

Số: 4403 /QĐ-BGTVT

Hà Nội, ngày 31 tháng 12 năm 2013

**QUYẾT ĐỊNH**

**Về việc phê duyệt đề án Huy động các nguồn lực đột phá để đầu tư phát triển  
kết cấu hạ tầng giao thông**

**BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

Căn cứ Nghị định số 107/2012/NĐ-CP ngày 20/12/2012 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/1/2012 Hội nghị lần thứ tư Ban chấp hành Trung ương khóa XI về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020.

Căn cứ quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/2/2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;

Căn cứ quyết định số 570/QĐ-BGTVT ngày 08/3/2013 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt đề án Tái cơ cấu đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Kế hoạch đầu tư,

**QUYẾT ĐỊNH:**

**Điều 1.** Ban hành kèm theo Quyết định này Đề án Huy động các nguồn lực đột phá để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông như nội dung chi tiết đính kèm.

**Điều 2.** Các cơ quan, đơn vị quán triệt nội dung Đề án, tổ chức triển khai theo chức năng, nhiệm vụ và các công việc được giao trong Đề án.

**Điều 3.** Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký.

Chánh Văn phòng, Chánh Thanh tra, Vụ trưởng các Vụ, Tổng cục trưởng Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Cục trưởng các Cục quản lý chuyên ngành, Giám đốc Trung tâm Công nghệ thông tin, Viện trưởng Viện Chiến lược và phát triển GTVT, Chánh Văn phòng Quỹ bảo trì đường bộ, Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

**Nơi nhận:**

- Như Điều 3;
- Các Thứ trưởng Bộ GTVT;
- Các Tổng công ty, Công ty thuộc Bộ;
- Website Bộ GTVT;
- Lưu VT, KHĐT (5)



**Đinh La Thăng**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

## **ĐỀ ÁN**

### **HUY ĐỘNG CÁC NGUỒN LỰC ĐỘT PHÁ ĐỂ ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG**

**(Kèm theo Quyết định số: 4403/QĐ-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2013  
của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)**

**Hà Nội 2013**

Hà Nội, ngày tháng 12 năm 2013

**ĐỀ ÁN****HUY ĐỘNG CÁC NGUỒN LỰC ĐỘT PHÁ ĐỂ ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN  
KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG**

Kể từ khi bắt đầu công cuộc đổi mới nền kinh tế đất nước theo kinh tế thị trường định hướng XHCN, nhận thức rõ vai trò quan trọng của ngành giao thông vận tải (GTVT), Đảng và Nhà nước ta luôn chủ trương ưu tiên đầu tư phát triển GTVT, đáp ứng yêu cầu GTVT đi trước một bước để tạo tiền đề và thúc đẩy kinh tế phát triển.

Trong những năm qua, thực hiện chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, chiến lược, các quy hoạch phát triển GTVT, kết cấu hạ tầng giao thông (KCHTGT) đã có bước phát triển mạnh mẽ đáp ứng ngày càng tốt hơn nhu cầu phát triển mọi mặt của đất nước.

Tuy nhiên so với nhu cầu, hệ thống KCHTGT nước ta còn nhiều hạn chế, yếu kém thậm chí còn cản trở quá trình phát triển của đất nước với nhịp độ tăng trưởng cao hơn.

Trước tình hình đó, Đại hội Đại biểu toàn quốc lần thứ XI của Đảng Cộng sản Việt Nam đã thông qua Chiến lược phát triển KT-XH 2011-2020 xác định mục tiêu “*Phấn đấu đến năm 2020 nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại*” và “*Phát triển nhanh kết cấu hạ tầng, nhất là hạ tầng giao thông. Hình thành cơ bản hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, với một số công trình hiện đại là một đột phá chiến lược, là yếu tố quan trọng thúc đẩy phát triển kinh tế-xã hội và cơ cấu lại nền kinh tế. Tập trung rà soát và hoàn chỉnh quy hoạch xây dựng kết cấu hạ tầng trong cả nước và trong từng vùng, nhất là giao thông, thủy điện, thủy lợi, bảo đảm sử dụng tiết kiệm các nguồn lực và hiệu quả kinh tế, xã hội, bảo vệ môi trường*”.

