

Khảo sát Thu thập Dữ liệu cho
Chiến lược Phát triển Giao thông
Vận tải Bền vững ở Việt Nam (VITRANSS 3)

Báo cáo Cuối kỳ
Tóm tắt

Tháng 11, 2021

Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản

Công ty ALMEC

Công ty Nippon Koei

Công ty Oriental Consultants Global

Viện Phát triển Ven biển Hải ngoại Nhật Bản (OCDI)

VT
JR
21-020

Khảo sát Thu thập Dữ liệu cho
Chiến lược Phát triển Giao thông
Vận tải Bền vững ở Việt Nam (VITRANSS 3)

Báo cáo Cuối kỳ
Tóm tắt

Tháng 11, 2021

Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản

Công ty ALMEC

Công ty Nippon Koei

Công ty Oriental Consultants Global

Viện Phát triển Ven biển Hải ngoại Nhật Bản (OCDI)

Tỷ giá

1 USD = 107,2833 JPY

1 VND = 0,004651 JPY

Tỷ giá bình quân JICA áp dụng từ
tháng 4, 2020 tới tháng 10, 2021

MỤC LỤC

PHẦN I - TÓM TẮT CHUNG	I-1
Giới thiệu chung	I-1
Đánh giá tình hình phát triển GTVT giai đoạn 2010-2019.....	I-1
Tăng trưởng Lưu lượng	I-4
Chiến lược Phát triển Giao thông Vận tải.....	I-5
Xác định dự án	I-7
Mạng lưới vận tải tương lai.....	I-8
Đánh giá Mạng lưới GTVT Tương lai	I-9
Quy hoạch Phát triển GTVT vùng.....	I-11
Kiến nghị	I-13
PHẦN II - XÁC ĐỊNH DỰ ÁN ĐẾN NĂM 2030 VÀ SAU 2030	II-1
Quy trình xác định dự án.....	II-1
Tổng hợp các dự án đường cao tốc.....	II-4
Tổng hợp các dự án đường sắt.....	II-9
Tổng hợp các dự án đường thủy nội địa	II-11
Tổng hợp các dự án cảng biển.....	II-14

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng I.1	Ngân sách xây dựng hạ tầng, 2011-2020.....	I-2
Bảng I.2	Ngân sách bảo trì hạ tầng, 2011-2020.....	I-2
Bảng I.3	Nhu cầu vận tải hành khách và hàng hoá.....	I-5
Bảng I.4	Chiến lược phát triển GTVT, năm 2050 và Các dự án ưu tiên cho giai đoạn 2021-2030.....	I-6
Bảng I.5	Gói dự án đề xuất (2021-2030).....	I-8
Bảng I.6	Lộ trình Phát triển Quy hoạch Khung ngành GTVT tới 2050	I-9
Bảng I.7	Tỷ trọng vốn đầu tư hạ tầng giao thông so với GDP tại 10 nước và Việt Nam tương lai.....	I-10
Bảng I.8	Phân tích Lợi ích và Chi phí đối với mạng lưới Đoàn Nghiên cứu đề xuất.....	I-11
Bảng II.1	Danh mục các dự án các đường cao tốc.....	II-5
Bảng II.2	Danh mục các dự án đường sắt	II-9
Bảng II.3	Danh mục các dự án ĐTND.....	II-12
Bảng II.4	Danh mục các dự án cảng biển	II-14
Bảng II.5	Danh mục các dự án cảng hàng không	II-17

DANH MỤC HÌNH

Hình I.1	Chiến lược phát triển GTVT.....	I-6
Hình I.2	Cấu trúc mạng lưới GTVT quốc gia, 2050.....	I-9
Hình I.3	Ùn tắc giao thông đường bộ trên các hành lang với kịch bản khác nhau, 2019 và 2030.....	I-10
Hình I.4	Hành lang Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai	I-12
Hình I.5	Hành lang Xương sông vùng ĐBNB phía nam.....	I-13
Hình II.1	Quy trình xác định Dự án	II-3
Hình II.2	Vị trí các dự án đường cao tốc ở miền Bắc và Bắc Trung Bộ.....	II-7
Hình II.3	Vị trí các dự án đường cao tốc ở Nam Trung Bộ, Tây Nguyên và miền Nam	II-8
Hình II.4	Vị trí các dự án đường sắt	II-10
Hình II.5	Vị trí các dự án ĐNTĐ ở miền Bắc	II-13
Hình II.6	Vị trí các dự án ĐNTĐ ở miền Nam.....	II-13
Hình II.7	Vị trí các dự án cảng biển	II-16
Hình II.8	Vị trí các dự án cảng hàng không	II-18

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

AAGR	Tỷ lệ Tăng trưởng Trung bình Năm
APEC	Hợp tác Kinh tế Châu Á Thái Bình Dương
ASEAN	Hiệp hội các Quốc gia Đông Nam Á
BCPs	Kế hoạch Dự phòng
CMIT	Bến Container quốc tế Cái Mép
COVID-19	Bệnh dịch virus Corona 2019
D/D	Thiết kế Chi tiết
DPI	Vụ Kế hoạch và Đầu tư
F/S	Nghiên cứu Khả thi
GDP	Tổng Sản phẩm Quốc nội
GHG	Khí nhà kính
HICT	Bến container quốc tế Hải Phòng
ĐSTĐC	Đường sắt tốc độ cao
ICD	Cảng cạn, cảng container nội địa
IRR	Tỷ lệ nội hoàn
JICA	Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
JRTT	Cơ quan Xây dựng, Giao thông và Công nghệ Đường sắt Nhật Bản
JST	Đoàn Nghiên cứu JICA
KOICA	Cơ quan hợp tác quốc tế Hàn Quốc
LCCs	Hãng hàng không giá rẻ
BGTVT	Bộ Giao thông Vận tải
BKHĐT	Bộ Kế hoạch và Đầu tư
QH TTQG	Quy hoạch Tổng thể Quốc gia
QHN	Quy hoạch ngành
ODA	Hỗ trợ Phát triển Chính thức
OECD	Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế
PDCA	Quy hoạch – Thực hiện – Kiểm tra – Hành động đối phó
PPP	Cơ chế đối tác công tư
RIS	Hệ thống Thông tin đường sông
RORO	Hệ thống vận tải RORO
ROW	Chỉ giới
SP	Khảo sát lựa chọn của người dùng
TOD	Phát triển theo định hướng giao thông
VC	Tỷ lệ Lưu lượng so với Năng lực
VEC	Tổng công ty đường cao tốc
VINAMARINE	Cục Hàng hải Việt Nam
VITRANSS	Nghiên cứu Chiến lược Giao thông vận tải Quốc gia của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, 1999-2000
VITRANSS2	Nghiên cứu toàn diện về Phát triển Bền vững Hệ thống giao thông ở Việt Nam, 2007-2010
VIWA	Cục đường thủy nội địa
VNR	Tổng công ty đường sắt Việt Nam
VR-SB	Tàu sông pha biển

PHẦN I - TÓM TẮT CHUNG

Giới thiệu chung

I.1 Đây là lần thứ ba JICA đóng góp vào quá trình lập quy hoạch phát triển giao thông vận tải quốc gia cho Việt Nam, hai lần trước là VITRANSS (Nghiên cứu Chiến lược phát triển giao thông vận tải Quốc gia tại nước CHXHCN Việt Nam, 1999-2000) và VITRANSS2 (Nghiên cứu Toàn diện về Phát triển Bền vững Hệ thống GTVT tại Việt Nam, 2007-2010).

I.2 Nghiên cứu thứ ba này có sự khác biệt rõ rệt so với hai nghiên cứu trước đây về bối cảnh cũng như cách thức triển khai Nghiên cứu:

- Chính phủ Việt Nam đã ban hành Luật Quy hoạch số 21/2017/QH14. Theo đó, Bộ Giao thông Vận tải chịu trách nhiệm lập nội dung quy hoạch giao thông vận tải nhằm tích hợp vào Quy hoạch Tổng thể quốc gia để phê duyệt vào cuối năm 2022. Trên cơ sở đó, Bộ GTVT đã lập năm (5) quy hoạch chuyên ngành quốc gia cho các lĩnh vực gồm đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, cảng biển và cảng hàng không – sân bay. Đối với hai nghiên cứu trước kia, không có căn cứ pháp lý như vậy.
- Bộ GTVT đã bố trí ngân sách thực hiện các cuộc khảo sát giao thông và lập các tổ tư vấn trong nước. Để lập ra 5 quy hoạch chuyên ngành trên, các hoạt động chính chủ yếu được thực hiện bằng ngân sách của Bộ GTVT. JICA có huy động ngân sách thực hiện khảo sát bổ sung, ví dụ như khảo sát về lựa chọn của người tham gia giao thông, phỏng vấn chủ hàng/đơn vị giao nhận hàng và thành lập Đoàn Nghiên cứu JICA hỗ trợ cho hoạt động lập quy hoạch của phía Việt Nam. Cơ chế phân định vai trò như vậy rất khác so với các nghiên cứu trước đây.
- Trong quá trình lập quy hoạch giao thông tích hợp căn cứ vào kết quả quy hoạch chuyên ngành trên, Đoàn Nghiên cứu đã đóng vai trò tích cực hơn. Tuy nhiên, dưới tác động của đại dịch COVID-19, tất cả các cuộc thảo luận liên quan đến nghiên cứu buộc phải thực hiện trực tuyến trong suốt năm 2020. Tới năm 2021, theo yêu cầu của Bộ GTVT, mười (10) thành viên Đoàn Nghiên cứu đã bay sang Việt Nam làm việc tại văn phòng ở Hà Nội nhưng số ngày làm việc bị hạn chế do chính sách cách ly và hạn chế làm việc thực địa.

I.3 Mục tiêu của Nghiên cứu này là hỗ trợ công tác lập chiến lược phát triển giao thông vận tải mới để đưa vào quy hoạch phát triển ngành giao thông vận tải mới sau đó tích hợp vào QHTTQG và ghép nối 5 báo cáo quy hoạch chuyên ngành. Năm mục tiêu quy hoạch xa nhất là năm 2050. Kỳ quy hoạch được chia thành ba giai đoạn là ngắn hạn (2021–2025), trung hạn (2026–2030) và dài hạn (2031–2050).

Đánh giá tình hình phát triển GTVT giai đoạn 2010-2019

I.4 Việt Nam liên tục tăng trưởng cả về quy mô dân số và kinh tế trong giai đoạn 2010-2019. Quy mô dân số năm 2019 là 96,4 triệu người so với 86,9 triệu người năm 2010, tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm (AAGR) đạt 1,05%. Nền kinh tế Việt Nam cũng đã phát triển nhanh chóng, thể hiện khả năng phục hồi trong thời kỳ này, AAGR dao động từ 5,2% đến 7,1%. Sự tăng trưởng này cũng là nhờ vai trò ngày càng tăng của Việt Nam trong thương mại toàn cầu. Tỷ lệ ngoại thương trên GDP của Việt Nam, năm 2018 là 188%- mức cao nhất trong khối ASEAN cũng như trong số các quốc gia thành viên APEC. Sự chênh lệch khá lớn giữa mức tăng trưởng dân số và tăng trưởng kinh tế đã giúp nhiều người Việt Nam có được cuộc sống tốt hơn. Tuy nhiên, ở một số địa phương, quy mô dân số không đi theo xu hướng chung này. Ví dụ, năm (5) tỉnh ở Đồng bằng sông Cửu Long đã chứng kiến sự sụt giảm quy mô dân số với tình trạng xuất cư đáng kể trong giai đoạn 2010-2019.

1.5 Hàng loạt các cuộc khảo sát giao thông khác nhau đã được thực hiện bằng ngân sách của Bộ GTVT trong nửa đầu năm 2020. Tuy nhiên, kết quả khảo sát đã bị ảnh hưởng nghiêm trọng bởi đại dịch COVID-19. Ví dụ: lượng hành khách đếm được chỉ ở mức 10% hoặc ít hơn so với kết quả khảo sát cùng kỳ năm 2019. Trong khi đó, số liệu thống kê cho các năm từ 2010 đến 2019 cho thấy xu hướng tăng trưởng lưu lượng giao thông của từng phương thức, ngoại trừ đường bộ, như sau:

- Đường sắt: Xu hướng suy giảm về lâu dài thể hiện ở cả dịch vụ hành khách và hàng hóa trong giai đoạn 2010-2019. Ngành đường sắt hiện chiếm tỷ trọng không đáng kể trong số ba phương thức vận tải trong nội địa, cụ thể là 1,3% về vận chuyển hành khách và 2,4% về vận chuyển hàng hóa vào năm 2019.
- Đường thủy nội địa: Mặc dù hạn chế về phạm vi phục vụ đồng thời các tuyến đường thủy hầu hết nằm ở các khu vực đồng bằng, nhưng lưu lượng hàng hóa vẫn liên tục tăng tới 84% trong giai đoạn 2010-2019.
- Cảng biển: Sản lượng hàng hóa thông qua các cảng biển tăng gần gấp ba lần trong giai đoạn 2010-2019. Thương mại nội địa bằng vận tải biển cũng cho thấy sự tăng trưởng nhanh chóng, đặc biệt là vận tải container.
- Cảng hàng không: Lượng hành khách hàng không tăng gấp bốn lần trong giai đoạn 2010-2019, với sự đóng góp đáng kể nhất từ các hãng hàng không giá rẻ. Hàng hóa hàng không tăng đáng kể, hơn 2 lần trong cùng thời kỳ.

1.6 Ngành GTVT Việt Nam đã được phân bổ 980 nghìn tỷ đồng trong giai đoạn 2011-2020, chủ yếu để đầu tư vào hạ tầng kỹ thuật. Đây là mức tương đương 2,2% tổng GDP hàng năm trong cùng thời kỳ. Chuyên ngành nhận được nhiều nhất là đường bộ (573 nghìn tỷ đồng), tiếp theo là vận tải biển (202 nghìn tỷ đồng), hàng không (90 nghìn tỷ đồng) và ĐTNĐ (73 nghìn tỷ đồng). Đường sắt chỉ nhận được 39 nghìn tỷ đồng, tức bằng 7% của đường bộ. Nguồn cấp vốn từ Ngân sách TW, bao gồm cả ngân sách nhà nước, ODA và trái phiếu Chính phủ, chiếm 48%. Vốn ngoài ngân sách, từ các chủ đầu tư hạ tầng hay khai thác công trình và các chủ đầu tư tư nhân mới, vốn của địa phương v.v. có tỷ trọng cao hơn, 52%. Những khoản đầu tư này kỳ vọng có lợi nhuận từ việc thu phí người dùng với nhiều hình thức khác nhau như phí đường, phí bến bãi, vé. Như vậy, có thể nói nguyên tắc người dùng trả tiền đã phát huy tác dụng tốt đối với sự phát triển của ngành giao thông vận tải nói chung, ngoại trừ chuyên ngành đường sắt (Bảng I.1).

1.7 Trong cùng kỳ, Chính phủ đã giải ngân quỹ bảo trì là 115 nghìn tỷ đồng. Tỷ lệ giải ngân trung bình so với yêu cầu trung bình từ năm (5) chuyên ngành là 50%. Vì đường bộ và đường sắt chỉ nhận được chưa tới một nửa ngân sách yêu cầu, nên chắc hẳn đã xảy ra tình trạng tồn đọng bảo trì đáng kể. Ba (3) chuyên ngành còn lại yêu cầu ngân sách bảo trì khá khiêm tốn nên đã được Chính phủ đáp ứng đầy đủ. Các đơn vị khai thác hạ tầng/ga bến đều có thể trang trải phần chi phí bảo trì còn lại bằng nguồn lực tự có lấy từ các khoản phí người dùng khác nhau (Bảng I.2).

Bảng I.1 Ngân sách xây dựng hạ tầng, 2011-2020

Ngành	NSNN	Ngoài NSNN	Tổng
Đường bộ	386.551	186.530	573.081
Đường sắt	37.950	1.468	39.418
ĐTNĐ	13.157	60.000	73.157
Cảng biển	28.387	173.360	201.747
CHK	5.893	84.480	90.373
Khác	2.408	0	2.408
Tổng	474.345	505.838	980.183

Chú thích: Tỷ đồng
Nguồn: Vụ KHĐT/Bộ GTVT

Bảng I.2 Ngân sách bảo trì hạ tầng, 2011-2020

Ngành	Giải ngân	Yêu cầu	Đáp ứng
Đường bộ	72.926	158.004	46%
Đường sắt	22.572	53.377	42%
ĐTNĐ	6.311	6.311	100%
Hàng hải	7.620	7.620	100%
Hàng không	5.151	5.151	100%
Tổng	114.580	230.463	50%

Chú thích: Tỷ đồng
Nguồn: Vụ KHĐT/Bộ GTVT

I.8 **Đường cao tốc.** Kể từ khi thành lập Tổng công ty Đường cao tốc Việt Nam (VEC) năm 2004, Việt Nam bắt đầu phát triển mạng lưới đường cao tốc. Tuyến đường cao tốc đầu tiên được thông xe vào năm 2010, từ đó mạng lưới mở rộng lên tới 1.411 km vào năm 2020. Ngày nay, các tuyến này đã tạo điều kiện giao thông tốc độ cao tại 29 tỉnh, thành phố ở cả ba miền Bắc, Trung, Nam. Các tỉnh còn lại đều đã kiến nghị mở rộng mạng lưới đường cao tốc tới địa phương mình.

I.9 Bộ GTVT áp dụng cơ chế PPP khi đầu tư nhiều đoạn đường cao tốc. Theo Đoàn Nghiên cứu được biết, có tất cả 13 hợp đồng PPP, chủ yếu là hình thức BOT, và 8 trong số đó đang khai thác (tính đến tháng 6 năm 2021). Luật PPP chính thức có hiệu lực từ tháng 1 năm 2021. Sau đó, Bộ GTVT bắt đầu hợp đồng mới với các bên được nhượng quyền từ tháng 5 năm 2021.

I.10 **Quốc lộ.** Mạng lưới quốc lộ có tổng chiều dài 25.151 km vào năm 2020, trong đó có 7.923 km được mở rộng trong giai đoạn từ 2008 đến 2020. Hầu hết các quốc lộ đều hẹp, chỉ ở cấp III đến IV, hai làn xe (95%), một số tuyến ở trong tình trạng rất xấu (22%) do ngân sách bảo trì không đủ.

I.11 **Thị trường đường sắt.** Mạng lưới đường sắt thông thường dài 3.143 km, hầu như không duy trì được hoạt động chạy tàu đều đặn trong một thời gian dài và do đó nó đã mất thị phần trong thị trường nội địa đang trên đà tăng trưởng. Hệ thống đường sắt đã cũ, được xây dựng từ thời thuộc Pháp, từ năm 1897 đến năm 1902, nên cần nhiều chi phí cải tạo hàng năm. Trước tình hình đó, ĐSVN có vẻ đang mất phương hướng. Tuy nhiên, một số sáng kiến hợp tác kinh doanh gần đây cho thấy khả năng tồn tại thực sự trong thị trường logistics, bao gồm (i) một doanh nghiệp thuê nguyên chuyến 86 giờ trên tuyến Hà Nội - TP.HCM, (ii) một đơn vị khác đóng loại toa xe mới có thể chở gấp đôi số xe ô tô so với trước đây, và (iii) LG Electronics sử dụng đường sắt cho tuyến Việt Nam - Trung Quốc - Châu Âu.

