá thấp so với tỷ phần hàng không (67%). Tuy nhiên, nếu mức vé giảm một nửa thì tỷ phần của ĐSCT tăng lên 62%, hàng không giảm xuống 36%. Nếu tốc độ ĐSCT là 200 km/h thì tỷ phần ĐSCT giảm đáng kể.

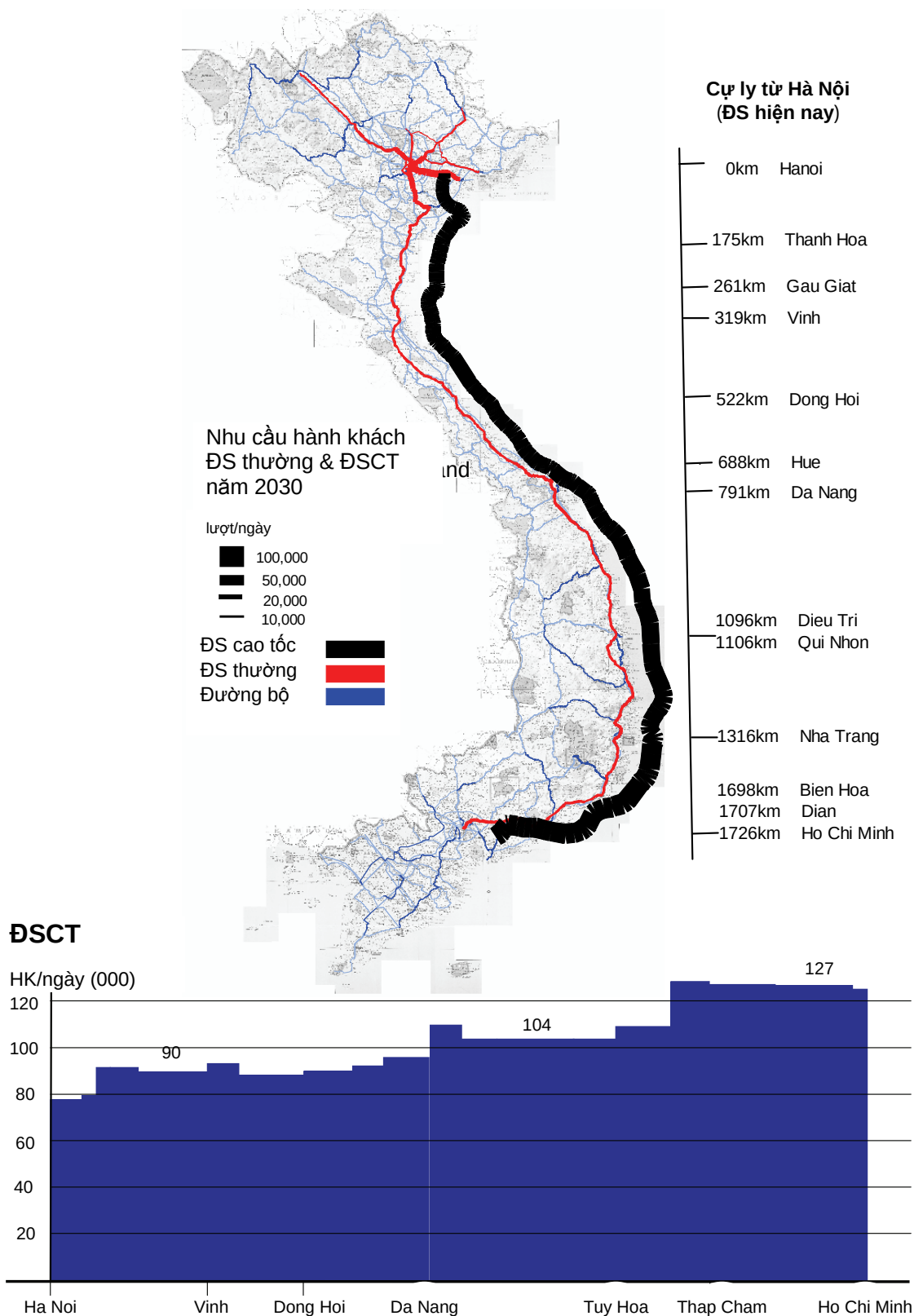
10.25 Với đoạn Hà Nội – Đà Nẵng và TpHCM – Đà Nẵng, tỷ phần ĐSCT cao hơn so với Hà Nội – TpHCM. ĐSCT và hàng không có sức cạnh tranh như nhau trong cự ly này (700 – 800 km).

Bảng 10.3.3 Nhu cầu ĐSCT với các giả định khác nhau về tuyến năm 2030

Điều kiện			Chiều dài tuyến	Xe con	Xe Buýt	ĐS Thường	ĐSCT	Máy bay	Tổng
Tốc độ: 300 km/h	Vé: Bảng vé máy bay	Hành khách/ngày (000)	Hà Nội - Đà Nẵng	88	220	36	1.478	1.536	3.358
			Hà Nội - TpHCM	138	354	52	5.174	11.354	17.072
			TpHCM - Đà Nẵng	162	432	56	3.004	4.150	7.804
		Tỷ phần (%)	Hà Nội - Đà Nẵng	3	7	1	44	46	100
			Hà Nội - TpHCM	1	2	0	30	67	100
			TpHCM - Đà Nẵng	2	6	1	38	53	100
	Vé: Nửa vé Máy bay	Hành khách/ngày (000)	Hà Nội - Đà Nẵng	52	130	22	2.020	1.134	3.358
			Hà Nội - TpHCM	82	208	30	10.604	6.150	17.074
			TpHCM - Đà Nẵng	114	300	40	4.388	2.964	7.806
		Tỷ phần (%)	Hà Nội - Đà Nẵng	2	4	1	60	34	100
			Hà Nội - TpHCM	0	1	0	62	36	100
			TpHCM - Đà Nẵng	1	4	1	56	38	100
	Vé: 1/4 vé Máy bay	Hành khách/ngày (000)	Hà Nội - Đà Nẵng	38	96	16	2.268	936	3.354
			Hà Nội - TpHCM	42	108	16	13.024	3.884	17.074
			TpHCM - Đà Nẵng	80	214	28	5.082	2.402	7.806
		Tỷ phần (%)	Hà Nội - Đà Nẵng	1	3	0	68	28	100
			Hà Nội - TpHCM	0	1	0	76	23	100
			TpHCM - Đà Nẵng	1	3	0	65	31	100
Tốc độ: 200 km/h	Vé: Bảng vé máy bay	Hành khách/ngày (000)	Hà Nội - Đà Nẵng	88	220	36	1.348	1.664	3.356
			Hà Nội - TpHCM	138	354	52	3.956	12.574	17.074
			TpHCM - Đà Nẵng	162	432	56	2.664	4.490	7.804
		Tỷ phần (%)	Hà Nội - Đà Nẵng	3	7	1	40	50	100
			Hà Nội - TpHCM	1	2	0	23	74	100
			TpHCM - Đà Nẵng	2	6	1	34	58	100
	Vé: Nửa vé Máy bay	Hành khách/ngày (000)	Hà Nội - Đà Nẵng	60	152	24	1.872	1.248	3.356
			Hà Nội - TpHCM	118	300	44	9.030	7.586	17.078
			TpHCM - Đà Nẵng	136	362	48	3.980	3.280	7.806
		Tỷ phần (%)	Hà Nội - Đà Nẵng	2	5	1	56	37	100
			Hà Nội - TpHCM	1	2	0	53	44	100
			TpHCM - Đà Nẵng	2	5	1	51	42	100
	Vé: 1/4 vé Máy bay	Hành khách/ngày (000)	Hà Nội - Đà Nẵng	46	114	18	2.134	1.046	3.358
			Hà Nội - TpHCM	60	156	22	11.756	5.078	17.072
			TpHCM - Đà Nẵng	98	258	34	4.704	2.712	7.806
		Tỷ phần (%)	Hà Nội - Đà Nẵng	1	3	1	64	31	100
			Hà Nội - TpHCM	0	1	0	69	30	100
			TpHCM - Đà Nẵng	1	3	0	60	35	100

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

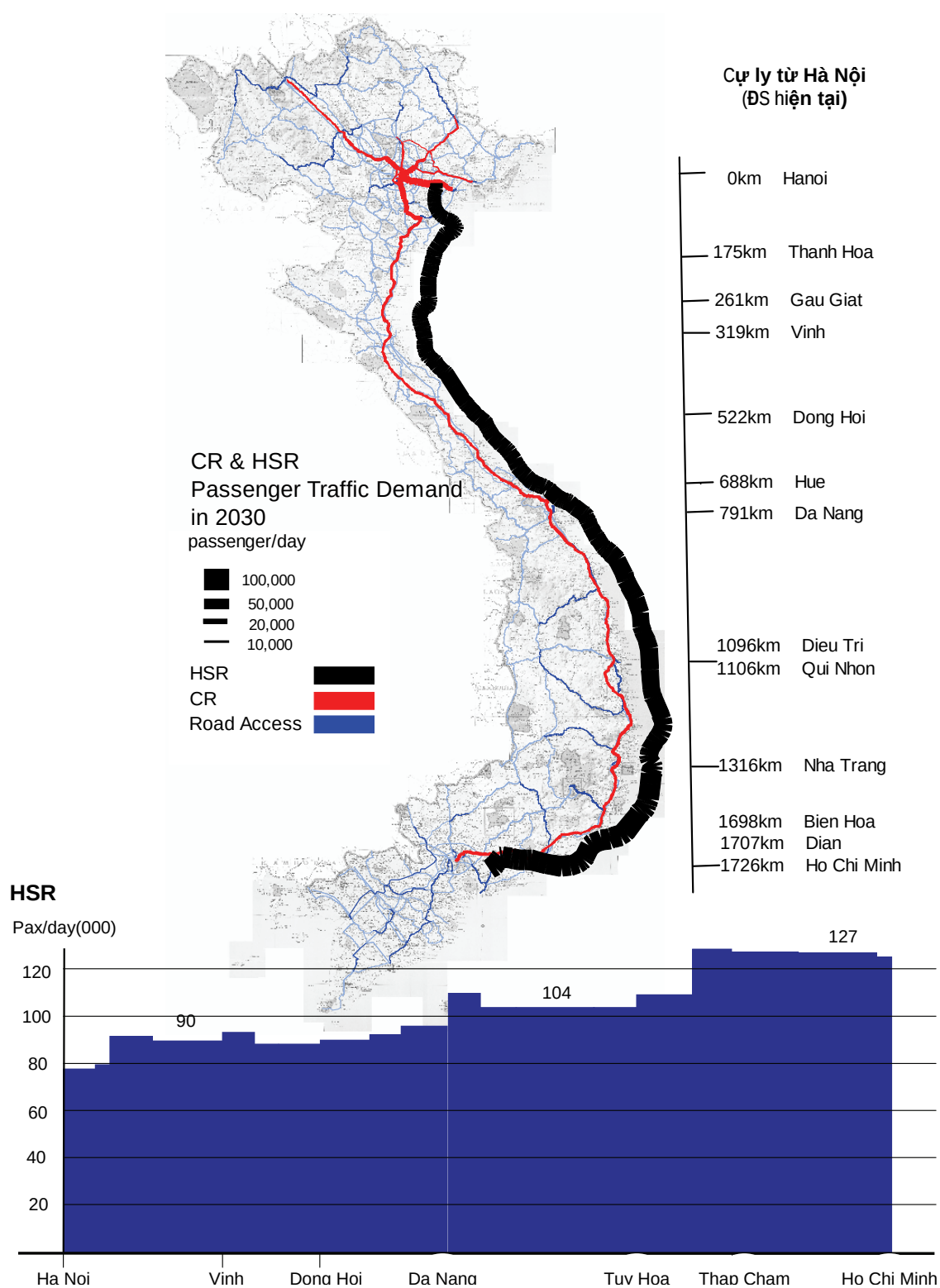
Hình 10.3.1 Lưu lượng vận tải phân bổ cho đường sắt năm 2030
 (Tốc độ ĐSCT: 300 km/h; Giá vé bằng nửa giá vé máy bay)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Chú thích: Tham khảo dự báo nhu cầu trong trường hợp giá “bằng vé máy bay”.

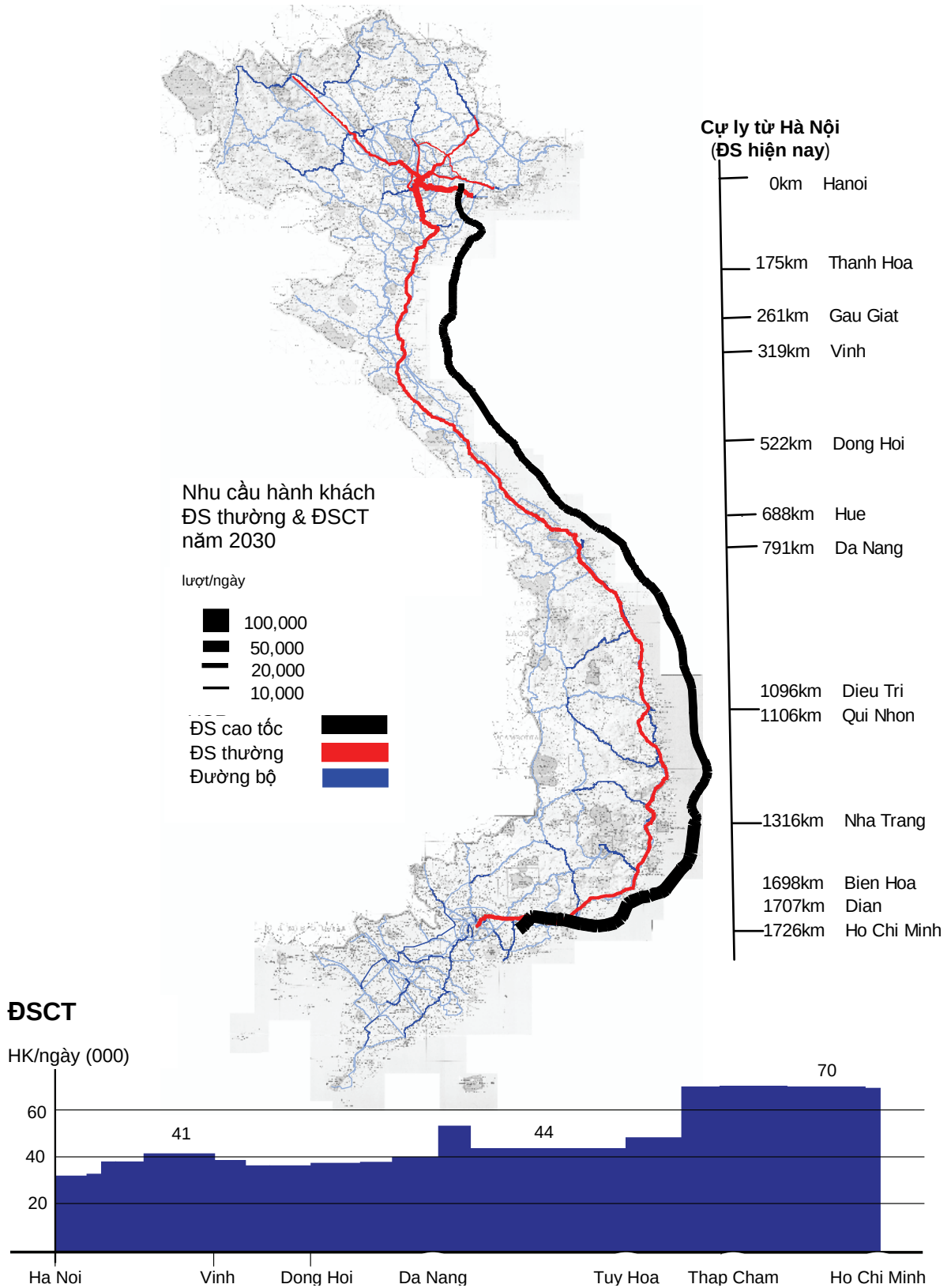
Hình 10.3.2 Lưu lượng giao thông vận tải phân bổ cho đường sắt, 2030
 (Tốc độ: 300 km/h, Giá vé bằng giá vé máy bay)



Nguồn: Đoàn nghiên cứu VITRANSS 2.

Hình 10.3.3 Lưu lượng vận tải phân bổ cho đường sắt năm 2030

(Tốc độ ĐSCT: 200 km/h; Giá vé bằng giá vé máy bay)

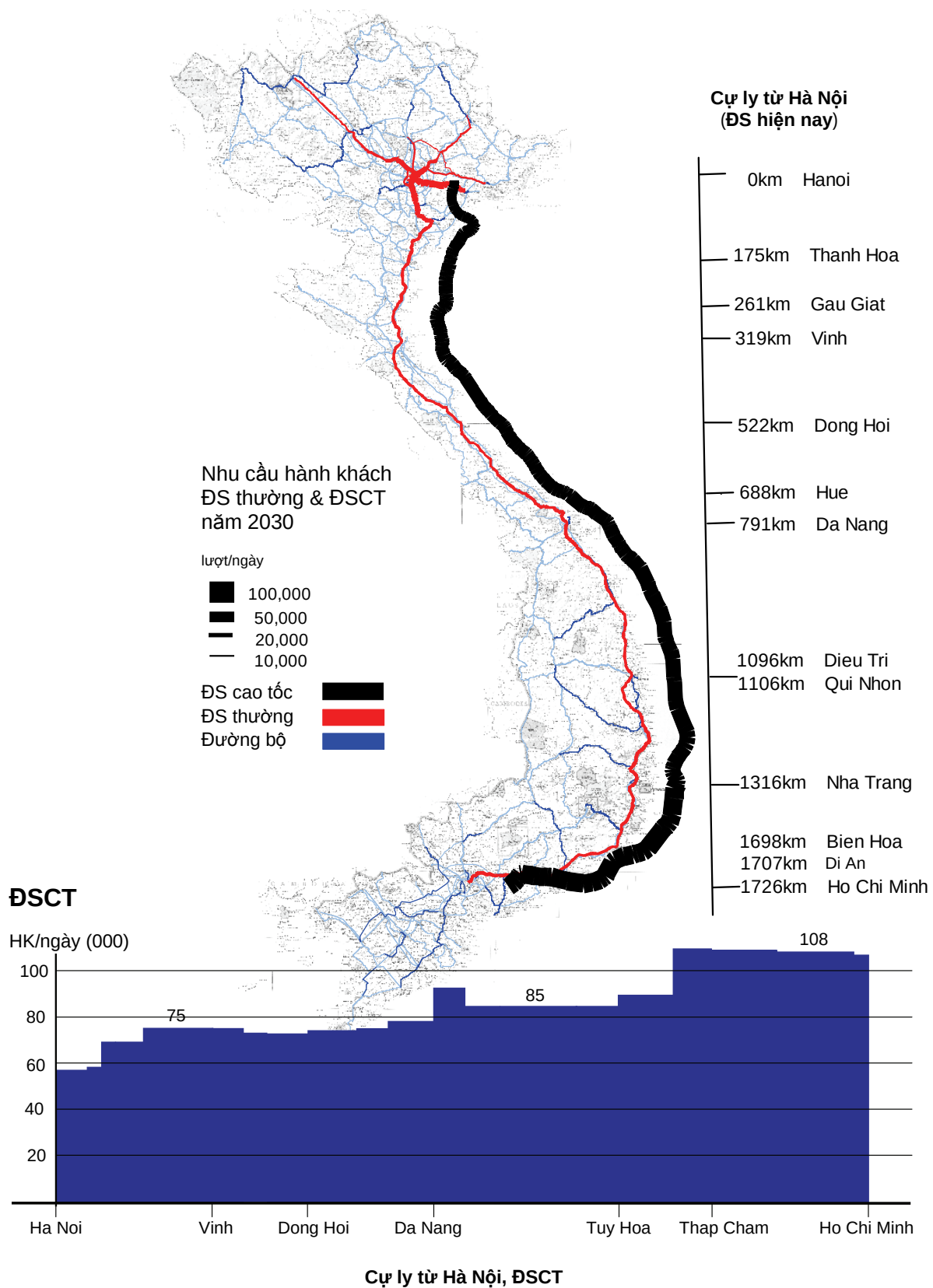


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Cự ly từ Hà Nội, ĐSCT

Hình 10.3.4 Lưu lượng vận tải phân bổ cho đường sắt năm 2030

(Tốc độ ĐSCT: 200 km/h; Giá vé bằng nửa giá vé máy bay)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

2) Độ nhạy của nhu cầu ĐSCT theo kịch bản phát triển từng đoạn

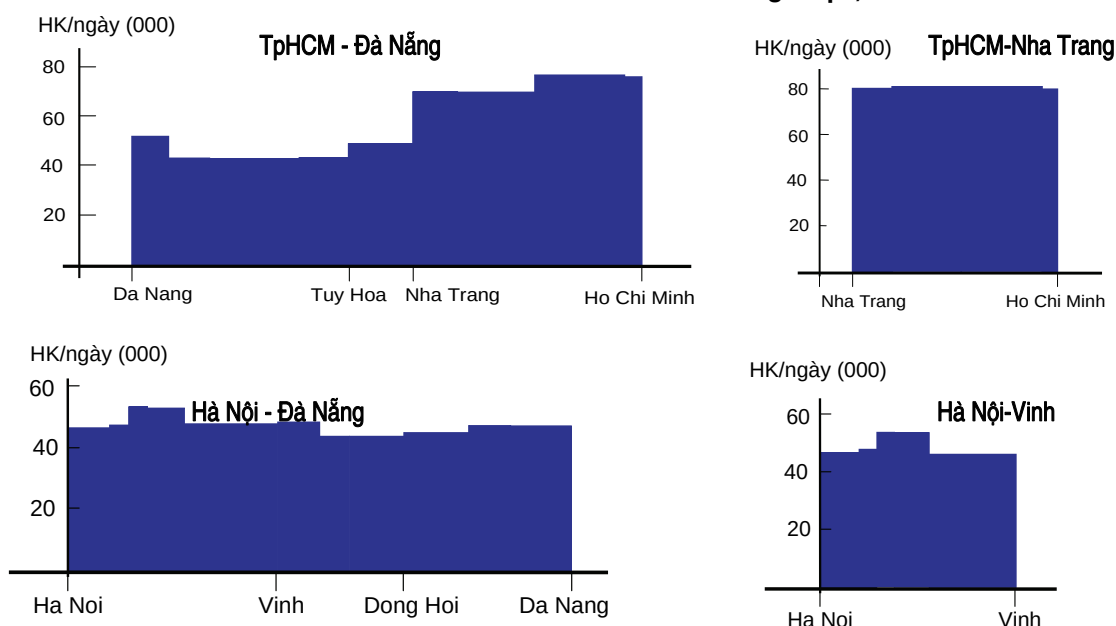
10.26 Bảng 10.3.4 tổng hợp kết quả dự báo nhu cầu cho các đoạn khác nhau trong các phương án xây dựng từng đoạn ĐSCT. Hình 10.3.4 thể hiện kết quả phân bổ nhu cầu trên từng đoạn của các phương án trên. Cần lưu ý rằng nhu cầu ước tính tại từng mặt cắt chỉ thấp hơn một chút so với phương án xây dựng toàn tuyến Hà Nội - TpHCM.