Để thực hiện thắng lợi Nghị quyết Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XI, Hội nghị lần thứ 4 Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI đã thông qua Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/1/2012 về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020. Trên cơ sở đó Thủ tướng Chính phủ đã ban hành quyết định điều

chính Chiến lược, quy hoạch phát triển KCHTGT cho phù hợp, đáp ứng yêu cầu phát triển KT-XH của đất nước.

Tuy nhiên, trong bối cảnh khủng hoảng kinh tế toàn cầu đang tiếp tục ảnh hưởng đến kinh tế Việt Nam, thời gian tới Chính phủ vẫn dành ưu tiên cao cho mục tiêu kiềm chế lạm phát, nguồn vốn từ NSNN dành cho GTVT vẫn tiếp tục khó khăn. Để huy động nguồn lực phát triển KHCTGT đáp ứng mục tiêu chiến lược phát triển KT-XH đến năm 2020, ngành GTVT cần nghiên cứu đề xuất các giải pháp mang tính đột phá nhằm thu hút các nguồn lực trong xã hội, tạo mọi điều kiện thuận lợi để thu hút vốn đầu tư trong và ngoài nước, từ nhiều thành phần kinh tế, dưới nhiều hình thức khác nhau (ODA, phát hành trái phiếu, công trái, BOT, PPP, chuyển nhượng quyền kinh doanh khai thác, khai thác quỹ đất và các dịch vụ liên quan...) để phát triển KCHTGT.

## Phần I

### KẾT QUẢ VÀ NHỮNG TỒN TẠI TRONG HUY ĐỘNG VỐN ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN KCHT GIAO THÔNG NƯỚC TA VÀ KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VỀ HUY ĐỘNG NGUỒN LỰC PHÁT TRIỂN KCHT GIAO THÔNG

#### 1. Kết quả và những tồn tại trong huy động vốn đầu tư phát triển KCHT GTVT nước ta thời gian qua

##### a) Kết quả

Nhà nước tập trung mọi nguồn lực để ưu tiên phát triển KCHT giao thông. Ngoài các nguồn vốn đầu tư từ NSNN, ODA, vay tín dụng ưu đãi, Quốc hội đã thông qua chủ trương để Chính phủ phát hành TPCP nhằm bổ sung nguồn vốn cho đầu tư phát triển KCHT giao thông. Đồng thời, Chính phủ đã ban hành nhiều cơ chế chính sách để thu hút đầu tư, huy động các nguồn vốn ngoài NSNN bằng nhiều hình thức như BOT, BT, PPP, nhượng bán quyền thu phí... để phát triển KCHT giao thông.

Tính đến thời điểm hiện nay chỉ riêng Bộ GTVT đã triển khai được trên 40 dự án huy động vốn theo hình thức BOT, BT với tổng mức đầu tư đạt khoảng 120.000 tỷ đồng, tổng giá trị vốn huy động cam kết của các nhà đầu tư trên 80.000 tỷ đồng. Đặc biệt trong năm 2013, năm đầu tiên kể từ trước đến nay đã ký hợp đồng theo hình thức BOT trên 22 dự án (16 dự án mở rộng QL1, 03 dự án mở rộng QL14, QL19, dự án cầu Việt Trì, cầu Cổ Chiên...).

Vốn TPCP đầu tư các công trình giao thông thiết yếu đã được đẩy mạnh, đóng góp thiết thực để phát triển KCHTGT. Giai đoạn 2012-2015 đã bố trí 42.047

tỷ đồng và hiện nay Chính phủ đang chuẩn bị phát hành bổ sung vốn cho các dự án đầu tư KCHTGT trong giai đoạn 2014-2016 là 81.680 tỷ đồng.

Công tác hợp tác quốc tế, hội nhập quốc tế nhằm huy động vốn đầu tư luôn được đẩy mạnh, đặc biệt là công tác xúc tiến kinh tế đối ngoại; đạt được nhiều cam kết, thỏa thuận trong hỗ trợ vốn để phát triển KCHT giao thông. Trong thập kỷ qua, Việt nam đã thu hút được lượng vốn ODA khá lớn của các nhà tài trợ quốc tế như WB, ADB, JBIC, JICA ... nhiều dự án đầu tư phát triển KCHT giao thông đã được triển khai, tạo thêm nguồn lực phát triển KCHT giao thông và tiếp cận với các công nghệ mới, công nghệ tiên tiến.