I.12 **Sự hỗ trợ từ bên ngoài.** Trong thập kỷ qua, nhiều nhà tài trợ nước ngoài đã tiến hành nghiên cứu về đường sắt tại Việt Nam, trong đó có các nghiên cứu như Nghiên cứu về ĐSTĐC Bắc Nam của JICA (2011-2013, 2018-2019), Nghiên cứu về tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu (2016-2017) và tuyến đường sắt Viêng Chăn - Vũng Áng (2015-2017) của KOICA, Nghiên cứu về ngành đường sắt của Ngân hàng Thế giới (2017-2019), Nghiên cứu tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng (2018-2020) của Trung Quốc. Tuy nhiên, sau những nghiên cứu đó, không có hành động cụ thể nào được thực hiện. Chuyên ngành đường sắt có thể không có đủ năng lực tiếp nhận và vận dụng các kết quả này.

I.13 **Hạn chế của ĐTNĐ.** ĐTNĐ đã tồn tại khá tốt dù chỉ được rót một lượng ngân sách của nhà nước tương đối nhỏ và đã thu hút thành công đầu tư tư nhân trong giai đoạn 2010-2019. Trong số các điểm hạn chế thì tính không thấp của cầu cũ là điểm bất cập nhất. Ở Đồng bằng sông Hồng, chỉ có sà lan nhỏ mới được phép đi bên dưới các cây cầu cũ. Việc vận chuyển container giữa Hà Nội và Hải Phòng cũng khó khăn bởi lý do này. Ở Đồng bằng sông Cửu Long, cầu có tính không thấp đã ảnh hưởng nghiêm trọng đến các nỗ lực nâng cấp dịch vụ ĐTNĐ địa phương theo hướng giống như châu Âu.

I.14 **Cơ hội cho ĐTNĐ.** ĐTNĐ ở Việt Nam là phương thức vận tải lâu đời, nhưng vẫn còn nhiều cơ hội hiện đại hóa. Khi Nhà nước có chính sách hỗ trợ tăng kích cỡ tàu ĐTNĐ năm 2014, thì số lượng tàu ĐTNĐ trên 1.500 tấn đã tăng mạnh, từ 737 tàu lên 1.334 tàu vào năm 2018. Các đơn vị khai thác ĐTNĐ có tàu lớn hơn thì cần có cảng và đường thủy tốt hơn để đảm bảo lợi nhuận đầu tư. Cũng có nhiều ICD đường thủy đã được quy hoạch ở Đồng bằng sông Hồng để phục vụ chuyên biệt cho vận tải container và ở Đông Nam Bộ và Đồng bằng sông Cửu Long để hỗ trợ phát triển các khu công nghiệp mới bên ngoài Tp HCM. Những nỗ lực của Cục ĐTNĐ trong việc cung cấp dịch vụ thông tin được đánh giá cao, giúp triển khai hệ thống thông tin đường sông (RIS) trên toàn quốc trong tương lai.

I.15 **Cảng biển cửa ngõ.** Đáng chú ý là Việt Nam đã đầu tư hai cảng biển nước sâu. Năm 2011, luồng Vũng Tàu - Thị Vải (dài 49km, rộng 250-280m, sâu 12-14m) đã được mở để phục vụ cụm cảng trên tuyến này. Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT) hoạt động từ năm 2015 còn Cảng Container Quốc tế Hải Phòng (HICT) tại Lạch Huyện đi vào hoạt động năm 2018. Từ khi có chính sách đầu tư thông thoáng cho hai cảng cửa ngõ này, Việt Nam hiện là điểm đến của các nhà khai thác cảng chuyên nghiệp hàng đầu và các hãng tàu. Sông Thị Vải không có đầu nguồn và do đó không có dòng chảy, không cần nạo vét duy tu. Ngược lại, kênh Lạch Huyện liên tục mang phù sa xuống từ thượng nguồn, nên cần phải nạo vét duy tu định kỳ.

I.16 **Hệ thống cảng.** Chính phủ đã định hình hệ thống gồm 34 cảng biển vào năm 2014, trong đó bao gồm 13 cảng tổng hợp quốc gia và vùng, 21 cảng tổng hợp địa phương. Khu vực Đồng bằng sông Cửu Long hay Nhóm cảng số 5 theo định nghĩa của Cục Hàng hải Việt Nam chỉ có một cảng biển cấp quốc gia và vùng là cảng Cần Thơ nằm trong nội địa, chỉ đón được tàu vài nghìn tấn. 34 cảng biển đều có những vấn đề chung. Đó là cần (i) nâng cao năng lực vận tải đa phương thức, (ii) tăng cường chức năng logistics, và (iii) thay thế các công trình cảng đã cũ và năng suất thấp.

I.17 **Nhà ga tại cảng hàng không.** Việt Nam có 22 cảng hàng không, trong đó có 12 cảng hàng không quốc tế và 10 cảng hàng không nội địa. Trong giai đoạn 2010-2019, công suất của các cảng hàng không được cải thiện nhờ các dự án như Nhà ga T2 tại CHKQT Nội Bài (2014), Nhà ga T2 tại CHKQT Đà Nẵng (2017) và nhiều nhà ga được mở rộng tại các cảng hàng không khác. Tuy nhiên, do lượng khách hàng không tăng mạnh, nhiều cảng hàng không đã ùn tắc. Đặc biệt, 3 cảng hàng không cửa ngõ (Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất) năm 2019 đã phục vụ vượt công suất nhà ga. Đại dịch COVID-19 hiện đang đẩy nhu cầu của hành khách xuống mức đáy nhưng nhu cầu thường sẽ xuất hiện trở lại sau đại dịch. Điều quan trọng là các dự án đầu tư cảng hàng không đang triển khai và đã cam kết phải được thực hiện đúng tiến độ.

I.18 **Hàng hoá hàng không.** Khi vận tải hàng hoá hàng không quốc tế ngày càng phát triển thì công suất nhà ga hàng hóa tại các cảng hàng không cửa ngõ cũng được tăng lên. Năm 2017, Samsung SDS cùng với đối tác địa phương ALS đã đầu tư nhà ga hàng hóa độc quyền tại Nội Bài. Thị trường vận tải hàng hoá hàng không mở cửa cho các hãng hàng không quốc tế tại Việt Nam trong khi đến nay vẫn chưa có sự tham gia của hãng hàng không Việt Nam nào. Xét về các tuyến hàng không nội địa và nhu cầu hàng hóa thì 3 đường bay của 3 cảng hàng không cửa ngõ đang chiếm ưu thế, với trên 80% tổng lượng hàng hóa hàng không nội địa. Nhưng lượng hàng hóa đó được vận chuyển kể trên các chuyến bay chở khách. Khi dịch vụ vận tải hàng hoá hàng không bắt đầu hoạt động trên ba tuyến nội địa này, thì các hãng vận chuyển lớn sẽ thu được nhiều lợi ích.

Tăng trưởng Lưu lượng

I.19 Để bù cho phần thiếu hụt trong kết quả khảo sát giao thông bị ảnh hưởng từ đại dịch COVID-19 trong nửa đầu năm 2020, Đoàn Nghiên cứu đã tiến hành hai cuộc khảo sát phỏng vấn bổ sung vào nửa sau năm 2020: (1) khảo sát về lựa chọn của người tham gia giao thông (SP) trên các hành lang được lựa chọn và (2) phỏng vấn chủ hàng và đơn vị giao nhận. Cuộc khảo sát SP đã phỏng vấn 1.436 người tham gia giao thông liên tỉnh tại các điểm đầu mối giao thông ở Hà Nội, Vinh, Đà Nẵng và TpHCM. Kết quả khảo sát giúp nắm được hiện trạng các chuyến đi giữa các thành phố và các phương thức ưa thích trong tương lai của người trả lời phỏng vấn. Cuộc phỏng vấn chủ hàng và các đơn vị giao nhận cũng đã thu về được 538 phiếu câu hỏi từ 63 tỉnh, thành. Căn cứ vào kết quả khảo sát này

Đoàn Nghiên cứu đã ước tính chi phí và thời gian vận chuyển của từng phương thức.

I.20 Trong hai thập kỷ qua, Việt Nam đã chứng kiến sự bùng nổ về nhu cầu giao thông. So với dữ liệu giao thông của VITRANSS năm 1999, nhu cầu hành khách liên tỉnh tăng hơn 3 lần, còn nhu cầu vận tải hàng hóa liên tỉnh tính đến thời điểm hiện tại (năm 2019) là gấp hơn 10 lần.

I.21 Quy mô kinh tế- xã hội của Việt Nam sẽ tiếp tục được mở rộng trong giai đoạn quy hoạch 2021-2050. Tổng quy mô dân số sẽ tăng 25%, trong đó 56% - có nghĩa là tăng 20% - là dân số đô thị (36% vào năm 2019). Nhịp độ tăng trưởng kinh tế sẽ tiếp tục được duy trì cho giai đoạn đến năm 2030. Mặc dù có chậm lại một chút trong giai đoạn 2031-2050, nhưng GDP vẫn sẽ tăng gấp 5,9 lần trong thời kỳ quy hoạch.

I.22 Tình hình phát triển kinh tế-xã hội trong tương lai như vậy được chuyển hoá thành dự báo nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa theo mô hình bốn bước. Theo đó, tới năm 2050 lưu lượng hành khách sẽ tăng 2,4 lần và hàng hóa tăng 6,4 lần so với hiện tại. Mặc dù tốc độ tăng trưởng chậm hơn nhưng lưu lượng gia tăng hàng năm trong thời kỳ quy hoạch 2021-2050 sẽ lớn hơn 20 năm trước đó, gây thêm gánh nặng cho hạ tầng giao thông.

Bảng I.3 Nhu cầu vận tải hành khách và hàng hoá

		2019	2030	2050	Tăng trưởng hàng năm	
					2019-2030	2030-2050
Hành khách (/ngày)	Lượt hành khách (000)	1.981	2.978	4.668	3,8%	2,3%
	HK-km (triệu)	383	649	991	4,9%	2,1%
	Cự ly trung bình (km)	193	218	212	-	-
Hàng hoá (/ngày)	Tấn (000)	4.760	9.282	30.564	6,3%	6,1%
	Tấn-km triệu)	2.193	4.384	13.645	6,5%	5,8%
	Cự ly trung bình (km)	461	472	446	-	-

Lưu ý: Số liệu chỉ bao gồm giao thông liên tỉnh
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

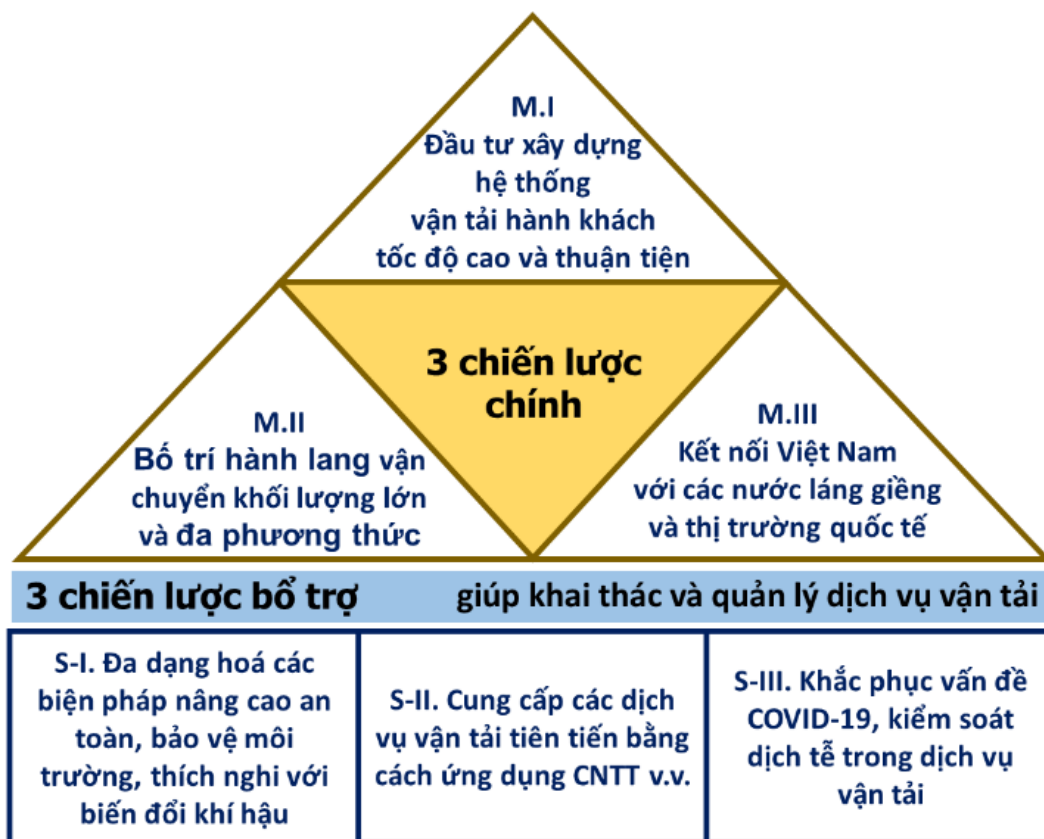
Chiến lược Phát triển Giao thông Vận tải

I.23 Hệ thống giao thông của Việt Nam phải phát triển đồng bộ với quá trình phát triển kinh tế-xã hội. Ngành giao thông không chỉ phát triển chỉ để đáp ứng nhu cầu vận tải mà còn góp phần định hướng phát triển đô thị và công nghiệp, góp phần cải thiện tính cạnh tranh của nền kinh tế, chất lượng cuộc sống mà ở đó người dân, các tổ chức đều là một phần của hệ thống giao thông.

I.24 Bộ KH&ĐT dự kiến Việt Nam sẽ trở thành quốc gia thuộc nhóm thu nhập trung bình cao vào năm 2030 khi GDP bình quân đầu người sẽ ở mức 7.500 USD. Mức này khả năng sẽ trở thành hiện thực vào khoảng năm 2030. Việt Nam còn một mục tiêu dài hạn khác là trở thành một nước phát triển có thu nhập cao vào năm 2045, như thể hiện trong Nghị quyết của Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ 13 vào tháng 2 năm 2021.

I.25 Không ít quốc gia đã gặp khó khăn trong việc chuyển đổi thành công nền kinh tế từ vị thế một nước có thu nhập trung bình cao sang các nước phát triển có thu nhập cao, ví dụ như Nam Phi, Braxin và Malaysia. Theo đánh giá của Ngân hàng Thế giới năm 2006, khi một quốc gia rơi vào bẫy thu nhập trung bình thì quốc gia đó sẽ đánh mất lợi thế cạnh tranh trong xuất khẩu hàng hóa chế tạo do tiền lương tăng. Không ai biết chắc rằng liệu Việt Nam có rơi vào bẫy như vậy vào năm 2030 hay không.

1.26 Đoàn Nghiên cứu đã xây dựng 3 chiến lược chính để tích hợp tất cả các quy hoạch năm chuyên ngành giao thông ở các cấp độ, ví dụ như vận tải hành khách, vận tải hàng hoá và kết nối quốc tế. Để đảm bảo cung cấp và quản lý tốt dịch vụ vận tải tối ưu một cách bền vững, Đoàn Nghiên cứu đã bổ sung 3 chiến lược hỗ trợ để hỗ trợ cho các nội dung của ba chiến lược chính (xem Hình I.1).



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình I.1 Chiến lược phát triển GTVT

1.27 Để triển khai các chiến lược đề xuất, Đoàn Nghiên cứu đã chỉ ra một loạt các dự án đầu tư xây dựng cần thiết. Do các dự án đầu tư xây dựng này có lộ trình và mức độ ưu tiên khác nhau giữa các chuyên ngành giao thông, nên Đoàn Nghiên cứu áp dụng 'phương pháp suy ngược' để xác lập thứ tự ưu tiên cho các dự án đầu tư này trong giai đoạn 2021-2030. Cần lưu ý rằng phương pháp 'suy ngược' trong lập kế hoạch, quy hoạch nghĩa là đầu tiên xác định một tương lai mong muốn rồi sau đó suy ngược lại để xác định các dự án giúp kết nối thực tại với tương lai mong muốn đó. Trong khuôn khổ Nghiên cứu này, tương lai mong muốn của Việt Nam là năm 2050, khi đó hệ thống GTVT đã được phát triển tốt, phục vụ đất nước ở nhóm thu nhập cao. (Xem Bảng I.4)

Bảng I.4 Chiến lược phát triển GTVT, năm 2050 và Các dự án ưu tiên cho giai đoạn 2021-2030

Chiến lược phát triển GTVT	Tương lai mong muốn 2050	Các dự án ưu tiên cho giai đoạn 2021-2030
(M-I) Đầu tư xây dựng hệ thống vận tải hành khách tốc độ cao và thuận tiện nhờ kết hợp Hàng không, ĐSTĐC và đường bộ cao tốc	<ul style="list-style-type: none"> Người dân Việt Nam có thể đi và về trong ngày tới bất kỳ nơi nào trong đất nước. 	(HK) Tăng năng lực sân bay để đáp ứng nhu cầu nội địa (CT) Bố trí mạng lưới cao tốc rộng khắp để bao quát được phần lớn các trung tâm tỉnh (ĐSTĐC) Khai thác một phần tuyến Bắc-Nam (tới 2032)
(M-II) Bố trí hành lang vận chuyển khối lượng lớn chi phí thấp và đa	<ul style="list-style-type: none"> Hệ thống vận tải tối ưu gồm đường bộ, đường sắt, 	(Đường sắt) Đường sắt kết nối trực tiếp tới Lạch Huyện và Cái Mép.

phương thức	đường thủy, đường biển, trong đó đường bộ chiếm tỷ trọng lớn nhất, nhưng cần tránh việc đường bộ chiếm trên 50%.	(Đường sông) Triển khai đội tàu lớn hơn, hiện đại, bao gồm VR-SB. Đầu tư cảng cạn. Thay thế cầu tĩnh không thấp. (Hàng hải) Triển khai RORO để cạnh tranh với xe tải trên đường bộ cao tốc.
(M-III) Kết nối Việt Nam với các nước láng giềng và thị trường quốc tế	<ul style="list-style-type: none"> Việt Nam đầu tư mở rộng các cửa ngõ, công trình qua biên giới nhằm đảm bảo giao thương và đi lại cho người dân. 	(CB) Mở rộng các bến cảng tại Lạch Huyện và Cái Mép. Đầu tư cảng Liên Chiểu. Chuẩn bị đầu tư các cảng đầu mối mới tại Trần Đề. (HK) Mở rộng Nội Bài và xây dựng Long Thành. Bổ sung hạ tầng tại 12 cảng hàng không quốc tế khác. (ĐS) Chuẩn bị đầu tư kết nối mới sang Lào và Campuchia cùng với các kết nối hiện tại sang Trung Quốc. (ĐB) Đầu tư một số tuyến cao tốc tới biên giới: 4 nối sang Trung Quốc, 2 sang Lào và 5 sang Campuchia
(S-I) Đa dạng hoá các biện pháp nâng cao an toàn, bảo vệ môi trường, thích ứng với biến đổi khí hậu	<ul style="list-style-type: none"> Việt Nam sẽ phát triển hệ thống GTVT bền vững về xã hội và môi trường. 	(ĐS) Khôi phục các công trình đã cũ, bao gồm cầu vượt sông, cầu cạn, hầm, đường ngang, đoạn cong, v.v. (ĐTND) Đảm bảo an toàn, tổ chức đào tạo (HH) Tìm kiếm cứu nạn, hỗ trợ dẫn luồng (Toàn ngành) Khuyến khích giảm phát thải CO2 bằng cách chuyển đổi phương thức và ứng dụng công nghệ tiên tiến
(S-II) Cung cấp các dịch vụ vận tải tiên tiến bằng cách ứng dụng CNTT v.v.	<ul style="list-style-type: none"> Việt Nam sẽ cung cấp dịch vụ vận tải chất lượng cao để tạo lợi thế cạnh tranh trong phát triển kinh tế 	(ĐTND) Hệ thống thông tin đường sông (RIS) (HH) Bến, cảng sử dụng công nghệ tự động, trí tuệ nhân tạo (HK) Khu hàng hoá hàng không, dịch vụ chuỗi lạnh
(S-III) Ứng phó với hậu quả COVID-19 và phòng ngừa thảm họa và các đại dịch khác trong cung ứng dịch vụ vận tải	<ul style="list-style-type: none"> Hệ thống GTVT Việt Nam sẽ có khả năng chống chịu với thiên tai và đại dịch. 	(HK) Sáng kiến di chuyển nhanh với "One ID" (HK, ĐS, ĐB) Bến, ga đủ điều kiện vệ sinh tiêu chuẩn cao (Toàn ngành) Tăng năng lực truy dấu, truy vết khi vận chuyển hàng hoá và hành khách (Toàn ngành) Chuẩn bị BCP

Nguồn : Đoàn Nghiên cứu

Xác định dự án

1.28 Về quá trình nghiên cứu, Bộ GTVT chỉ định các đơn vị tư vấn trong nước lập 5 báo cáo quy hoạch cho các chuyên ngành giao thông. Đoàn Nghiên cứu đã có liên hệ và làm việc với các nhóm, cụ thể là về dự báo nhu cầu, chiến lược phát triển, bao gồm cả các dịch vụ vận tải mới của Việt Nam và đánh giá mạng lưới tương lai.