Bảng 10.3.4 Nhu cầu trên từng đoạn tuyến ĐSCT, 2030

Đoạn tuyến		Xe con			Xe buýt			ĐS thường	ĐSCT	Hàng không	Tổng
		Đ.bộ	ĐCT	Tổng	Đ.bộ	ĐCT	Tổng				
Đoạn TpHCM – Đà Nẵng	Lượt hành khách/ngày (000)	-	-	725	-	-	1928	116	102	108	2978
	Tỷ phần (HK, %)	-	-	24,3	-	-	64,7	3,9	3,4	3,6	100
	HK-km/ngày (triệu)	34	99	132	105	261	366	60	48	92	699
	Tỷ phần (HK-km, %)	4,8	14,1	18,9	15,0	37,3	52,3	8,6	6,9	13,2	100
	HK-giờ/ngày (triệu)	0,84	0,99	1,83	3,27	3,26	6,53	0,60	0,16	0,12	9,24
Đoạn TpHCM – Nha Trang	Lượt hành khách/ngày (000)	-	-	732	-	-	1913	113	86	134	2978
	Tỷ phần (HK, %)	-	-	24,6%	-	-	64,2%	3,8%	2,9%	4,5%	100%
	HK-km/ngày (triệu)	47	90	137	143	215	358	81	32	117	724
	Tỷ phần (HK-km, %)	6,5	12,4	18,9	19,7	29,7	49,4	11,2	4,4	16,1	100
	HK-giờ/ngày (triệu)	1,17	0,90	2,07	4,46	2,69	7,15	0,87	0,19	0,55	10,83
Đoạn Hà Nội – Đà Nẵng	Lượt hành khách/ngày (000)	-	-	730	-	-	1942	116	72	118	2978
	Tỷ phần (HK, %)	-	-	24,5	-	-	65,2	3,9	2,4	4,0	100
	HK-km/ngày (triệu)	34	100	134	104	264	367	72	34	90	698
	Tỷ phần (HK-km, %)	4,9	14,3	19,2	14,9	37,8	52,7	10,3	4,8	12,9	100
	HK-giờ/ngày (triệu)	0,85	1,00	1,85	3,25	3,29	6,54	0,72	0,11	0,11	9,34
Đoạn Hà Nội – Vinh	Lượt hành khách/ngày (000)	-	-	734	-	-	1917	113	53	161	2978
	Tỷ phần (HK, %)	-	-	24,6	-	-	64,4	3,8	1,8	5,4	100
	HK-km/ngày (triệu)	47	91	138	146	221	366	72	14	131	721
	Tỷ phần (HK-km, %)	6,6	12,6	19,2	20,2	30,6	50,8	10,0	1,9	18,1	100
	HK-giờ/ngày (triệu)	1,18	0,91	2,09	4,56	2,76	7,31	0,77	0,10	0,65	10,92

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

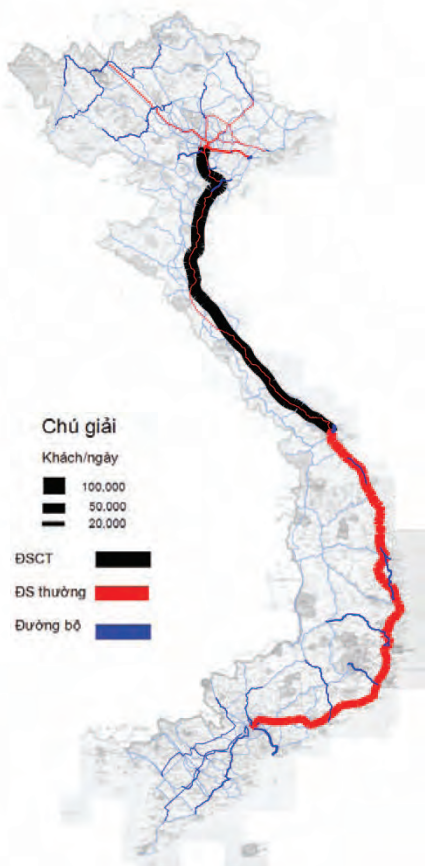
Hình 10.3.5 Phân bổ nhu cầu ĐSCT trên từng đoạn, 2030



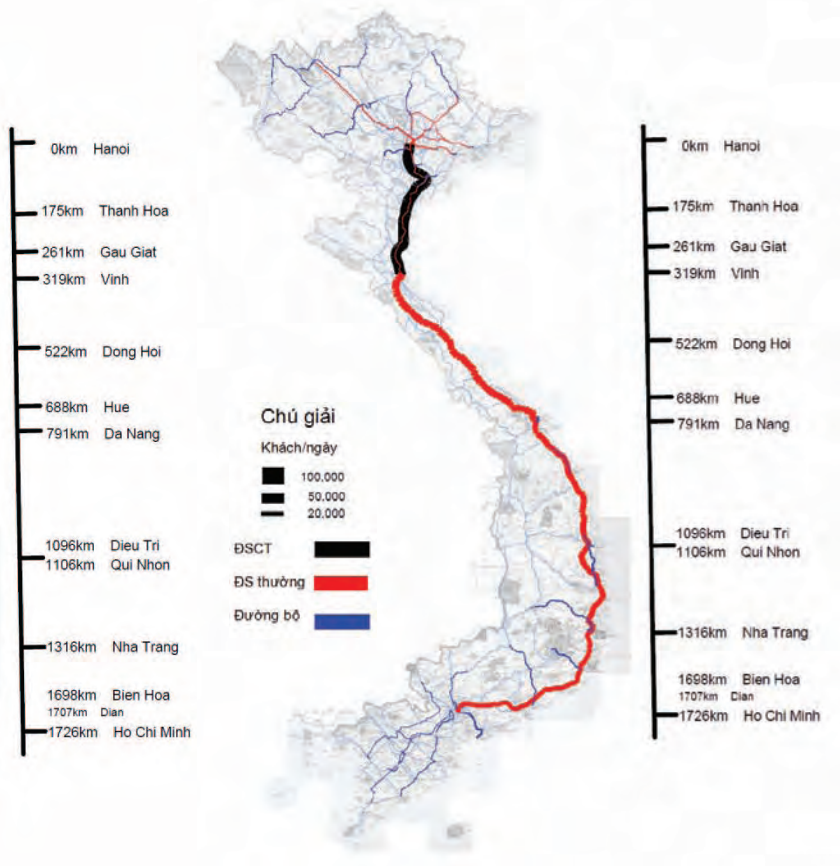
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2. 10-17

Hình 10.3.6 Phân bổ hành khách ĐSCT trên từng đoạn năm 2030

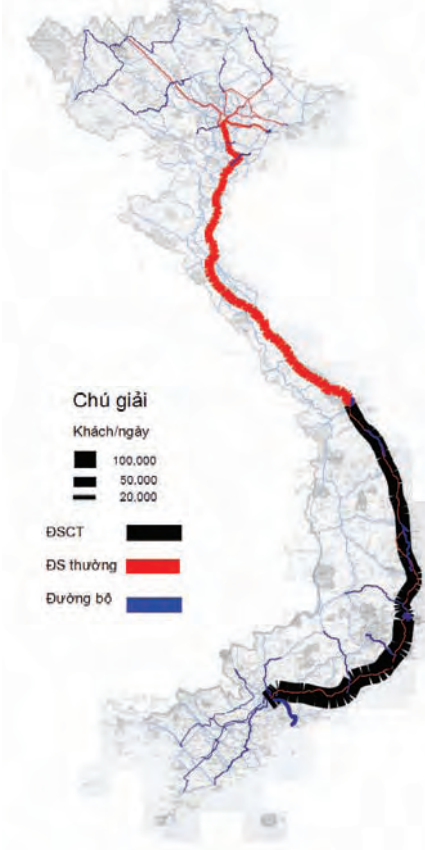
Hà Nội – Đà Nẵng



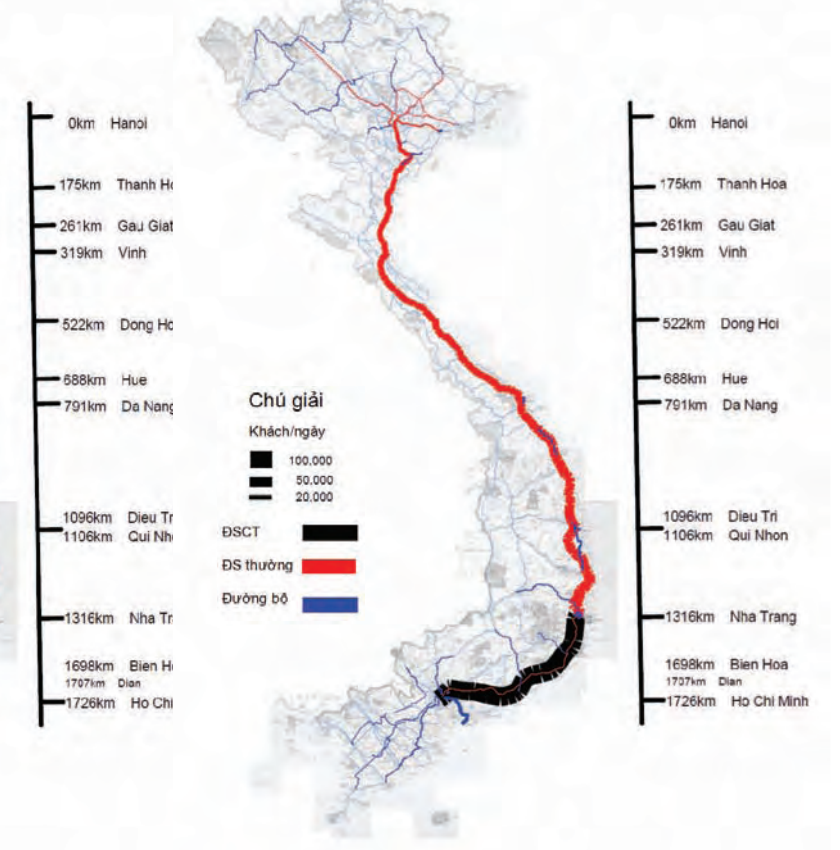
Hà Nội - Vinh



TpHCM - Đà Nẵng



TpHCM-Nha Trang



10.4 Đánh giá Kinh tế và Tài chính

10.27 Trong phần này chỉ tập trung vào khía cạnh khả thi kinh tế và tài chính của tuyến ĐSCTBN, còn nội dung đánh giá toàn diện về tuyến này, bao gồm cả phân tích môi trường, được trình bày tại Chương 5.

1) Đánh giá Kinh tế

(1) Lợi ích Kinh tế

10.28 Tiết kiệm thời gian của hành khách, tiết kiệm chi phí khai thác và bảo trì của các phương thức, và giảm tải nạn giao thông được coi là lợi ích kinh tế thu được. Mặc dù có thể có các lợi ích khác như tăng trưởng sản phẩm công nghiệp, tác động tới môi trường v.v., nhưng các lợi ích này không được đưa vào phân tích kinh tế do các lợi ích này phụ thuộc nhiều vào điều kiện xã hội và lợi ích chính trị.

(a) Tiết kiệm chi phí thời gian của hành khách

10.29 Phần tiết kiệm được cho chi phí thời gian được tính theo công thức sau:

$$CP \text{ thời gian của HK (không có ĐSCT)} - CP \text{ thời gian của HK (đã có ĐSCT)}$$

10.30 Do chi phí đơn vị về thời gian hành khách thay đổi theo phương thức và theo từng năm nên trước tiên cần tính giá trị HK-giờ theo phương thức cho toàn mạng lưới vận tải. Bảng 10.4.1 thể hiện các chi phí thời gian hành khách của từng phương thức tại các năm khác nhau như giả định của Nghiên cứu này. Ngoài ra, cũng có thể giả định rằng hành khách ĐSCT thuộc nhóm có thu nhập cao.

Bảng 10.4.1 Giả định về chi phí thời gian hành khách

Điều kiện	Phương thức	2008	2010	2020	2030
Thu nhập TB (USD/tháng)	Xe con, máy bay	400	421	694	1.056
	Xe khách/ĐS/Đ.sông	200	211	347	528
Chi phí thời gian (USD/giờ)	Xe con, máy bay	2,50	2,63	4,33	6,60
	Xe khách/ĐS/Đ.sông	1,25	1,32	2,17	3,30

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Chú thích: 1) 160 giờ làm việc/tháng. 2) Tăng thu nhập tỷ lệ thuận với GDP bình quân/người.

(b) Tiết kiệm chi phí khai thác và bảo trì của các phương thức khác

10.31 ĐSCT làm giảm khối lượng vận chuyển hành khách của các phương thức khác. Từ kết quả phân bổ giao thông, có thể thu được giá trị hành khách –km của từng phương thức như trong Bảng 10.3.1. Bảng sau đây tóm tắt chi phí khai thác ước tính của từng phương thức vận tải.

Bảng 10.4.2 Chi phí khai thác của từng phương thức vận tải

Phương thức	(đồng/khách-km)	
	Kinh tế	Tài chính
Xe con (đường bộ thường)	941	1,426
Xe con (cao tốc)	993	1,372
Xe khách (đường bộ thường)	427	443
Xe khách (cao tốc)	535	548
Đường sắt thường	250	290
Máy bay	1.077	1.215

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

(c) Giảm tai nạn giao thông đường bộ

10.32 Do có một phần hành khách đường bộ sẽ bị thu hút sang ĐSCT nên tai nạn giao thông đường bộ sẽ giảm tỷ lệ thuận với mức hành khách – km giảm trên đường bộ. Bảng 10.4.3 thể hiện thiệt hại kinh tế ước tính từ tai nạn giao thông đường bộ giai đoạn 2007 – 2020. Mức tăng trưởng trung bình dự kiến là 8,24%/năm³. Mức giảm thiệt hại kinh tế được tính từ so sánh giá trị hành khách-km giữa hai trường hợp “CÓ” và “KHÔNG CÓ” đường sắt cao tốc. Mức chênh lệch được coi là một trong những lợi ích kinh tế của ĐSCT.

Bảng 10.4.3 Thiệt hại kinh tế ước tính từ tai nạn giao thông đường bộ

Năm	GDP (tỷ đồng)	Thiệt hại (tỷ đồng)
2007	1.130.000	32.657
2008	1.220.400	35.270
2009	1.318.032	38.091
2010	1.423.475	41.138
2011	1.537.353	44.429
2012	1.660.341	47.984
2013	1.793.168	51.823
2014	1.936.621	55.968
2015	2.091.551	60.446
2016	2.258.875	65.281
2017	2.439.585	70.504
2018	2.634.752	76.144
2019	2.845.532	82.236
2020	3.073.175	88.815

(2) Đánh giá lợi ích kinh tế toàn tuyến ĐSCT (Hà Nội – TpHCM)

(a) Bắt đầu khai thác năm 2026 (phương án cơ sở)

10.33 Bảng 10.4.4 thể hiện chi phí và lợi ích của dự án ĐSCT (Hà Nội – TpHCM, 300 km/h, giá vé bằng giá vé máy bay) tính từ các điều kiện đã nói ở trên. Năm 2026 được giả định là năm bắt đầu khai thác ĐSCT. Giai đoạn phân tích là 30 năm, 2016 – 2045. Chi phí O&M, mức tiết kiệm chi phí thời gian hành khách và tiết kiệm chi phí khai thác được giả định sẽ tăng theo từng năm với mức 4,9%/năm (là mức tăng trưởng phát sinh/thu hút chuyển đi giai đoạn 2020 – 2030). Chi phí tai nạn giao thông đường bộ sẽ được giả định là tăng ở mức 8,2%/năm.

10.34 Bảng 10.4.5 thể hiện kết quả đánh giá kinh tế. Tất cả các giá trị EIRR tính được đều thấp hơn ngưỡng 12%, thậm chí trong vài trường hợp là không tính được. Khi tốc độ ĐSCT là 300 km/h, EIRR cao hơn trường hợp 200 km/h 2-3%. Mức lợi ích kinh tế đều thấp so với chi phí kinh tế trong toàn bộ giai đoạn phân tích. Do đó, tính khả thi về kinh tế của dự án ĐSCT bị coi là thấp trong tình huống giả định này. Lý do khá rõ ràng: ĐSCT chiếm thị phần vận chuyển hành khách từ các phương thức vận tải khác, nhất là từ đối thủ cạnh tranh là hàng không. Do đó, mức tiết kiệm chi phí thời gian hành khách, vốn được coi là lợi ích lớn nhất trong các dự án giao thông thông thường, lại thấp.

³ Do GDP/người sẽ tăng 5,1%/năm và lượng phương tiện sẽ tăng 7,7%/năm nên tỷ lệ tai nạn giao thông sẽ giảm 4%/năm.

Bảng 10.4.4 Dòng chi phí/lợi ích của ĐSCT (Hà Nội – TpHCM, 300 km/h, giá vé bằng giá vé máy bay)

(Triệu USD)

Năm	Chi phí vốn								Chi phí O&M	Tổng chi phí	Lợi ích			Tổng lợi ích	Lợi ích – Chi phí
	Xây dựng	Đề pô	Công trình điện	Thông tin/Tính hiệu	Dịch vụ kỹ thuật	Đầu máy toa xe	Thu hồi đất	Tổng			Tiết kiệm Thời gian Hành khách	Tiết kiệm Chi phí Khai thác của Phương thức khác	Tiết kiệm Chi phí Tai nạn		
2016	0	0	0	0	0	0	0	0		0					0
2017	0	0	0	0	0	0	0	0		0					0
2018	0	0	0	0	354	0	0	354		354					-354
2019	0	0	0	0	354	0	0	354		354					-354
2020	0	0	0	0	0	0	0	0		0					0
2021	2.226	0	0	0	0	0	591	2.817		2.817					-2.817
2022	3.339	0	701	535	0	0	591	5.166		5.166					-5.166
2023	5.566	220	701	803	0	0	609	7.898		7.898					-7.898
2024	5.566	256	2.102	1.338	0	453	0	9.716		9.716					-9.716
2025	5.566	256	3.504	2.676	0	1.813	0	13.815		13.815					-13.815
2026								0	1.119	1.119	516	1.354	511	2.380	1.262
2027								0	1.155	1.155	541	1.420	553	2.513	1.359
2028								0	1.193	1.193	567	1.489	598	2.655	1.462
2029								0	1.232	1.232	595	1.562	648	2.804	1.572
2030						609		609	1.272	1.881	624	1.638	701	2.963	1.081
2031								0	1.315	1.315	654	1.718	759	3.131	1.816
2032								0	1.359	1.359	686	1.801	821	3.309	1.950
2033								0	1.404	1.404	720	1.889	889	3.498	2.094
2034								0	1.451	1.451	755	1.981	962	3.698	2.247
2035						773		773	1.501	2.273	791	2.078	1.042	3.911	1.638
2036								0	1.552	1.552	830	2.179	1.128	4.137	2.585
2037								0	1.604	1.604	870	2.285	1.221	4.377	2.772
2038								0	1.659	1.659	913	2.397	1.321	4.631	2.972
2039								0	1.716	1.716	957	2.514	1.430	4.901	3.185
2040						980		980	1.776	2.756	1004	2.636	1.548	5.188	2.432
2041								0	1.837	1.837	1053	2.765	1.676	5.494	3.657
2042								0	1.901	1.901	1104	2.900	1.814	5.818	3.917
2043								0	1.967	1.967	1158	3.041	1.963	6.162	4.196
2044								0	2.035	2.035	1215	3.189	2.125	6.529	4.494
2045								0	2.106	2.106	1274	3.345	2.300	6.919	4.813
	-13877	-464	-3189	-1454	0	0	-1.790	-20.774	0	-20.774					20.774

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Bảng 10.4.5 Chỉ tiêu kinh tế của dự án ĐSCT (Hà Nội – TpHCM, khai thác năm 2026)

Tốc độ ĐSCT (km/h)	Giá vé (% giá vé máy bay)	Lượng khách năm 2026 (000 người)	EIRR (%)	Lợi ích/Chi phí (tỷ lệ chiết khấu 12%/năm)
300	100	146	-	0,46
300	75	172	5,6	0,58
300	50	208	6,9	0,66
300	25	248	9,6	0,84
200	100	114	-	0,29
200	75	136	-	0,46
200	50	165	4,2	0,51
200	25	203	6,5	0,65

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

(b) Khai thác năm 2036 (lùi lại 10 năm)

10.35 Phần phân tích trên sử dụng giả định năm khai thác là 2026. Nếu trì hoãn năm khai thác này thì tính khả thi về kinh tế sẽ cao hơn do nhu cầu vận tải cao hơn. Bảng 10.4.6 tóm tắt kết quả phân tích khi năm bắt đầu khai thác tuyến ĐSCT chậm hơn 10 năm. Trong trường hợp đó, giá trị EIRR tăng khoảng 5%, và phương án giá vé thấp (25% vé máy bay, ngang với vé xe khách) đã gần đạt mức khả thi. Các phương án 200 km/h bị loại trừ khỏi phân tích này do có thể thấy rõ các phương án này có mức chi phí cũng gần bằng phương án 300 km/h nhưng không được ủng hộ nhiều.

Bảng 10.4.6 Chỉ tiêu kinh tế của dự án ĐSCT (Hà Nội – TpHCM, khai thác năm 2036)

Tốc độ ĐSCT (km/h)	Giá vé (% giá vé máy bay)	Lượng khách năm 2040 (000 người)	EIRR (%)	Lợi ích/Chi phí (12%/năm)
300	100	235	7,7	0,70
300	75	277	9,8	0,85
300	50	335	11,6	0,98
300	25	399	14,9	1,21

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

(c) Khai thác năm 2046 (lùi lại 20 năm)

10.36 Nếu tiếp tục hoãn năm khai thác ĐSCT thì tính khả thi về kinh tế lại cao hơn nữa. Bảng 10.4.7 tóm tắt kết quả phân tích trong trường hợp lùi năm khai thác lại 20 năm, là năm 2046. EIRR sẽ tăng thêm khoảng 5% và tất cả các phương án về tốc độ đều khả thi về kinh tế. Tuy nhiên cần lưu ý rằng mức dự báo này chủ yếu dùng phương pháp ngoại suy từ những giả định khác nhau cho năm 2020 và 2030.

Bảng 10.4.7 Chỉ tiêu kinh tế của dự án ĐSCT (Hà Nội – TpHCM, khai thác năm 2046)

Tốc độ ĐSCT (km/h)	Giá vé (% giá vé máy bay)	Lượng khách năm 2050 (000 người)	EIRR (%)	Lợi ích/Chi phí (12%/năm)
300	100	378	12,2	1,02
300	75	446	14,2	1,16
300	50	539	16,3	1,32
300	25	642	19,9	1,59

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

(d) Khai thác năm 2026 và phát triển đô thị mạnh mẽ

10.37 Tính khả thi kinh tế của dự án ĐSCT kém chủ yếu là do nhu cầu đi lại từ các đô thị vừa và nhỏ nằm giữa Hà Nội và TpHCM còn ít. Nếu quá trình phát triển đô thị diễn ra mạnh mẽ hơn so với mức giả định thì nhu cầu cho tuyến ĐSCT sẽ tăng và nhờ đó sẽ tăng được tính khả thi về kinh tế. Bảng 10.4.8 thể hiện kết quả phân tích này. Bảng 10.4.9 tóm tắt những giả định về phát triển đô thị. Cần lưu ý rằng quá trình đô thị hóa nhanh được giả định cho Thanh Hóa, Vinh và Đà Nẵng. Do quá trình đô thị hóa sẽ chắc chắn được duy trì ở Việt Nam và khi tốc độ đô thị hóa nhanh tại các đô thị giữa Hà Nội và TpHCM đáp ứng được chiến lược quốc gia về phát triển cân đối, nên kịch bản này cần được quan tâm hơn nữa.