Như vậy, cùng với kết quả đầu tư từ giai đoạn trước, hệ thống KCHT giao thông tiếp tục phát triển theo hướng tích cực: mở rộng về quy mô, nâng cao về chất lượng. Các tuyến giao thông đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt trọng yếu được đầu tư nâng cấp kết hợp với công tác quản lý, bảo trì được tăng cường, đã nâng cao năng lực thông qua của toàn bộ hệ thống KCHT giao thông, đáp ứng nhu cầu tăng trưởng vận tải bình quân hàng năm khoảng 10%, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải, giảm ùn tắc giao thông và từng bước kiểm chế tai nạn giao thông.

#### ***b) Tồn tại***

Bên cạnh những mặt tích cực nêu trên, công tác đầu tư nói chung và huy động vốn đầu tư KCHTGT đang phải đối mặt với những khó khăn, thách thức như:

*- Hiệu quả sử dụng vốn còn chưa cao do đầu tư thiếu tập trung, trọng điểm.*

*- Nguồn vốn để đầu tư phát triển KCHT giao thông bị thiếu trầm trọng, xuất hiện tình trạng đình hoãn, giãn tiến độ các công trình giao thông ảnh hưởng lớn đến chất lượng, tiến độ công trình; nguồn vốn ODA dành cho phát triển KCHTGT đang có xu hướng giảm do Việt Nam đã được đưa ra khỏi danh sách các nước thu nhập thấp.*

*- Trong điều kiện NSNN hạn chế, việc huy động vốn ngoài NSNN gặp khó khăn do những nguyên nhân: Thể chế chính sách chậm được đổi mới, công tác xúc tiến đầu tư chưa được đẩy mạnh, việc tháo gỡ các khó khăn cho các nhà đầu tư còn chậm, mức thu phí hiện nay thấp không hấp dẫn các nhà đầu tư (Nghị định số 108/2009/NĐ-CP; Quyết định số 71/2010/QĐ-TTg ngày 09/11/2010 về Quy chế thí điểm đầu tư theo hình thức đối tác công-tư; Cơ chế đặc thù cho một số dự án trọng điểm, đầu tư PPP chậm được sửa đổi cho phù hợp,...); đặc thù các công trình giao thông có vốn đầu tư lớn, trải dài trên địa hình rộng, thời gian hoàn vốn lâu nên huy động vốn ngoài ngân sách đầu tư phát triển KCHT giao thông thường rất khó khăn, nhất là các công trình đường sắt, đường thủy nội địa và hàng không.*

- Công tác giải phóng mặt bằng chậm, năng lực quản lý, tổ chức thi công của một số chủ đầu tư, nhà thầu chưa đáp ứng yêu cầu ảnh hưởng đến công tác giải ngân cũng như tiến độ đưa công trình vào khai thác chậm.

Với những tồn tại nêu trên, nhất là trong bối cảnh khủng hoảng kinh tế đang diễn ra trên phạm vi toàn cầu đã làm nhiều quốc gia trên thế giới rơi sâu vào suy thoái, vấn đề nợ công trở thành gánh nặng cho các nền kinh tế. Đòi hỏi có một sự điều chỉnh căn bản, nghiên cứu đề xuất các giải pháp để huy động các nguồn lực đột phá đầu tư phát triển KCHTGT nhằm tăng nguồn lực đầu tư phát triển KCHTGT trong thời gian tới.

## **2. Kinh nghiệm về huy động nguồn lực đầu tư phát triển KCHT giao thông của một số nước trên thế giới.**

Để đáp ứng nhu cầu đầu tư phát triển KCHT giao thông, ngoài vốn được Chính phủ cấp hàng năm, một số nước trên thế giới đã thành lập các quỹ để chủ động huy động và sử dụng vốn đầu tư, cũng như bảo trì KCHT giao thông một cách có hiệu quả. Cụ thể:

### **- Tại Nhật Bản:**

Tên quỹ: *Quỹ phát triển hệ thống đường bộ cao tốc.*

Nguồn hình thành Quỹ: từ nguồn thuế, các lệ phí đường bộ; ngoài ra thu từ tiền lãi của những dự án có khả năng hoàn vốn đầu tư cao.