1.29 Kết quả là Đoàn Nghiên cứu đã xác định ra hai gói dự án nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải cho giai đoạn tới năm 2030 và 2050. Gói dự án thực hiện trong giai đoạn 2021-2030 bao gồm các dự án được liệt kê trong 5 báo cáo quy hoạch chuyên ngành và các dự án do Đoàn Nghiên cứu đề xuất giúp hiện thực hóa chiến lược phát triển giao thông vận tải đã đề ra. Còn gói dự án thực hiện trong giai đoạn 2031-2050 nhằm kiểm tra mối liên hệ giữa nhu cầu và năng lực trên mạng lưới vận tải tương lai.

1.30 Gói dự án thực hiện trong giai đoạn 2021-2030 được tóm tắt trong Bảng I.5. Tổng vốn đầu tư cho gói này lên tới 2.376 nghìn tỷ đồng, tương đương 2,6% trên tổng GDP trong cùng thời kỳ. Bảng này cho thấy tất cả các chuyên ngành sẽ huy động thêm vốn đầu tư so với mức đầu tư trong thập kỷ trước. Ngân sách đầu tư cho đường sắt là 698 nghìn tỷ đồng, lớn hơn 18 lần so với mức giải ngân thực tế trong thập kỷ qua, tức là 39 nghìn tỷ đồng.

Chuyên ngành đường sắt cần tăng cường năng lực thực hiện dự án.

Bảng I.5 Gói dự án đề xuất (2021-2030)

STT	Chuyên ngành	Các mục đầu tư chính	000 tỷ đồng
1	Đường bộ	<ul style="list-style-type: none"> Bổ sung đường cao tốc (4,139 km) Xây dựng mới hoặc cải tạo các tuyến quốc lộ (1,605 km) 	933,7
2	Đường sắt	<ul style="list-style-type: none"> Nâng cấp các tuyến đường sắt hiện có (Hà Nội - TP,HCM, Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Đồng Đăng, Hà Nội - Thái Nguyên, tổng cộng 2,318 km) Hoàn thành tuyến Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân Kết nối đường sắt đến Lạch Huyện, Vũng Tàu (60%) Đường sắt vành đai phía Đông Hà Nội (25%) Các tuyến đường sắt mới đến Lào, Campuchia và ĐBSCL (10% dành cho chuẩn bị dự án) Các đoạn ĐSTĐC ưu tiên (đến năm 2032) 	697,5
3	ĐTNĐ	<ul style="list-style-type: none"> Cải thiện hệ thống đường thủy Cải tạo các cảng sông Loại bỏ và thay thế các cầu có độ tĩnh không thấp Đầu tư ICD đường sông 	120,7
4	Hàng hải	<ul style="list-style-type: none"> Các cảng cửa ngõ: Mở rộng các cảng Lạch Huyện, Cái Mép; Xây dựng Liên Chiểu; Chuẩn bị xây dựng Trần Đề Cải tạo các cảng khác, luồng vào cảng, ATN Chuyển đổi thành cảng RORO 	220,5
5	Hàng không	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng mới (Long Thành, Phan Thiết, Sa Pa, Lai Châu, Nà Sản, Quảng Trị) Nâng công suất các sân bay hiện có 	403,1
Tổng mức đầu tư			2.375,5
Tỷ trọng GDP (2021-2030)*			2,6%

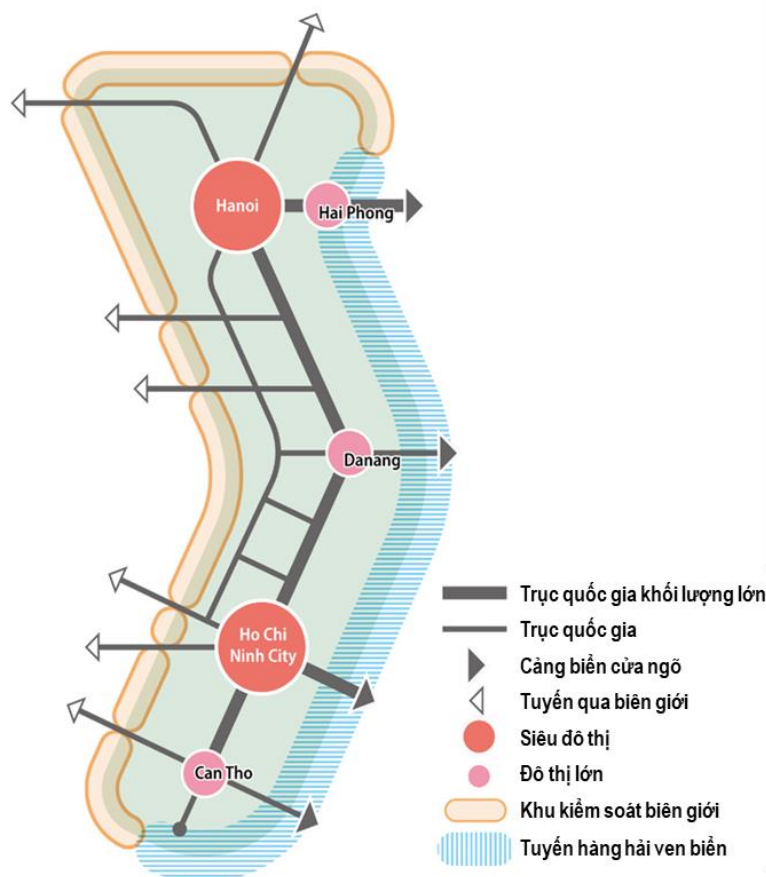
Chú giải*: GDP cộng dồn cho các năm từ 2021 tới 2030 theo giá cố định năm 2019, cụ thể là 89.190 nghìn tỷ đồng

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Mạng lưới vận tải tương lai

1.31 Việt Nam có một cấu trúc quốc gia định hình theo cả yếu tố địa lý và lịch sử phát triển. Mạng lưới giao thông vận tải hình thành và phát triển theo cấu trúc này. Trong quá khứ, hiện tại và tương lai, vấn đề giao thông quan trọng đối với Việt Nam là làm thế nào có thể kết nối hai thành phố lớn là Hà Nội và TP. HCM, thông qua Đà Nẵng. Đoàn Nghiên cứu đề xuất phát triển liên kết bắc-nam này theo sơ đồ bậc thang cho giai đoạn tới năm 2050. Trục phía đông của chiếc thang này – đồng thời là hành lang quan trọng nhất kể từ khi đất nước thống nhất – sẽ được tăng cường bằng đường cao tốc, ĐSTĐC và dịch vụ vận tải ven biển có tính đổi mới. Trục phía Tây của chiếc thang này, còn gọi là đường HCM, sẽ chủ yếu dựa vào đường cao tốc. Vận tải hàng không có thể phục vụ kết nối các điểm cả hai trục này. Một số bậc thang tạo ra các kết nối đông tây, bao gồm cả kết nối quốc tế với các quốc gia lân cận. Một mạng lưới bậc thang như vậy sẽ giúp chống chịu được với thiên tai hay tránh chia cắt xã hội và kinh tế quốc gia thành hai miền nam bắc.

1.32 Các hành lang chính trong mạng lưới này được chia thành các trục quốc gia khối lượng lớn và trục quốc gia thông thường. Các trục quốc gia có khối lượng lớn cần đảm bảo sự cân bằng giữa các phương thức trên các hành lang tham gia để tránh việc hình thành quá nhiều phân khúc nhu cầu vận tải. Hình thái quy hoạch không gian này cần có 4 cảng biển cửa ngõ. Cách thức triển khai quy hoạch không gian này được chỉ ra trong Bảng I.6.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình I.2 Cấu trúc mạng lưới GTVT quốc gia, 2050

Bảng I.6 Lộ trình Phát triển Quy hoạch Khung ngành GTVT tới 2050

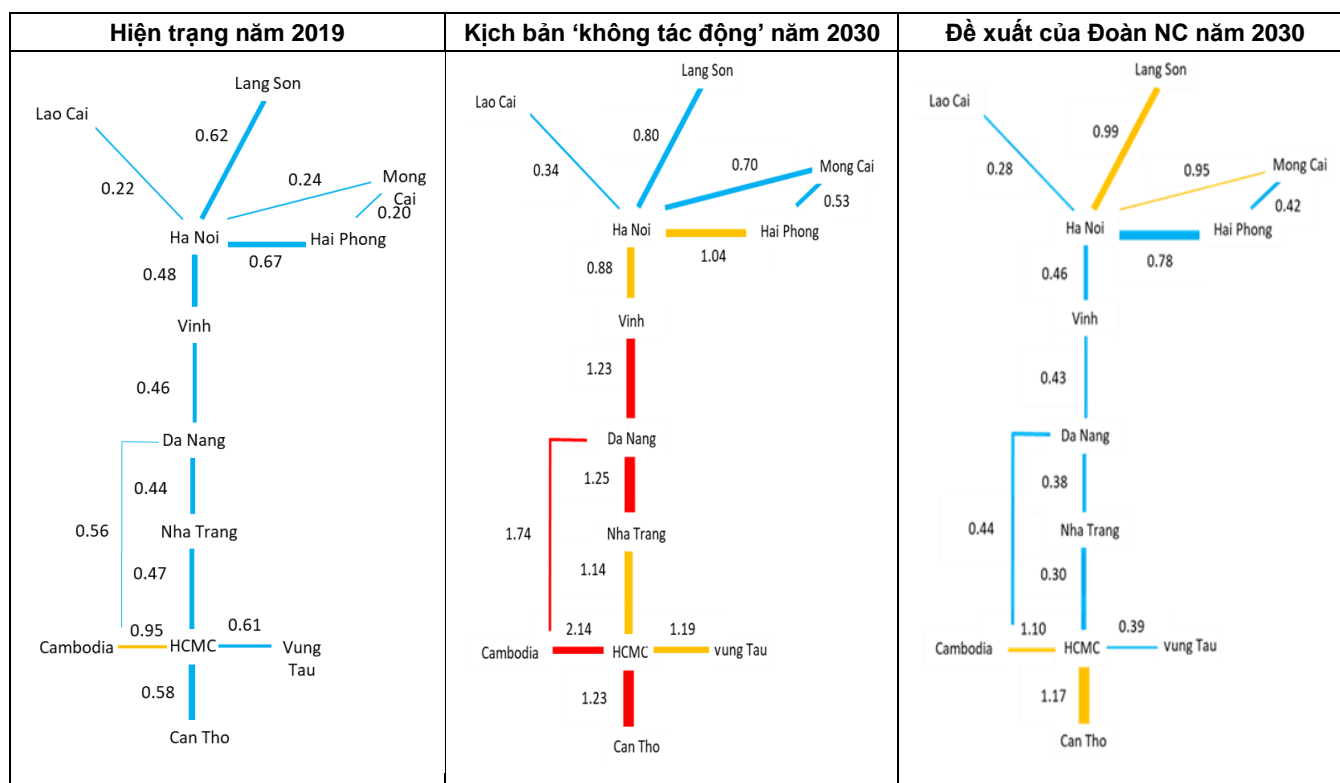
Các thành phần chính	2019	2030	2050
Đường cao tốc	1.294 km	5.433 km	8.500 km
Đường sắt tốc độ cao	Chưa có	651 km (Hà Nội – Vinh, TpHCM – Nha Trang)	1.700 km (Hà Nội – Cần Thơ)
Cảng biển cửa ngõ	Lạch Huyện, Cái Mép	Lạch Huyện, Liên Chiểu, Cái Mép	Lạch Huyện, Liên Chiểu, Cái Mép Trần Đề
Cảng hàng không cửa ngõ	Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất	Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất, Long Thành	Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất, Long Thành

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Đánh giá Mạng lưới GTVT Tương lai

1.33 Đoàn Nghiên cứu đã đánh giá mạng lưới giao thông tương lai đề xuất từ nhiều góc độ khác nhau bao gồm (1) tắc nghẽn giao thông đường bộ, (2) tỷ lệ trích GDP để đầu tư cơ sở hạ tầng, (3) phân tích lợi ích và chi phí, và (4) tác động đến phát thải CO₂.

1.34 **Mức độ tắc nghẽn giao thông đường bộ dự kiến.** Một số kết quả mô phỏng dự báo nhu cầu cho thấy rằng mạng lưới đề xuất sẽ giúp giảm bớt phần lớn tắc nghẽn giao thông đường bộ trên toàn quốc so với trường hợp 'Không tác động' trong tương lai. Mạng lưới đề xuất sẽ đảm bảo được tỷ lệ lưu lượng/năng lực (VCR) của mạng lưới hiện nay trên nhiều hành lang. Do có mạng lưới đường cao tốc dày đặc phục vụ nhu cầu trong giai đoạn tới 2030, nên VCR giống nhau cũng có nghĩa là tốc độ di chuyển nhanh hơn.



Lưu ý: Các con số thể hiện tỷ lệ VCR (tỷ lệ lưu lượng so với năng lực)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình I.3 Ỗn tắc giao thông đường bộ trên các hành lang với kịch bản khác nhau, 2019 và 2030

1.35 **Tỷ lệ trích GDP để đầu tư hạ tầng.** Đoàn Nghiên cứu đã phân tích bài học kinh nghiệm của các quốc gia khác về lượng ngân sách đầu tư vào giao thông so với quy mô kinh tế của họ. Bảng I.7 chỉ ra tình hình chi ngân sách thực tế dành cho hạ tầng giao thông tại mười (10) quốc gia và tỷ lệ so với GDP. Cần lưu ý rằng các quốc gia được lựa chọn, ngoại trừ Trung Quốc, đều là thành viên OECD.

1.36 Mạng lưới đề xuất cho năm 2030 có thể được hiện thực khi tất cả các dự án được triển khai với tổng chi phí 2.375 nghìn tỷ đồng theo giá hiện hành hoặc tương đương 2,6% GDP trong giai đoạn 2021-2030. Mức đầu tư tương đương 2,6% GDP là thấp hơn Trung Quốc (5,6%) nhưng cao hơn đáng kể so với 9 thành viên OECD (0,5% - 1,7%). Cũng là hợp lý khi Việt Nam phải huy động tỷ trọng GDP nhiều hơn để đầu tư hạ tầng giao thông so với chín (9) thành viên OCED, nếu Việt Nam muốn bắt kịp nền kinh tế của các quốc gia này

Bảng I.7 Tỷ trọng vốn đầu tư hạ tầng giao thông so với GDP tại 10 nước và Việt Nam tương lai

	Quốc gia	Chi đầu tư hạ tầng giao thông (triệu euros)*1	Tỷ trọng GDP (%)	GDP bình quân (hiện tại US\$)*2
1	Trung Quốc	655,815	5,6	10.500
2	Úc	19,744	1,7	51.812
3	Hàn Quốc	21,764	1,6	31.489
4	Thổ Nhĩ Kỳ	7,871	1,3	8.538
5	Nga	11,710	1,2	10.122
6	Nhật Bản	42,450	1,0	40.113
7	Vương quốc Anh	22,408	0,9	40.285
8	Pháp	19,758	0,8	38.625
9	Đức	22,685	0,7	45.724
10	Hoa Kỳ	91,250	0,5	63.544
	Việt Nam, 2021-2030	2,375 nghìn tỷ đồng	2,6	4,170 năm 2030
	Việt Nam, 2031- 2050	6,659 nghìn tỷ đồng	1,5	11,193 năm 2050

Lưu ý: Bao gồm đường bộ, đường sắt, đường thủy, cảng biển và cảng hàng không.

Nguồn: *1 Số liệu OECD năm 2020, năm số liệu là từ 2015 tới 2018. *2 Số liệu Ngân hàng Thế giới năm 2021.

1.37 Phân tích lợi ích và chi phí. Đoàn Nghiên cứu đã đánh giá, so sánh lợi ích phát triển nhờ đầu tư hạ tầng bằng cách xác định sự chênh lệch giữa trường hợp ‘Không tác động’ và trường hợp ‘triển khai mạng lưới Đoàn Nghiên cứu đề xuất’. Sau đó, hai lợi ích được lượng hoá: giảm chi phí vận hành phương tiện và giảm thời gian di chuyển của hành khách và hàng hóa. Kết quả phân tích lợi ích và chi phí chỉ ra các yếu tố khá thuận lợi, ví dụ như tỷ lệ lợi ích trên chi phí là 1,93 và tỷ suất nội hoàn là 15%, đủ làm căn cứ khuyến nghị triển khai mạng lưới xét từ quan điểm nền kinh tế quốc dân. (Bảng 1.8)

1.38 Tác động đến phát thải CO₂. Đoàn Nghiên cứu cũng đã tính toán lượng phát thải CO₂ tương ứng bằng cách so sánh giữa các trường hợp ‘Không tác động’ và ‘triển khai mạng lưới do Đoàn Nghiên cứu đề xuất’ cho giai đoạn tới 2030 và 2050. Kết quả cho thấy mạng lưới đề xuất có thể giảm 7% lượng CO₂ phát thải. Trong 30 năm tới, nhu cầu giao thông của Việt Nam sẽ tăng lên đáng kể và do đó tổng lượng khí thải CO₂ từ phương tiện giao thông khó có thể giảm được. Tuy nhiên, phát triển giao thông có thể góp phần giảm phát thải CO₂ bình quân mỗi hoạt động giao thông bằng cách chuyển đổi sang phương thức có hệ số phát thải nhỏ hơn và bằng cách đổi mới công nghệ để giảm hệ số phát thải trong cùng phương thức.