10.38 EIRR của dự án ĐSCT trong phương án này sẽ cao hơn so với Phương án Cơ sở là 2-3%, còn phương án giá vé thấp đã đạt ngưỡng 12%.

Bảng 10.4.8 Chỉ tiêu kinh tế của dự án ĐSCT (Hà Nội – TpHCM, khai thác năm 2026, phát triển đô thị mạnh mẽ)

Tốc độ ĐSCT (km/h)	Giá vé (% giá vé máy bay)	Lượng khách năm 2030 (000 người)	EIRR (%)	Lợi ích/Chi phí (12%/năm)
300	100	225	4,9	0,55
300	75	261	6,2	0,63
300	50	311	9,3	0,83
300	25	368	12,3	1,03

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Bảng 10.4.9 Giả định về Phát triển đô thị mạnh mẽ

Tỉnh (Thành)	Dân số đô thị (000)			2030-B/ 2030-A
	2005	2030-A	2030-B	
		(PA cơ sở)	(Phát triển đô thị mạnh mẽ)	
Hà Nội (Hà Nội)	2.055	4.735	6.000	127%
Thanh Hóa (Thanh Hóa)	360	684	1500	219%
Nghệ An (Vinh)	323	761	1500	197%
Thừa Thiên Huế (Huế)	358	748		134%
Đà Nẵng (Đà Nẵng)	670	1.041	2.500	240%
Quảng Nam (Tam Kỳ)	250	738	1000	136%
Bình Định (Quy Nhơn)	392	1.047	1.500	143%
Khánh Hòa (Nha Trang)	448	1.256	1.500	119%
Bình Thuận (Phan Thiết)	432	1.128	1.500	133%
Đồng Nai (Biên Hòa)	680	1.716	2.500	146%
TpHCM (TpHCM)	5.060	10.049	12.000	119%
Tổng	12.649	28.775	39.600	138%

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

(e) Khai thác năm 2036 (lùi 10 năm) và phát triển đô thị mạnh mẽ

10.39 Phương án này giả định việc lùi năm khai thác 10 năm và có phát triển đô thị mạnh mẽ. Kết quả phân tích thể hiện trong Bảng 10.4.10. Có thể thấy rằng EIRR sẽ tăng hơn nữa, khoảng 4-5% so với phương án trên. Ngoài trường hợp giá vé thấp, thì trường hợp mức vé trung bình (giá vé bằng 50% giá vé máy bay) sẽ khả thi về kinh tế.

Bảng 10.4.10 Chỉ tiêu kinh tế của dự án ĐSCT (Hà Nội – TpHCM, khai thác năm 2036, phát triển đô thị mạnh mẽ)

Tốc độ ĐSCT (km/h)	Giá vé (% giá vé máy bay)	Lượng khách năm 2040 (000 người)	EIRR (%)	Lợi ích/Chi phí (12%/năm)
300	100	362	8.9	0.80
300	75	420	10.3	0.89
300	50	501	14.1	1.14
300	25	592	17.6	1.39

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

(f) Ảnh hưởng của giá nhiên liệu đối với vận tải đường bộ và hàng không

10.40 Gần đây, giá dầu hiện có nhiều biến động lớn. Tuy nhiên về lâu dài thì chắc chắn giá dầu sẽ có xu hướng tăng. Nếu giá dầu dùng cho các phương tiện giao thông đường bộ và máy bay tăng 50% thì EIRR của dự án ĐSCT sẽ tăng thêm 1-2% cho các phương án trình bày ở trên.

(3) Đánh giá phương án phát triển từng đoạn ĐSCT

(a) Khai thác năm 2026 (Phương án cơ sở)

10.41 Bảng 10.4.11 thể hiện kết quả đánh giá kinh tế cho phương án xây dựng từng đoạn ĐSCT. Trong phân tích này, các đoạn được giả định có tính độc lập với các đoạn khác, cụ thể là khi một đoạn được xây dựng thì đoạn kia chưa có. So với việc xây dựng toàn tuyến Hà Nội – TpHCM thì tính khả thi về kinh tế cao hơn nhiều, đặc biệt cho các đoạn ngắn như Hà Nội – Ninh Bình, Hà Nội – Thanh Hóa, Nha Trang – TpHCM và Phan Thiết – TpHCM. Các trường hợp giá vé thấp và trung bình trên các đoạn này đều có tính khả thi về kinh tế, mặc dù EIRR vẫn còn thấp. Tính khả thi tương đối cao của việc xây dựng từng đoạn là do ĐSCT ít phải cạnh tranh hơn với hàng không, hay nói cách khác là ĐSCT có lợi thế lớn trong các chuyến đi cự ly trung bình.

Bảng 10.4.11 Chỉ tiêu kinh tế dự án ĐSCT trên từng đoạn (khai thác năm 2026)

Đoạn	Tốc độ ĐSCT (km/h)	Giá vé (% giá vé máy bay)	Lượng khách năm 2030 (000 người)	EIRR (%)	Lợi ích/Chi phí (12%/năm)
Hà Nội -	300	100	19	11,6	0,97
Ninh Bình (108km)	300	75	20	12,4	1,04
	300	50	20	12,8	1,08
	300	25	21	13,3	1,13
Hà Nội -	300	100	46	10,9	0,92
Thanh Hóa (161km)	300	75	48	11,7	0,98
	300	50	50	12,2	1,02
	300	25	53	13,0	1,09
Hà Nội -	300	100	53	10,0	0,85
Vinh (295km)	300	75	57	10,2	0,86
	300	50	61	10,9	0,92
	300	25	65	11,6	0,97
Hà Nội -	300	100	75	7,8	0,70
Huế (626km)	300	75	84	8,6	0,76
	300	50	95	9,5	0,82
	300	25	107	10,9	0,92
Hà Nội -	300	100	79	6,3	0,60
Đà Nẵng (704km)	300	75	90	7,1	0,66
	300	50	103	8,0	0,72
	300	25	117	10,7	0,91
Huế -	300	100	57	5,8	0,54
Đà Nẵng (78km)	300	75	58	6,7	0,60
	300	50	60	7,6	0,66
	300	25	61	8,5	0,73
Đà Nẵng -	300	100	110	6,7	0,63
TpHCM (836km)	300	75	125	7,1	0,67
	300	50	143	8,3	0,75
	300	25	165	10,7	0,91
Nha Trang -	300	100	86	11,3	0,95
TpHCM (362km)	300	75	93	11,8	0,99
	300	50	101	12,3	1,03
	300	25	110	13,4	1,11
Phan Thiết -	300	100	79	10,9	0,91
TpHCM (150km)	300	75	82	11,6	0,97
	300	50	86	12,4	1,03
	300	25	89	13,3	1,11

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

(b) Khai thác năm 2020 (sớm hơn 6 năm)

10.42 Chính phủ Việt Nam đã thể hiện rõ quyết tâm hoàn tất một phần ĐSCT trước năm 2020. Để kiểm nghiệm tính thực tế của kế hoạch này, Đoàn nghiên cứu đã tiến hành đánh giá kinh tế với năm khai thác giả định là 2020. Kết quả đánh giá cho thấy EIRR thấp hơn so với phương án cơ sở khoảng 3%, nằm dưới ngưỡng 12% (xem Bảng 10.4.12)

Bảng 10.4.12 Chỉ tiêu kinh tế dự án ĐSCT trên từng đoạn (khai thác vào năm 2020)

Đoạn	Tốc độ ĐSCT (km/h)	Giá vé (% giá vé máy bay)	Lượng khách năm 2030 (000 người)	EIRR (%)	Lợi ích/Chi phí (12%/năm)
Hà Nội	300	100	19	8,4	0,70
-	300	75	20	9,1	0,75
Ninh Bình (108km)	300	50	20	9,4	0,78
	300	25	21	9,9	0,82
Hà Nội	300	100	46	8,0	0,70
-	300	75	48	8,7	0,74
Thanh Hóa (161km)	300	50	50	9,1	0,77
	300	25	53	9,7	0,82
Hà Nội	300	100	53	7,2	0,64
-	300	75	57	7,3	0,65
Vinh (295km)	300	50	61	7,9	0,69
	300	25	65	8,5	0,73
Hà Nội	300	100	75	5,4	0,54
-	300	75	84	6,1	0,58
Huế (626km)	300	50	95	6,8	0,63
	300	25	107	8,0	0,71
Hà Nội	300	100	79	4,2	0,46
-	300	75	90	4,8	0,51
Đà Nẵng (704km)	300	50	103	5,5	0,56
	300	25	117	7,9	0,71
Huế	300	100	57	-	0,37
-	300	75	58	-	0,41
Đà Nẵng (78km)	300	50	60	4,5	0,46
	300	25	61	5,3	0,51
Đà Nẵng	300	100	110	4,4	0,49
-	300	75	125	4,7	0,52
TpHCM (836km)	300	50	143	5,7	0,58
	300	25	165	7,8	0,72
Nha Trang	300	100	86	8,2	0,73
-	300	75	93	8,7	0,76
TpHCM (362km)	300	50	101	9,1	0,79
	300	25	110	10,0	0,86
Phan Thiết	300	100	79	7,0	0,63
-	300	75	82	7,6	0,67
TpHCM (150km)	300	50	86	8,4	0,73
	300	25	89	9,2	0,78

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

(c) Khai thác năm 2020 (sớm hơn 6 năm) và có phát triển đô thị mạnh mẽ

10.43 Bảng 10.4.13 thể hiện kết quả phân tích kinh tế khi ĐSCT đi vào khai thác năm 2020, sớm hơn 6 năm so với phương án cơ sở, và quá trình đô thị diễn ra mạnh mẽ như đã trình bày ở phần trên. EIRR tăng thêm khoảng 3-5% so với trường hợp trên. So với khu vực phía Nam, tác động của phát triển đô thị mạnh mẽ rõ nét hơn ở phía Bắc với đoạn Hà Nội – Ninh Bình, Hà Nội – Thanh Hóa và Hà Nội – Vinh. Điều này là do sự khác biệt phân bố đô thị nơi có hoạt động phát triển đô thị mạnh mẽ theo dự kiến.

**Bảng 10.4.13 Chỉ tiêu kinh tế dự án ĐSCT trên từng đoạn
(khai thác năm 2020, phát triển đô thị mạnh mẽ)**

Đoạn	Tốc độ ĐSCT (km/h)	Giá vé (% giá vé máy bay)	Lượng khách năm 2030 (000 người)	EIRR (%)	Lợi ích/Chi phí (12%/năm)
Hà Nội -	300	100	39	13,0	1,10
Ninh Bình (108km)	300	75	40	13,4	1,13
	300	50	41	13,8	1,17
	300	25	42	14,5	1,23
Hà Nội -	300	100	71	11,5	0,96
Thanh Hóa (161km)	300	75	74	11,9	1,00
	300	50	78	13,0	1,08
	300	25	81	14,0	1,17
Hà Nội -	300	100	87	10,9	0,92
Vinh (295km)	300	75	92	11,8	0,99
	300	50	98	12,8	1,07
	300	25	105	13,4	1,12
Hà Nội -	300	100	121	6,4	0,61
Huế (626km)	300	75	135	7,5	0,69
	300	50	151	8,6	0,76
	300	25	168	10,0	0,86
Hà Nội -	300	100	129	5,3	0,55
Đà Nẵng (704km)	300	75	146	6,4	0,62
	300	50	164	7,5	0,69
	300	25	185	10,4	0,88
Huế -	300	100	84	10,4	0,87
Đà Nẵng (78km)	300	75	86	10,9	0,91
	300	50	89	11,4	0,96
	300	25	91	11,9	1,00
Đà Nẵng -	300	100	151	5,2	0,55
TpHCM (836km)	300	75	170	5,5	0,58
	300	50	194	6,1	0,62
	300	25	225	8,7	0,79
Nha Trang -	300	100	110	10,9	0,92
TpHCM (362km)	300	75	119	11,2	0,95
	300	50	129	11,8	0,99
	300	25	140	12,8	1,06
Phan Thiết -	300	100	106	8,1	0,73
TpHCM (150km)	300	75	110	8,6	0,76
	300	50	114	9,3	0,81
	300	25	119	10,1	0,87

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

(d) Tác động của giá nhiên liệu đối với phương tiện đường bộ và máy bay

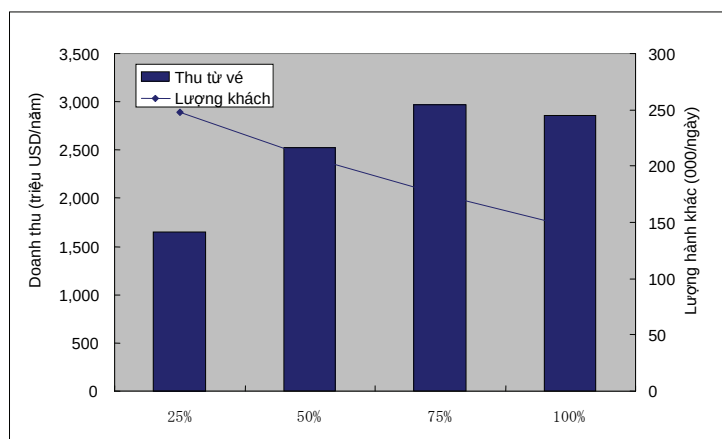
10.44 Đoàn Nghiên cứu cũng đã kiểm nghiệm tác động của giá dầu. Nếu giá nhiên liệu dùng cho phương tiện giao thông đường bộ và máy bay tăng 50% thì EIRR của dự án ĐSCT sẽ tăng khoảng 2% cho mỗi phương án kể trên.

3) Đánh giá Tài chính

(1) Phân tích mức vé để có doanh thu tối đa

10.45 Hình 10.4.1 thể hiện các mối quan hệ giữa nhu cầu và mức giá vé ĐSCT. Doanh thu ĐSCT đạt tối đa khi mức vé là khoảng 90% giá vé máy bay. Mối quan hệ này cần được cân nhắc kỹ lưỡng trong kế hoạch triển khai dự án ĐSCT vì nhìn chung tính khả thi kinh tế và tính khả thi tài chính mâu thuẫn với nhau. Mức vé càng thấp thì tính khả thi kinh tế càng cao do nhu cầu tăng. Tuy nhiên các mức vé thấp đó không thể đủ để duy trì hoạt động thương mại của ĐSCT. Ngoài ra, mức vé thấp khiến số lượng hành khách tăng, điều này lại làm tăng chi phí khai thác và bảo trì cần có khi nhu cầu tăng.

Hình 10.4.1 Doanh thu ĐSCT với các mức vé khác nhau (300km/h), 2030



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

(2) Đánh giá lợi ích tài chính toàn tuyến ĐSCT (Hà Nội – TpHCM)

(a) Khai thác năm 2026 (Phương án cơ sở)

10.46 Bảng 10.4.14 thể hiện các dòng chi phí và doanh thu cho phương án cơ sở căn cứ vào các điều kiện đã nói ở trên (ví dụ cho trường hợp 300 km/h, giá vé cao). Năm giả định bắt đầu khai thác ĐSCT là năm 2026, giai đoạn phân tích là 30 năm, 2016 – 2045, tương tự như với đánh giá kinh tế. Chi phí tài chính cao hơn chi phí kinh tế khoảng 18% do phải bao gồm dự phòng và thuế. Tính khả thi tài chính thấp do không xác định được FIRR. Tuy nhiên, tỷ lệ doanh thu/chi phí được tính ở mức là 2,0 cho toàn bộ giai đoạn khai thác là 20 năm⁴.

10.47 Bảng 10.4.15 tóm tắt kết quả đánh giá tài chính cho các phương án cơ sở với giả định khai thác năm 2026. Tính khả thi tài chính của các phương án này nhìn chung rất thấp vì không thể tính được FIRR. Tuy nhiên, tỷ lệ doanh thu/chi phí (doanh thu từ vé so với chi phí vận hành và chi phí đầu máy toa xe) lại cao hơn mức 1,0 với các trường hợp mức vé cao và trung bình. Điều này có nghĩa rằng ĐSCT có thể bền vững về thương mại nếu chí đầu tư khổng lồ ban đầu do Chính phủ gánh chịu. Ngoài ra, nếu áp dụng mức vé thương gia cao gấp đôi mức vé thường (và áp dụng với các hành khách sử dụng ĐSCT ngay cả khi mức vé tăng gấp đôi) thì tỷ lệ này còn cao hơn nữa. Điều đó cho thấy rằng ngay cả với các trường hợp giá vé trung bình thấp cũng có thể bền vững về kinh doanh thương mại.

⁴ Nhìn chung đối với các dự án đường sắt, khó có thể đạt được tỷ lệ nội hoàn tài chính (FIRR) trên 15% do vốn đầu tư ban đầu rất lớn và thời gian xây dựng dài. Ở Nhật Bản, tỷ lệ thu hồi vốn/doanh thu được coi là một trong các tiêu chí để khu vực tư nhân tham gia khai thác.

(b) Khai thác năm 2036 (lùi lại 10 năm)

10.48 Bảng 10.4.16 tóm tắt kết quả phân tích với điều kiện giả định năm khai thác hoãn lại 10 năm. FIRR vẫn không xác định được hoặc rất thấp.

Bảng 10.4.14 Dòng doanh thu và chi phí (ĐSCT: 300 km/h, bảng vé máy bay)

Năm	HK-km (triệu/ngày)	Chi phí (triệu USD)	Doanh thu (triệu USD)	Lợi nhuận (triệu USD)
2016		0	0	0
2017		0	0	0
2018		407	0	-407
2019		407	0	-407
2020		0	0	0
2021		3240	0	-3,240
2022		5941	0	-5,941
2023		9082	0	-9,082
2024		11173	0	-11.173
2025		15887	0	-15.887
2026	70	1286	2.359	1.072
2027	73	1328	2.474	1.146
2028	77	1371	2.594	1.223
2029	80	1416	2.721	1.304
2030	84	2164	2.854	690
2031	88	1512	2.993	1.481
2032	93	1562	3.139	1.576
2033	97	1615	3.292	1.677
2034	102	1669	3.452	1.783
2035	107	2614	3.620	1.006
2036	112	1784	3.797	2.013
2037	118	1845	3.982	2.137
2038	123	1908	4.176	2.268
2039	129	1974	4.380	2.406
2040	136	3169	4.593	1.424
2041	142	2113	4.817	2.705
2042	149	2186	5.052	2.866
2043	156	2262	5.299	3.037
2044	164	2341	5.557	3.216
2045	172	2422	5.828	3.406
Giá trị còn lại			23.890	23.890

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS

Chú thích: Không xác định được FIRR

Bảng 10.4.15 Các chỉ tiêu tài chính của dự án ĐSCT (Hà Nội – TpHCM, khai thác năm 2026)

Tốc độ ĐSCT (km/h)	Mức vé (% vé máy bay)	Lượng khách năm 2030(000/ngày)	FIRR (%)	Doanh thu/Chi phí (từ-đến)	Áp dụng vé thương gia	
					FIRR (%)	Doanh thu/Chi phí (từ-đến)
300	100	146	-	1,9 (0,7-2,4)	N,A	N,A
300	75	172	-	1,5 (0,5-2,0)	N,A	N,A
300	50	208	-	1,1 (0,4-1,4)	-	1,6 (0,5-2,1)
300	25	248	-	0,6 (0,2-0,8)	-	1,0 (0,3-1,3)
200	100	114	-	1,8 (0,7-2,3)	N,A	N,A
200	75	136	-	1,5 (0,5-0,9)	N,A	N,A
200	50	165	-	1,0 (0,4-1,3)	-	1,7 (0,6-2,2)
200	25	203	-	0,6 (0,2-0,7)	-	1,0 (0,3-1,3)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS. Chú thích: Vé thương gia cao gấp đôi vé thường, N.A = thiếu số liệu.

Bảng 10.4.16 Các chỉ tiêu tài chính của dự án ĐSCT (Hà Nội – TpHCM, khai thác năm 2036)

Tốc độ ĐSCT (km/h)	Mức vé (% vé máy bay)	Lượng khách năm 2030 (000/day)	FIRR (%)	Doanh thu/Chi phí (từ-đến)	Áp dụng vé thương gia	
					FIRR (%)	Doanh thu/Chi phí (từ-đến)
300	100	235	4.1	2.1 (0.5-2.7)	N.A.	N.A.
300	75	277	-	1.7 (0.4-2.3)	N.A.	N.A.
300	50	335	-	1.2 (0.3-1.6)	4.8	1.8 (0.4-2.5)
300	25	399	-	0.6 (0.1-0.9)	-	1.1 (0.2-1.5)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS.

Chú thích: Vé thương gia cao gấp đôi vé thường, N.A = thiếu số liệu

(c) Khai thác năm 2046 (lùi lại 20 năm)

10.49 Nếu tiếp tục trì hoãn năm khai thác thì tính khả thi về tài chính sẽ lại được cải thiện. Bảng 10.4.17 tổng hợp kết quả phân tích với năm khai thác ĐSCT lùi lại 20 năm, là năm 2046. Giá trị FIRR vẫn rất thấp hoặc không tính được, mặc dù đã có sự cải thiện.

Bảng 10.4.17 Các chỉ tiêu tài chính của dự án ĐSCT (Hà Nội – TpHCM, khai thác năm 2046)

Tốc độ ĐSCT (km/h)	Mức vé (% vé máy bay)	Lượng khách năm 2030 (000/day)	FIRR (%)	Doanh thu/Chi phí (từ-đến)	Áp dụng vé thương gia	
					FIRR (%)	Doanh thu/Chi phí (từ-đến)
300	100	378	6,5	2,1 (0,3-3,1)	N,A,	N,A,
300	75	446	4,9	1,7 (0,3-2,6)	N,A,	N,A,
300	50	539	-	1,2 (0,2-1,8)	6,8	1,9 (0,3-2,9)
300	25	642	-	0,6 (0,1-1,0)	-	1,1 (0,2-1,8)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS. Chú thích: Vé thương gia cao gấp đôi vé thường, N.A = thiếu số liệu

(d) Khai thác năm 2026 và phát triển đô thị mạnh mẽ

10.50 Tính khả thi tài chính kém của dự án ĐSCT chủ yếu là do chi phí quá lớn và một phần là do thiếu nhu cầu trên các đô thị vừa và nhỏ giữa Hà Nội và TpHCM. Tương tự như với đánh giá kinh tế, đã tiến hành phân tích tài chính với giả định có phát triển đô thị mạnh mẽ. (xem Bảng 10.4.18). Tuy nhiên, không có sự cải thiện đáng kể nào.