Mục đích sử dụng: cấp vốn đầu tư phát triển đường bộ cao tốc, điều hòa lợi ích từ dự án có khả năng hoàn vốn cao sang dự án khả năng hoàn vốn thấp.

### **- Tại Mỹ:**

Tên quỹ: *Quỹ tín thác đường cao tốc liên bang (HTF).*

Nguồn hình thành Quỹ: các khoản thuế và phí liên quan đến người sử dụng đường bộ; trong đó, nguồn thu chủ yếu đầu tư cho đường cao tốc liên bang là thuế nhiên liệu (18,4 cent/gallon xăng và 24,4 cent/gallon dầu đi-ê-den, tương đương 1.076 đồng/ 1 lít xăng và 1.348 đồng/ 1 lít đi-ê-den).

Mục đích sử dụng: cấp vốn cho hầu hết các dự án giao thông liên bang (các tuyến đường cao tốc và vận tải công cộng).

### **- Tại Bangladesh:**

Tên quỹ: *Quỹ Xúc tiến Đầu tư Tư nhân*

Nguồn hình thành Quỹ: đóng góp của Chính phủ, Hiệp hội Phát triển Quốc tế (IDA), các ngân hàng và các tổ chức tín dụng phi ngân hàng.

Mục đích sử dụng: cấp vốn đầu tư cho khu vực tư nhân phát triển KCHT.

- Tại CHLB Nga:

Tên quỹ: *Quỹ Đầu tư*

Nguồn hình thành Quỹ: đóng góp của Chính phủ và nguồn khác.

Mục đích sử dụng: cấp vốn cho các Dự án KCHT, trong đó có các Dự án KCHT giao thông.

*Như vậy từ các kinh nghiệm trên cho thấy tên gọi và loại hình Quỹ giữa các nước là khác nhau. Nhưng nhìn chung, nguồn hình thành Quỹ từ các khoản thu chính sau:*

- + *Một phần đóng góp từ Chính phủ.*
- + *Thuế nhiên liệu sử dụng đối với phương tiện giao thông: thuế xăng, dầu diesel,...*
- + *Phí sử dụng công trình (đường, cầu, phà, bãi đỗ xe...).*
- + *Phụ thu và tiền phạt đối với phương tiện quá khổ, quá tải.*
- + *Thu phí đối với xe quá cảnh.*
- + *Phí đăng ký, đăng kiểm phương tiện.*
- + *Lãi xuất từ tài khoản Quỹ.*
- + *Trích phí phạt vi phạm luật giao thông.*
- + *Các khoản thu khác (doanh nghiệp, cá nhân, các tổ chức quốc tế,...).*

## Phần II

### MỤC TIÊU VÀ NHU CẦU VỐN CHO PHÁT TRIỂN KCHT GIAO THÔNG ĐẾN NĂM 2020

#### 1. Mục tiêu

##### 1.1. Mục tiêu tổng quát đến năm 2020

Huy động mọi nguồn lực đầu tư phát triển GTVT với tốc độ nhanh, đồng bộ, bền vững nhằm tạo tiền đề cho phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh, phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa - hiện đại hóa đất nước.

Phấn đấu đưa vào cấp hệ thống CSHT GTVT; tăng cường công tác bảo trì các công trình hiện có để nâng cao năng lực thông qua; đẩy nhanh tốc độ xây dựng mới các công trình giải quyết tình trạng thắt cổ chai của hệ thống CSHT gồm: Đường bộ cao tốc, cảng biển cửa ngõ, cảng trung chuyển quốc tế, cảng hàng không quốc tế lớn; kết nối mạng lưới giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy, hàng hải, hàng không với các vùng kinh tế trọng điểm...; phát triển

hệ thống giao thông vận tải đối ngoại, *nối thông đường HCM*, đường vành đai, *đường tuần tra biên giới*; *lựa chọn đầu tư những đoạn có hạ tầng yếu kém trên tuyến đường ven biển gắn với đê biển*; tiếp tục phát triển CSHT giao thông đô thị và vận tải khách công cộng, nhanh chóng phát triển phương thức vận tải nhanh, khối lượng lớn (vận tải bánh sắt) ở Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh; phát triển giao thông vận tải địa phương, phấn đấu 100% xã, cụm xã có đường ô tô đến trung tâm (trừ một số ít xã có địa hình, địa lý đặc biệt khó khăn); nâng cao năng lực và chất lượng dịch vụ vận tải đáp ứng tốt hơn nhu cầu, phát triển mạnh vận tải đa phương thức; nâng cao chất lượng, mở rộng và tăng tính cạnh tranh của sản phẩm công nghiệp GTVT...