Bảng 1.8 Phân tích Lợi ích và Chi phí đối với mạng lưới Đoàn Nghiên cứu đề xuất

Lợi ích	Năm 2030	313.087 tỷ đồng
	Năm 2050	1.216.492 tỷ đồng
	Tổng lợi ích 2021-2050	17.469 nghìn tỷ đồng
Chi phí	Đầu tư hạ tầng, 2021-2030	2.375 nghìn tỷ đồng
	Đầu tư hạ tầng, 2031-2050	6.659 nghìn tỷ đồng
	Tổng	9.034 nghìn tỷ đồng
Phân tích	Lợi ích – Chi phí	8.435 nghìn tỷ đồng
	Lợi ích / Chi phí	1,93
	IRR	15%

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Quy hoạch Phát triển GTVT vùng

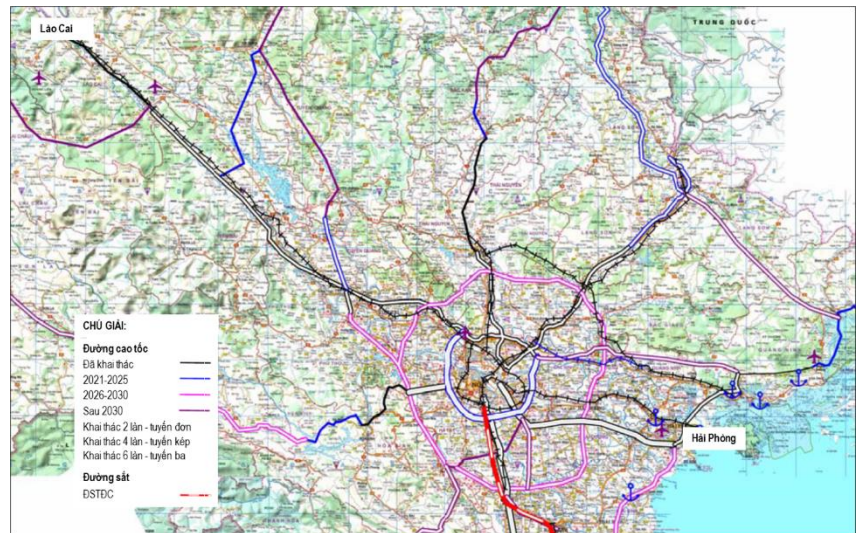
1.39 Hành lang Bắc - Nam phía Đông: Đây là hành lang vận tải quan trọng nhất kết nối hai đô thị lớn là Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh thông qua Đà Nẵng. Hành lang hiện gồm các phương thức đường bộ, đường sắt thông thường, thủy nội địa, hàng không và hàng hải. Trong giai đoạn tới 2050, một số yếu tố quan trọng có thể xuất hiện, khiến thay đổi cục diện thị phần phương thức trên hành lang này.

- Đường bộ cao tốc:** Yếu tố thay đổi cục diện đầu tiên là đường bộ cao tốc. Toàn tuyến đường bộ cao tốc ven biển phía Đông từ Hà Nội tới TpHCM dự kiến hoàn thành năm 2025. Xe khách tốc độ cao, chi phí hợp lý có thể sẽ gạt đường sắt truyền thống ra khỏi thị trường. Xe tải tốc độ cao cũng có thể sẽ lấy nhiều thị phần hiện đang do vận tải biển nắm giữ, nhất là về vận chuyển container.
- ĐSTĐC:** Để cạnh tranh với đường bộ cao tốc về vận chuyển hành khách, việc hình thành tuyến ĐSTĐC cũng sẽ là yếu tố thay đổi cục diện. Như đã thấy ở các quốc gia khác, với cự ly trung bình thì ĐSTĐC là phương thức hấp dẫn hơn so với đường bộ cao tốc và hàng không. Xét tới bố cục không gian của Việt Nam, đề xuất lựa chọn hệ thống 350 km/h để có thể có thị phần lớn hơn.
- Tàu RORO:** Đoàn Nghiên cứu cũng đề xuất yếu tố thay đổi cục diện thứ ba về vận chuyển hàng hoá, đó là tàu RORO cho ngành hàng hải. Hệ thống RORO có thể giúp vận chuyển hàng hoá nhanh hơn, thuận tiện hơn so với hệ thống vận chuyển container hiện hữu bằng đường biển.

I.40 Nghiên cứu cho rằng tuyến đường sắt Hà Nội - thành phố Hồ Chí Minh sẽ không tiếp tục được vận hành như trước đây. Có thể đi theo hai hướng. Một là kinh doanh đường sắt suy thoái như trong thập niên 90 của thế kỷ trước, và hai là tái cấu trúc và tái sinh thành một tuyến ĐSTĐC hoàn toàn mới. Phát triển ĐSTĐC sẽ mang lại lợi thế so với hiện tại: (1) tận dụng một phần chỉ giới đường sắt thông thường hiện có và (2) tạo cơ hội phát triển với vận tải làm trung tâm (TOD) do nhiều ga hiện có nằm ở giữa đô thị.

I.41 **Hành lang Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai.** Đây là hành lang vận tải dài nhất, khoảng 400 km, ở miền Bắc Việt Nam, đồng thời là hành lang xuyên biên giới với Trung Quốc. Các phương thức hiện có trên hành lang này là đường bộ, đường sắt và đường thủy. Trong tương lai, dự kiến sẽ có vận tải hàng không giữa Sa Pa, Lào Cai và Nội Bài ở Hà Nội hay với Cát Bi ở Hải Phòng. Thực tế mạng lưới giao thông trên hành lang này được mô tả trong Hình I.4.

I.42 Đường bộ đã được cải tạo trước một bước so với đường sắt và đường thủy. Đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai dài 245 km được thông xe vào năm 2014. Đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng dài 106 km được thông xe vào năm 2015. Hai đường vành đai, số 4 (6 làn xe, 98 km) và số 5 (4 làn xe, 200 km) sẽ được xây dựng trước năm 2030, nhằm hình thành một cấu trúc vùng thủ đô có trật tự phục vụ cho quá trình đô thị hoá, công nghiệp hóa và tránh ùn tắc giao thông ở trung tâm thành phố.



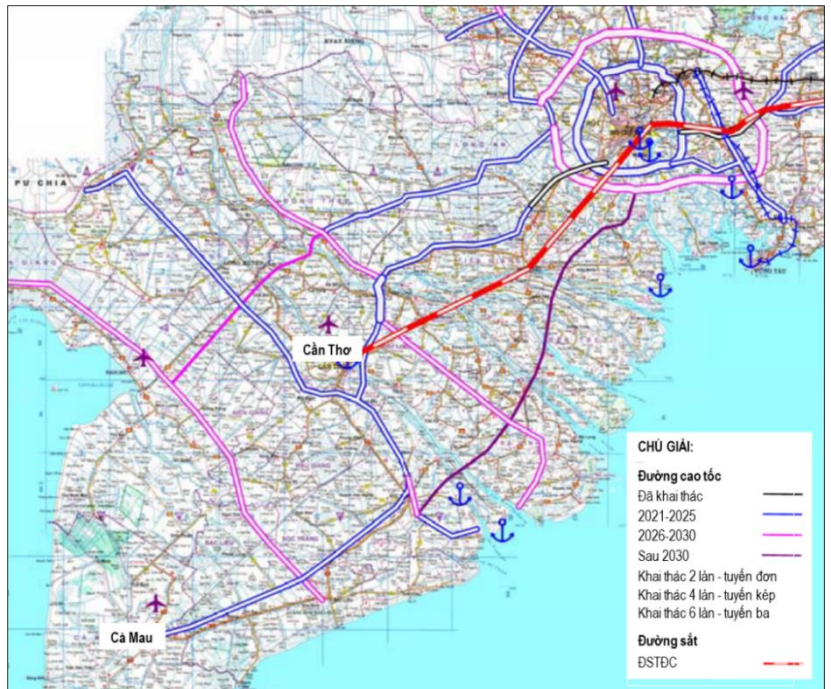
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình I.4 Hành lang Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai

I.43 Để đảm bảo phát triển cân bằng trên hành lang này, hạ tầng đường sắt ở phía Bắc sẽ tiếp tục được phát huy và phát triển hơn nữa. Hệ thống ĐTNĐ cũng sẽ được hiện đại hoá. Đề xuất bố trí một tuyến đường sắt tới cảng Lạch Huyện để giảm ùn tắc giao thông đường bộ ở khu vực quanh cảng. Cần triển khai một số dự án ĐTNĐ, ví dụ như thay thế cầu cũ có tính không thấp, cải tạo kênh luồng, cảng biển và ICD, đầu tư đội tàu mới và hiện đại, trong đó có cả tàu sông pha biển.

1.44 **Hành lang xương sống vùng Đồng bằng Nam Bộ phía nam (TpHCM – Cần Thơ – Cà Mau).** Vùng Đồng bằng sông Cửu Long kém phát triển về kinh tế hơn so với các vùng khác và đồng thời cũng chịu ảnh hưởng từ vấn đề dịch cư, đặc biệt là đến TpHCM. Tiến độ đầu tư và năng lực hạ tầng và dịch vụ giao thông chưa đảm bảo, ảnh hưởng đến phát triển kinh tế - xã hội.

1.45 Đồng bằng sông Cửu Long được ưu đãi nhờ mạng lưới sông ngòi dày đặc, phù hợp cho khai thác vận tải thủy nội địa. Tuy nhiên, lưu lượng ngày càng tăng gây ra một số vấn đề về giao thông như sạt lở bờ kênh do sà lan tập trung nhiều và độ tính không của cầu thấp khiến không thể đưa vào khai thác các sà lan lớn hơn. Cần tăng cường hiện đại hoá ĐTNĐ để đảm bảo phát triển cân bằng trên hành lang này.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 1.5 Hành lang Xương sống vùng ĐBNB phía nam

1.46 Đoạn cực nam của tuyến đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông từ thành phố Hồ Chí Minh đến Cà Mau sẽ đi vào hoạt động vào năm 2025. Ngoài ra, còn có hai (2) đường cao tốc song song và ba (3) đường cao tốc Đông Tây đã được lập trong kế hoạch dài hạn về phát triển đường cao tốc.

1.47 Bộ GTVT dự kiến về lâu dài sẽ có tuyến đường sắt dài 170 km giữa Thành phố Hồ Chí Minh và Cần Thơ. Đề xuất lựa chọn hệ thống đường sắt tốc độ cao để cạnh tranh với đường bộ cao tốc và có thể kết nối với tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc – Nam tại TpHCM.

1.48 Sẽ xây dựng cảng cửa ngõ cho vùng ĐBSCL tại Trần Đề, khu vực cửa sông Hậu, để tạo điều kiện phân phối hàng hoá với chi phí logistic thấp.

Kiến nghị

(Về Phát triển Ngành GTVT)

1.49 Vai trò của ngành GTVT không chỉ giới hạn trong việc hỗ trợ các hoạt động kinh tế - xã hội, mà phải đảm bảo không gây ùn tắc giao thông nghiêm trọng. Trong bối cảnh phát triển của Việt Nam, GTVT thậm chí còn đóng một vai trò lớn hơn, giúp kết nối hai đầu đất nước và thúc đẩy sự phát triển cân bằng trên bình diện quốc gia, đảm bảo không có sự chia cắt giữa hai trung tâm kinh tế lớn phía Bắc và phía Nam ngay cả khi có thảm họa, sự cố chưa có tiền lệ. Do đó, kiến nghị hình thành mạng lưới giao thông vận tải hình thang giữa hai thành phố lớn là Hà Nội và TpHCM, nhằm đảm bảo luôn có tuyến đường dự phòng có khả năng ứng phó cao trong mạng lưới. Cần lưu ý rằng hạ tầng giao thông là tài sản cho nhiều lĩnh vực của đất nước, giúp giải quyết các vấn đề phát triển khác nhau. Ví dụ,

giao thông vận tải có thể giúp mở rộng phạm vi bao quát của nền kinh tế số và giúp nâng cao tính bền vững về môi trường. Như vậy, có thể nói giao thông vận tải chính là động lực mang tính đòn bẩy đưa Việt Nam từ nước đang phát triển với mức thu nhập trung bình trở thành nước phát triển có thu nhập cao trong giai đoạn 30 năm tới.

I.50 Để hình thành hệ thống vận tải hiện đại, Đoàn Nghiên cứu đã đưa ra một loạt các đề xuất có thể thay đổi cục diện, trong đó bao gồm mạng lưới đường bộ cao tốc bao quát được tất cả các tỉnh thành, triển khai đường sắt tốc độ cao từ Hà Nội tới TpHCM và thậm chí tới Cần Thơ, kết nối đường sắt tới các cảng biển cửa ngõ, triển khai hệ thống vận tải RORO ven biển, ga bến thông minh, dịch vụ đường thủy hiện đại tạo điều kiện vận chuyển container ở miền Bắc, đầu tư thêm vào tàu sông-pha-biển, triển khai các tuyến hàng không dạng điểm-tới-điểm, dịch vụ hàng hóa hàng không chuỗi lạnh, v.v. Bộ GTVT cần liên tục thích nghi và đổi mới, sao cho có thể đảm bảo các dịch vụ triển khai thành công tại đúng thời điểm trên các thị trường đang tăng trưởng.

I.51 Đồng thời cũng cần loại bỏ từng bước các dịch vụ vận tải đã lỗi thời. Các loại sà lan nhỏ vận chuyển hàng rời sẽ được thay bằng thế hệ sà lan lớn hiện đại sau khi đã xử lý được các nút thắt trên tuyến, ví dụ như cầu tĩnh không thấp. Rất nhiều các doanh nghiệp đường thủy quy mô nhỏ sẽ phải tái cơ cấu. Tuyến đường sắt Thống Nhất với chiều dài 1.726km nối liền các địa phương từ Hà Nội tới TpHCM, kể từ thập kỷ 1990, đã và đang liên tục mất thị phần. Sự cạnh tranh đến từ tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam kể từ giữa thập kỷ 2020 lại càng làm vấn đề này trầm trọng thêm. Do đó, kiến nghị tận dụng hạ tầng đường sắt truyền thống để xây dựng hệ thống đường sắt tốc độ cao mới.

I.52 Trong số các đề xuất giúp thay đổi cục diện trong nghiên cứu này, đường sắt tốc độ cao là phương thức vận tải hành khách mới nhất. Hệ thống đường sắt này hoàn toàn khác biệt với đường sắt truyền thống, xét về tốc độ chạy tàu, chất lượng dịch vụ, cũng như tác động tới xã hội. Không thể đảm bảo thành công cho đường sắt tốc độ cao nếu chỉ đánh giá đơn thuần từ phương diện kinh doanh vận tải. Giá trị của hệ thống này phải tính trong sự phát triển cân bằng giữa các phương thức gồm đường bộ cao tốc, đường sắt tốc độ cao, hàng không, khi xét về vận chuyển hành khách. Hệ thống này cũng tác động lớn đến sự phát triển hạ tầng, ví dụ như phát triển đô thị trên hành lang tuyến, đầu tư TOD quanh khu vực các ga.

I.53 Sử dụng container và vận tải đa phương thức sẽ ngày càng có ý nghĩa quan trọng trong vận chuyển hàng hóa nội địa ở Việt Nam. Xe tải là phương thức tiện lợi vì không cần phải bố trí chặng đầu/chặng cuối. Phương thức này cũng sẽ có sức cạnh tranh vượt trội khi mạng lưới đường bộ cao tốc được mở rộng trong tương lai. Để tránh quá phụ thuộc vào xe tải, Chính phủ cần cân nhắc hỗ trợ cho các phương thức thay thế, ví dụ như vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt, đường thủy nội địa và ven biển. Đoàn Nghiên cứu đề xuất triển khai các tuyến đường sắt tới các cảng biển cửa ngõ, bố trí các cảng cạn cho đường thủy nội địa, loại bỏ các cầu tĩnh không thấp, triển khai dịch vụ RORO kết hợp với tàu container hiện tại để bổ sung, hỗ trợ cho nhau.

I.54 Một biện pháp hữu hiệu nữa giúp phát huy tối đa tác động của đầu tư hạ tầng vận tải là đảm bảo được kết nối tốt giữa các hạ tầng này. Khả năng tiếp cận là yếu tố quyết định việc công trình hạ tầng, nhà ga, bến cảng, sân bay đó được sử dụng ở mức độ nào. Theo đó, cần đảm bảo đầu tư, phát triển mạng lưới đường bộ tốt, bao gồm đường bộ cao tốc và quốc lộ cũng như các loại đường khác.

(Về Thực hiện Dự án GTVT)

1.55 Đoàn Nghiên cứu đánh giá cao những nỗ lực gần đây của Chính phủ trong việc đa dạng hóa và huy động các nguồn vốn đầu tư xây dựng, bảo trì kết cấu hạ tầng, cụ thể là triển khai thu phí người sử dụng hạ tầng, từ đó tái đầu tư xây dựng hạ tầng mới, trang trải các chi phí thường xuyên và kêu gọi khu vực tư nhân tham gia đầu tư và khai thác hạ tầng, đồng thời thúc đẩy chính quyền địa phương tích cực tham gia đầu tư. Hướng chính sách nên được tiếp tục duy trì để có thể triển khai được gói dự án đề xuất với tổng trị giá 2.376 nghìn tỷ đồng trong giai đoạn 2021-2030. Chính sách này có thể giúp nâng cao hiệu quả thực hiện và vận hành dự án bằng cách thu hút các bên liên quan khác nhau và giảm bớt gánh nặng cho ngân sách nhà nước vốn bị ảnh hưởng từ mức trần tài chính trong khuôn khổ công cho phép.

1.56 Sau khi xem xét thực tế 20 năm phát triển giao thông của Việt Nam, có thể thấy vấn đề bất cập trong bước thực hiện dự án là thu hồi đất và tái định cư. Theo quy trình của Việt Nam hiện hành thì thu hồi và tái định cư sẽ triển khai trong giai đoạn xây dựng. Tuy nhiên, Đoàn Nghiên cứu đề xuất thực hiện thu hồi đất trước khi thiết kế chi tiết hoặc ngay sau khi phê duyệt NCKT của dự án. Cơ quan thực hiện dự án sẽ được hưởng lợi rất nhiều từ phương án này vì có thể dễ dàng đảm bảo tiến độ dự án trong giai đoạn xây dựng.

1.57 Chính phủ đã thông qua cơ chế PPP để đẩy nhanh tốc độ phát triển đường cao tốc từ những năm 2010. Nhưng có thể thấy rằng quy mô đầu tư là khá lớn so với các doanh nghiệp nhượng quyền Việt Nam. Một số dự án PPP chậm triển khai, được cho là do những hạn chế về thu phí ảnh hưởng trực tiếp đến lợi nhuận kinh doanh, rủi ro ngoại hối và rủi ro chuyển đổi liên quan đối với các nhà đầu tư nước ngoài. Trong bối cảnh đó, Luật PPP đã được ban hành và có hiệu lực từ Tháng 1 năm 2021. Luật PPP quy định cơ chế chia sẻ doanh thu/thua lỗ, rủi ro ngoại hối, v.v. nhưng chi tiết sẽ được cụ thể hóa trong văn bản hướng dẫn liên quan ban hành sau này.

1.58 Khi xét nội dung chia sẻ doanh thu/thua lỗ với một đơn vị khai thác đường cao tốc, chính phủ cũng nên cân nhắc đến các phương thức cạnh tranh khác như đường sắt bao gồm ĐSTĐC, ĐTNĐ và vận tải ven biển. Với mức thu phí hiện nay là 1.500 đồng/km đối với ô tô, thì các phương thức khác có thể sẽ khó cạnh tranh. Chính phủ sẽ bù đắp thiệt hại của các phương thức cạnh tranh khác khi có các dịch vụ đường cao tốc mới như thế nào mặc dù chính phủ có thể chia sẻ thâm hụt kinh doanh đường cao tốc từ Quỹ Bù đắp Chênh lệch (VGF) hoặc các hình thức khác theo Luật PPP? Đây là một trong những ví dụ điển hình về "tư duy cục bộ". Để có được một hệ thống giao thông cân bằng đồng thời giảm bớt gánh nặng tài chính của chính phủ trên một hành lang nào đó thì việc thiết lập giá vé/mức thu phí phải linh hoạt và có tham chiếu giữa các phương thức cạnh tranh.

1.59 Cần đảm bảo thu hồi được toàn bộ chi phí vòng đời hạ tầng giao thông từ những người hưởng lợi trực tiếp ở mức độ khả thi. Trong thập kỷ trước, cơ chế thu hồi chi phí như vậy đã phát huy tốt ở các cảng biển, cảng sông và cảng hàng không trong khi chỉ có tác dụng một phần đối với đường bộ và hầu như không phát huy với đường sắt. Do sẽ có cải cách thể chế về đường cao tốc như đã nói ở trên theo Luật PPP, việc phân định vai trò giữa chính phủ và các bên được nhượng quyền sẽ được thực hiện tốt hơn. Chỉ có chuyên ngành đường sắt dường như sẽ bị bỏ lại phía sau.