Bảng 10.4.18 Các chỉ tiêu tài chính của dự án ĐSCT (Hà Nội – TpHCM, khai thác năm 2026, phát triển đô thị mạnh mẽ)

Tốc độ ĐSCT (km/h)	Mức vé (% vé máy bay)	Lượng khách năm 2030 (000/day)	FIRR (%)	Doanh thu/Chi phí (từ-đến)	Áp dụng vé thương gia	
					FIRR (%)	Doanh thu/Chi phí (từ-đến)
300	100	225	4.1	2,1 (0,7-2,7)	N,A,	N,A,
300	75	261	-	1,7 (0,5-2,2)	N,A,	N,A,
300	50	311	-	1,2 (0,4-1,6)	5,0	1,9 (0,6-2,5)
300	25	368	-	0,6 (0,2-0,8)	-	1,1 (0,3-1,5)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS. Chú thích: Vé thương gia cao gấp đôi vé thường, N.A = thiếu số liệu

(e) Khai thác năm 2036 (hoãn 10 năm) và phát triển đô thị mạnh mẽ

10.51 Phương án này sử dụng giả định năm khai thác sẽ lùi lại 10 năm và có sự phát triển đô thị mạnh mẽ trên tuyến. Kết quả phân tích được thể hiện trong Bảng 10.4.19. Mặc dù FIRR có tăng lên ở một mức độ nào đó so với phương án ở trên nhưng toàn bộ dự án vẫn không khả thi về tài chính.

Bảng 10.4.19 Các chỉ tiêu tài chính của dự án ĐSCT (Hà Nội – TpHCM, khai thác năm 2036, phát triển đô thị mạnh mẽ)

Tốc độ ĐSCT (km/h)	Mức vé (% giá vé máy bay)	Lượng hành khách, 2040 (000/ngày)	FIRR (%)	Doanh thu/ Chi phí, Trung bình (từ - đến)	Áp dụng vé thương gia	
					FIRR (%)	Doanh thu/ Chi phí, Trung bình (từ - đến)
300	100	362	7,0	2,3 (0,5-3,1)	Thiếu dữ liệu	Thiếu dữ liệu
300	75	420	5,0	1,8 (0,4-2,5)	Thiếu dữ liệu	Thiếu dữ liệu
300	50	501	-	1,3 (0,3-1,8)	7,8	2,0 (0,4-2,8)
300	25	592	-	0,7 (0,1-1,0)	-	1,2 (0,2-1,7)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Chú thích: 1) Để tính tỷ lệ doanh thu/chi phí, đã gộp cả chi phí đầu máy toa xe cần có trong giai đoạn khai thác.

2) Vé thương gia cao gấp đôi vé thường

(3) Đánh giá phương án xây dựng một phần ĐSCT

(a) Khai thác năm 2026 (Phương án cơ sở)

10.52 Bảng 10.4.20 thể hiện kết quả đánh giá tài chính đối với phương án chỉ xây dựng một phần tuyến ĐSCT. Trong phân tích này thì các đoạn tuyến được giả định có tính độc lập với các đoạn còn lại, có nghĩa rằng khi xây dựng một đoạn thì các đoạn khác chưa có. Mặc dầu tính khả thi tài chính của phương án này còn thấp, nhưng tương tự với trường hợp xây dựng toàn tuyến Hà Nội – TpHCM, tỷ lệ doanh thu/chi phí cho thấy khả năng khai thác thương mại tuyến ĐSCT nếu chi phí xây dựng kết cấu hạ tầng khổng lồ do Chính phủ gánh chịu.

Bảng 10.4.20 Các chỉ tiêu tài chính dự án ĐSCT theo từng đoạn (khai thác năm 2026)

Đoạn	Tốc độ ĐSCT (km/h)	Mức vé (% giá vé máy bay)	Lượng hành khách, 2030 (000/ngày)	FIRR (%)	Doanh thu/ Chi phí, Trung bình (từ - đến)
Hà Nội	300	100	19	-	1,4 (0,6-1,7)
-	300	75	20	-	1,0 (0,4-1,3)
Ninh Bình (108km)	300	50	20	-	0,7 (0,3-0,9)
	300	25	21	-	0,4 (0,1-0,5)
Hà Nội	300	100	46		1,8 (0,7-2,3)
-	300	75	48		1,4 (0,5-1,7)
Thanh Hóa (161km)	300	50	50		0,9 (0,3-1,2)
	300	25	53		0,5 (0,2-0,6)
Hà Nội	300	100	53	-	1,8 (0,7-2,3)
-	300	75	57	-	1,4 (0,5-1,8)
Vinh (295km)	300	50	61	-	0,9 (0,3-1,2)
	300	25	65	-	0,5 (0,2-0,6)
Hà Nội	300	100	75	-	1,9 (0,7-2,4)
-	300	75	84	-	1,5 (0,5-1,9)
Huế (626km)	300	50	95	-	1,0 (0,3-1,3)
	300	25	107	-	0,5 (0,2-0,7)
Hà Nội	300	100	79	-	1,9 (0,7-2,4)
-	300	75	90	-	1,5 (0,5-1,9)
Đà Nẵng (704km)	300	50	103	-	1,0 (0,3-1,3)
	300	25	117	-	0,5 (0,2-0,7)
Huế	300	100	57	-	1,9 (0,7-2,5)
-	300	75	58	-	1,5 (0,5-1,9)
Đà Nẵng (78km)	300	50	60	-	1,0 (0,3-1,2)
	300	25	61	-	0,5 (0,2-0,6)
Đà Nẵng	300	100	110	-	2,0 (0,7-2,6)
-	300	75	125	-	1,6 (0,5-2,0)
TpHCM (836km)	300	50	143	-	1,1 (0,4-1,4)
	300	25	165	-	0,6 (0,2-0,7)
Nha Trang	300	100	86	4,4	2,1 (0,7-2,7)
-	300	75	93	-	1,6 (0,5-2,1)
TpHCM (362km)	300	50	101	-	1,1 (0,4-1,4)
	300	25	110	-	0,6 (0,2-0,7)
Phan Thiết	300	100	79	3,8	2,1 (0,7-2,7)
-	300	75	82	-	1,6 (0,5-2,0)
TpHCM (150km)	300	50	86	-	1,1 (0,4-1,4)
	300	25	89	-	0,5 (0,2-0,7)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

(b) Khai thác năm 2020 (sớm hơn 6 năm)

10.53 Chính phủ Việt Nam đã thể hiện rõ ràng quyết tâm hoàn tất một đoạn tuyến ĐSCT trước năm 2020. Để kiểm nghiệm tính thực tế của kế hoạch này, Đoàn Nghiên cứu đã tiến hành đánh giá tài chính với giả định năm khai thác là 2020. Kết quả đánh giá thể hiện trong Bảng 10.4.21. Tính khả thi kinh tế trong trường hợp này còn thấp hơn cả phương án cơ sở.

Bảng 10.4.21 Các chỉ tiêu tài chính dự án ĐSCT theo từng đoạn (khai thác năm 2020)

Đoạn	Tốc độ ĐSCT (km/h)	Mức vé (% giá vé máy bay)	Lượng hành khách, 2030 (000/ngày)	FIRR (%)	Doanh thu/ Chi phí, Trung bình (từ - đến)
Hà Nội	300	100	19	-	1,2 (0,6-1,6)
-	300	75	20	-	0,9 (0,5-1,2)
Ninh Bình (108km)	300	50	20	-	0,6 (0,3-0,8)
	300	25	21	-	0,3 (0,2-0,4)
Hà Nội	300	100	46	-	1,7 (0,7-2,1)
-	300	75	48	-	1,3 (0,6-1,6)
Thanh Hóa (161km)	300	50	50	-	0,9 (0,4-1,1)
	300	25	53	-	0,4 (0,2-0,6)
Hà Nội	300	100	53	-	1,7 (0,7-2,1)
-	300	75	57	-	1,3 (0,6-1,6)
Vinh (295km)	300	50	61	-	0,9 (0,4-1,1)
	300	25	65	-	0,5 (0,2-0,6)
Hà Nội	300	100	75	-	1,7 (0,8-2,2)
-	300	75	84	-	1,4 (0,6-1,7)
Huế (626km)	300	50	95	-	0,9 (0,4-1,2)
	300	25	107	-	0,5 (0,2-0,6)
Hà Nội	300	100	79	-	1,8 (0,8-2,2)
-	300	75	90	-	1,4 (0,6-1,7)
Đà Nẵng (704km)	300	50	103	-	1,0 (0,4-1,2)
	300	25	117	-	0,5 (0,2-0,6)
Huế	300	100	57	-	1,8 (0,8-2,3)
-	300	75	58	-	1,4 (0,6-1,7)
Đà Nẵng (78km)	300	50	60	-	0,9 (0,4-1,2)
	300	25	61	-	0,5 (0,2-0,6)
Đà Nẵng	300	100	110	-	1,9 (0,8-2,4)
-	300	75	125	-	1,5 (0,6-1,9)
TpHCM (836km)	300	50	143	-	1,0 (0,4-1,3)
	300	25	165	-	0,5 (0,2-0,7)
Nha Trang	300	100	86	-	2,0 (0,8-2,5)
-	300	75	93	-	1,5 (0,6-1,9)
TpHCM (362km)	300	50	101	-	1,0 (0,4-1,3)
	300	25	110	-	0,5 (0,2-0,7)
Phan Thiết	300	100	79	-	2,0 (0,8-2,5)
-	300	75	82	-	1,5 (0,6-1,9)
TpHCM (150km)	300	50	86	-	1,0 (0,4-1,3)
	300	25	89	-	0,5 (0,2-0,6)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

(c) Khai thác năm 2020 (sớm hơn 6 năm) và phát triển đô thị mạnh mẽ

10.54 Bảng 10.4.22 thể hiện kết quả đánh giá tài chính khi ĐSCT đi vào khai thác năm 2020, sớm hơn 6 năm so với phương án cơ sở, và khi có phát triển đô thị mạnh mẽ. Tính khả thi tài chính trong trường hợp này có sự cải thiện đáng kể do nhu cầu đã tăng nhờ vào sự phát triển đô thị mạnh mẽ, cho dù tính khả thi về tài chính nói chung vẫn còn rất thấp.

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)

Đoạn	Tốc độ ĐSCT (km/h)	Mức vé (% giá vé máy bay)	Lượng hành khách, 2030 (000/ngày)	FIRR (%)	Doanh thu/ Chi phí, Trung bình (từ - đến)
Hà Nội	300	100	19	-	1,6 (0,7-2,0)
-	300	75	20	-	1,2 (0,5-1,5)
Ninh Bình (108km)	300	50	20	-	0,8 (0,4-1,0)
	300	25	21	-	0,4 (0,2-0,5)
Hà Nội	300	100	71	-	1,9 (0,8-2,4)
-	300	75	74	-	1,4 (0,6-1,8)
Thanh Hóa (161km)	300	50	78	-	1,0 (0,4-1,2)
	300	25	81	-	0,5 (0,2-0,6)
Hà Nội	300	100	53	-	1,9 (0,8-2,4)
-	300	75	57	-	1,5 (0,6-1,8)
Vinh (295km)	300	50	61	-	1,0 (0,4-1,2)
	300	25	65	-	0,5 (0,2-0,6)
Hà Nội	300	100	75	-	1,9 (0,8-2,4)
-	300	75	84	-	1,5 (0,6-1,9)
Huế (626km)	300	50	95	-	1,0 (0,4-1,3)
	300	25	107	-	0,5 (0,2-0,7)
Hà Nội	300	100	79	-	2,0 (0,8-2,5)
-	300	75	90	-	1,5 (0,6-1,9)
Đà Nẵng (704km)	300	50	103	-	1,1 (0,4-1,3)
	300	25	117	-	0,6 (0,2-0,7)
Huế	300	100	57	-	2,0 (0,8-2,5)
-	300	75	58	-	1,5 (0,6-1,9)
Đà Nẵng (78km)	300	50	60	-	1,0 (0,4-1,3)
	300	25	61	-	0,5 (0,2-0,6)
Đà Nẵng	300	100	110	-	2,0 (0,8-2,6)
-	300	75	125	-	1,6 (0,6-2,0)
TpHCM (836km)	300	50	143	-	1,1 (0,4-1,4)
	300	25	165	-	0,6 (0,2-0,7)
Nha Trang	300	100	86	4,2	2,1 (0,8-2,7)
-	300	75	93	-	1,6 (0,6-2,1)
TpHCM (362km)	300	50	101	-	1,1 (0,4-1,4)
	300	25	110	-	0,6 (0,2-0,7)
Phan Thiết	300	100	79	4,0	2,1 (0,8-2,7)
-	300	75	82	-	1,6 (0,6-2,0)
TpHCM (150km)	300	50	86	-	1,1 (0,4-1,4)
	300	25	89	-	0,5 (0,2-0,7)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

4) Kết luận

10.55 Kết quả phân tích kinh tế và tài chính dự án ĐSCT Bắc – Nam có thể tóm tắt như sau:

- (i) Cần thận trọng khi xác định mức giá vé ĐSCT vì các mức độ khả thi về kinh tế và tài chính của tuyến bị ảnh hưởng đáng kể bởi nhu cầu vận tải hành khách. Xét cả về quan điểm kinh tế và tài chính thì mức vé 50% của giá vé máy bay là mức hợp lý.
- (ii) Toàn bộ tuyến ĐSCT từ Hà Nội tới TpHCM sẽ khả thi về kinh tế nếu năm khai thác bắt đầu sau năm 2036 và nếu có sự phát triển đô thị mạnh mẽ hay giá nhiên liệu cho các phương tiện giao thông đường bộ và máy bay tăng 50%. Tính khả thi về tài chính ở mức rất thấp do chi phí đầu tư xây dựng quá lớn. Tuy nhiên, chi phí khai thác và bảo trì, đầu máy toa xe lại có thể thu hồi được từ doanh thu từ vé.
- (iii) Việc hoàn tất một đoạn ĐSCT trước năm 2020, Hà Nội – Ninh Bình, Hà Nội – Thanh Hóa, Hà Nội – Vinh hay Nha Trang – TpHCM, chỉ có thể khả thi về kinh tế nếu như quá trình phát triển đô thị diễn ra mạnh mẽ tại các đô thị trên tuyến đường sắt cao tốc này ở mức độ nhanh hơn so với quy hoạch hiện nay. Nếu hoãn việc hoàn tất này tới năm 2026 thì các đoạn Hà Nội – Ninh Bình, Hà Nội – Thanh Hóa, Nha Trang – TpHCM hay Phan Thiết – TpHCM sẽ khả thi về kinh tế ngay cả khi không có sự đẩy nhanh đô thị hóa nếu mức vé được đặt ở mức thấp hơn. Tuy nhiên về mặt tài chính thì tính khả thi lại rất thấp, mặc dù chi phí khai thác – bảo trì và đầu máy toa xe có thể thu hồi được từ doanh thu vé.

10.56 Để triển khai tuyến ĐSCT, cần phải xác định các vấn đề mấu chốt bên cạnh quá trình xây dựng. Các vấn đề đó cần được giải quyết càng sớm càng tốt trước khi quá trình xây dựng hay vận hành bắt đầu.

Bảng 10.4.23 Các vấn đề chính về phát triển đường sắt cao tốc Bắc - Nam

Khía cạnh	Vấn đề chính
Thu hồi đất	- Việc chậm trễ trong thu hồi đất cho một đoạn tuyến cũng có thể ảnh hưởng đến tiến độ của cả tuyến, dẫn đến những rủi ro lớn trong việc phát triển tuyến ĐSCTBN. - Cần đưa ra được phương án và kế hoạch thực hiện có hiệu quả nhằm đảm bảo quá trình thực hiện trơn tru.
Phát triển nguồn nhân lực	- Cần xây dựng chương trình phát triển nguồn nhân lực để đào tạo các cán bộ có liên quan một cách hợp lý. - Cần xem xét tình hình nguồn nhân lực hiện có và phương pháp luận nghiên cứu rõ ràng.
Thể chế cho phát triển và khai thác	Cần có kế hoạch cải cách thể chế để quy định trách nhiệm và quyền hạn rõ ràng trong việc phát triển và khai thác tuyến ĐSCT một cách hài hòa với tuyến đường sắt hiện có.
Xây dựng quy định và các tiêu chuẩn kỹ thuật	Để đảm bảo phát triển và khai thác đường sắt một cách hiệu quả cần phải đưa ra các quy định về vai trò của cơ quan chức năng địa phương, khu vực tư nhân và các bên liên quan khác, các quy trình phát triển, tiêu chuẩn kỹ thuật, cũng như quy trình thu hồi đất và các thể chế về phát triển và khai thác.
Tích hợp việc phát triển đường sắt cao tốc và kế hoạch phát triển đô thị	- Kế hoạch phát triển tích hợp ĐSCTBN và vùng đô thị sẽ nâng cao được tầm quan trọng của ĐSCT là hệ thống GTVT kết nối các vùng đô thị với các trung tâm tăng trưởng và thúc đẩy sự phát triển cân bằng trên phạm vi toàn quốc. - Phát triển đô thị tích hợp cũng sẽ đảm bảo tính khả thi của ĐSCT.
Kế hoạch thực hiện	- Việc triển khai dự án ĐSCTBN sẽ phải đối mặt với nhiều vấn đề (cấp vốn, thu hồi đất, kết nối với giao thông đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, các biện pháp phát triển trong các khu vực yêu cầu phải có các biện pháp kỹ thuật mức cao, ví dụ như đèo Hải Vân, phòng tránh thiên tai, tác động môi trường, v.v...)) - Các đoạn tuyến khả thi cần được lựa chọn trên cơ sở nghiên cứu khả thi chi tiết. Các đoạn tuyến này cần được phân đoạn phát triển.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

10.57 Các nhiệm vụ cụ thể được xác định trong bảng dưới đây. Thực hiện các nhiệm vụ một cách cẩn thận và trình tự, quá trình xây dựng sẽ có thể triển khai trôi chảy và vận hành sẽ có thể bắt đầu một cách hiệu quả không gặp vấn đề trở ngại.

Bảng 10.4.24 Các nhiệm vụ cần thực hiện trước khi phát triển Đường sắt cao tốc Bắc Nam

1. Thu hồi đất	(a) Lồng ghép tuyến ĐSCT vào quy hoạch phát triển đô thị (b) Xây dựng hệ thống triển khai cho chính quyền địa phương (c) Xây dựng các quy định về thu hồi đất (d) Thu hồi đất cho đoạn tuyến chạy thử nghiệm (e) Thu hồi đất cho các đoạn tuyến ưu tiên
2. Phát triển nguồn nhân lực	(a) Xây dựng kế hoạch phát triển nguồn nhân lực (b) Xây dựng hệ thống phát triển nguồn nhân lực (c) Triển khai đào tạo
3. Thể chế cho phát triển và khai thác	(a) Xây dựng thể chế khai thác tuyến ĐSCT (b) Xây dựng các quy định có liên quan (c) Xây dựng các thể chế khai thác
4. Xây dựng quy định và các tiêu chuẩn kỹ thuật	(a) Xây dựng các quy định và tiêu chuẩn vận hành có tính đến các tiêu chuẩn kỹ thuật cho ĐSCT (b) Ban hành các quy định về xây dựng và vận hành tuyến ĐSCT
5. Tích hợp việc phát triển đường sắt cao tốc và kế hoạch phát triển đô thị	(a) Điều chỉnh các quy hoạch phát triển đô thị và quy hoạch địa phương (b) Triển khai các dự án phát triển đô thị tích hợp (c) Triển khai các biện pháp xúc tiến phát triển ĐSCT (d) Thực hiện các biện pháp xúc tiến phát triển ĐSCT
6. Kế hoạch thực hiện	(a) Tiến hành nghiên cứu khả thi (b) Xây dựng kế hoạch phát triển theo giai đoạn (c) Thiết kế chi tiết cho từng giai đoạn

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

11 QUY HOẠCH CƠ SỞ ĐƯỜNG BỘ CAO TỐC BẮC – NAM

11.1 Vai trò của tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam trong hệ thống giao thông tổng thể

11.1 Nhu cầu về kết cấu hạ tầng giao thông vận tải chất lượng cao nhằm nâng cao chất lượng cung cấp các dịch vụ từ lâu đã trở thành chính sách ưu tiên trong quy hoạch phát triển giao thông vận tải và quy hoạch sử dụng đất của Việt Nam, đặc biệt dọc theo trục xương sống quốc gia quan trọng, trong đó đường bộ cao tốc Bắc – Nam cũng sẽ là một trong các kết cấu hạ tầng cùng với đường sắt, đường hàng không và vận tải ven biển.

11.2 Mặc dù đã đầu tư tập trung vào đường bộ trong thập niên qua nhưng sự mất cân đối về cung – cầu ngày càng lớn hơn ở xung quanh và trong các khu vực đô thị lớn cũng như dọc theo các hành lang vận tải chính. Ngoài sự gia tăng đáng kể về lưu lượng giao thông đường bộ, đã có những biến đổi lớn về cơ cấu giao thông như sự gia tăng về xe con và xe tải nặng vận chuyển hàng hóa, mặc dù lượng xe máy vẫn chiếm đa số trong giao thông đường bộ. Những thay đổi này diễn ra ở khắp mọi nơi trên các tuyến quốc lộ chưa vào đúng cấp và gắn liền với những phát triển không có quy hoạch dọc theo hai bên đường. Nhiều đoạn trên các tuyến đường quốc lộ chính đã xuống cấp, cản trở giao thông liên tỉnh và gây mất an toàn cũng như giảm sự thuận tiện của giao thông nội tỉnh do luồng giao thông hỗn hợp với nhiều loại hình giao thông ngày càng gia tăng. Việc mở rộng đường trên một số đoạn cũng gặp phải những khó khăn do nhu cầu về tái định cư, chi phí đầu tư cao và một số vấn đề khác. Việc tách luồng xe đường dài, xe hạng nặng khỏi luồng xe địa phương cũng không phải dễ dàng khi có quá nhiều điểm giao cắt đồng mức.