1.60 Đường sắt là một hệ thống đặc thù, cần tới kết cấu hạ tầng, kết cấu thượng tầng, đầu máy toa xe chuyên dụng trên một hướng tuyến cụ thể, cần các kỹ năng vận hành và bảo trì chuyên nghiệp. Khi phát triển đường sắt ở Việt Nam, chính phủ có hai lựa chọn: (i) phát triển hệ thống đường sắt khép kín bao gồm các ngành công nghiệp hỗ trợ xây dựng,

vận hành và bảo trì kèm nhân sự có liên quan, hoặc (ii) cho phép các nhà cung cấp dịch vụ mới chia sẻ vai trò quản lý, đầu tư hạ tầng và khai thác dịch vụ. Trong trường hợp của Nhật Bản, lựa chọn số 1 được áp dụng cho đường sắt liên tỉnh thông thường, còn lựa chọn số 2 áp dụng cho ĐSCT, theo đó JRJT phụ trách hạ tầng, còn JR phụ trách khai thác dịch vụ. Vì Việt Nam chưa có nhiều nỗ lực để đáp ứng cả hai lựa chọn này, nên cần sớm đưa ra một chính sách phát triển đường sắt rõ ràng.

1.61 Mạng lưới đường bộ liên tỉnh ở Việt Nam bao gồm các tuyến cao tốc và các tuyến quốc lộ. Bộ GTVT đã ưu tiên mở rộng mạng lưới đường cao tốc hiện có để phủ khắp cả nước với mục tiêu chiều dài trên 5.000 km trong thập kỷ tới, nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển. Tuy nhiên, ngày càng có nhiều ý kiến quan ngại rằng những hạn chế của mạng lưới quốc lộ sẽ vẫn tiếp tục tồn tại, trong khi đường cao tốc không thể thay thế hoàn toàn vai trò của đường quốc lộ. Ví dụ, cần đảm bảo đủ mật độ quốc lộ để định hướng và phục vụ phát triển đô thị và công nghiệp. Do đó, có ý kiến cho rằng nên thiết kế và chuẩn bị đầu tư các tuyến quốc lộ đồng thời với các dự án phát triển đô thị và công nghiệp quy mô lớn. Trong những trường hợp như vậy, cần thực hiện thu hồi đất trước khi thực hiện dự án.

1.62 Quá trình phát triển vận tải đường thủy nội địa sẽ phụ thuộc phần lớn vào đầu tư tư nhân, nhất là đối với đội tàu đường thủy nội địa, cảng sông và cảng cạn. Và do hệ thống ĐTNĐ được hiện đại hóa bằng các khoản đầu tư tư nhân, nên ngân sách Nhà nước cần được dành cho các lĩnh vực nhạy cảm hơn của hệ thống, sao cho có thể đảm bảo được thành công của các khoản đầu tư tư nhân đó, bao gồm các nội dung cải tạo và bảo trì đường thủy, loại bỏ các điểm thắt bằng cách thay thế các cầu cũ có tĩnh không thấp, hệ thống thông tin đường sông để đảm bảo an toàn trong khai thác và quản lý, v.v.

1.63 Việt Nam sẽ duy trì hệ thống cảng phân cấp bao gồm hơn 30 cảng biển tổng hợp. Các vấn đề chung về đầu tư xây dựng là thay thế các công trình cảng năng suất thấp, cải thiện kết nối giao thông tới cảng, đảm bảo kết nối tốt giữa vận tải ven biển nội địa và vận tải biển quốc tế. Nguyên tắc người thụ hưởng phải trả phí về cơ bản sẽ được giữ nguyên để duy trì và cải thiện hoạt động cảng hàng ngày. Mô hình cảng thông minh sẽ tạo cơ hội lớn cho việc nâng cao hiệu quả hoạt động. Ngân sách Nhà nước sẽ tập trung phát triển/mở rộng các tổ hợp công trình cảng với luồng kết nối cho tàu và đường ra vào cảng. Như vậy, cần ưu tiên đầu tư các cảng biển cửa ngõ.

1.64 Đầu tư xây dựng cảng hàng không cũng sẽ tuân theo nguyên tắc người thụ hưởng phải chi trả. Do những thiệt hại vì COVID-19 có thể sẽ phục hồi trong vòng một vài năm, nên các cơ sở phục vụ hành khách của cảng hàng không cần được xây dựng theo đúng kế hoạch. Tại Việt Nam, vẫn còn nhiều việc phải làm thì dịch vụ vận tải hàng hóa hàng không mới có thể thành một ngành chính quy, bao gồm vùng dịch vụ hàng hóa hàng không xung quanh các cảng hàng không cửa ngõ, hệ thống chuỗi bảo quản lạnh, phân phối hàng hóa và dịch vụ hàng không chuyên dụng trên các tuyến nội địa. Mặc dù tất cả đều cần có đầu tư tư nhân, nhưng vai trò điều phối chung của Nhà nước giúp tăng cường dịch vụ hàng không vẫn giữ ý nghĩa chủ chốt.

1.65 Ngân sách nhà nước phải được phân bổ để bảo trì một phần cơ sở hạ tầng, chủ yếu là hạ tầng phi lợi nhuận hay công trình đảm bảo an toàn và bảo vệ môi trường. Ngân sách nhà nước không ngừng tăng lên trong thập kỷ qua. Nhưng không có kế hoạch bảo trì hạ tầng nào. Đề xuất Bộ GTVT xây dựng hệ thống bảo trì hạ tầng, bao gồm kiểm kê công trình, trang thiết bị, kế hoạch bảo trì hạ tầng và cơ chế giám sát và đánh giá.

1.66 Khi nền kinh tế thoát khỏi tình trạng kém phát triển, thì vai trò của vốn vay ODA cũng giảm bớt. Kể từ thập kỷ 2020, Việt Nam chỉ nên hướng vốn vay ODA vào các dự án

có tầm quan trọng chiến lược. Đó là các dự án (i) đòi hỏi nguồn vốn lớn và dài hạn, lãi suất thấp, (ii) gặp khó khăn khi triển khai nếu chỉ dựa vào công nghệ và kinh nghiệm trong nước, và (iii) kỳ vọng sẽ có tác động phát triển lớn và đặc thù, ví dụ như triển khai các dạng kết cấu hạ tầng hay dịch vụ vận tải mới.

(Về Quy hoạch Phát triển Giao thông Vận tải)

I.67 Khi lập quy hoạch, có thể thấy rõ lối ‘tư duy cục bộ’ - cơ quan quản lý chuyên ngành chỉ xem xét vấn đề của mình mà không quan tâm đến các chuyên ngành khác – trong quá trình lập báo cáo quy hoạch các chuyên ngành. Nếu không có sự phối hợp đầy đủ giữa các chuyên ngành thì sản phẩm quy hoạch của từng chuyên ngành có thể sẽ chỉ là một danh mục các dự án mong muốn. Đó có thể được coi là một trong những lý do khiến Việt Nam ban hành Luật Quy hoạch.

I.68 Chỉ có Bộ GTVT mới có thể tạo ra đột phá trong công tác quy hoạch chuyên ngành thông qua việc định hướng và phối hợp ở ba cấp độ:

- (i) Nhu cầu vận tải. Bộ GTVT/MOT cần xây dựng cơ sở dữ liệu thống nhất về nhu cầu vận tải giữa hiện tại và tương lai đồng thời chia sẻ CSDL này với cơ quan quản lý chuyên ngành. Đây là đầu vào giúp xác định được vai trò của từng chuyên ngành, các vấn đề về phối hợp và cạnh tranh giữa các chuyên ngành;
- (ii) **Quy hoạch hạ tầng.** Nhu cầu vận tải được chuyển hoá thành yêu cầu về năng lực hạ tầng, trở thành mục tiêu quan trọng trong quy hoạch hạ tầng mà phần lớn được thực hiện bằng thiết kế kỹ thuật. Yêu cầu tiếp cận đôi khi lại tạo ra các nhu cầu về hạ tầng liên quan. Bộ GTVT giám sát và điều phối các quy hoạch hạ tầng đó; và
- (iii) **Chuẩn bị đầu tư.** Các quy hoạch hạ tầng cuối cùng cũng phải được chuyển hoá thành các kế hoạch đầu tư. Bộ GTVT quyết định hoặc phê duyệt phương thức thực hiện phù hợp với nguồn vốn cho mỗi dự án.

I.69 Nghiên cứu này góp phần hình thành quy hoạch phát triển giao thông vận tải 10 năm với định hướng chiến lược dài hạn đến năm 2050. Mặc dù các quy hoạch này sẽ được phê duyệt sau quy trình pháp lý theo luật định ở Việt Nam song tài liệu quy hoạch giao thông vận tải dài hạn không nên được vận dụng cứng nhắc. Một tài liệu quy hoạch chỉ có tính thực tiễn khi đi kèm với nó là một cơ chế giám sát và điều chỉnh phù hợp, chẳng hạn như chu trình ‘lập quy hoạch - thực hiện - kiểm tra - hành động (PDCA)’.

PHẦN II - XÁC ĐỊNH DỰ ÁN ĐẾN NĂM 2030 VÀ SAU 2030

Quy trình xác định dự án

II.1 Nhìn chung, danh mục các dự án sơ bộ từ báo cáo của năm (05) quy hoạch chuyên ngành giao thông (QHNQG) được rà soát theo hai nội dung chính như sau: (i) đề xuất các chiến lược phát triển ngành giao thông vận tải của Đoàn nghiên cứu JICA (JST) và (ii) kết quả dự báo và đánh giá mạng lưới của Đoàn Nghiên cứu. Như đã đề cập trong các chương trước, Nghiên cứu này đã áp dụng phương pháp quy hoạch suy ngược¹. Theo phương pháp này, mục tiêu tương lai kì vọng được xác định cho năm 2050 sau đó Đoàn Nghiên cứu quay lại xác định dự án kết nối mục tiêu tương lai cụ thể với hiện tại. Quy hoạch mạng lưới giao thông (hay danh mục các dự án được đề xuất) được tiếp tục nghiên cứu theo mô hình dự báo nhu cầu và đánh giá mạng lưới và trên cơ sở đó sẽ hoàn thiện danh mục các dự án theo chuyên ngành.

1) Đường bộ

II.2 Theo báo cáo QHNQG-Đường bộ, định hướng phát triển không gian đối với quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc gia như sau:

- (i) Xây dựng hành lang quốc gia Bắc- Nam;
- (ii) Mô hình đường xuyên tâm với điểm trung tâm là thành phố Hà Nội ở phía Bắc;
- (iii) Các hành lang Đông-Tây ở miền Trung;
- (iv) Kết hợp các hành lang Bắc-Nam và Đông- Tây ở khu vực phía Nam; và
- (v) Áp dụng mô hình đường xuyên tâm và đường vành đai cho hai đô thị đặc biệt (như Hà Nội và Hồ Chí Minh)

II.3 Đề xuất mạng lưới đường cao tốc và đường quốc lộ được dựa trên các định hướng này. Tuy nhiên, QHNQG-Đường bộ có danh mục dự án có tầm quan trọng quốc gia và các dự án được ưu tiên đầu tư trong giai đoạn năm 2021–2030. Theo định hướng từ văn kiện Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ 13, tất cả các dự án được đề xuất đều là dự án đường cao tốc.

II.4 Đối với vận tải hành khách, mục tiêu chính đầu tiên đến năm 2050 là tạo điều kiện cho người dân Việt Nam có thể thực hiện chuyến đi khứ hồi trong một ngày đến bất kì điểm đến nào trong cả nước. Để đạt được mục tiêu này, cần phải mở rộng mạng lưới đường cao tốc để có thể bao quát được hầu hết các tỉnh lỵ; vì thế, sẽ phải xem xét đến sự kết nối của các tuyến đường cao tốc tới các trung tâm này. Bên cạnh đó, Đoàn Nghiên cứu đã đề xuất cải thiện tính kết nối quốc tế của mạng lưới giao thông nhằm đảm bảo giao thương và đi lại của người dân. Theo mục tiêu này, cần cân nhắc đến các tuyến đường cao tốc kết nối với các cửa khẩu. Dựa trên các định hướng này, danh mục các dự án đường cao tốc trong cả hai giai đoạn năm 2021–2030 và 2031–2050 được hoàn thiện.

2) Đường sắt

II.5 Theo báo cáo QHNQG-Đường sắt, định hướng phát triển không gian đối với quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia như sau:(i) một tuyến đường sắt xương sống trên hành lang Bắc-Nam; (ii) các tuyến đường sắt kết nối ở hai khu vực đầu mối Hà Nội và TP HCM; (iii) các tuyến đường sắt quốc tế sang Trung Quốc, CHDCND Lào và Campuchia; (iv) một tuyến đường sắt qua Tây Nguyên; và (v) các tuyến nhánh đến các đầu mối giao

¹ Phương pháp quy hoạch ‘suy ngược’ là phương pháp đặt ra mục tiêu trước, sau đó đề ra các biện pháp để đạt được mục tiêu đó.

thông (cảng hàng không, cảng biển và trung tâm logistics). Theo định hướng này, QHNQG-Đường sắt lập ra một danh mục dự án có tầm quan trọng quốc gia và các dự án được ưu tiên đầu tư trong giai đoạn năm 2021–2030. Về cơ bản các dự án được đề xuất tập trung vào việc cải thiện các tuyến đường sắt hiện có cũng như chuẩn bị đầu tư cho các tuyến mới (đặc biệt là cho hai đoạn của tuyến đường sắt cao tốc).

II.6 Mục tiêu chính đầu tiên của Đoàn Nghiên cứu đối với vận tải hành khách, cần đầu tư xây dựng đường sắt cao tốc kết hợp với các dịch vụ hàng không và dịch vụ đường cao tốc. Ngoài ra, mục tiêu chính thứ hai đến năm 2050 là đầu tư xây dựng hệ thống vận chuyển hàng hóa cân bằng giữa đường sắt, ĐTNĐ, vận tải ven biển và đường sắt. Để làm được việc này, năng lực cạnh tranh của các tuyến đường sắt truyền thống cần được nâng cao hơn thông qua việc nâng cấp và cải tạo các tuyến hiện có và các tuyến mới đến cảng biển. Dựa trên những định hướng này, danh mục dự án đường sắt cho cả hai giai đoạn năm 2021–2030 và 2031–2050 đã được hoàn thiện.

3) Đường Thủy Nội địa

II.7 Với tầm nhìn đến năm 2050, QHNQG-ĐTNĐ đưa ra một số định hướng chính cho việc phát triển ĐTNĐ ví dụ như; tăng tỉ trọng của ĐTNĐ trong vận tải hành khách trên các hành lang chính và đầu tư xây dựng các cảng cạn container cho ĐTNĐ. Theo những định hướng này, QHNQG-ĐTNĐ đã đề xuất danh mục dự án được ưu tiên đầu tư trong giai đoạn năm 2021–2030.

II.8 Như đã nêu ở trên, mục tiêu chính thứ hai của Đoàn Nghiên cứu đến năm 2050 là đầu tư xây dựng hệ thống vận chuyển hàng hóa cân bằng giữa đường sắt, ĐTNĐ, vận tải ven biển và đường sắt. Để giảm sự phụ thuộc vào xe tải đường bộ đối với vận tải hàng hóa, năng lực cạnh tranh của ĐTNĐ cần phải cải thiện hơn nữa không chỉ thông qua cải thiện các tuyến đường thủy mà còn nhờ việc đầu tư phát triển đội tàu và các cảng cạn. Theo mục tiêu này, các dự án đường thủy, hạ tầng ĐTNĐ và đội tàu đã được xem xét và sau đó danh mục dự án ĐTNĐ trong giai đoạn năm 2021–2030 và 2031–2050 đã được hoàn thiện.

4) Cảng biển

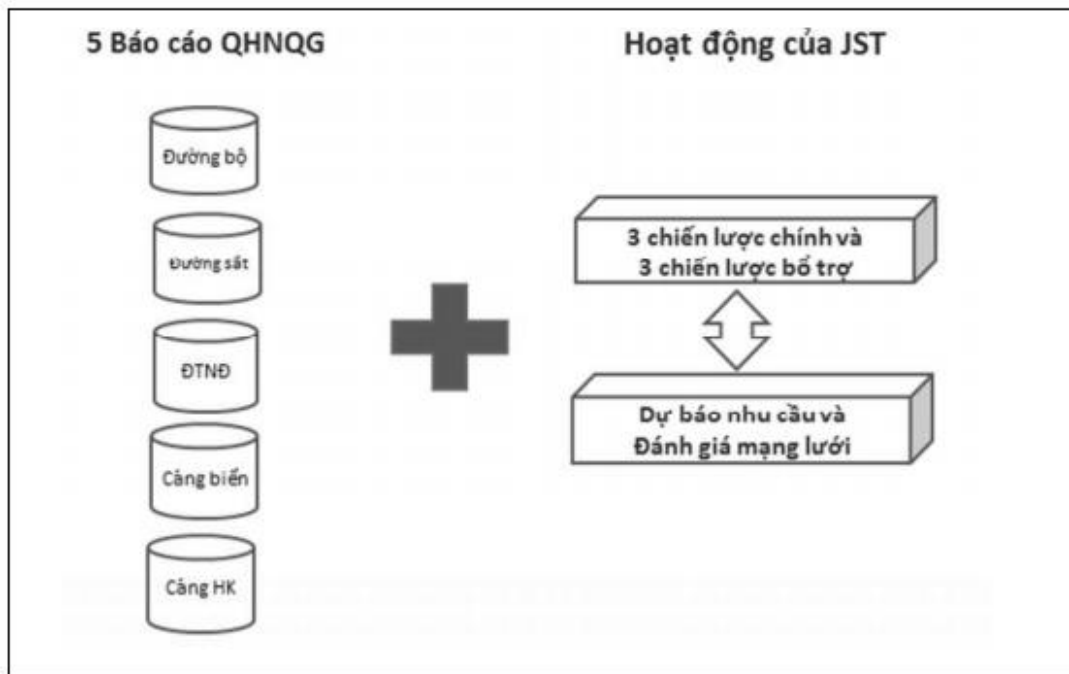
II.9 Theo báo cáo QHNQG-Cảng biển, một số định hướng đầu tư xây dựng bao gồm (i) đầu tư phát triển hơn nữa các cảng cửa ngõ quốc tế và trung chuyển ở Lạch Huyện (Hải Phòng) và Cái Mép (Bà Rịa- Vũng Tàu), (ii) đầu tư xây dựng nhóm cảng biển ở năm (05) vùng, (iii) đầu tư xây dựng cảng hành khách quốc tế kết nối với các trung tâm du lịch, và (iv) đầu tư các cảng chuyên dụng song song với đầu tư xây dựng các khu công nghiệp và các đặc khu kinh tế. Theo những định hướng này, QHNQG-Cảng biển đã đề xuất danh mục dự án được ưu tiên đầu tư trong giai đoạn năm 2021–2030.

II.10 Dựa trên các mục tiêu chính của Đoàn Nghiên cứu đến năm 2050, danh mục dự án cảng biển trong QHNQG-Cảng biển đã được rà soát theo một số mặt sau, bao gồm (i) cải thiện năng lực cảng biển và các dịch vụ vận tải biển để cạnh tranh với xe tải đường bộ và cải thiện tính kết nối quốc tế, (ii) nâng cao năng lực tìm kiếm và cứu hộ, và (iii) cải thiện dịch vụ hỗ trợ dẫn đường và an toàn. Sau đó danh mục dự án cảng biển trong giai đoạn năm 2021–2030 và 2031–2050 đã được hoàn thiện.

5) Cảng Hàng không – Sân bay

II.11 QHNQG-Cảng HK đưa ra định hướng đầu tư xây dựng rõ ràng trong giai đoạn 2021–2030 và 2031–2050. Trong giai đoạn 2021–2030, sẽ có tổng cộng 28 cảng HK, trong đó có 14 cảng HK quốc tế và 14 cảng HK nội địa. Trong giai đoạn 2031–2050, chỉ có duy nhất một cảng HK nội địa mới sẽ được xây dựng. Theo QHNQG-Cảng HK, tốc độ tăng trưởng hành khách và hàng hóa bằng vận tải HK tương ứng sẽ là 8.1% và 10.3%, trong giai đoạn 2021–2030. Theo định hướng này, QHNQG-Cảng HK lập danh sách chi phí dự toán để triển khai quy hoạch cảng HK trong giai đoạn 2021–2030 và 2031–2050.

II.12 Để phát triển một hệ thống vận tải hành khách chất lượng cao và cải thiện kết nối quốc tế như đề xuất của Đoàn Nghiên cứu, các dự án cảng HK của QHNQG đã được rà soát theo các tiêu chí cải thiện năng lực thông qua và mở rộng các công trình hạ tầng hiện có. Sau đó danh mục dự án cảng HK trong giai đoạn năm 2021–2030 và 2031–2050 đã được hoàn thiện.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình II.1 Quy trình xác định Dự án

Tổng hợp các dự án đường cao tốc

II.13 Trong giai đoạn 2010–2020, đầu tư xây dựng mạng lưới giao thông đường bộ chiếm tỉ trọng lớn nhất trong NSNN dành cho lĩnh vực giao thông. Tuy nhiên, năng lực cung cấp cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ vẫn chưa đáp ứng được nhu cầu gia tăng do quá trình cơ giới hóa và công nghiệp hóa. Tình trạng ùn tắc giao thông đã xảy ra dọc các hành lang chính, đặc biệt tại các trung tâm kinh tế lớn như Hà Nội và TP HCM. So với các nước châu Á khác, mạng lưới đường chính yếu ở Việt Nam còn thấp, đặc biệt là mạng lưới cao tốc. Điều này hạn chế khả năng tiếp cận và dẫn đến việc giao thông tập trung trên các tuyến quốc lộ. Cần phải thiết lập mạng lưới đường chính mạnh và có tính hệ thống bằng cách tăng cường đầu tư xây dựng mạng lưới đường cao tốc. Theo Chiến lược phát triển KT-XH giai đoạn 2021-2030 tại Văn kiện Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ 13 năm 2021, Việt Nam đặt mục tiêu đến năm 2030, sẽ phát triển mạng lưới đường cao tốc dài 5.000km.

II.14 Để đạt được mục tiêu trên, mạng lưới đường cao tốc của Việt Nam cần được cải thiện và đầu tư xây dựng hơn nữa về mặt năng lực, khả năng kết nối và khả năng tiếp cận. Sau khi xem xét các đề xuất của VITRANSS2 và các quy hoạch hiện có của Chính phủ cũng như từ những buổi thảo luận với phía đối tác Việt Nam, một danh mục dài của các dự án cao tốc tiềm năng đã được đề xuất thành sáu nhóm như sau:

- (a) **Đường cao tốc Bắc-Nam phía Đông.** Dự án này sẽ nâng cao năng lực và khả năng kết nối của hành lang giao thông Bắc-Nam bằng cách hoàn thiện đường cao tốc xương sống trên trục Bắc-Nam. Đây là dự án quan trọng nhất trong giai đoạn 2021-2025.
- (b) **Đường cao tốc Bắc-Nam phía Tây.** Dự án sẽ nâng cao năng lực và khả năng tiếp cận của hành lang giao thông Bắc-Nam bằng cách đầu tư xây dựng đường cao tốc trục Bắc-Nam thứ hai. Đường cao tốc này song song với đường cao tốc Bắc-Nam ở phía Đông và sẽ đóng vai trò là tuyến thay thế.
- (c) **Đường cao tốc ở khu vực miền Bắc.** Nhìn chung các dự án sẽ cải thiện khả năng kết nối của mạng lưới đường cao tốc ở phía Bắc cũng như khả năng tiếp cận từ các thành phố chính và khu công nghiệp đến các cửa khẩu và cảng biển thông qua đầu tư xây dựng các tuyến liên kết xuyên tâm.
- (d) **Đường cao tốc ở khu vực miền Trung.** Các dự án sẽ cải thiện khả năng kết nối giữa các khu vực phía Tây và cảng biển ở phía Đông bằng cách đầu tư xây dựng các tuyến liên kết Đông- Tây.
- (e) **Đường cao tốc ở khu vực miền Nam.** Các dự án sẽ cải thiện khả năng kết nối của mạng lưới đường cao tốc ở miền Nam cũng như khả năng tiếp cận từ các thành phố chính và khu công nghiệp đến các cửa khẩu và cảng biển bằng cách đầu tư xây dựng các tuyến liên kết xuyên tâm từ TPHCM và các tuyến liên kết Đông- Tây ở khu vực ĐBSCL.
- (f) **Đường vành đai.** Các dự án này sẽ góp phần giảm ùn tắc giao thông ở Hà Nội và TP HCM và cải thiện khả năng kết nối với các tỉnh lân cận nhờ đầu tư xây dựng các đường vành đai.

II.15 Sau khi so sánh với QHNQG- Đường bộ và tham vấn các đơn vị quy hoạch đường cao tốc trong nước, Đoàn Nghiên cứu đã bổ sung các đoạn đường cao tốc và đề xuất một số đoạn được xây dựng sớm hơn như sau.

- (i) Các đoạn kết nối còn thiếu của mạng lưới đường cao tốc: E21-3 (đoạn Đức Hòa- Thanh Hóa), E21-4 (đoạn Thanh Hóa- Tân Thạnh), E21-5 (đoạn Tân Thạnh- Mỹ An)

- (ii) Đoạn đang xây dựng: E25 (đoạn Ninh Bình–Hải Phòng)
- (iii) Đoạn có vai trò quan trọng trong kết nối mạng lưới: E45 (Dầu Giây - Liên Khương - Đà Lạt)
- (iv) Đoạn nhằm đẩy mạnh phát triển cảng Trần Đề: E49-2 (đoạn Cần Thơ–Sóc Trăng)

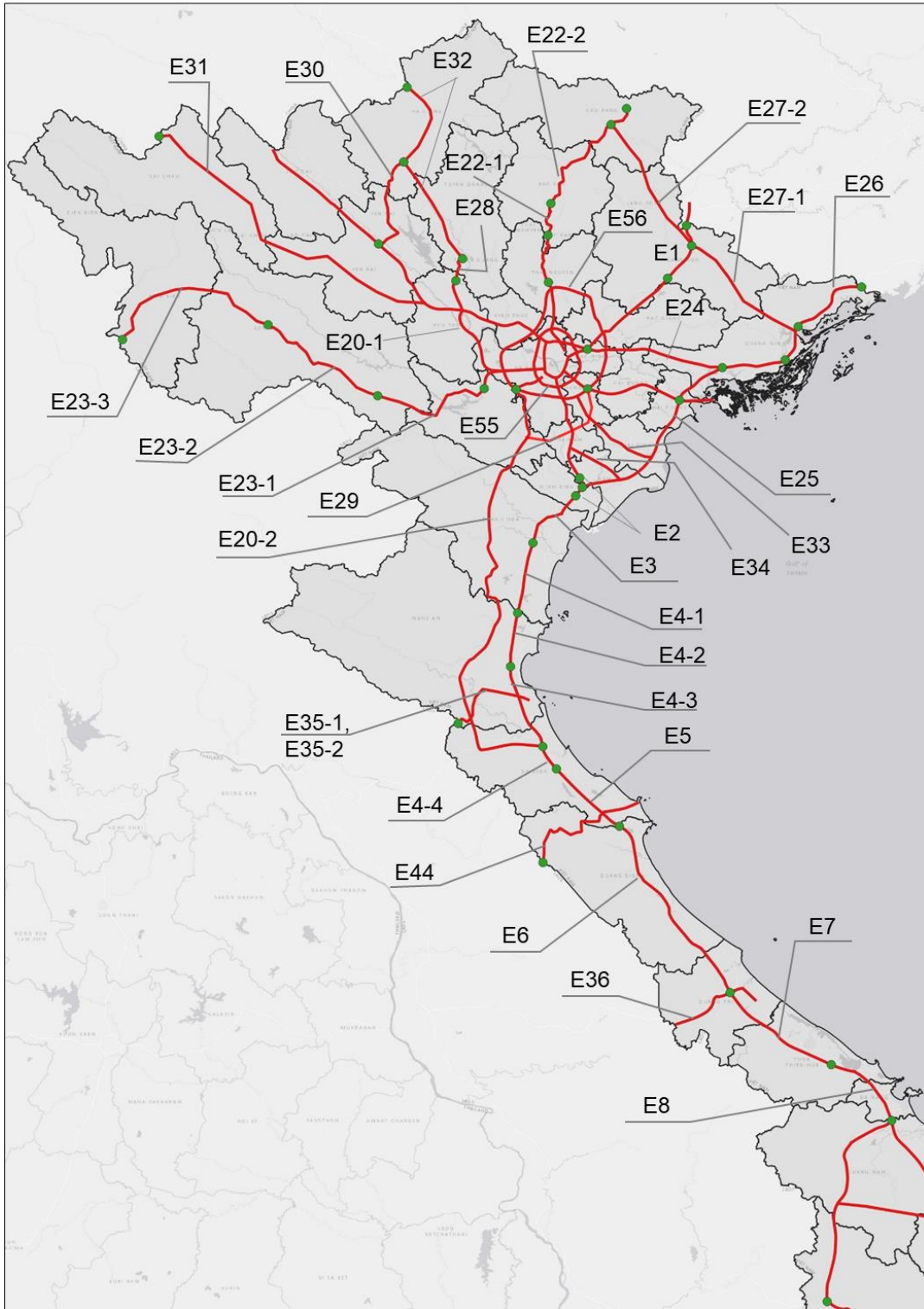
II.16 Bảng II.1 tổng hợp danh mục các dự án đường cao tốc. Hình II.2 và Hình II.3 minh họa các vị trí của dự án.

Bảng II.1 Danh mục các dự án các đường cao tốc

Nhóm Dự án	Mã & Tên Dự án	Trị giá (Tỷ đồng)
Đường cao tốc Bắc- Nam ở phía Đông	E1: Hữu Nghị Quan - Chi Lăng	6.087
	E2: Cao Bồ - Mai Sơn	2.628
	E3: Ninh Bình (Mai Sơn) - Thanh Hóa (QL45)	10.960
	E4-1: Thanh Hóa - Vinh (Thanh Hóa (QL45) - đoạn Nghi Sơn)	7.433
	E4-2: Thanh Hóa - Vinh (đoạn Nghi Sơn - Diễn Châu)	8.643
	E4-3: Thanh Hóa - Vinh (đoạn Diễn Châu - Bãi Vọt)	8.643
	E4-4: Thanh Hóa - Vinh (Bãi Vọt - Hàm Nghi)	7.403
	E5: Hà Tĩnh - Vũng Áng	10.186
	E6: Vũng Áng - Cam Lộ (Quảng Trị)	32.902
	E7: Quảng Trị (Cam Lộ) - Huế (La Sơn)	17.044
	E8: Huế (La Sơn) - Đà Nẵng (Túy Loan)	11.409
	E9: Quảng Ngãi - Quy Nhơn	33.195
	E10: Quy Nhơn - Nha Trang	34.590
	E11: Nha Trang - Phan Thiết (đoạn Nha Trang - Cam Lâm)	5.013
	E12: Nha Trang - Phan Thiết (đoạn Cam Lâm - Vĩnh Hảo)	15.731
	E13: Nha Trang - Phan Thiết (đoạn Vĩnh Hảo - Phan Thiết)	17.421
	E14: Phan Thiết - Dầu Giây	17.113
	E15: Long Thành - Nhơn Trạch - Bến Lức	N / A
	E16: Trung Lương - Mỹ Thuận	8.816
E17: Cầu Mỹ Thuận số 2	1.210	
E18: Mỹ Thuận - Cần Thơ	3.976	
E19: Cần Thơ - Cà Mau	34.316	
Đường cao tốc Bắc- Nam ở phía Tây	E20-1: Đuan Hùng - Hòa Lạc - Khe Cò (đoạn Đuan Hùng (Phú Thọ) - Hòa Lạc - Chợ Bến)	9.860
	E20-2: Đuan Hùng - Hòa Lạc - Khe Cò (đoạn Chợ Bến - Khe Cò)	103.802
	E21-1: Ngọc Hồi - Chơn Thành - Rạch Giá (đoạn Ngọc Hồi - Chơn Thành)	68.112
	E21-2: Ngọc Hồi - Chơn Thành - Rạch Giá (đoạn Chơn Thành - Đức Hòa)	6.800
	E21-3: Ngọc Hồi - Chơn Thành - Rạch Giá (Đức Hòa - Thanh Hóa)	4.350
	E21-4: Ngọc Hồi - Chơn Thành - Rạch Giá (đoạn Thanh Hóa - Tân Thành)	2.610
	E21-5: Ngọc Hồi - Chơn Thành - Rạch Giá (đoạn Tân Thành - Mỹ An)	3.480
	E21-5: Ngọc Hồi - Chơn Thành - Rạch Giá (đoạn Mỹ An - Cao Lãnh)	4.524
Đường cao tốc ở miền Bắc	E22-1: Hà Nội - Thái Nguyên - Bắc Kạn - Cao Bằng (đoạn Chợ Mới - Bắc Kạn)	2.243
	E22-2: Hà Nội - Thái Nguyên - Bắc Kạn - Cao Bằng (đoạn Bắc Kạn - Cao Bằng)	6.988
	E23-1: Hòa Bình - Sơn La - Điện Biên (đoạn Hòa Bình - Sơn La (Mộc Châu))	21.577
	E23-2: Hòa Bình - Sơn La - Điện Biên (Sơn La (Mộc Châu) - Đoạn Sơn La)	8.360
	E23-3: Hòa Bình - Sơn La - Điện Biên (đoạn Sơn La - Điện Biên)	29.844
	E24: Nội Bài - Bắc Ninh - Hạ Long (đoạn Bắc Ninh - Hạ Long)	21.537
	E25: Ninh Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh (đoạn Ninh Bình - Hải Phòng)	21.221
	E26: Hải Phòng - Hạ Long - Vân Đồn - Móng Cái (đoạn Vân Đồn - Móng Cái)	12.669
	E27-1: Tiên Yên - Lạng Sơn - Cao Bằng (đoạn Tiên Yên (Quảng Ninh) - Lạng Sơn)	6.631

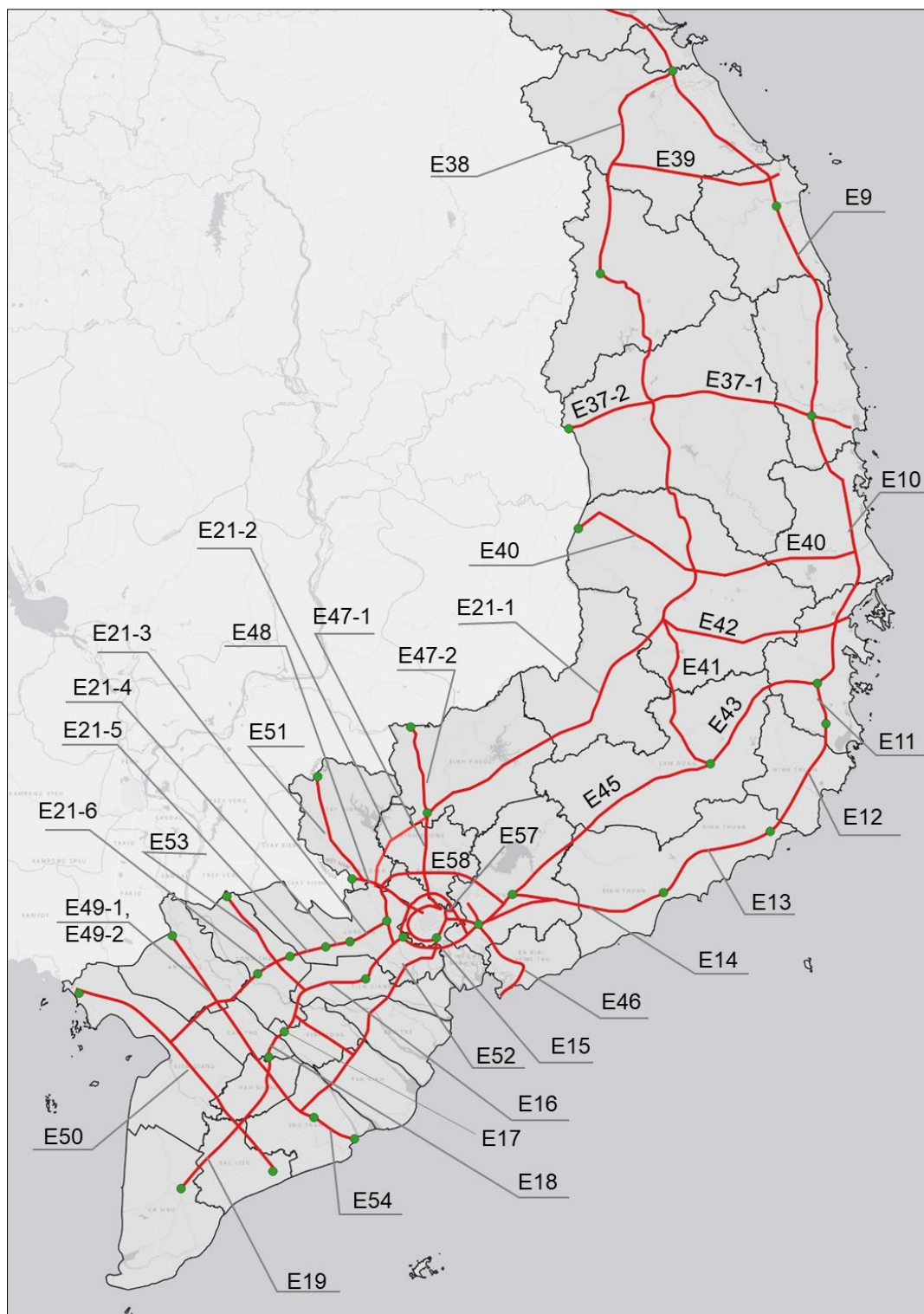
Nhóm Dự án	Mã & Tên Dự án	Trị giá (Tỷ đồng)
	E27-2: Đoạn Tiên Yên - Lạng Sơn - Cao Bằng (Đồng Đăng (Lạng Sơn) - Trà Lĩnh (Cao Bằng))	12.546
	E28: Đoạn Hùng (Phú Thọ) - Tuyên Quang	3.113
	E29: Chợ Bến (Hòa Bình) - Yên Mỹ (Hưng Yên)	2.710
	E30: Đường nối từ Cao tốc Nội Bài - Lào Cai đến Hà Giang	7.800
	E31: Bảo Hà - Lai Châu	9.778
	E32: Tuyên Quang - Hà Giang	9.778
	E33: Hưng Yên - Thái Bình	10.841
	E34: Nam Định - Phủ Lý (Hà Nam)	8.518
Đường cao tốc ở miền Trung	E35-1: Vinh - Thanh Thủy (đoạn Cao Lỗ - Vinh)	3.185
	E35-2: Vinh - Thanh Thủy (đoạn Vinh - Thanh Thủy)	10.350
	E36: Cam Lộ - Lao Bảo	11.146
	E37-1: Quy Nhơn - Pleiku - Lệ Thanh (đoạn Quy Nhơn - Pleiku)	25.478
	E37-2: Quy Nhơn - Pleiku - Lệ Thanh (đoạn Pleiku - Lệ Thanh)	7.962
	E38: Đà Nẵng - Ngọc Hồi - Bờ Y	57.644
	E39: Quảng Nam - Quảng Ngãi	31.848
	E40: Phú Yên - Đăk Lăk	70.065
	E41: Liên Khương - Buôn Ma Thuột	36.625
	E42: Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột	22.583
	E43: Nha Trang - Đà Lạt	18.293
E44: Vũng Áng - Cha Lo	36.623	
Đường cao tốc ở miền Nam	E45: Dầu Giây - Liên Khương - Đà Lạt	40.306
	E46: Biên Hòa - Vũng Tàu	18.805
	E47-1: TP.HCM - Chơn Thành - Hoa Lư (đoạn TP.HCM - Thủ Dầu Một - Chơn Thành)	21.200
	E47-2: TP.HCM - Chơn Thành - Hoa Lư (đoạn Chơn Thành - Hoa Lư)	3.550
	E48: TP.HCM - Mộc Bài	13.600
	E49-1: Sóc Trăng - Cần Thơ - Châu Đốc (đoạn Châu Đốc - Cần Thơ)	24.100
	E49-2: Sóc Trăng - Cần Thơ - Châu Đốc (đoạn Cần Thơ - Sóc Trăng)	9.800
	E50: Hà Tiên - Rạch Giá - Bạc Liêu	60.000
	E51: Gò Dầu - Xa Mát	10.350
	E52: Nhà Bè (TP.HCM) - Mỹ Tho (Tiền Giang) - Bến Tre - Trà Vinh	16.560
	E53: Hồng Ngự - Trà Vinh	11.378
	E54: Sóc Trăng - Trần Đề	7.477
Đường vành đai	E55: Đường vành đai 4 Hà Nội	31.210
	E56: Đường vành đai 5 Hà Nội	36.000
	E57: Đường vành đai 3 TP.HCM	55.879
	E58: Đường vành đai 4 TP.HCM	33.281
Tổng cộng		1.419.709