11.3 Từ những vấn đề nêu trên và quan điểm về kinh tế, xã hội và môi trường, đầu tư vào ĐBCT đang dần trở thành nhu cầu thiết yếu ở Việt Nam. Vai trò chính của ĐBCT được xác định như sau:

- (a) **Tách luồng xe liên tỉnh khỏi luồng xe địa phương:** Dự kiến quá trình đô thị hóa ở Việt Nam sẽ được đẩy mạnh hơn nữa trong thời gian tới. Phát triển công nghiệp sẽ được tăng cường và mở rộng. Trước những thay đổi này, việc phát triển đường bộ cao tốc nhằm tách luồng xe liên tỉnh đóng vai trò rất quan trọng, mặc dù cần phải chú trọng đến nâng cấp hệ thống đường bộ hiện có để phục vụ nhu cầu vận tải địa phương. Với lượng xe máy lớn như hiện nay, cũng cần phải cân nhắc đến việc sử dụng đường bộ cao tốc cho loại hình phương tiện này.
- (b) **Tạo điều kiện thuận lợi cho việc cung cấp dịch vụ vận tải cạnh tranh đảm bảo hiệu quả, an toàn và tiện nghi:** Việt Nam đang và sẽ trở thành một nền kinh tế thương mại nên cần phải có dịch vụ vận tải kinh tế và hiệu quả nhằm giảm chi phí và thời gian trên các hành lang vận tải chính và tại các cửa ngõ. Để giải quyết vấn đề này, đường bộ cao tốc là một phương án có tính thực tiễn và khả năng áp dụng cao. Hiện nay, Việt Nam đang hướng tới thúc đẩy phát triển du lịch quốc tế và nội địa. Dịch vụ du lịch an toàn, thuận tiện bằng đường bộ giữa các thành phố và điểm du lịch chỉ có thể có được từ đường bộ cao tốc, tuy nhiên sẽ phải cung cấp cho người sử dụng những thông tin và dịch vụ cần thiết trong quá trình đi lại;
- (c) **Phục vụ như là phương tiện chiến lược phát triển khu vực:** Cần tính toán các tác động tiềm năng của đường bộ cao tốc ở mức cao nhất có thể đối với phát triển khu vực và cần cân nhắc khi lựa chọn các tuyến đường bộ cao tốc theo cách kết nối với sự phát triển đô thị, công nghiệp, du lịch và các yếu tố khác. Do đó, cần phải nghiên

cứu các biện pháp hữu hiệu để thúc đẩy phát triển kinh tế địa phương thông qua phát triển đường bộ cao tốc;

- (a) **Đóng vai trò là các hành lang vận tải chủ chốt gắn kết các phương thức vận tải chính:** Sự kết nối liên phương thức trong hệ thống giao thông vận tải Việt Nam vẫn còn rất yếu. Bởi vậy, việc cung cấp các dịch vụ vận tải hiệu quả, chất lượng cao sẽ gặp phải nhiều khó khăn. Khi các tuyến đường hiện tại đã xuống cấp và tắc nghẽn không thể hoạt động hiệu quả, đường bộ cao tốc sẽ thực hiện vai trò của các tuyến đường đó. Chính vì vậy, khi nghiên cứu chi tiết về quy hoạch mạng lưới đường bộ cao tốc hiện tại, cần phải xem xét những vấn đề sau:
- (i) Đảm bảo kết nối giữa các thành phố lớn, trung tâm các tỉnh và các trung tâm tăng trưởng bao gồm các khu công nghiệp lớn, cảng cửa ngõ và các cảng hàng không, sự kết nối này phải được đảm bảo bằng sự tiếp cận đường bộ cao tốc trong một thời gian hợp lý.
 - (ii) Thực hiện xây dựng mạng lưới hiệu quả kết hợp với đường quốc lộ, đường tỉnh chính, đường đô thị; và
 - (i) Cung cấp dịch vụ vận tải hành khách và hàng hóa đảm bảo chất lượng thông qua tăng cường cơ sở vật chất liên phương thức, logistics, các công trình cho người sử dụng đường bộ cũng như ứng dụng công nghệ thông tin.

11.2 Quy hoạch cơ sở

11.4 Quy hoạch đường bộ cao tốc do Bộ Giao thông Vận tải trình Chính phủ và được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo Quyết định số 1734/QĐ-TTg ngày 1 tháng 12 năm 2008 gồm một mạng lưới có chiều dài 5.753km đường bộ cao tốc (xem Hình 11.2.1). Nghiên cứu VITRANSS đã tiếp thu và sử dụng quy hoạch này làm cơ sở cho việc xây dựng chiến lược phát triển đường bộ cao tốc.

11.5 Quy hoạch này bao gồm 2 tuyến cao tốc Bắc – Nam với tổng chiều dài là 3.262 km, trong đó nhánh phía Đông có chiều dài là 1.941 km và nhánh phía Tây có chiều dài khoảng 1.321 km. Hai tuyến đường bộ cao tốc này sẽ có 1.096 km đường 4 làn xe (30%), 1.719 km đường 4-6 làn xe (>50%), 357 km đường 6 làn xe (10%), 100 km đường 6-8 làn xe (3%) và 40 km đường 8 làn xe (0,1%). Ước tính chi phí xây dựng các tuyến đường bộ cao tốc này là xấp xỉ 320 nghìn tỉ đồng (19 tỉ USD).

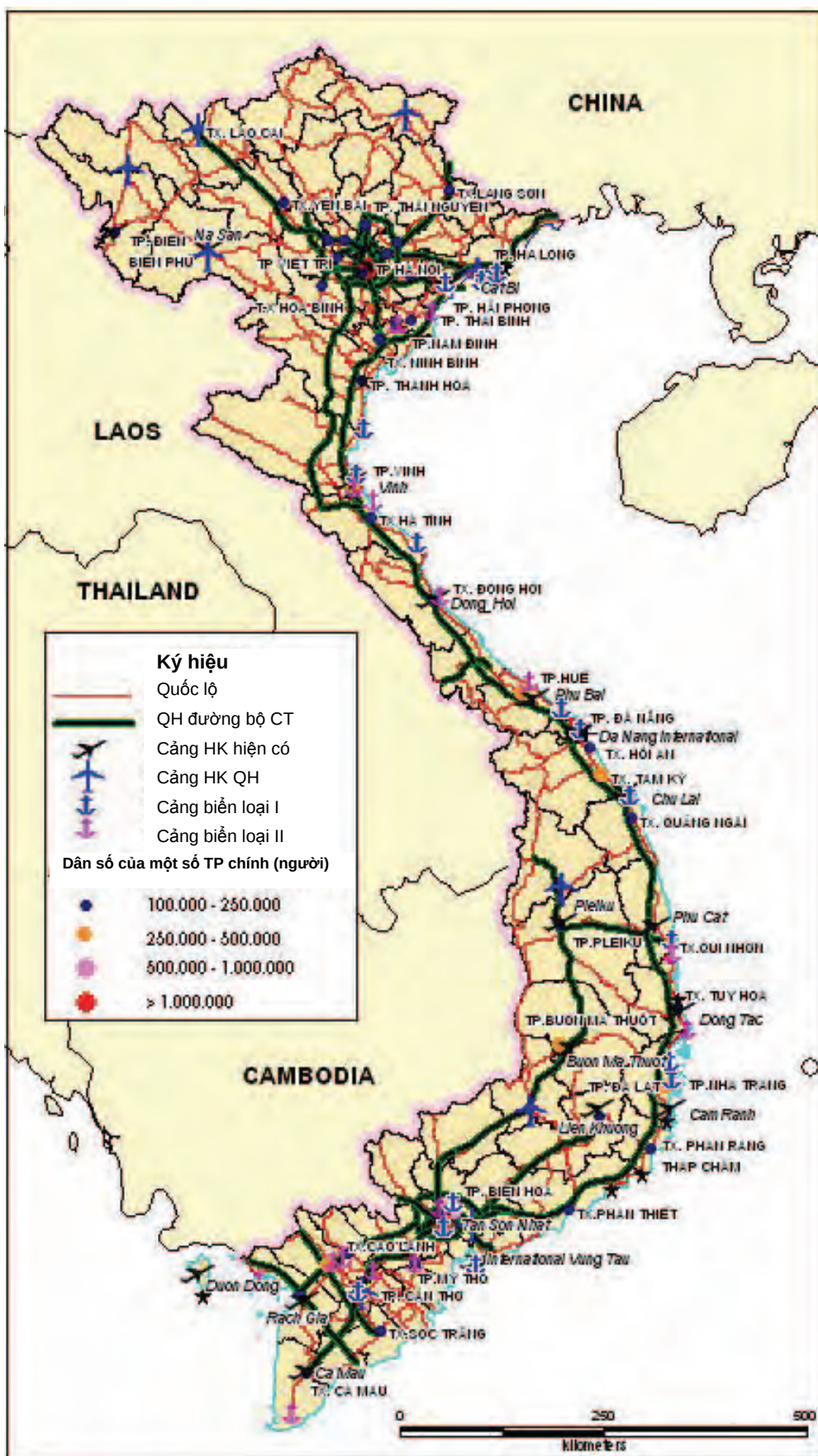
Bảng 11.2.1 Danh sách Dự án đường bộ cao tốc

TT		Đoạn	Chiều dài (km)	Số làn	Chi phí (tỉ đồng)
ĐBCT Bắc – Nam, phía Đông	1	Cầu Giẽ – Ninh Bình	50	6	9.300
	2	Ninh Bình – Thanh Hóa	75	6	12.380
	3	Thanh Hóa – Vinh	140	6	22.120
	4	Vinh – Hà Tĩnh	20	4-6	2.580
	5	Hà Tĩnh – Quảng Trị	277	4	21.610
	6	Quảng Trị – Đà Nẵng	178	4	18.160
	7	Đà Nẵng – Quảng Ngãi	131	4	17.820
	8	Quảng Ngãi – Quy Nhơn	150	4	23.700
	9	Quy Nhơn – Nha Trang	240	4	24.960
	10	Nha Trang – Dầu Giây	378	4-6	55.940
	11	Tp.HCM – Long Thành – Dầu Giây	55	6-8	18.880
	12	Long Thành – Nhơn Trạch – Bến Lức	45	6-8	12.340
	13	Tp. HCM – Trung Lương	40	8	13.200
	14	Trung Lương – Mỹ Thuận – Cần Thơ	92	6	26.250
ĐBCT Bắc – Nam, phía Tây	15	Đoan Hùng – Hòa Lạc – Phố Châu	457	4-6	53.930
	16	Ngọc Hồi – Chợ Thành – Rạch Giá	864	4-6	96.770
Khu vực phía Bắc	17	Lạng Sơn – Bắc Giang – Bắc Ninh	130	4-6	12.220
	18	Hà Nội – Hải Phòng	105	4-6	16.800
	19	Hà Nội – Lào Cai	264	4-6	15.580
	20	Hà Nội – Thái Nguyên	62	4-6	4.220
	21	Thái Nguyên – Chợ Mới	28	4-6	2.940
	22	Lạng – Hòa Lạc	30	6	7.650
	23	Hòa Lạc – Hòa Bình	26	4-6	2.550
	24	Bắc Ninh – Hạ Long	136	6	19.040
	25	Hạ Long – Móng Cái	128	4-6	13.820
	26	Ninh Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh	160	4	13.760
Khu vực miền Trung	27	Hồng Lĩnh – Hương Sơn	34	4	2.450
	28	Cam Lộ – Lao Bảo	70	4	4.900
	29	Quy Nhơn – Pleiku	160	4	12.000
Khu vực phía Nam	30	Dầu Giây – Đà Lạt	189	4	19.280
	31	Biên Hòa – Vũng Tàu	76	6	12.160
	32	Tp.HCMC – Thủ Dầu Một – Chợ Thành	69	6-8	20.010
	33	Cần Thơ – Cà Mau	150	4	24.750
	34	Tp.HCM – Mộc Bài	55	4-6	7.480
	35	Sóc Trăng – Cần Thơ – Châu Đốc	200	4	24.200
	36	Hà Tiên – Rạch Giá – Bạc Liêu	225	4	27.230
Đường VĐ Hà Nội	37	Đường VĐ3	56	4-6	17.990
	38	Đường VĐ4	125	6-8	34.500
Đường VĐ Tp. HCM	39	Đường VĐ3	83	6-8	20.750
		Tổng	5.753		766.220

Nguồn: QHTT của Bộ GTVT (Số 7056/TTr-BGTVT ngày 5/11/2007).

Ghi chú: Bảng này không bao gồm: đoạn Bắc Ninh-Pháp Vân (40km), Pháp Vân – Cầu Giẽ (30km); Nội Bài-Bắc Ninh (30km) và Liên Khương-Đà Lạt (20km).

Hình 11.2.1 Quy hoạch Đường bộ Cao tốc (BGTVT)



Nguồn: QHTT của Bộ GTVT (QĐ 7056/QĐ/TTg ngày 5 tháng 11 năm 2007).

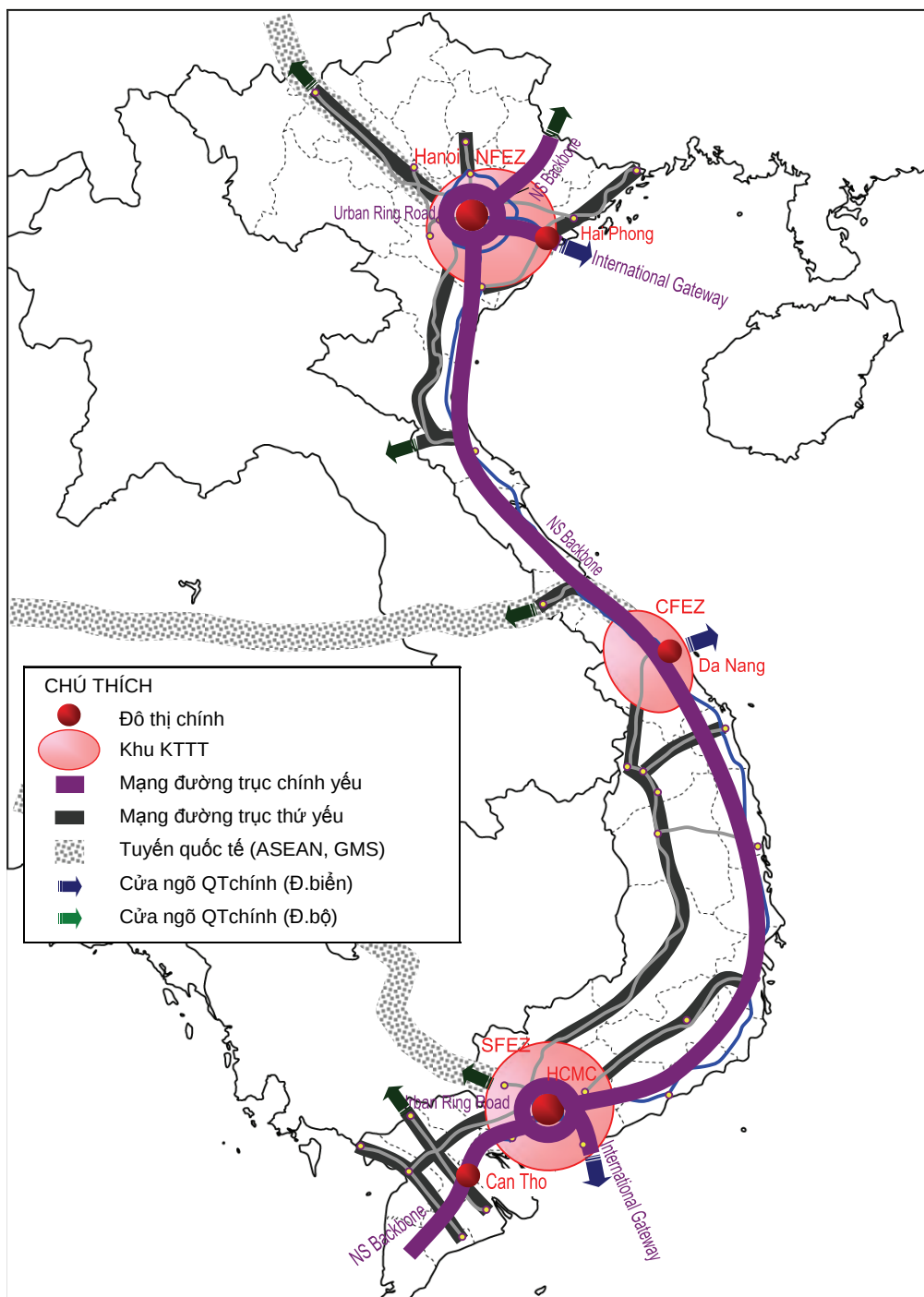
11.3 Quy hoạch Đường bộ Cao tốc của VITRANSS2 (Trường hợp mạng lưới tác động tối đa)

11.6 Quy hoạch đã được phê duyệt bao gồm toàn bộ mạng lưới và các nghiên cứu liên quan đang tiến hành để thực hiện quy hoạch tại thời điểm này. Để đóng góp vào quy hoạch tổng thể, Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 có một số đề xuất như sau:

1) Phân loại mạng lưới đường bộ cao tốc

11.7 Dựa trên chức năng của từng tuyến đường bộ cao tốc trong toàn bộ mạng lưới và quy hoạch phát triển mạng lưới cơ sở như Hình 11.3.1, đường bộ cao tốc được chia ra làm 2 loại: Chính yếu (Loại I) và thứ yếu (Loại II).

Hình 11.3.1 Quy hoạch phát triển mạng lưới cơ sở

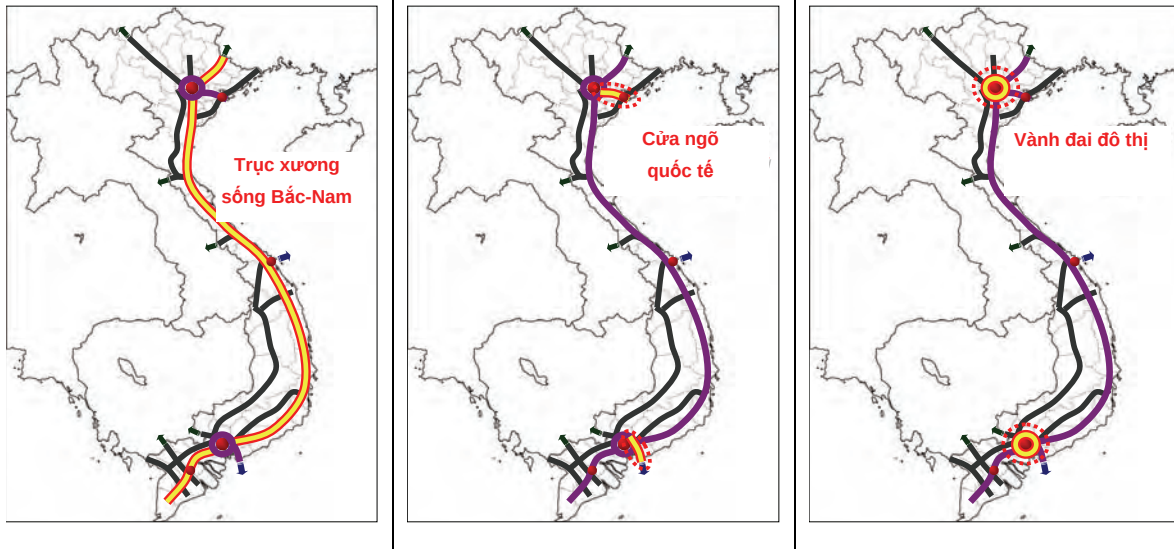


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

(a) Mạng đường trục chính yếu (Loại I)

11.8 Mạng lưới đường trục chính yếu (loại I) bao gồm trục xương sống Bắc – Nam, cửa ngõ quốc tế và đường vành đai đô thị (Hình 11.3.2) kết nối các cảng biển chiến lược của cả nước. Việc phát triển và tăng cường mạng lưới này sẽ đóng vai trò quan trọng đối với phát triển vùng.

Hình 11.3.2 Mạng lưới đường trục chính yếu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

(b) Mạng lưới đường trục thứ yếu (Loại II)

11.9 Các tuyến đường bộ cao tốc còn lại được phân loại thành tuyến đường trục thứ yếu (loại II). Để đảm bảo cân đối phát triển của quốc gia, việc phát triển mạng lưới này là không thể thiếu được.

2) Đề xuất bổ sung 3 đoạn đường bộ cao tốc

11.10 Ba đoạn đề xuất bổ sung vào quy hoạch đã được Thủ tướng CP phê duyệt:

(a) Đà Nẵng – Ngọc Hồi, 250km

11.11 Lí do đề xuất đoạn cao tốc Đà Nẵng – Ngọc Hồi:

- (i) Nên hình thành một mạng lưới đường bộ cao tốc thay vì chỉ dừng lại ở Ngọc Hồi. Đây là đoạn lựa chọn kết nối tới tuyến ven biển và do đó sẽ đóng góp vào phát triển kinh tế - xã hội ven biển.
- (ii) Tuyến Pakxe (CHDCND Lào) – Ngọc Hồi – Đà Nẵng là một trong những hành lang Đông Tây khu vực tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng. Ngoài lợi ích khuyến khích phát triển kinh tế biên giới, dự kiến tuyến này sẽ đóng góp vào sự phát triển chung cho toàn bộ khu vực tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng.

(b) Quảng Ngãi – Đak Tô, 170km

11.12 Lí do đề xuất đoạn cao tốc Quảng Ngãi – Đak Tô:

- (i) Đây là đoạn thiết yếu kết nối giữa CHDC Lào và khu công nghiệp Dung Quất nơi có nhà máy lọc dầu đã đi vào hoạt động từ ngày 22 tháng 02 năm 2009. Hệ thống kết cấu hạ tầng cho Khu công nghiệp Dung Quất cần phải vững chắc để hỗ trợ phân phối sản phẩm đi các nơi, không chỉ giới hạn trong lãnh thổ Việt Nam. Các sản phẩm sản

xuất tại Lào có thể được xuất khẩu qua cảng Đà Nẵng, và xe tải chở hàng hóa từ cảng về có thể chở dầu và các sản phẩm khác từ Khu công nghiệp Dung Quất đi CHDC Lào.

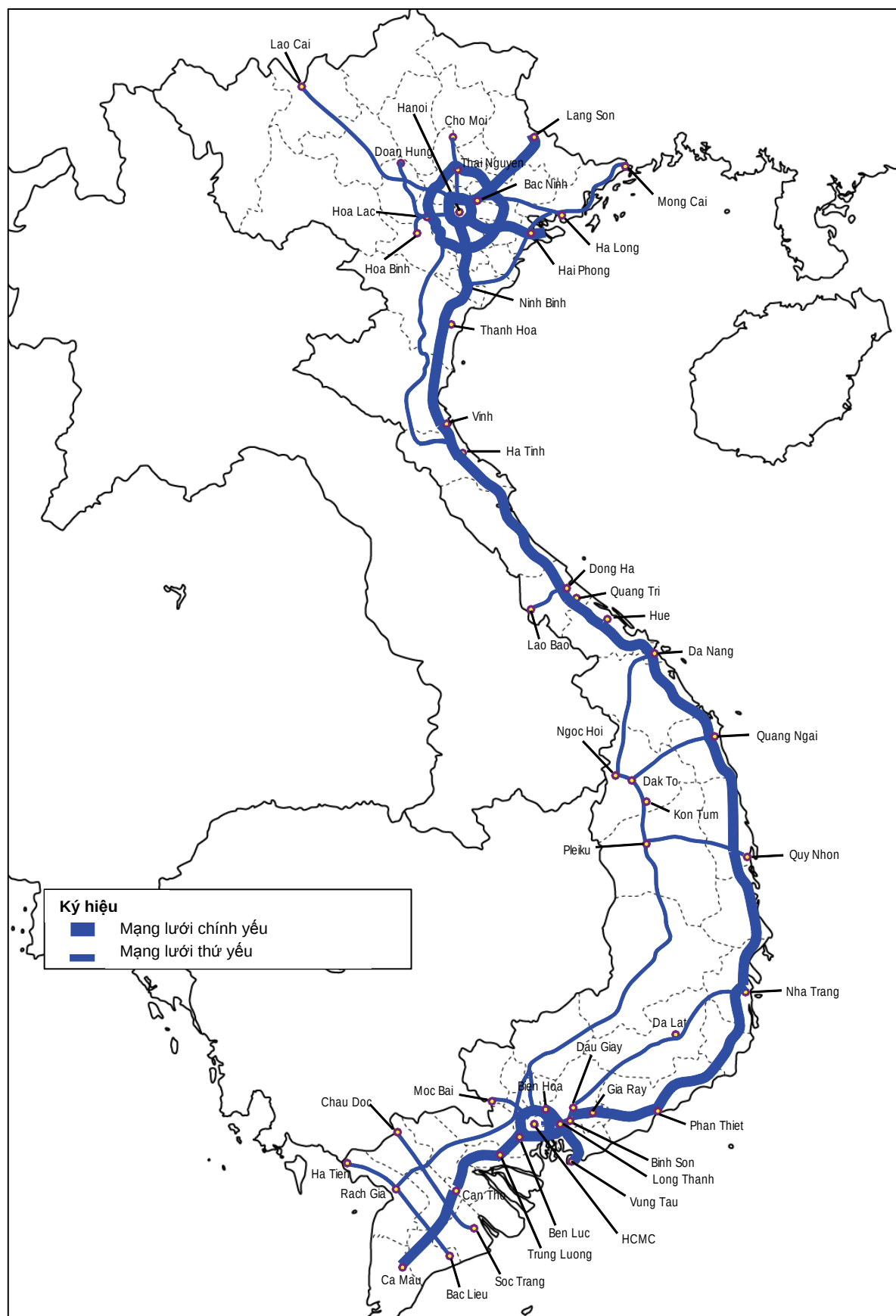
- (ii) Khoảng cách từ Đà Nẵng đến Quy Nhơn là 300km, khoảng cách này khá dài nên rất khó có thể làm đường cao tốc từ đông sang tây.

(c) Nha Trang – Đà Lạt, 80km

11.13 Lí do đề xuất tuyến cao tốc Nha Trang – Đà Lạt:

- (i) Thứ nhất, đường bộ cao tốc sẽ được thiết lập thành một mạng lưới, do đó không nên chỉ dừng lại ở Đà Lạt. Ngoài ra, đây là đoạn lựa chọn kết nối tới tuyến ven biển, và do đó sẽ đóng góp vào phát triển kinh tế-xã hội ven biển.
- (ii) Thứ hai, Nha Trang và Đà Lạt là hai địa điểm du lịch nổi tiếng ở Việt Nam. Sự kết nối giữa các thành phố này (trong 1 giờ) sẽ không chỉ đóng góp vào phát triển du lịch mà cả các ngành công nghiệp trong vùng.

Hình 11.3.3 Mạng lưới đường bộ cao tốc của VITRANSS2 (Mạng lưới tác động tối đa)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Bảng 11.3.1 Danh mục các dự án đường bộ cao tốc của VITRANSS 2

TT		Đoạn	Chiều dài (km)	Chi phí (Triệu USD)	Số làn
Mạng đường trục chính yếu (Loại I)					
1. Trục xương sống Bắc – Nam					
1	CH07	Lạng Sơn – Bắc Giang – Bắc Ninh	130	1.176,3	4
2	-	Pháp Vân – Cầu Giẽ	30	Hiện tại	4
3	CH01	Cầu Giẽ – Ninh Bình	50	452,4	4
4	H01	Ninh Bình – Thanh Hóa	75	827,6	6
5	H02	Thanh Hóa – Vinh	140	2.128,0	6
6	H03	Vinh – Hà Tĩnh	20	201,5	4
7	H04	Hà Tĩnh – Quảng Trị	277	2.641,2	4
8	H05	Quảng Trị – Huế	73	711,9	4
9	H06	Huế – Đà Nẵng	105	1.778,0	4
10	CH02	Đà Nẵng – Quảng Ngãi	131	1.048,2	4
11	H07	Quảng Ngãi – Quy Nhơn	150	1.787,8	4
12	H08	Quy Nhơn – Nha Trang	240	3.390,1	4
13	H09	Nha Trang – Phan Thiết	280	2.890,3	4
14	CH03	Phan Thiết – Dầu Giây	100	1.003,8	4
15	CH04	Tp. HCMC – Long Thành – Dầu Giây	55	1.110,8	6
16	H10	Long Thành – Nhơn Trạch – Dầu Giây – Bến Lức	45	738,6	6
17	CH05	Tp.HCM –Trung Lương	40	776,5	6
18	CH06	Trung Lương – Mỹ Thuận – Cần Thơ	92	1.510,0	6
19	H26	Cần Thơ – Cà Mau	150	1.755,7	4
2. Cửa ngõ quốc tế					
20	CH08	Hà Nội – Hải Phòng	105	1.441,2	6
21	H21	Biên Hòa – Vũng Tàu	76	696,5	6
3. Đường VĐ đô thị					
22	H30	VĐ4 Hà Nội	90	1.350,5	6
23	H31	VĐ5 Hà Nội	320	2.583,2	6
24	H32	VĐ3 Tp.HCM	83	1.226,9	6
Mạng đường trục thứ yếu (Loại II)					
25	CH09	Hà Nội – Lào Cai	264	1.218,7	4
26	CH10	Hà Nội – Thái Nguyên	62	248,2	4
27	CH11	Láng – Hòa Lạc	30	450	6
28	H11	Đoan Hùng – Hòa Lạc – Phố Châu	457	4.813,1	4
29	H12	Ngọc Hồi – Chơn Thành – Rạch Giá	864	7.974,4	4
30	H13	Thái Nguyên – Chợ Mới	28	256,9	4
31	H14	Hòa Lạc – Hòa Bình	26	214,0	6
32	H15	Bắc Ninh – Hạ Long	136	1.618,8	6
33	CH12	Hạ Long – Móng Cái	128	1.254,7	4
34	H16	Ninh Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh	160	1.189,4	4
35	H17	Hồng Lĩnh – Hương Sơn	34	302,0	4
36	H18	Cam Lộ - Lao Bảo	70	699,1	4
37	H19	Quy Nhơn – Pleiku	160	1.615,1	4
38	H20	Dầu Giây – Đà Lạt	189	1.871,0	4
39	H22	Tp.HCM – Thủ Dầu Một – Chơn Thành	69	996,3	6
40	H23	Tp.HCM – Mộc Bài	55	410,5	4
41	H24	Sóc Trăng – Châu Đốc – Cần Thơ	200	1.439,6	4
42	H25	Hà Tiên – Rạch Giá – Bạc Liêu	225	1.619,5	4
43	H27	Quảng Ngãi – Đak Tô	170	2.073,6	4
44	H28	Nha Trang – Đà Lạt	80	1.062,5	4
45	H29	Bình Sơn – Gia Ray	30	249,7	4
46	H30	Đà Nẵng – Ngọc Hồi	250	3.094,2	4

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

11.4 Phân tích nhu cầu

11.14 Tổng hợp phân tích khối lượng vận tải đường bộ theo các kịch bản khác nhau, bao gồm các chỉ số về hàng hóa, hành khách, phương tiện được thể hiện trong Bảng 11.4.1. Kết quả cho thấy các tuyến đường bộ cao tốc sẽ có tác động đáng kể đối với toàn bộ hệ thống giao thông đường bộ như sau:

- (i) Đường bộ cao tốc sẽ đảm nhiệm 70% về xe con và 60% khối lượng luân chuyển hành khách bằng xe buýt theo Hk-km, 49% hàng hóa tính theo Tấn-km và xe-km của các loại xe tương ứng. Điều này sẽ giúp cải thiện tình trạng giao thông hiện tại đối với các phương thức hiện có, và
- (ii) Tác động của tuyến đường sắt cao tốc là không đáng kể, chỉ làm giảm 5 % lượng xe con/xe khách trên đường bộ cao tốc.

Bảng 11.4.1 Khối lượng vận tải theo kịch bản

Kịch bản/ Chỉ tiêu			Xe con		Xe khách		Xe tải		Tổng
			Đb thường	ĐBCT	Đb thường	ĐBCT	Đb thường	ĐBCT	
2008	Hàng hóa	Tấn/ngày (000)	-	-	-	-	605	-	605
		Tấn-km/ngày (triệu)	-	-	-	-	66	-	66
	Hành khách	S.lượng HK/ngày (000)	291	-	645	-	-	-	937
		HK-km/ngày (triệu)	27	-	116	-	-	-	143
	Xe	S.lượng xe (000)	99	-	45	-	134	-	278
		Xe-km/ngày (triệu)	9	-	8	-	15	-	32
2030 Không tác động	Hàng hóa	Tấn/ngày (000)	-	-	-	-	2133	-	-
		Tấn -km/ngày (triệu)	-	-	-	-	420	-	420
	Hành khách	S.lượng HK/ngày (000)	708	-	1792	-	-	-	2500
		HK-km/ngày (triệu)	105	-	247	-	-	-	352
	Xe	S.lượng xe (000)	240	-	124	-	420	-	784
		Xe-km/ngày (triệu)	36	-	17	-	83	-	135
2030 Tác động tối đa	Hàng hóa	Tấn/ngày (000)	-	-	-	-	2133	-	2133
		Tấn-km/ngày (triệu)	-	-	-	-	183	198	381
	Hành khách	S.lượng HK/ngày (000)	739	-	1932	-	-	-	2672
		HK-km/ngày (triệu)	39	91	166	162	-	-	457
	Xe	S.lượng xe (000)	251	-	133	-	420	-	804
		Xe-km/ngày (triệu)	13	31	11	11	36	39	142
2030 Tác động tối đa +ĐSCT	Hàng hóa	Tấn/ngày (000)	-	-	-	-	2133	-	2133
		Tấn-km/ngày (triệu)	-	-	-	-	182	199	381
	Hành khách	S.lượng HK/ngày (000)	719	-	1880	-	-	-	2599
		HK-km/ngày (triệu)	37	86	158	154	-	-	435
	Xe	S.lượng xe (000)	244	-	130	-	420	-	793
		Xe-km/ngày (triệu)	13	29	11	11	36	39	138

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

11.15 Ước tính nhu cầu vận tải đối với đường bộ cao tốc dựa trên cơ sở dữ liệu đã cập nhật lại và STRADA theo các kịch bản sau:

- (i) Hiện trạng năm 2008 khi chưa có đường bộ cao tốc;
- (ii) Kịch bản không tác động năm 2030 khi chưa có đường bộ cao tốc;
- (iii) Kịch bản tác động tối đa năm 2030 khi đã có các tuyến ĐBCT theo quy hoạch, và
- (iv) Kịch bản tác động tối đa năm 2030 khi đã có các tuyến đường bộ cao tốc theo quy hoạch và có tuyến ĐSCT.

11.16 Kết quả phân tích cho thấy:

- (i) Tình hình giao thông hiện tại chỉ tập trung tại khu vực xung quanh Hà Nội và Tp.HCM bao gồm các hành lang vận tải chính như Hà Nội – Hải Phòng và các đoạn từ

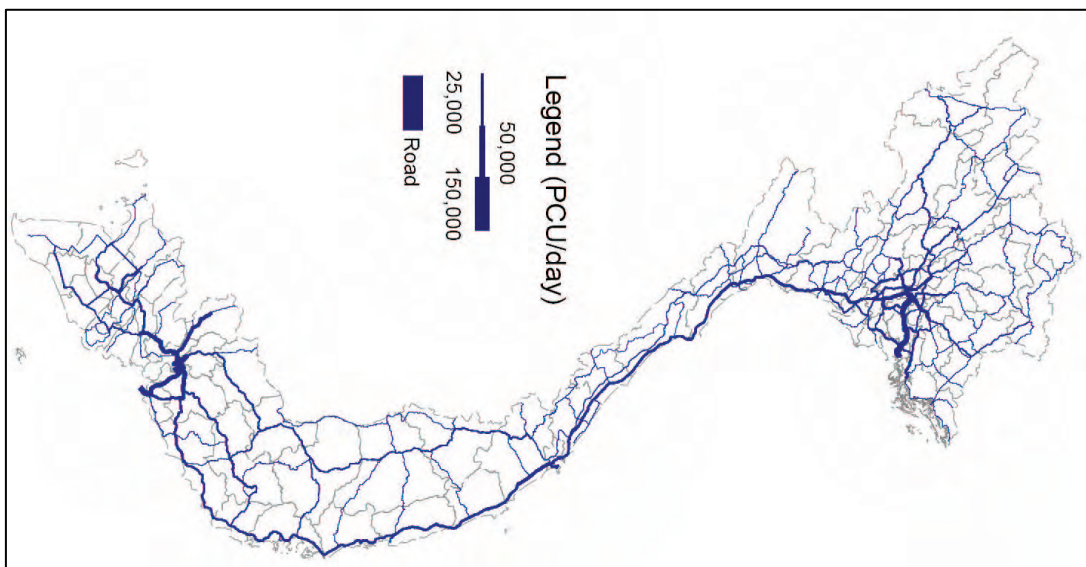
Tp.HCM đi ra bốn hướng: Biên Hòa, Bà Rịa – Vũng Tàu, Mỹ Tho, và Bình Dương (xem Hình 11.4.1). Tình trạng ùn tắc giao thông cũng chỉ giới hạn ở các khu vực này;

- (ii) Theo kịch bản không tác động năm 2030, tình hình sẽ thay đổi, lưu lượng giao thông không chỉ tăng đáng kể ở các khu vực xung quanh Hà Nội và Tp.HCM mà trên toàn quốc, cả các khu vực cao nguyên (xem Hình 11.4.2). Ùn tắc giao thông sẽ lan rộng hơn, đặc biệt ở các tỉnh phía Nam (xem Hình 11.4.3). Nghiêm trọng hơn nữa là tình hình tắc nghẽn khu vực xung quanh Hà Nội và Tp.HCM.
- (iii) Khi tất cả các tuyến đường bộ cao tốc trong quy hoạch được triển khai, tình hình giao thông đến năm 2030 sẽ được cải thiện đáng kể. Đặc biệt là ảnh hưởng quan trọng của tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam đối với dòng giao thông từ Bắc vào Nam (xem Hình 11.4.4). Tình hình tắc nghẽn sẽ chỉ gây hạn chế đối với một số đoạn xung quanh khu vực Hà Nội và Tp.HCM (xem Hình 11.4.5); và
- (iv) Tác động của tuyến đường sắt cao tốc đối với phân bổ lưu lượng giao thông đường bộ đã được phân tích và đánh giá là không đáng kể.

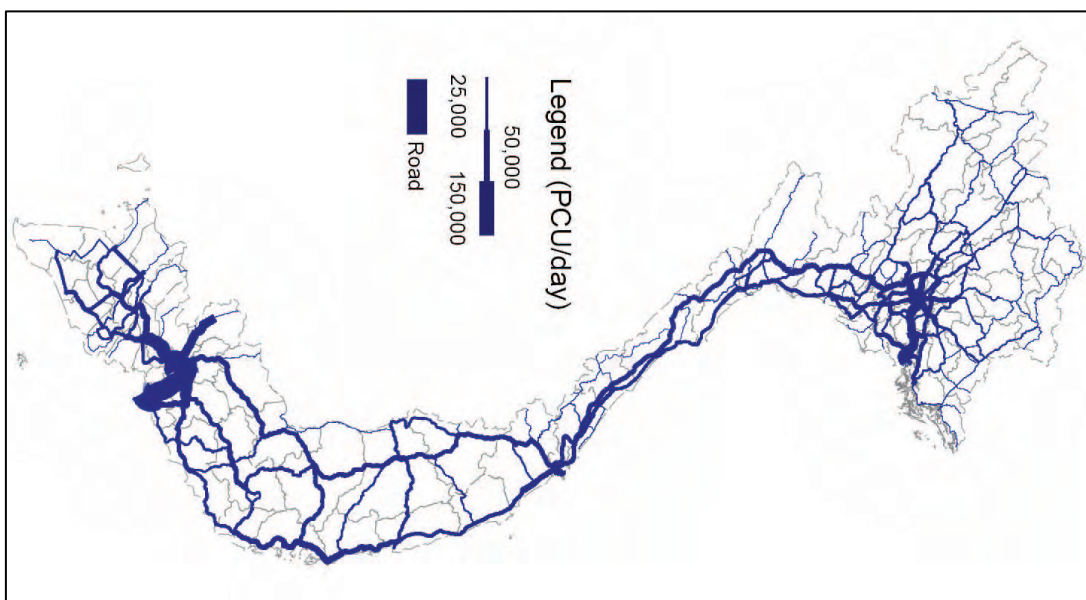
11.17 Các phân tích trên cho thấy quy hoạch mạng lưới đường bộ cao tốc hiện tại cần phải được lưu ý ở một số điểm như sau:

- (i) Phân tích sâu hơn và quy hoạch chi tiết hơn nữa đối với phát triển mạng lưới đường bộ, bao gồm đường bộ cao tốc xung quanh khu vực Hà Nội và Tp.HCM, và
- (ii) Ưu tiên phát triển đường bộ cao tốc theo đoạn, bởi hệ thống đường bộ cao tốc đề xuất dường như là quá nhiều.

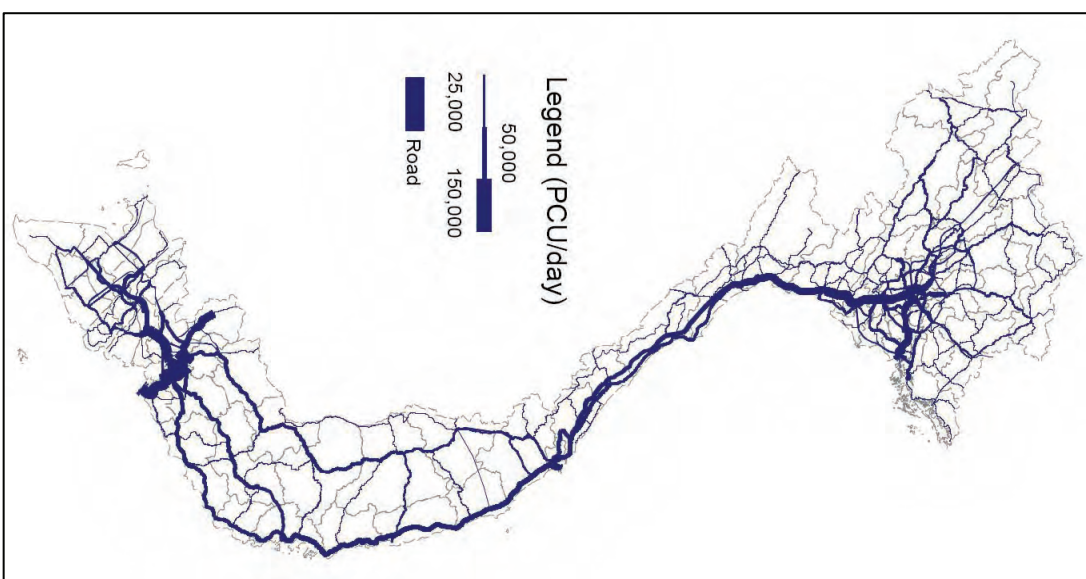
Hình 11.4.1 Phân bố giao thông
năm 2008



Hình 11.4.2 Phân bố giao thông,
năm 2030 (kịch bản không tác động)

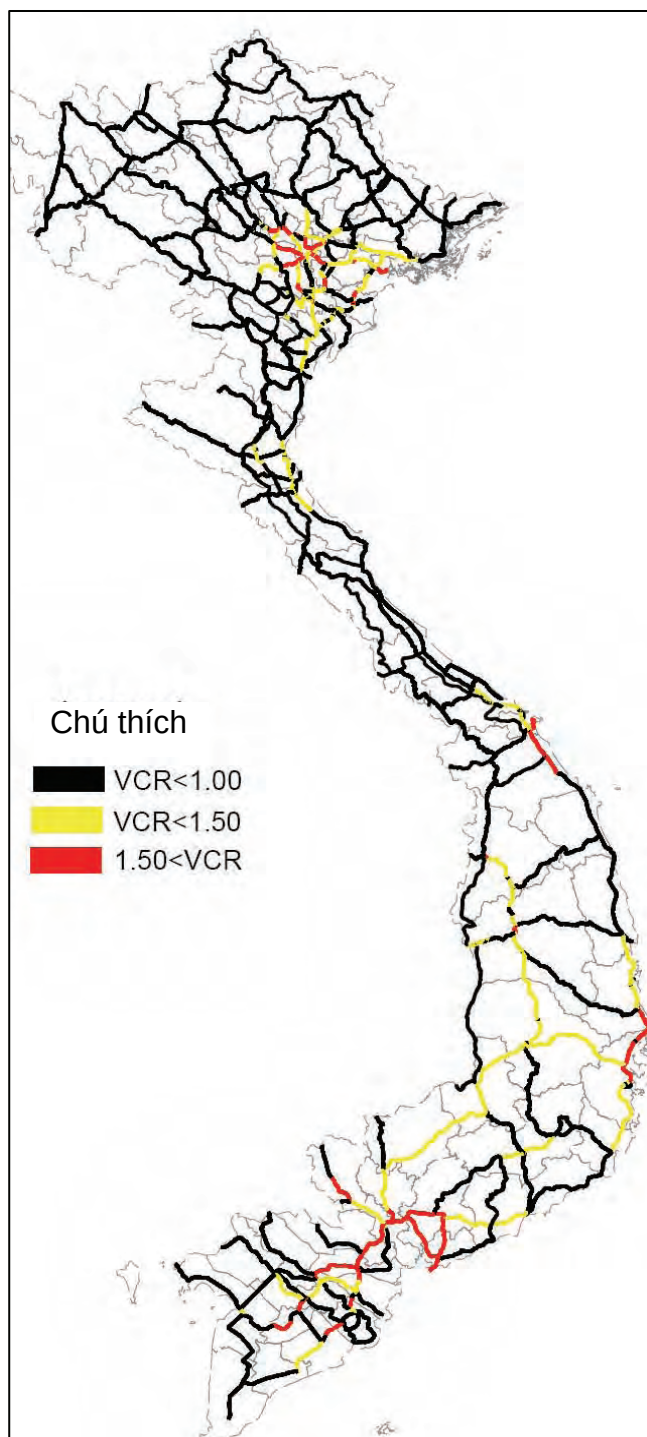


Hình 11.4.3 Phân bố giao thông,
năm 2030 (kịch bản tác động tối đa,
chưa có DSCT)



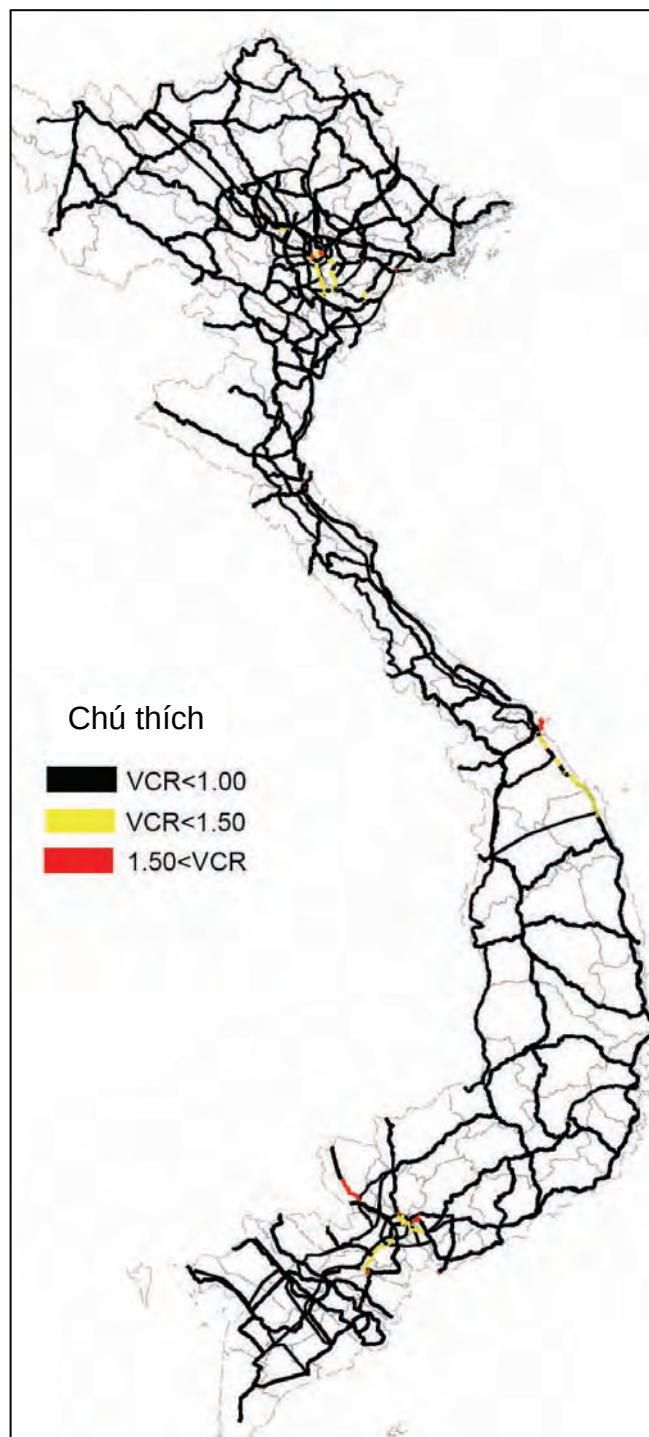
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Hình 11.4.4 Tỷ lệ lưu lượng/năng lực,
năm 2030 (Kịch bản không tác động)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Hình 11.4.5 Tỷ lệ lưu lượng/năng lực,
năm 2030 (Kịch bản tác động tối đa)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

11.5 Đánh giá sơ bộ

1) Đánh giá kinh tế

11.18 Với mục tiêu là rà soát lại các dự án đường bộ cao tốc đã đề xuất trong phần này, đánh giá kinh tế được thực hiện dựa trên giả định sau:

- (i) Các dự án sẽ được bắt đầu khai thác từ năm 2020
- (ii) Giai đoạn đánh giá là 30 năm từ năm 2020 đến năm 2049;
- (iii) Các thông tin mới nhất được Đoàn nghiên cứu VITRANSS 2 sử dụng để ước tính chi phí dự án và giả định hoàn lại 10% vốn (năm 2016), 30% (năm 2017), 30% (năm 2018), và 30% (năm 2019);
- (iv) Chi phí khai thác hàng năm sẽ là 5% chi phí của dự án;
- (v) Mức thu phí giả định là 5 Cents (USD)/pcu/km sau khi đã so sánh với các nước khác;
- (vi) Tốc độ tăng trưởng lưu lượng xe trung bình hàng năm là 4,9% (tương đương tổng mức tăng trưởng về lưu lượng xe giai đoạn 2020 – 2030).
- (vii) Phân phân tích chi tiết hơn được đề cập ở Chương 8 của Báo cáo.