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình II.2 Vị trí các dự án đường cao tốc ở miền Bắc và Bắc Trung Bộ



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình II.3 Vị trí các dự án đường cao tốc ở Nam Trung Bộ, Tây Nguyên và miền Nam

Tổng hợp các dự án đường sắt

II.17 Căn cứ Quyết định số 318/QĐ-TTg về việc “Phê duyệt chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030” ngày 4 tháng 3 năm 2014, Chính phủ Việt Nam ban hành chính sách ưu tiên và thúc đẩy phát triển vận tải đường sắt, chủ yếu phục vụ vận tải hàng hóa với cự ly trung và dài (từ 300km trở lên) cũng như vận tải hành khách liên tỉnh trên các hành lang vận tải chính. Bên cạnh đó, Văn kiện Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ 13 đã chỉ ra rằng ngành đường sắt sẽ được quan tâm đúng mức và đến năm 2030, một số đoạn đường sắt cao tốc sẽ được xây dựng. Tuy nhiên, năng lực của đường sắt hiện nay không thể cạnh tranh với các phương thức vận tải khác do cơ sở vật chất xuống cấp và năng lực tuyến còn hạn chế khi vận hành trên đường đơn.

II.18 Để đạt được mục tiêu đã nêu, mạng lưới đường sắt cần được cải thiện hơn nữa về mật độ năng lực, khả năng kết nối, khả năng tiếp cận và độ an toàn. Tương tự như phần trên, sau khi xem xét các đề xuất của VITRANSS2 và các quy hoạch hiện có của Chính phủ cũng như từ những buổi thảo luận với phía đối tác Việt Nam, một danh mục dài của các dự án đường sắt tiềm năng đã được đề xuất thành bốn nhóm như sau:

- (a) **Nâng cấp và cải thiện các tuyến đường sắt hiện có.** Các dự án sẽ nâng cao năng lực và độ an toàn của vận tải đường sắt bằng cách cải thiện các tuyến đường sắt chính, tháo gỡ các nút thắt và nâng cao an toàn vận hành.
- (b) **Xây dựng các tuyến đường sắt thường mới.** Các dự án sẽ cải thiện khả năng kết nối và khả năng tiếp cận của mạng lưới đường sắt quốc gia.
- (c) **Xây dựng đường sắt tốc độ cao.** Các dự án sẽ cải thiện năng lực và khả năng tiếp cận của vận tải hành khách đường sắt bằng cách xây dựng tuyến đường trục Bắc-Nam chất lượng cao.
- (d) **Thay thế các cầu đường sắt cũ.** Các dự án sẽ cải thiện hoạt động của các tuyến đường sắt hiện có về độ an toàn và tính hiệu quả.

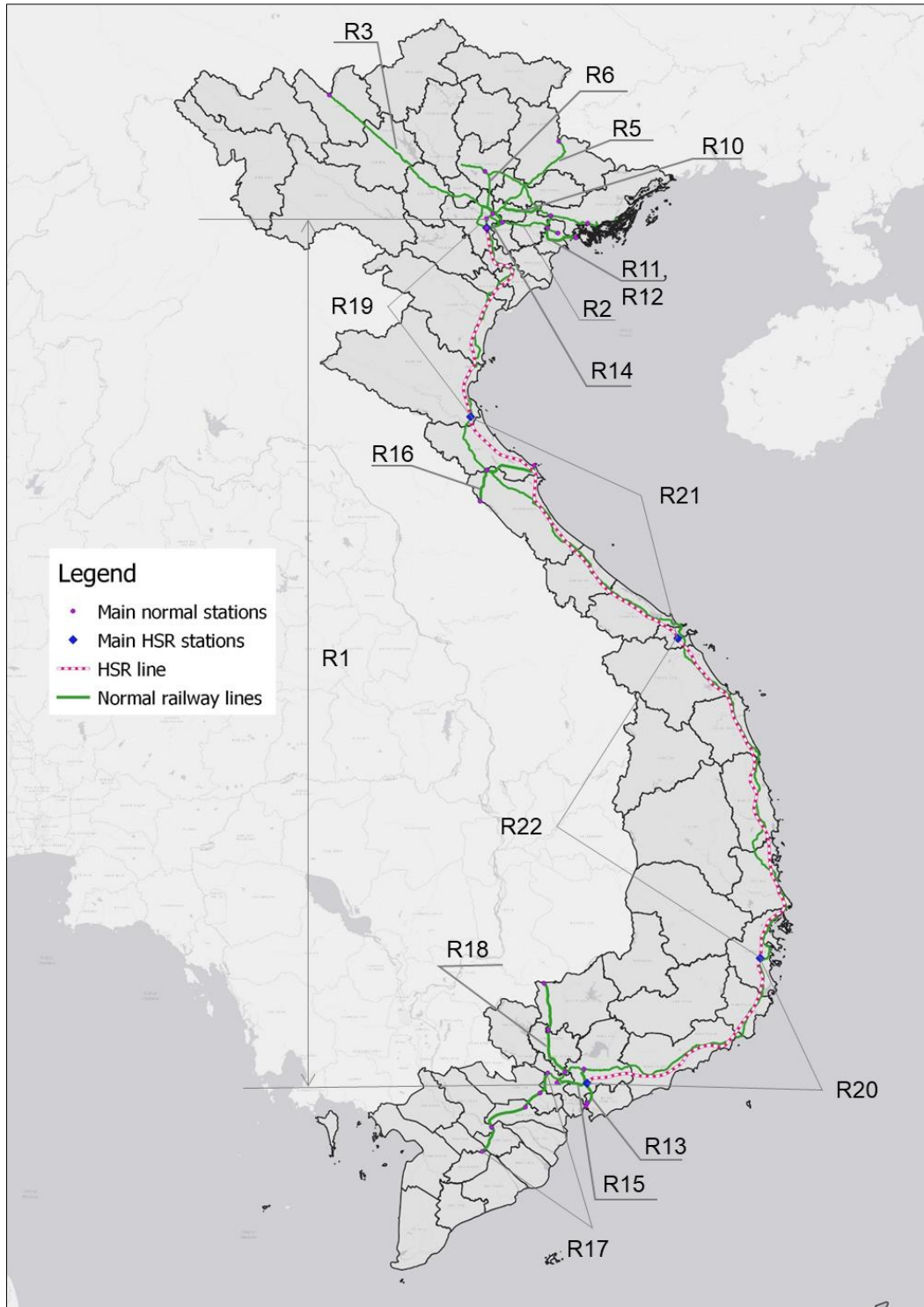
II.19 Bảng II.2 tổng hợp danh mục tóm tắt các dự án đường sắt. Hình II.4 minh họa các vị trí của dự án. Danh mục chi tiết các dự án đường sắt được đính kèm tại *Phụ lục 9*.

Bảng II.2 Danh mục các dự án đường sắt

Nhóm Dự án	Mã & Tên Dự án	Trị giá (Tỷ đồng)
Nâng cấp và cải thiện các tuyến đường sắt hiện có	R1: Nâng cấp đường sắt Bắc - Nam	107.222
	R2: Nâng cấp đường sắt Hà Nội– Hải Phòng	3.900
	R3: Nâng cấp đường sắt Hà Nội–Lào Cai	2.500
	R4: Kết nối ga Lào Cai và ga Hà Khẩu Bắc	614
	R5: Nâng cấp đường sắt Hà Nội–Đồng Đăng	1.872
	R6: Nâng cấp đường sắt Hà Nội–Thái Nguyên	660
	R7: Nâng cấp ga đường sắt	2.400
	R8: Cầu vượt đường sắt	3.050
	R9: Đường sắt nối với cảng biển	923
Xây dựng các tuyến đường sắt thường mới	R10: đường sắt Yên Viên–Phả Lại–Hạ Long–Cái Lân	6.000
	R11: Đoạn Mạo Khê–Dụ Nghĩa (kết nối đường sắt Yên Viên–Cái Lân với Hải Phòng)	12.900
	R12: Đường sắt nối đến cảng Lạch Huyện (Đình Vũ, Lạch Huyện)	35.500
	R13: Đường sắt Biên Hòa–Vũng Tàu	56.883
	R14: Đường sắt Ngọc Hồi–Lạc Đạo (Đường sắt vành đai phía đông Hà Nội)	40.000
	R15: Đường sắt nhẹ Thủ Thiêm–Long Thành	6600
	R16: Đường sắt Tân Ấp –Mụ Giạ–Vũng Áng	17.352
	R17: Đường sắt TP HCM–Cần Thơ	157.254
	R18: Đường sắt Dĩ An–Lộc Ninh	20.938
	R19: Đoạn Hà Nội–Vinh	273.237

Nhóm Dự án	Mã & Tên Dự án	Trị giá (Tỷ đồng)
Xây dựng đường sắt tốc độ cao	R20: Đoạn Nha Trang–TP Hồ Chí Minh	288.361
	R21: Đoạn Vinh–Đà Nẵng	313.597
	R22: Đoạn Đà Nẵng–Nha Trang	459.048
Các nhóm dự án khác	R23: Thay thế các cầu đường sắt cũ	
	Tổng cộng	1.810.811

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình II.4 Vị trí các dự án đường sắt

Tổng hợp các dự án đường thủy nội địa

II.20 Theo Quyết định số 318/QĐ-TTg, Chính phủ Việt Nam ban hành chính sách ưu tiên và thúc đẩy phát triển vận tải ĐTNĐ và vận tải sông pha biển, chủ yếu để vận chuyển các sản phẩm công nghiệp đến các cảng biển lớn và các trung tâm công nghiệp và dịch vụ, đặc biệt là ở khu vực ĐBSCL và ĐBSH. ĐTNĐ là phương thức vận tải hiệu quả hơn về chi phí đối với các sản phẩm công nghiệp như vật liệu xây dựng và ĐTNĐ sẽ góp phần giảm nhu cầu về xe tải hạng nặng trên hạ tầng đường bộ. Ngoài ra, cũng có thể giảm phát thải khí nhà kính (KNK). Theo Báo cáo Đóng góp do quốc gia tự quyết định cập nhật năm 2020 (VN-NDC 2020), việc chuyển đổi mô hình vận tải hàng hóa từ đường bộ sang ĐTNĐ là biện pháp đã được cam kết để giảm phát thải KNK.

II.21 Để đạt được mục tiêu đã nêu, mạng lưới ĐTNĐ cần được cải thiện hơn nữa về mặt năng lực, khả năng kết nối, khả năng tiếp cận và độ an toàn. Sau khi xem xét các đề xuất của VITRANSS2 và các quy hoạch hiện có của Chính phủ cũng như từ những buổi thảo luận với phía đối tác Việt Nam, một danh mục dài bao gồm các dự án ĐTNĐ tiềm năng đã được đề xuất thành sáu nhóm như sau:

- (a) **Cải thiện các tuyến đường thủy.** Các dự án sẽ nâng cao năng lực và khả năng kết nối của mạng lưới vận tải đường thủy bằng cách cải thiện các hành lang vận tải đường thủy chính, tháo gỡ các điểm nghẽn và phát triển các tuyến vận tải sông pha biển qua các cửa sông.
- (b) **Bảo trì đường thủy.** Các dự án sẽ duy trì năng lực và giao thông thông suốt trên các tuyến đường thủy hiện có.
- (c) **Cải thiện các cảng sông.** Các dự án sẽ cải thiện năng lực của các cảng sông về khả năng tiếp cận của tàu cỡ lớn, nâng cấp hệ thống xếp dỡ, hiện đại hóa và nâng cao hiệu quả khai thác cảng.
- (d) **Đầu tư xây dựng cảng ICD cho ĐTNĐ.** Các dự án sẽ cải thiện khả năng kết nối vận tải ĐTNĐ với các phương thức vận tải khác và các trung tâm công nghiệp.
- (e) **Thay thế cầu có tĩnh không thấp.** Các dự án sẽ cải thiện năng lực và khả năng kết nối của các tuyến vận tải ĐTNĐ.
- (f) **Cải thiện an toàn giao thông.** Các dự án sẽ đảm bảo an toàn giao thông và nâng cao độ tin cậy của hoạt động dẫn đường trong ĐTNĐ.

II.22 QHNQG- ĐNTĐ lập quy hoạch tối đa 25 cảng ICD cho ĐTNĐ. Việc này về nguyên tắc phù hợp với đầu tư tư nhân. Do vai trò chiến lược của ĐNTĐ trong việc vận chuyển container bằng các tuyến đường thủy nội địa đến các cảng cửa ngõ nên Đoàn Nghiên cứu đã lựa chọn 4 cảng ICD ở phía Bắc và 4 cảng khác ở phía Nam. Có thể kì vọng hiệu ứng cộng hưởng khi khai thác cảng ICD và thay thế các cầu cũ có tĩnh không thấp trên cùng một tuyến đường thủy.

II.23 Bảng II.3 tổng hợp danh mục sơ bộ các dự án ĐTNĐ. Hình II.5 và Hình II.6 minh họa các vị trí của dự án.

Bảng II.3 Danh mục các dự án ĐTNĐ

Nhóm Dự án	Mã & Tên Dự án	Trị giá (Tỷ đồng)
Cải thiện vận tải đường thủy	W02: Xây dựng kênh nối sông Đáy và sông Ninh Cơ	1.800
	W03: Tuyến Quảng Ninh - Ninh Bình qua sông Luộc-Giai đoạn I	7.200
	W04: Tuyến vận tải thủy Hòa Bình - Sơn La - Lai Châu	300
	W05: Tuyến Việt Trì - Yên Bái - Lào Cai (đoạn Việt Trì - Yên Bái)	1.500
	W06: Tuyến vận tải sông pha biển qua cửa Trà Lý	3.500
	W07: Tuyến vận tải thủy cửa Đáy - Ninh Bình - Phủ Lý	2.500
	W08: Tuyến vận tải thủy Hải Phòng - Hà Nội qua cửa sông Văn Úc	2.200
	W09: Tuyến Việt Trì - Lào Cao (đoạn Yên Bái - Lào Cai)	15.000
	W11: Tuyến đường thủy Ninh Bình - Thanh Hóa	450
	W13: Sông Mã (đoạn từ ngã ba Bông đến ngã ba Vĩnh Ninh)	80
	W14: Nâng cấp sông Len ở tỉnh Thanh Hóa	120
	W15: Tuyến vận tải thủy qua sông Lam	120
	W16: Tuyến vận tải thủy Hộ Độ - Cửa Sốt (Hà Tĩnh)	60
	W17: Nâng cấp sông Giang-Giai đoạn 2 (tỉnh Quảng Bình)	250
	W18: Tuyến sông Hương từ cửa Thuận An đến Ngã ba Tuần (Thừa Thiên Huế)	200
	W19: Tuyến sông Cổ Cò - Trường Giang từ ngã ba Hàn - - Cửa Đại đến Cảng Kỳ Hà Quảng Nam - Đà Nẵng)	350
	W20: Kênh Chợ Gạo	1.500
	W21: Tuyến vận tải thủy Chợ Đệm - Bến Lức	200
	W22: Phát triển logistic và hành lang đường thủy ở miền nam	5.800
	W23: Cải tạo tuyến Rạch Giá - Cà Mau	1.800
	W24: Nâng cấp Kênh Mương Khai - Đốc Phủ Hiền	2.300
W25: Tuyến đường thủy trên sông Sài Gòn (đoạn Bến Súc - Bến Củi)	450	
W26: Tuyến đường thủy trên sông Hàm Luông từ ngã ba sông Tiền đến cửa Hàm Luông	500	
W29: Nâng cấp tuyến Sài Gòn - Cà Mau (đoạn Cần Thơ - Cà Mau)	1.700	
W30: Nâng cấp cửa Rạch Sỏi - kênh Hậu Giang	1.550	
W31: Tuyến qua Rạch Giá	2.500	
Bảo trì đường thủy	W28: Nạo vét tuyến Sài Gòn - Kiên Lương (đoạn từ Lò Vấp - Sa Đéc đến Kiên Lương)	1.660
Cải thiện các cảng sông	W32: Cải thiện các cảng sông ở miền Bắc (Giai đoạn I & II)	150.000
	W33: Cải thiện các cảng sông ở miền Trung (Giai đoạn I & II)	12.500
	W34: Cải thiện các cảng sông ở miền Nam (Giai đoạn I & II)	87.500
Đầu tư XD cảng ICD cho ĐTNĐ	W35: Đầu tư xây dựng cảng ICD cho ĐTNĐ ở miền Bắc (Giai đoạn I)	4.473
	W36: Đầu tư xây dựng cảng ICD cho ĐTNĐ ở miền Nam (Giai đoạn I)	7.868
Thay thế cầu có tĩnh không thấp	W01: Nâng tĩnh không cầu Đuống	2.300
	W10: Nâng cấp cầu tĩnh không thấp ở miền Bắc	6.000
	W27: Nâng cấp cầu tĩnh không thấp ở miền Nam	15.700
Cải thiện an toàn giao thông	W12: Cải thiện hệ thống báo hiệu ĐTNĐ cho các tuyến giao thông đường thủy ở miền Trung	300
	W37: Quản lý và tập huấn an toàn giao thông	3.000
Tổng cộng		345.231

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Tổng hợp các dự án cảng biển

II.24 Theo Nghị quyết 36-NQ/TW về “Chiến lược Phát triển Bền vững Kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050,” ngày 22/10/2018, trọng tâm của kinh tế hàng hải là đầu tư xây dựng và cải thiện cảng biển và các dịch vụ vận tải hàng hải. Việt Nam hiện đang có tốc độ tăng trưởng cao đối với hoạt động vận tải biển do nhu cầu công nghiệp hóa và hiện đại hóa đất nước cũng như tác động tích cực của các hiệp định thương mại tự do dẫn đến nhiều áp lực đối với các cảng và chuyên ngành vận tải biển. Nhìn chung các cảng ở Việt Nam chủ yếu nằm ở thượng nguồn các con sông, làm hạn chế khả năng tiếp cận bờ biển và để các tàu đi vào theo kích cỡ cho phép. Việc xây dựng cảng container quốc tế Cái Mép ở phía Nam và cảng Lạch Huyện ở phía Bắc phần nào đã giải quyết được những vấn đề này. Hệ thống cảng biển và các dịch vụ vận tải biển cần được cải thiện hơn nữa về năng lực, khả năng kết nối, khả năng tiếp cận biển và độ an toàn. Sau khi xem xét các đề xuất của VITRANSS2 và các quy hoạch hiện có của Chính phủ cũng như từ những buổi thảo luận với phía đối tác Việt Nam, một danh mục dài bao gồm các dự án cảng biển tiềm năng đã được đề xuất thành năm nhóm như sau:

- (a) **Nâng cấp hoặc mở rộng các cảng biển hiện có.** Các dự án sẽ cải thiện năng lực của các cảng hiện có bằng cách xây dựng các bến mới và nâng cao hiệu suất.
- (b) **Xây dựng các cảng mới.** Các dự án sẽ cải thiện năng lực và khả năng kết nối của hệ thống quốc gia nói chung và của một khu vực nhất định.
- (c) **Cải thiện hoặc nâng cấp các kênh ra cảng.** Các dự án sẽ cải thiện khả năng tiếp cận bờ biển đến các cảng biển hiện có bằng cách cải thiện các kênh tiếp cận vào cảng.
- (d) **Mua sắm & xây dựng đội tàu.** Các dự án sẽ nâng cao năng lực tìm kiếm và cứu hộ hàng hải cũng như tiếp tế cho các đảo xa.
- (e) **Thiết bị/hạ tầng dẫn đường.** Các dự án sẽ đảm bảo an toàn giao thông và nâng cao độ tin cậy của hoạt động dẫn đường hàng hải.