11.19 Lợi ích kinh tế từ việc tiết kiệm chi phí khai thác phương tiện (VOC) và chi phí thời gian của hành khách.

11.20 Kết quả nêu trong Bảng 11.5.1 và Hình 11.5.1. Một số đoạn trên tuyến cao tốc Bắc – Nam và một số đoạn ngoại ô xung quanh khu vực Tp.HCM có tỉ lệ nội hoàn kinh tế (EIRR) lớn hơn 12%. Có nghĩa rằng đây là các đoạn có tính khả thi cao về mặt kinh tế. Một số các đoạn khác, bao gồm các đoạn trên đường HCM có tỉ lệ nội hoàn kinh tế thấp.

11.21 Có thể kết luận rằng quy hoạch phát triển đường bộ cao tốc nên được sàng lọc giảm xuống cho phù hợp, tránh tham vọng quá và cần có sự sắp xếp mang tính thực tiễn hơn nữa ít nhất là trong giai đoạn ngắn đến trung hạn – 2020.

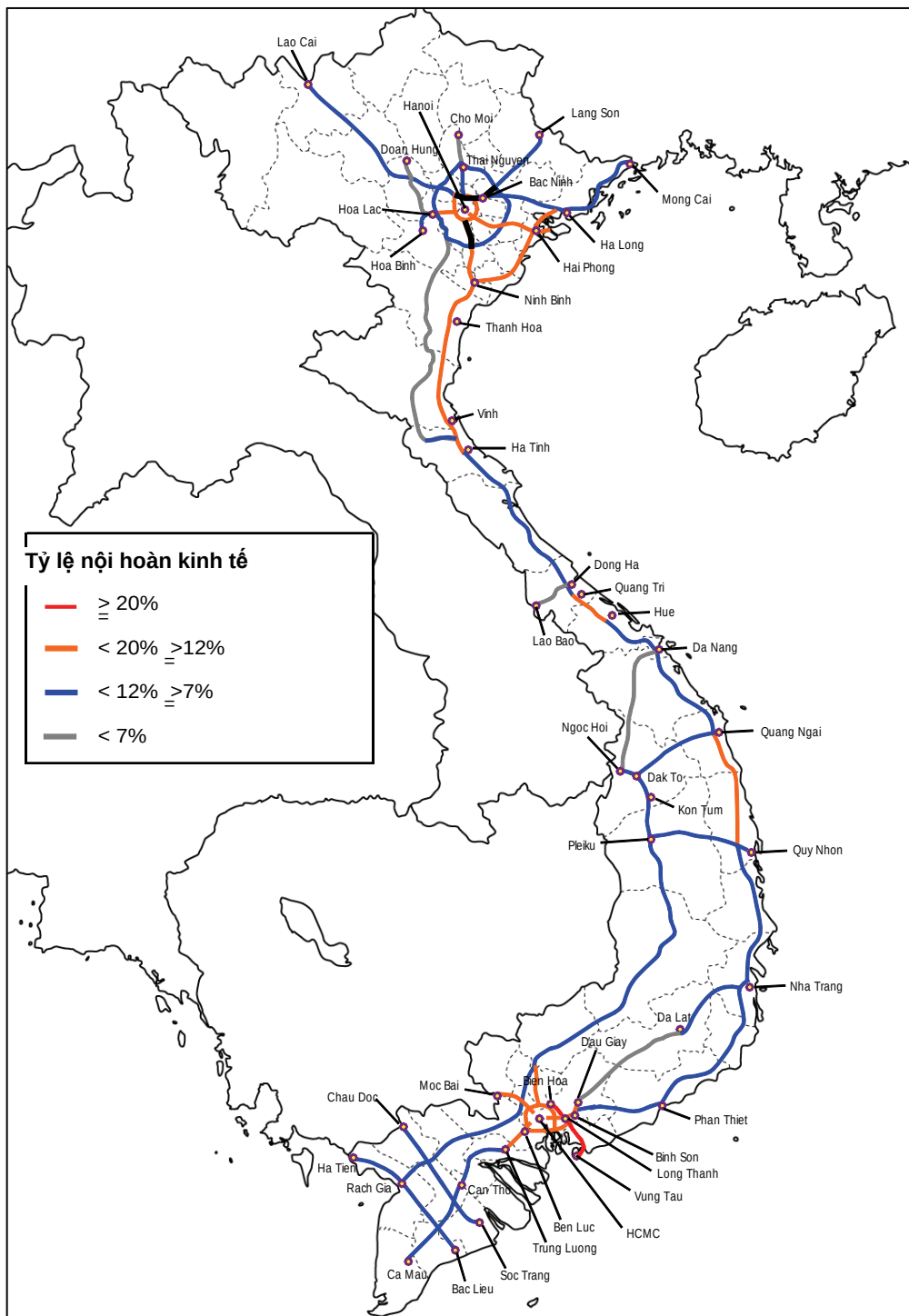
Bảng 11.5.1 Đánh giá kinh tế sơ bộ cho các dự án đường bộ cao tốc

Mã số	Đoạn	Chiều dài (km)	Tỉ lệ V/C	PCUs (000/ngày)	Lợi ích (USD 1000/ngày)			Lợi ích (USD 000/ng/km)	Chi phí kinh tế (triệu USD/km)	E-IRR (%)
					VOC	TTC	Tổng			
H01	Ninh Bình-Thanh Hóa	75	0,66	80,1	61,2	116,5	177,7	2,4	10,2	15,3
H02	Thanh Hóa-Vinh	140	0,47	57,2	0,6	169,2	169,8	1,2	14,1	12,1
H03	Vinh – Hà Tĩnh	20	0,56	45,7	1,2	30,5	31,6	1,6	9,3	17,0
H04	Hà Tĩnh – Quảng Trị	277	0,47	38,3	7,3	143,2	150,5	0,5	8,8	9,9
H05	Quảng Trị - Huế	73	0,51	41,2	4,8	56,2	61,0	0,8	9,1	12,5
H06	Huế – Đà Nẵng	105	0,46	37,5	1,7	86,8	88,5	0,8	15,6	10,3
H07	Quảng Ngãi-Quy Nhơn	150	0,44	35,6	5,4	142,9	148,3	1,0	11,0	10,3
H08	Quy Nhơn-Nha Trang	240	0,45	36,4	6,2	156,6	162,8	0,7	13,1	8,9
H09	Nha Trang-Phan Thiết	280	0,29	23,7	22,0	100,2	122,2	0,4	9,6	8,0
H10	Long Thành-Nhon Trạch-Bến Lức	45	0,25	30,2	-24,4	124,4	100,1	2,2	15,2	15,9
H11	Đoạn Hùng-Hòa Lạc-Phổ Châu	457	0,03	2,4	-34,6	260,5	225,9	0,5	9,8	6,3
H12	Ngọc Hồi-Chon Thanh-Rạch Giá	864	0,20	16,0	-12,2	479,5	467,3	0,5	8,6	7,4
H13	Thái Nguyên-Chợ Mới	28	0,18	14,7	1,6	10,7	12,3	0,4	8,5	5,8
H14	Hòa Lạc-Hòa Bình	26	0,11	8,5	-2,2	13,9	11,7	0,4	7,6	7,3
H15	Bắc Ninh-Hạ Long	136	0,06	6,8	-25,8	140,1	114,2	0,8	11,1	8,9
H16	Ninh Bình-Hải Phòng-Quảng Ninh	160	0,15	11,8	-28,3	189,0	160,6	1,0	6,9	13,5
H17	Hồng Lĩnh-Hương Sơn	34	0,06	4,7	-3,0	19,9	17,0	0,5	8,3	7,4
H18	Cam Lộ-Lao Bảo	70	0,04	2,9	-4,5	30,3	25,8	0,4	9,3	4,9
H19	Quy Nhơn – Pleiku	160	0,01	0,6	-35,8	146,8	111,0	0,7	9,4	8,9
H20	Dầu Giây-Đà Lạt	189	0,20	16,0	10,9	69,9	80,7	0,4	9,2	5,2
H21	Biên Hòa-Vũng Tàu	76	0,61	74,8	38,5	319,5	358,0	4,7	8,5	24,4
H22	HCMC – Thủ Dầu Một-Chơn Thành	69	0,36	44,3	-4,4	84,8	80,4	1,2	13,4	12,2
H23	Tp.HCM-Mộc Bài	55	0,46	37,1	-10,7	69,9	59,2	1,1	6,9	16,4
H24	Sóc Trăng-Cần Thơ-Châu Đốc	200	0,04	3,6	-29,3	142,4	113,1	0,6	6,7	9,7
H25	Hà Tiên-Rạch Gia-Bạc Liêu	225	0,03	2,1	-50,4	201,0	150,6	0,7	6,7	10,9
H26	Cần Thơ-Cà Mau	150	0,27	22,1	-28,3	159,2	131,0	0,9	10,9	9,3
H27	Quảng Ngãi – Đăk To	170	0,00	0,1	-60,7	184,7	124,1	0,7	11,3	8,3
H28	Nha Trang-Đà Lạt	80	0,31	25,4	1,2	41,0	42,2	0,5	12,3	7,8
H29	Đà Nẵng – Ngọc Hồi	250	0,16	13,3	-1,2	72,9	71,7	0,3	11,5	1,8
H30	Vành đai 4 Hà Nội	90	0,06	7,7	-38,4	298,3	259,9	2,9	13,9	14,5
H31	Vành đai 5 Hà Nội	320	0,09	10,4	-9,4	262,2	252,7	0,8	7,5	7,9
H32	Vành đai 3 Tp.HCM	83	0,39	47,2	-13,8	187,3	173,5	2,1	13,7	13,7
CH01	Cầu Giẽ-Ninh Bình	50	0,60	73,3	46,2	104,3	150,5	3,0	8,1	18,1
CH02	Đà Nẵng-Quảng Ngãi	131	0,33	39,6	2,3	110,2	112,6	0,9	7,2	11,3
CH03	Phan Thiết- Dầu Giây	100	0,49	39,6	10,5	68,2	78,7	0,8	17,7	11,9
CH04	TP.HCM-Long Thành-Dầu Giây	55	0,92	74,9	61,6	224,2	285,8	5,2	18,2	15,5
CH05	Tp.HCM-Trung Lương	40	0,84	67,8	22,4	167,4	189,7	4,7	17,5	15,1
CH06	Trung Lương – Mỹ Thuận – Cần Thơ	92	0,32	39,1	-15,3	120,3	105,0	1,1	15,2	11,3
CH07	Lạng Sơn – Bắc Giang – Bắc Ninh	130	0,03	2,6	-42,1	164,9	122,8	0,9	8,4	11,8
CH08	Hà Nội-Hải Phòng	105	0,41	33,7	-27,6	196,3	168,7	1,6	12,4	12,0
CH09	Hà Nội-Lào Cai	264	0,11	9,0	-32,0	208,9	176,9	0,7	4,2	11,7
CH10	Hà Nội-Thái Nguyên	62	0,23	18,7	-1,9	37,8	35,9	0,6	3,6	11,5
CH11	Lạng-Hòa Lạc	30	0,18	14,7	-18,6	109,5	90,9	3,0	13,5	15,0
CH12	Hạ Long – Móng Cái	128	0,10	8,5	-9,0	88,3	79,4	0,6	9,1	8,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Chú ý: Tỉ lệ V/C, Quy đổi xe PCUs và lợi ích của năm 2030. Xem xét cả giao thông đô thị để tính EIRR (xem Chương 8)

Hình 11.5.1 Dự án đường bộ cao tốc theo tỉ lệ nội hoàn kinh tế (EIRR)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

2) Đánh giá tài chính

11.22 Dựa trên các giả định tương tự trong phần đánh giá kinh tế, Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 đã tiến hành phân tích tài chính đối với các dự án đường bộ cao tốc. Giả định rằng mức thu phí vào năm 2030 lần lượt là 0,05 USD, 0,15 USD và 0,145 USD/xe-km đối với ô tô con, xe khách và xe tải. Mức thu này tương ứng với 10% tiết kiệm chi phí thời gian dự kiến của xe và người sử dụng xe khách. Mức thu phí xe tải giả định là bằng với mức thu phí xe khách. Như vậy, các mức thu này sẽ thay đổi tỉ lệ theo GRDP trên đầu

người ước tính cho mỗi năm.

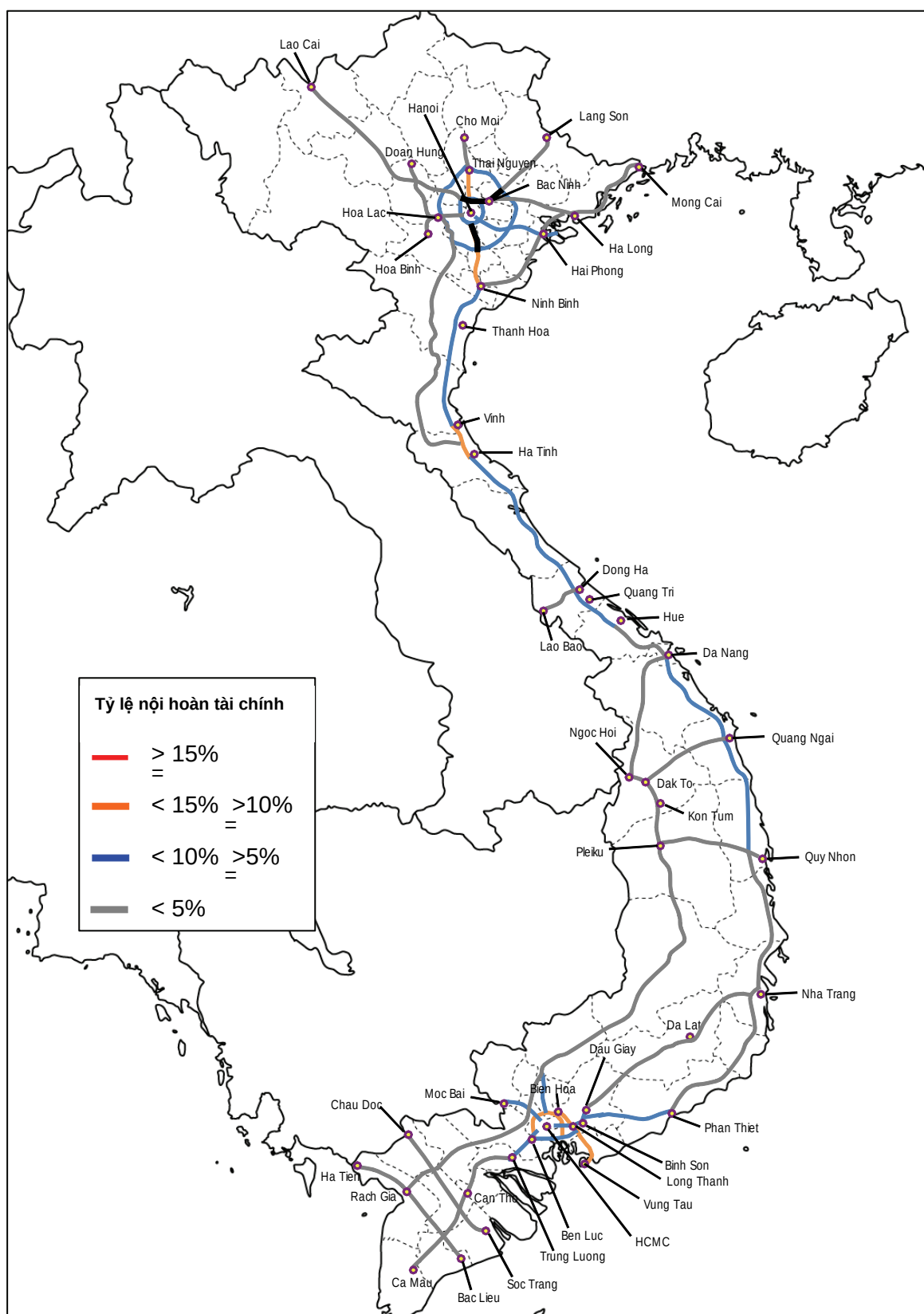
11.23 Kết quả được thể hiện trong Bảng 11.5.2 và Hình 11.5.2. Không có dự án nào có tỉ lệ nội hoàn tài chính (FIRR) trên 15%, cho thấy sự khó khăn trong việc bố trí BOT. Tuy nhiên, rất nhiều dự án khác sẽ có thể triển khai theo hình thức PPP dựa trên chỉ số FIRR. Và cần phải có nghiên cứu sâu hơn cho vấn đề này.

Bảng 11.5.2 Đánh giá tài chính các dự án đường bộ cao tốc

Mã số	Đoạn	Chiều dài (km)	Tỉ lệ V/C	PCU (000/ngày)			Chi phí dự án (triệu USD /ngày)	FIRR (%)
				Xe con	Xe khách	Xe tải		
H01	Ninh Bình-Thanh Hóa	75	0,66	8.984	104.241	25.554	11,0	8,3
H02	Thanh Hóa-Vinh	140	0,47	7.748	71.349	17.826	15,2	6,5
H03	Vinh – Hà Tĩnh	20	0,56	5.772	48.952	14.626	10,1	12,6
H04	Hà Tĩnh – Quảng Trị	277	0,47	4.951	34.684	12.367	9,5	5,2
H05	Quảng Trị - Huế	73	0,51	4.905	34.762	13.578	9,8	7,5
H06	Huế – Đà Nẵng	105	0,46	5.038	41.315	11.847	16,9	3,5
H07	Quảng Ngãi-Quy Nhơn	150	0,44	4.537	37.399	11.374	11,9	5,2
H08	Quy Nhơn-Nha Trang	240	0,45	4.534	39.688	11.633	14,1	3,9
H09	Nha Trang-Phan Thiết	280	0,29	2.037	17.084	8.180	10,3	2,6
H10	Long Thành-Nhơn Trạch-Bến Lức	45	0,25	9.230	109.519	5.354	16,4	5,4
H11	Đoan Hùng-Hòa Lạc-Phổ Châu	457	0,03	567	3.898	614	10,5	-
H12	Ngọc Hồi-Chơn Thanh-Rạch Giá	864	0,20	2.312	22.936	4.850	9,2	1,9
H13	Thái Nguyên-Chợ Mới	28	0,18	1.206	16.113	4.955	9,2	1,9
H14	Hòa Lạc-Hòa Bình	26	0,11	2.365	13.997	2.082	8,2	-0,6
H15	Bắc Ninh-Hạ Long	136	0,06	2.046	17.473	1.415	11,9	-2,9
H16	Ninh Bình-Hải Phòng-Quảng Ninh	160	0,15	2.768	30.044	2.790	7,4	1,0
H17	Hồng Lĩnh-Hương Sơn	34	0,06	1.112	12.070	1.121	8,9	-2,4
H18	Cam Lộ-Lao Bảo	70	0,04	686	7.446	691	10,0	-
H19	Quy Nhơn – Pleiku	160	0,01	310	878	104	10,1	-
H20	Dầu Giây-Đà Lạt	189	0,20	1.291	17.214	5.388	9,9	2,6
H21	Biên Hòa-Vũng Tàu	76	0,61	17.271	182.910	17.981	9,2	13,4
H22	HCMC – Thủ Dầu Một-Chơn Thành	69	0,36	6.483	80.214	12.924	13,4	6,3
H23	Tp.HCM-Mộc Bài	55	0,46	9.218	84.862	8.810	7,5	8,2
H24	Sóc Trăng-Cần Thơ-Châu Đốc	200	0,04	1.314	8.646	694	7,2	-3,2
H25	Hà Tiên-Rạch Giá-Bạc Liêu	225	0,03	1.084	3.919	297	7,2	-
H26	Cần Thơ-Cà Mau	150	0,27	6.518	49.482	4.848	11,7	2,0
H27	Quảng Ngãi – Đăk To	170	0,00	94	0	0	12,2	-
H28	Nha Trang-Đà Lạt	80	0,31	2.828	35.979	8.023	13,3	2,5
H29	Đà Nẵng – Ngọc Hồi	250	0,16	2.064	14.507	4.085	12,4	-1,3
H30	Vành đai 4 Hà Nội	90	0,06	1.726	14.532	1.982	15,0	8,0
H31	Vành đai 5 Hà Nội	320	0,09	1.626	13.989	3.132	8,1	6,3
H32	Vành đai 3 Tp.HCM	83	0,39	7.217	98.407	13.270	14,8	10,9
CH01	Cầu Giẽ-Ninh Bình	50	0,60	9.197	105.584	22.729	9,0	12,6
CH02	Đà Nẵng-Quảng Ngãi	131	0,33	5.272	43.861	12.535	8,0	8,0
CH03	Phan Thiết- Dầu Giây	100	0,37	3.090	30.712	10.023	19,1	6,8
CH04	TP.HCM-Long Thành-Dầu Giây	55	0,92	11.473	155.016	21.085	20,2	8,8
CH05	Tp.HCM-Trung Lương	40	0,84	14.575	174.812	16.481	19,4	8,6
CH06	Trung Lương – Mỹ Thuận – Cần Thơ	92	0,32	8.334	82.955	10.004	16,4	2,8
CH07	Lạng Sơn – Bắc Giang – Bắc Ninh	130	0,03	1.378	5.887	312	9,0	-3,8
CH08	Hà Nội-Hải Phòng	105	0,41	7.587	78.925	8.251	13,7	5,9
CH09	Hà Nội-Lào Cai	264	0,11	2.136	23.826	2.100	4,6	2,6
CH10	Hà Nội-Thái Nguyên	62	0,23	2.923	29.056	5.490	4,0	10,1
CH11	Láng-Hòa Lạc	30	0,18	4.061	35.776	3.288	15,0	3,4
CH12	Hạ Long – Móng Cái	128	0,10	1.761	12.755	2.347	9,8	0,5

Nguồn: Đoàn nghiên cứu VITRANSS 2. Chú ý: Tỉ lệ V/C, Quy đổi xe PCUs và lợi ích của năm 2030. Xem xét cả giao thông đô thị để tính EIRR (xem Chương 8).

Hình 11.5.2 Các dự án ĐBCT theo tỉ lệ nội hoàn tài chính (FIRR)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

12 KIẾN NGHỊ VÀ ĐỀ XUẤT

12.1 Các kiến nghị sơ bộ về phát triển các chuyên ngành vận tải

1) Đường bộ

12.1 Tổng Cục Đường bộ cần phải được phát triển sao cho đảm nhiệm được vai trò của mình là cơ quan quản lý đường bộ ở Việt Nam – bằng cách giải quyết các xung đột với Công ty đầu tư phát triển đường cao tốc (VEC) (về vấn đề quy hoạch mạng lưới chung và xác định quy mô đường cao tốc) và Bộ Xây dựng (về vấn đề phát triển vận tải liên đô thị).

12.2 Chức năng điều tiết đối với các tuyến đường thu phí cần được tách khỏi VEC để đơn vị này tập trung vào vai trò chính là chủ đầu tư phát triển và làm đối tác cho các chủ đầu tư tư nhân trong các dự án đường cao tốc.

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

- (i) Thể chế hóa Chương trình 5 năm về đầu tư đường bộ;
- (ii) Thành lập Cơ quan Quản lý dự án để chính thức hóa tư cách của các ban quản lý dự án và phát huy kinh nghiệm tích lũy được của cán bộ, nhân viên;
- (iii) Lần lượt chia nhỏ các CIENCO thành các công ty cổ phần để các đơn vị này trở thành các nhà thầu xây dựng công trình có tính cạnh tranh, phối hợp tốt với Bộ GTVT và các cơ quan khác;
- (iv) Nghiên cứu khả năng sát nhập đơn vị chịu trách nhiệm xây dựng các tiêu chuẩn kỹ thuật và đơn vị chịu trách nhiệm chất lượng xây dựng thành một viện “Phát triển và Nghiên cứu công nghệ đường bộ”;
- (v) Chính thức hóa hệ thống sử dụng quỹ bảo trì đường bộ.

2) Đường sắt

12.4 Các dự án đường sắt cần được bố trí thêm nguồn lực từ ngân sách đầu tư cho ngành GTVT để ngành đường sắt có thể cạnh tranh được với các phương thức khác. Tuy nhiên, việc phân bổ này chỉ nên tập trung vào các hành lang nơi đường sắt tỏ ra hiệu quả hơn về mặt năng lượng và chi phí.

12.5 Thay vì áp dụng hướng tiếp cận nhằm thỏa mãn mọi đối tượng thì ngành đường sắt cần tập trung vào những phân đoạn thị trường cụ thể nơi ngành có nhiều cơ hội cạnh tranh hơn. Có thể thấy tuyến Bắc – Nam là tuyến quan trọng nhất có nhiều tiềm năng cho vận chuyển container. Với tuyến ngắn hơn là Hà Nội – Hải Phòng thì dù đầu tư mạnh cũng không thể làm đảo ngược được những bất lợi của đường sắt so với xe tải và xe khách đường dài khi mà tuyến đường bộ cao tốc trên trục này được xây dựng.

12.6 VITRANSS 2 đã xác định được một gói cơ bản các dự án cải tạo, đủ để đảm bảo hạ tầng đường sắt hiện có đáp ứng được 50 đoàn tàu cho cả 2 hướng mỗi ngày. Gói dự án này cần được chia nhỏ và lập thứ tự ưu tiên sao cho phục vụ được kế hoạch tiếp thị của đường sắt. Khi có thêm nguồn vốn, có thể thực hiện tiếp giai đoạn 2 về cải tạo đường sắt: khôi phục hệ thống và đường đôi hóa một số đoạn để từng bước nâng cao năng lực và chất lượng dịch vụ. Giai đoạn 3 là hiện đại hóa hệ thống sẽ đòi hỏi phải nâng cấp công nghệ, do đó sẽ được ưu tiên ít nhất

12.7 Dự án ĐSCT là dự án cần nhiều vốn, nếu phát triển toàn tuyến thì phải sau năm 2030. Có một số phương án ít tốn kém hơn để tăng cường kết nối Bắc – Nam trước thời điểm đó.

3) Cảng và Vận tải biển

12.8 Các quy hoạch phát triển cảng Sài Gòn, Đà Nẵng và Hải Phòng đang được triển khai. Do đó nên tập trung vào việc kết nối cảng với đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa. Đây là yếu tố quyết định tính thành công hay khả thi của các dự án phát triển cảng biển nước sâu mới.

12.9 Ví dụ, cảng Lạch Huyện sẽ cần có một cầu mới (dài khoảng 2,4km) để nối với phần đất liền ở Hải Phòng. Ở phía Nam, cần bố trí một tuyến đường cao tốc kịp thời để khai thác tối đa cảng Cái Mép – Thị Vải. Tương tự với dự án nạo vét luồng sông Soài Rạp kết hợp với việc hoàn thiện bến ở khu vực Hiệp Phước hay dự án luồng tàu tới Lạch Huyện. Các tuyến kết nối tới các cảng Cần Thơ và Mỹ Thới cũng cần được cải tạo – nhất là cần hoàn tất dự án kênh Quan Chánh Bó.

12.10 Ở địa phương, các khu vực cảng cần được quy hoạch và phát triển đồng bộ với các khu vực xung quanh. Điều này có thể được thực hiện thông qua một Ban Quản lý Cảng đa ngành chịu trách nhiệm điều tiết và cho thuê công trình bến cảng, xây dựng các mục tiêu hoạt động, bảo trì bến và các luồng tàu, kiểm soát lưu lượng tàu quanh cảng.

12.11 Vấn đề về tính kết nối, kết hợp với sự thay đổi về mô hình thương mại do khủng hoảng kinh tế toàn cầu, nên cần cân trọng về việc đẩy nhanh dự án phát triển cảng Lạch Huyện. Trường hợp cảng trung chuyển Vân Phong còn ảm đạm hơn và cần cân nhắc lại khi đã có tàu viễn dương đầu tiên tới thẳng Cái Mép.

12.12 Việc tách chức năng phát triển cảng biển khỏi kinh doanh vận tải biển được coi là việc nên làm đối với Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (VINALINES) về lâu dài. Phát triển các cảng thông thường do Cục hàng hải Việt Nam đảm nhiệm bởi nếu Cục hàng hải không liên quan đến kinh doanh vận tải biển nên sẽ công tư trong việc sử dụng bến tại các cảng. Hơn nữa, Tổng Công ty Hàng hải sẽ tập trung vào lĩnh vực vận tải biển và cần phải thiết lập cơ sở vật chất logistics sử dụng nguồn vốn đặc biệt để mở rộng đội tàu, đồng thời tạo điều kiện cho các công ty vận tải biển tiếp cận được với các cơ sở trang thiết bị này. Điều này sẽ giúp tăng khả năng cạnh tranh hơn và hiệu quả hơn trong dịch vụ vận tải biển nội địa.

12.13 Bộ GTVT và đơn vị tham mưu về quản lý hàng hải là Cục Hàng hải phải tiến tới nắm vai trò “nhạc trưởng” cho một dàn nhạc có nhiều nhạc công. Cục Hàng hải cần trở thành một đơn vị quy hoạch và điều tiết hữu hiệu, để tất cả các gánh nặng và nhiệm vụ còn lại cho các đơn vị khác. Cục Hàng hải có thể đảm nhiệm vai trò chỉ huy và khởi động hệ thống phân cấp chức năng cảng. Trên cùng việc phân cấp theo chức năng sẽ là ba cảng cửa ngõ quốc tế là Cái Mép – Thị Vải, Hải Phòng và Đà Nẵng. Trên 60% năng lực cả nước sẽ dành cho vùng KTTĐ phía nam, 30% cho vùng KTTĐ bắc bộ, và dưới 10% cho vùng KTTĐ miền trung. Nếu thiếu bàn tay điều khiển của nhạc trưởng thì có thể dẫn tới tình trạng vừa thừa năng lực, vừa thiếu năng lực.

4) Vận tải thủy nội địa

12.14 Ngành đường thủy nội địa cần có thay đổi cơ bản về chiến lược. Thay vì cố gắng làm nhiều hơn thì ngành nên thực hiện các bước rút lui chiến lược – bằng cách tập trung nguồn lực hạn hẹp vào các hành lang sông nòng cốt nơi ngành có tính cạnh tranh cao và có thể duy trì hoạt động tốt. Việc “rút lui” này có nghĩa rằng: (i) giao trách nhiệm quản lý phần lớn kênh sông cho các tỉnh, (ii) tập trung vào cải tạo các đầu mối đường bộ – sông và sông – cảng biển, (iii) để tư nhân đảm nhiệm dịch vụ phà và xà lan, và (iv) phân bổ

toàn bộ nguồn lực vào đảm bảo khả năng thông thuyền của luồng. Thay vì lập quy hoạch kịch bản “thực hiện tối đa” thì ngành phải tinh gọn lại những tham vọng của mình vào những nơi hữu hiệu nhất. Quy hoạch có tính bền vững cho ngành cần đòi hỏi ít nhất 700 triệu USD nhưng không được vượt quá 1400 triệu USD cho 10 năm (2010 – 2020).

12.15 Do ngành chỉ được phân bổ một lượng vốn hạn hẹp từ ngân sách Nhà nước nên cần ưu tiên nhiều nhất cho việc bảo trì các tuyến đường thủy quan trọng. Cần nạo vét thường xuyên và bảo vệ các đoạn tuyến cong, đồng thời đảm bảo các tiêu chuẩn kỹ thuật đã quy định cho cấp sông đó. Theo báo cáo, mỗi năm chỉ đáp ứng được 60% nhu cầu bảo trì. Do đó, ngành cần cố gắng giải quyết công việc tồn đọng bằng việc thiết lập một chương trình bảo trì quy mô lớn trong 10 năm tới. Để chương trình hoạt động hiệu quả thì cần dựa vào kết quả khảo sát liên tục, thường xuyên các tuyến sông.

12.16 Để ổn định nguồn vốn cho bảo trì luồng tuyến, ngành cần đặt mục tiêu thiết lập quỹ bảo trì đường sông. Gần đây, Quốc hội đã thông qua việc thành lập Quỹ bảo trì đường bộ nhưng chưa triển khai chương trình hành động cụ thể. Ngành đường thủy nội địa cũng cần đưa ra biện pháp thích hợp để tiếp cận quỹ này vì tổng tiêu thụ nhiên liệu của ngành này chiếm một phần tương đối lớn trong tổng lượng tiêu thụ nhiên liệu của cả nước, đồng thời là đối tượng bị đánh thuế. Ngoài ra, ngành cần phát huy tối đa nguồn hỗ trợ từ các khách hàng chính như các cơ sở công nghiệp nằm dọc các tuyến sông và sử dụng vận tải đường sông để nâng cao tính cạnh tranh. Với sự hỗ trợ của các doanh nghiệp này thì có thể phát huy được 2 phương án nguồn lực cho quỹ bảo trì: a) phí đăng kiểm đội tàu hàng năm, và b) phí sử dụng đất cho các công trình thương mại và công nghiệp ven sông. Các loại phí trong mục a) đòi hỏi phải có sự cải tạo về hệ thống đăng kiểm còn việc sử dụng phí b) cần có sự hỗ trợ của chính quyền địa phương vì liên quan tới phí sử dụng đất.

12.17 Sau công tác bảo trì là ưu tiên cho đảm bảo an toàn cho giao thông đường sông. Tính an toàn có thể được nâng cao nhờ công tác đăng kiểm hàng năm cũng như thông qua các chương trình đào tạo, huấn luyện thuyền viên, lái tàu.

5) Vận tải hàng không

12.18 Ngoài các dự án xây dựng nhà ga lớn và/hoặc làm thêm đường cất hạ cánh thì các cụm cảng hàng không cần có biện pháp đổi mới hệ thống – là biện pháp ít tốn kém – nhằm nâng cao năng suất (khiến lưu lượng thông qua cao hơn mà không cần có kết cấu hạ tầng mới).

12.19 Ngành cần áp dụng các tiêu chuẩn phát triển cảng hàng không, bao gồm nội dung phân cấp kỹ thuật để định hướng cho công tác quy hoạch và phát triển tại từng cảng hàng không trong hệ thống quốc gia, trên cơ sở các thông lệ quốc tế và ICAO.

12.20 Cơ chế thu hồi vốn cũng cần được rà soát và điều chỉnh cho phù hợp với những thay đổi về thể chế. Điều này nhằm nâng cao tính bền vững tài chính cho ngành. Ngoài ra cũng cần xác định chính sách trợ giá cho các tuyến “nghĩa vụ”, thông qua đó tuyến cung cấp dịch vụ bay thường xuyên ở mức giá vé do nhà nước quy định thấp hơn chi phí hoạt động sẽ nhận được khoản hỗ trợ bù lỗ. Nếu không có sự trợ giá như vậy, rất khó để duy trì các dịch vụ bay này.

12.21 Cần cân trọng khi phát triển các cảng hàng không dựa vào nhu cầu du lịch do lượng hành khách biến động theo mùa và không ổn định. Cũng cần cân trọng đối với cảng hàng hóa đầu mối (ở Chu Lai) vì sự thành công ở đây phụ thuộc vào việc tồn tại

lượng hàng hóa lớn xuất phát từ địa phương và vào việc gia nhập của một đơn vị logistic toàn cầu chuyên về vận chuyển hàng cấp tốc bằng đường hàng không.

12.22 Ngành cần kiểm tra lại những ưu tiên của mình và cụ thể hóa bằng một chương trình đầu tư vốn 10 năm có tính thực tiễn cao trong khả năng ngân sách có được. Việc thiếu vốn và yêu cầu nâng cấp các cảng hàng không đạt tiêu chuẩn quốc tế dồn bảy khiến Chính phủ phải kêu gọi khu vực tư nhân tham gia đầu tư. Cánh cửa cơ hội cho sự tham gia của khu vực tư nhân có thể nhìn thấy ngay trong dự án phát triển nhà ga hành khách và ga hàng hóa mới ở Nội Bài và Tân Sơn Nhất và CHK Long Thành mới. Để phát triển thành công cảng hàng không Long Thành thì Tổng Công ty CHK Miền Nam (SAC) - cơ quan quản lý cảng hàng không Tân Sơn Nhất nên trực tiếp tham gia vào dự án này. Hiện tại một công ty cổ phần không có kinh nghiệm trong lĩnh vực phát triển cảng hàng không lại được giao nhiệm vụ phát triển cảng hàng không Long Thành. Nếu SAC bỏ qua vai trò của mình hoặc coi như không liên quan đến dự án này trong khi Long Thành vẫn đang trên đà triển khai, thì có thể coi là thiếu tính hợp tác trong quá trình chuyển đổi.

6) Chuyên ngành logistic

12.23 Bước cơ bản nhất để cải thiện vị thế của Việt Nam trong lĩnh vực logistics – từ 1PL lên 3PL – là nâng cấp tính đáp ứng về logistics. Việc áp dụng rộng rãi hơn phương pháp quản lý chuỗi cung cấp trong khối tư nhân và quốc doanh chính là điểm mấu chốt cho công tác cải cách sau đó trong các chính sách và thực tiễn quản lý. Nếu tổ chức được một diễn đàn giữa nhà nước và tư nhân về logistics, do hiệp hội các đơn vị giao nhận hàng hóa khởi xướng, thì có thể thúc đẩy những nỗ lực trên.

12.24 Về phía mình, Chính phủ cần triển khai đầy đủ hệ thống EDI và hệ thống giao dịch không giấy tờ tại các điểm hải quan và cửa khẩu. Ngành logistics sẽ chỉ có lựa chọn duy nhất là tuân thủ và thích nghi với biện pháp này, sau đó đi thêm một bước trong con đường công nghệ thông tin là áp dụng công nghệ thanh toán điện tử, giao dịch trực tiếp (B2B) và hệ thống CVS.

12.25 Thứ ba, Chính phủ cần cân nhắc điều chỉnh các quy định pháp luật về việc chủ thể nước ngoài tham gia vào dịch vụ logistic. Các quy định hiện nay có nhiều điểm hạn chế hơn so với ở Trung Quốc và sẽ khiến quá trình phát triển hệ thống logistics bị trì hoãn.

12.26 Cuối cùng, Chính phủ cần điều chỉnh lại chương trình phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải bằng cách ưu tiên cho các nhu cầu đa phương thức của các doanh nghiệp có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài lớn (và đang tiếp tục phát triển). Cần tăng cường quá trình container hóa trong vận tải biển và đường sắt. Ngoài ra, cần thiết lập hai trung tâm logistics quốc tế đóng vai trò đầu mối vận tải đa phương thức: một ở phía đông bắc Hà Nội và một ở giữa TPHCM và Cái Mép – Thị Vải. Các trung tâm logistic này vượt ra ngoài mô hình ICD truyền thống, sẽ bao gồm: (i) một khu thương mại tự do cho các hoạt động kho hàng liên quan tới hải quan, (ii) một trung tâm trao đổi hàng hóa và triển lãm thương mại, (iii) một đề-pô container đường sắt, (iv) một trung tâm phân phối kho bãi vùng, và (v) các hệ thống logistic dựa trên nền công nghệ thông tin tiên tiến.

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

12.27 Do VITRANSS2 không thể xem xét kỹ tất cả các vấn đề mà ngành GTVT đang phải đối mặt nên cần có các hỗ trợ kỹ thuật tiếp theo như tổng hợp trong Bảng 12.2.1. Danh mục dự kiến này sẽ được nghiên cứu cụ thể hơn dựa trên cơ sở kết quả thảo luận tiếp theo với các cơ quan chuyên ngành.

Bảng 12.2.1 Danh mục các dự án hỗ trợ kỹ thuật tiềm năng (dự kiến)

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

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 8A

Danh mục các dự án ngành GTVT

PHỤ LỤC 8A DANH MỤC CÁC DỰ ÁN ĐẦU TƯ

Bảng 8A-1 Các dự án đang triển khai/đã cam kết chính (Đã tìm được nguồn vốn)

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

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

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

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

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

Nguồn: Tổng hợp bởi Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Chú ý:

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

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

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

Bảng 8A-2 Các dự án GTVT đề xuất

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chuyên ngành		Mã DA	Tên dự án	Mô tả	Chi phí dự án (Triệu USD)
		A06	Nâng cấp CHK Phú Bài	-	400,0
		A07	Nâng cấp CHK Chu Lai phục vụ vận chuyển hàng hóa (GĐ1: Kế hoạch ban đầu: 2009-2015)	Xây dựng cảng hàng không đầu mối hàng hóa với công suất 1,5 triệu tấn hàng hóa/năm	300,0
		A08	Nâng cấp CHK Chu Lai phục vụ vận chuyển hàng hóa (GĐ2: Kế hoạch ban đầu: 2015-2025)	Xây dựng cảng hàng không đầu mối hàng hóa với công suất 5 triệu tấn hàng hóa/năm	400,0
		A09	Mở rộng CHK Cam Ranh	Mở rộng công suất lên 2.65 triệu lượt HK/năm vào năm 2015	100,0
		A10	Nâng cấp đường băng sân bay Nà Sản	Nâng cấp đường băng để khai thác máy bay A320 và A321 với công suất 300 nghìn lượt khách và 2.000 tấn hàng hóa/năm	60,0
		A11	Cải tạo đường băng CHK QT Đà Nẵng	Kéo dài đường băng lên 3.500m và mở rộng sân đỗ máy bay	-
		A12	Xây dựng đường lăn CHK QT Đà Nẵng	Mở rộng công suất nhà ga hành khách, công suất 6 triệu lượt khách/năm	-
		A13	Mở rộng CHK QT Tân Sơn Nhất	Công suất 400.000 tấn hàng năm 2015	200,0
		A14	Cải tạo các CHK cấp 3	Cải tạo nhỏ các cảng hàng không khác để cung cấp tiếp cận hành khách (Nà Sản, Điện Biên Phủ, Cà Mau, Pleiku, v.v.)	50,0
	Cải tạo thiết bị dẫn đường	A15	Xây đài chỉ huy CHK QT Tân Sơn Nhất	Xây dựng đài kiểm soát không lưu mới	50,0
		A16	Hệ thống dẫn luồng hàng không	Hiện đại hóa hệ thống kiểm soát không lưu	100,0
	Tổng phụ				10.560,0
6. Vận tải đa phương thức (Logistics)	Xây dựng cơ sở vật chất kỹ thuật phục vụ vận tải hàng hóa đa phương thức	L01	Phát triển trung tâm logistics miền Bắc	Phát triển trung tâm logistics với diện tích 500.00 m ² để cung cấp các dịch vụ thông quan cho hàng hóa xuất, nhập khẩu, kho bãi cho hàng hóa phục vụ nhu cầu của vùng và xuất khẩu để đáp ứng yêu cầu của các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài ở các khu công nghiệp gần đó, cơ sở vật chất kỹ thuật tiếp nhận hàng trực tiếp khi chuyển đổi phương thức, gia công hàng hóa, kho bãi khép kín, hệ thống quản lý vận tải container và các giá trị dịch vụ gia tăng	199,8
		L02	Phát triển trung tâm logistics miền Nam	Xây dựng trung tâm phân phối/tổng hợp phục vụ vận tải container quốc tế thông qua bến container quốc tế và cảng hàng không quốc tế	40,0
		L03	Cải tạo cửa khẩu Lào Cai	Cải tạo, mở rộng và thành lập văn phòng thông quan, khu vực kiểm tra, bến xe tải, v.v. để thúc đẩy trao đổi thương mại với Trung Quốc	6,0
		L04	Cải tạo cửa khẩu Lạng Sơn	Cải tạo, mở rộng và cung cấp văn phòng làm thủ tục hải quan, khu vực kiểm định hàng hóa, bến xe tải, v.v. nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho trao đổi thương mại với Trung Quốc	9,0
		L05	Cải tạo cửa khẩu Mộc Bài	Cải tạo, mở rộng và cung cấp văn phòng làm thủ tục hải quan, khu vực kiểm định hàng hóa, bến xe tải, v.v. nhằm tăng cường logistics vùng, đặc biệt là với Lào và Thái Lan	9,0
	Tổng phụ				293,8
	Tổng				139.827,8

Ghi chú: Tổng hợp bởi Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2