II.25 Đoàn Nghiên cứu đã bổ sung thêm một dự án là P32 cho mạng lưới vận chuyển RORO trong QHNQG- Cảng biển. Để cạnh tranh với dịch vụ xe tải cao tốc trên tuyến đường cao tốc Bắc-Nam hoàn thành vào giữa giai đoạn năm 2020-2029, dịch vụ vận tải container trên đường biển nhanh hơn tàu container, ví dụ như tàu RORO sẽ được đưa vào sử dụng. Sau đó, các điểm trung chuyển RORO sẽ được xây dựng ở các cảng được lựa chọn.

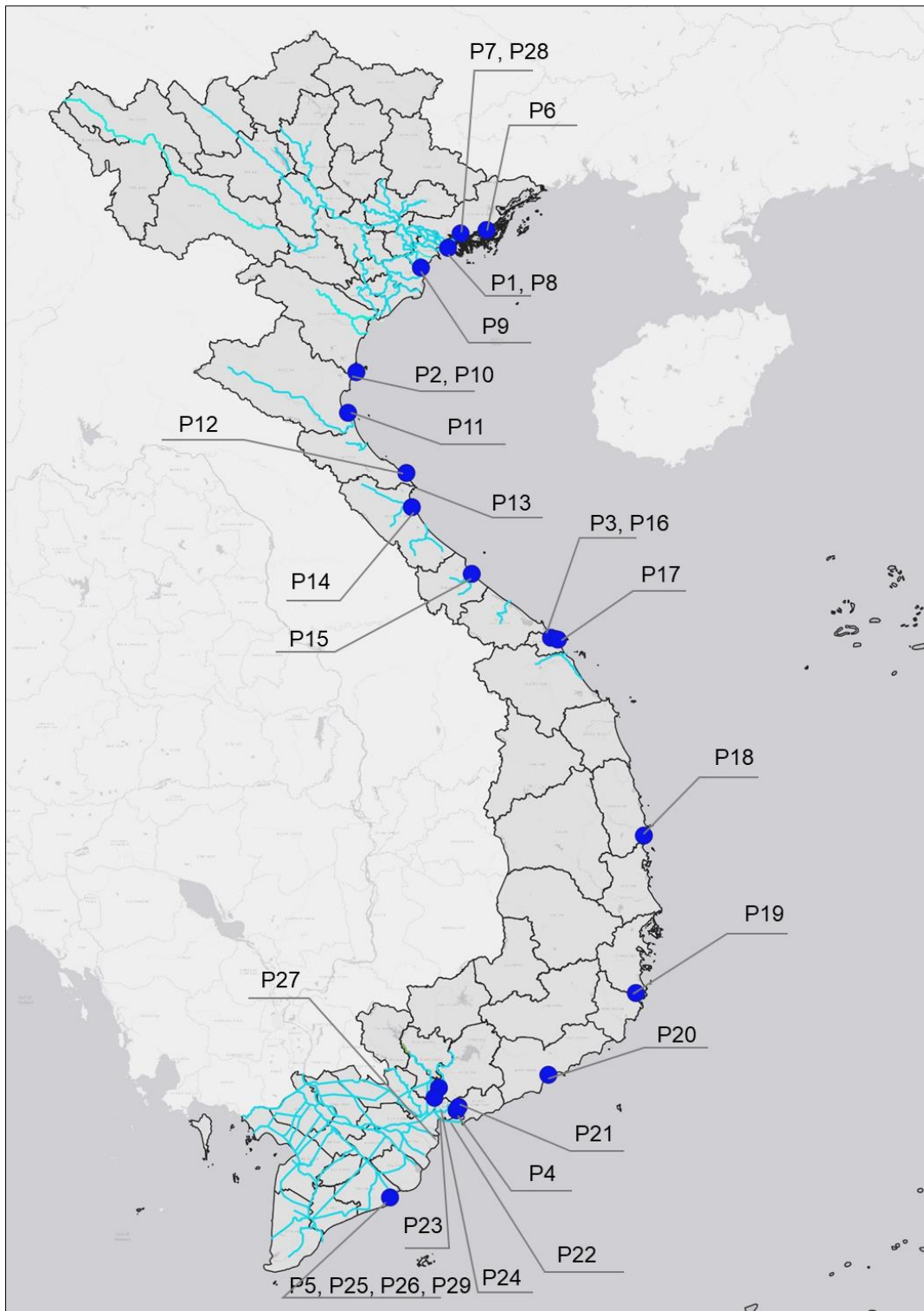
II.26 Bảng II.4 trình bày danh mục tóm tắt các dự án cảng biển. Hình II.7 minh họa các vị trí của dự án.

Bảng II.4 Danh mục các dự án cảng biển

Nhóm Dự án	Mã & Tên Dự án	Trị giá (Tỷ đồng)
Nâng cấp hoặc mở rộng các cảng biển hiện có	P1: Xây dựng đầu tư các bến số 3, 4, 5, 6 và đường vào các bến đó tại cảng biển Lạch Huyện	13.971
	P2: Mở rộng bến tại cảng Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa	7.600
	P3: Các dự án đầu tư xây dựng cảng biển	138.043
	P32: Các dự án đầu tư xây dựng mạng lưới RoRo	7.800
Xây dựng các cảng mới và ICD	P3: Đầu tư xây dựng đê chắn sóng và luồng vào cảng Liên Chiểu cho tàu 100.000 tấn	10.910
	P4: Đầu tư xây dựng bến và trung tâm logistic tại Cảng Cái Mép Hạ	23.000
	P5: Đầu tư xây dựng cảng Trần Đề	32.000
	P30: Các dự án đầu tư xây dựng ICD	6.500
	P6: Nạo vét kênh dẫn ở khu vực Cẩm Phả và khu vận chuyển Hòn Nét	150

Nhóm Dự án	Mã & Tên Dự án	Trị giá (Tỷ đồng)	
Cải thiện hoặc nâng cấp các kênh ra cảng	P7: Nâng cấp kênh dẫn Hòn Gai - Cái Lân và vùng tiếp giáp	200	
	P8: Mở rộng kênh dẫn Lạch Huyện - Hải Phòng	76	
	P9: Cải tạo nâng cấp luồng hàng hải Diêm Điền	200	
	P10: Nâng cấp luồng đến các cảng tại Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa	636	
	P11: Cải tạo nâng cấp luồng vào Cảng Cửa Lò	1.018	
	P12: Cải tạo luồng hàng hải vào Cảng Vũng Áng	280	
	P13: Nâng cấp luồng hàng hải Hòn La	68	
	P14: Xây dựng đê chắn cát cho luồng Cửa Gianh	566	
	P15: Nâng cấp đê chắn cát luồng Cửa Việt	400	
	P16: Nâng cấp luồng Đà Nẵng cho tàu 50.000DWT	100	
	P17: Đầu tư xây dựng luồng vào cảng Thọ Quang, Đà Nẵng	82	
	P18: Nâng cấp luồng Quy Nhơn cho tàu 50.000DWT	421	
	P19: Nâng cấp luồng Ba Ngòi cho tàu 50.000DWT	156	
	P20: Nạo vét luồng Phan Thiết	28	
	P21: Nâng cấp Luồng Cái Mép - Thị Vải	1.400	
	P22: Nâng cấp luồng Sài Gòn - Vũng Tàu	290	
	P23: Nâng cấp luồng Soài Rạp	500	
	P24: Nâng cấp luồng dẫn trên sông Dừa	162	
	P25: Luồng dẫn đến sông Hậu	2.225	
	P26: Nạo vét luồng dẫn qua cửa Trần Đề	151	
	P27: Nạo vét luồng dẫn đến sông Tiền	300	
	Đóng tàu & Mua sắm	P33: Mua sắm các phương tiện tìm kiếm cứu hộ	424
		P34: Mua sắm các phương tiện cho các hoạt động tiếp tế ở miền Nam	250
		P35: Mua sắm các phương tiện cho các hoạt động tiếp tế ở miền Bắc	134
	Thiết bị/hạ tầng dẫn đường	P28: Hệ thống quản lý tàu thuyền (VTS) luồng Hòn Gai - Cái Lân	110
		P29: Hệ thống quản lý tàu thuyền (VTS) cho tàu lớn vào sông Hậu	110
		P36: Trạm vệ tinh Cospas Sarsat	109
P37: Xây dựng ngọn hải đăng (1)		140	
P38: Xây dựng ngọn hải đăng (2)		550	
P39: Đầu tư xây dựng trạm quản lý luồng dẫn		48	
P40: Đầu tư xây dựng trạm thông tin ven biển		117	
Tổng cộng		251.225	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình II.7 Vị trí các dự án cảng biển

II.27 Theo Quyết định 236/QĐ-TTg về “Phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030,” ngày 23/2/2018, đến năm 2030 sẽ có 28 CHK, trong đó 15 CHK quốc nội và 13 CHK quốc tế. Ngoài ra, tốc độ tăng trưởng dự báo của vận tải hành khách và hàng hóa bằng đường hàng không lần lượt là 8% và 12% trong giai đoạn năm 2020–2030. Trong tình hình kinh tế toàn cầu suy thoái và tác động tiêu cực của đại dịch COVID-19 làm giảm mạnh nhu cầu đi lại bằng

đường hàng không trong giai đoạn ngắn và trung hạn, dự kiến mức tăng trưởng cao về du lịch hàng không sẽ tiếp tục trong giai đoạn dài hạn ở Việt Nam.

II.28 Để đáp ứng nhu cầu đi lại bằng đường hàng không, hạ tầng CHK cần được cải thiện hơn nữa về năng lực, hiệu quả khai thác và độ an toàn. Sau khi xem xét các đề xuất của VITRANSS2 và các quy hoạch hiện có của Chính phủ cũng như từ những buổi thảo luận với phía đối tác Việt Nam, một danh mục dài bao gồm các dự án CHK tiềm năng đã được đề xuất thành hai nhóm như sau:

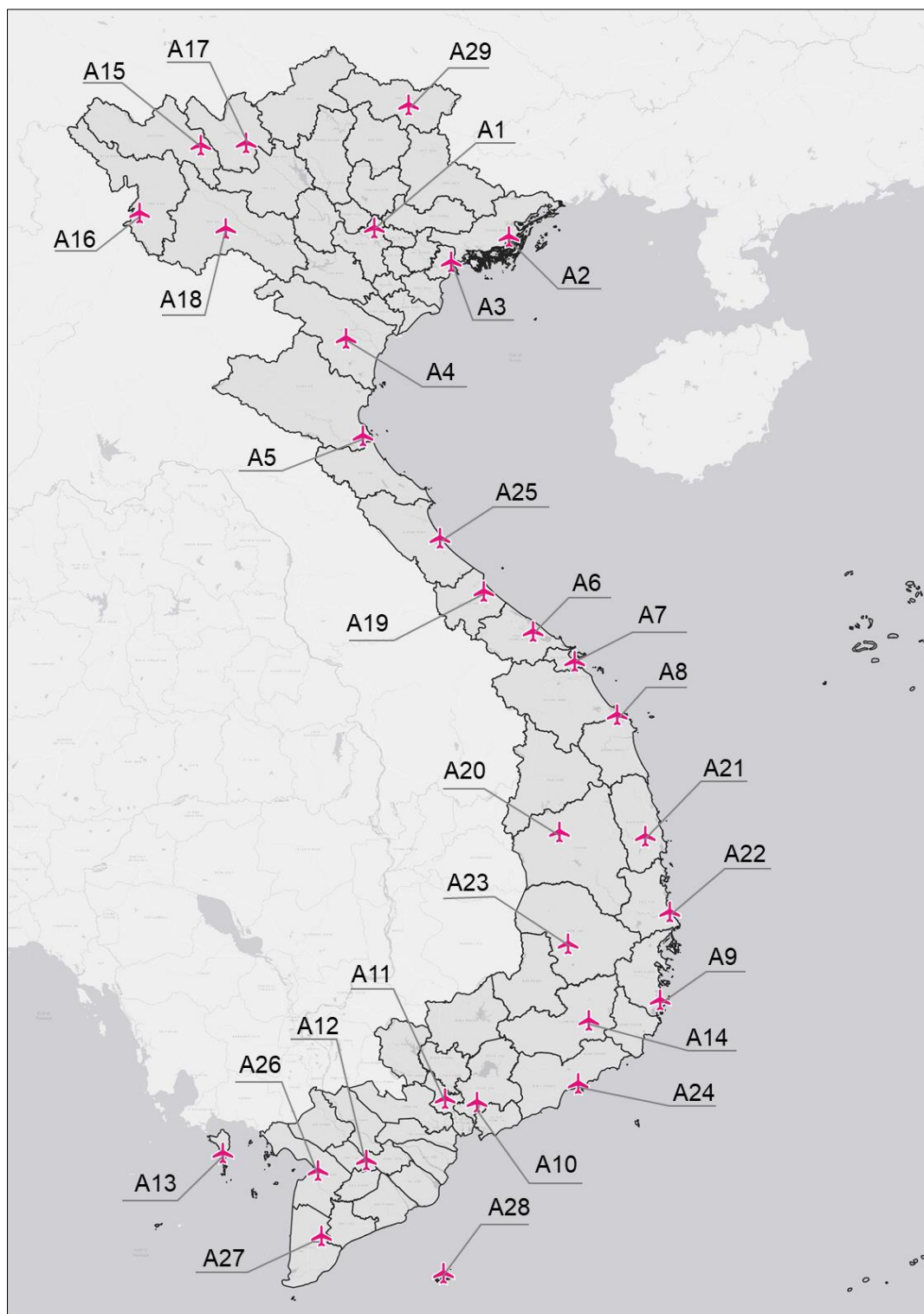
- (a) **Mở rộng năng lực của các CHK hiện có.** Các dự án nhằm nâng cao năng lực của các CHK hiện có bằng cách xây dựng các nhà ga mới, mở rộng sân đỗ tàu bay và xây dựng thêm các đường băng và đường lăn.
- (b) **Xây dựng các CHK mới.** Các dự án nhằm mở rộng diện tích khu vực của mạng lưới CHK quốc gia nói chung và đầu tư xây dựng các đường bay mới nói riêng.

II.29 Bảng II.5 tổng hợp danh mục tóm tắt các dự án cảng hàng không. Hình II.8 minh họa các vị trí của dự án.

Bảng II.5 Danh mục các dự án cảng hàng không

Nhóm Dự án	Mã & Tên Dự án	Trị giá (Tỷ đồng)	
Mở rộng năng lực của các CHK hiện có	A1: Xây dựng nhà ga T3 và mở rộng sân đỗ tại Cảng hàng không quốc tế Nội Bài	96.599	
	A2: Xây dựng đường lăn, mở rộng nhà ga và sân đỗ tại Cảng hàng không quốc tế Vân Đồn	5.280	
	A3: Xây dựng đường lăn, mở rộng nhà ga và sân đỗ tại Cảng hàng không quốc tế Cát Bi	10.568	
	A4: Xây dựng nhà ga mới và mở rộng sân đỗ tại Cảng hàng không quốc tế Thọ Xuân	8.887	
	A5: Xây dựng nhà ga mới và mở rộng sân đỗ tại Cảng hàng không quốc tế Vinh	14.942	
	A6: Xây dựng nhà ga mới và mở rộng sân đỗ tại Cảng hàng không quốc tế Phú Bài	16.578	
	A7: Xây dựng nhà ga mới và mở rộng sân đỗ tại Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng	19.505	
	A8: Xây dựng nhà ga mới và mở rộng sân đỗ tại Cảng hàng không quốc tế Chu Lai	10.579	
	A9: Xây dựng nhà ga mới và mở rộng sân đỗ tại Cảng hàng không quốc tế Cam Ranh	23.760	
	A11: Xây dựng nhà ga mới và đường lăn, mở rộng sân đỗ tại Cảng HKQT Tân Sơn Nhất	12.223	
	A12: Xây dựng nhà ga mới và đường lăn, mở rộng sân đỗ tại Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ	7.462	
	A13: Xây dựng nhà ga và đường băng mới, mở rộng sân đỗ tại Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc	9.595	
	A14: Xây dựng nhà ga mới và đường lăn, mở rộng sân đỗ tại Cảng hàng không quốc tế Liên Khương	4.591	
	A16: Mở rộng đường băng, xây dựng nhà ga mới và mở rộng sân đỗ tại Cảng hàng không Điện Biên	3.100	
	A20: Mở rộng đường băng, xây dựng nhà ga mới và mở rộng sân đỗ tại Cảng hàng không Pleiku	4.583	
	A21: Xây dựng nhà ga mới và mở rộng sân đỗ tại Cảng hàng không Phù Cát	2.864	
	A22: Xây dựng nhà ga mới và mở rộng sân đỗ tại CHK Tuy Hòa	1.385	
	A23: Xây dựng đường lăn và nhà ga mới, mở rộng sân đỗ CHK Buôn Ma Thuột	3.814	
	A25: Xây dựng nhà ga mới và mở rộng sân đỗ tại CHK Đồng Hới	2.804	
	A26: Mở rộng đường băng và mở rộng sân đỗ CHK Rạch Giá	4.454	
	A27: Xây dựng nhà ga mới, mở rộng sân đỗ và đường băng tại CHK Cà Mau	3.117	
	A28: Xây dựng nhà ga mới và mở rộng sân đỗ tại CHK Côn Đảo	1.605	
	Xây dựng các CHK mới	A10: Xây dựng CHK quốc tế Long Thành	109.000
		A15: Xây dựng CHK Lai Châu	4.350
		A17: Xây dựng CHK Sa Pa	4.200
		A18: Xây dựng CHK Nà Sản	5.688
		A19: Xây dựng CHK Quảng Trị	3.885
		A24: Xây dựng CHK Phan Thiết	7.714
A29: Xây dựng CHK Cao Bằng			
Tổng cộng		403.132	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình II.8 Vị trí các dự án cảng hàng không