## **1.2. Mục tiêu cụ thể các ngành lĩnh vực đến 2020**

### **\* Trục dọc Bắc - Nam**

- Ưu tiên đầu tư, hoàn thành nâng cấp và mở rộng quốc lộ 1 với quy mô 4 làn xe. Tập trung đầu tư xây dựng trước một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam với thời gian phù hợp có xét đến hiệu quả chung của việc khai thác các đoạn tuyến quốc lộ 1 song hành. Đầu tư nối thông tuyến đường Hồ Chí Minh và nâng cấp đoạn qua Tây Nguyên. Lựa chọn đầu tư những đoạn có nhu cầu trên tuyến đường bộ ven biển gắn với đê biển.

- Tập trung, ưu tiên nâng cấp, hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc-Nam hiện có. Tiếp tục nghiên cứu các phương án khả thi để có kế hoạch đầu tư xây dựng phù hợp đường sắt mới khổ 1435 mm.

- Phát triển mạng đường bay chủ yếu theo mô hình trục nan với tần suất khai thác cao, dịch vụ trung chuyển tốt tại hai trung tâm là Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh.

### **\* Khu vực phía Bắc**

Phát triển KCHTGT khu vực phía Bắc với trọng tâm là vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, tập trung vào các nhiệm vụ sau:

- Hoàn thành nâng cấp, mở rộng các đoạn tuyến thuộc quốc lộ 1 trong khu vực với quy mô 4 làn xe. Xây dựng mới các đoạn thuộc tuyến đường bộ cao tốc Bắc- Nam, các tuyến đường bộ cao tốc thuộc hai hành lang và một vành đai kinh tế Việt Nam- Trung Quốc, các tuyến cao tốc hướng tâm và vành đai vùng Thủ đô Hà Nội. Hoàn thành nâng cấp, đưa vào cấp kỹ thuật các tuyến quốc lộ còn lại, nối thông và nâng cấp các quốc lộ thuộc hệ thống vành đai phía Bắc.

- Hoàn thành nâng cấp và hiện đại hóa đoạn đường sắt thuộc tuyến đường sắt Bắc-Nam hiện có trong khu vực, đưa vào cấp các tuyến đường sắt hiện có. Nghiên cứu xây dựng mới các tuyến đường sắt tốc độ cao thuộc hai hành lang và



một vành đai kinh tế Việt Nam- Trung Quốc, các tuyến nối đến cảng biển, các khu kinh tế lớn.

- Tập trung, ưu tiên đầu tư xây dựng đồng bộ, hiện đại cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện tiếp nhận tàu có trọng tải đến 100.000 DWT (8.000TEU); tiếp tục phát triển các cảng biển, các bến container và các bến cảng chuyên dùng đáp ứng nhu cầu trong từng thời kỳ; xây dựng cảng khách tại khu vực Hải Phòng, Quảng Ninh.

- Hoàn thành đưa vào cấp kỹ thuật, đảm bảo chạy tàu 24/24h các tuyến đường thủy nội địa quan trọng. Nâng cấp và xây dựng mới một số cảng chính, bến hàng hóa như Ninh Phúc, Đa Phúc, Việt Trì, Hòa Bình, cảng container Phù Đổng. Nâng cấp, xây dựng mới một số cảng, bến hành khách tại Hà Nội, Hải Phòng và Quảng Ninh.

- Tập trung, ưu tiên đầu tư nâng cấp đồng bộ, hiện đại cảng hàng không quốc tế Nội Bài, Cát Bi, trong đó cảng hàng không quốc tế Nội Bài trở thành cảng cửa ngõ quốc tế của Miền Bắc. Khai thác an toàn, có hiệu quả cảng hàng không Điện Biên; khôi phục hoạt động cảng hàng không Gia Lâm, Nà Sản, Thọ Xuân đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội. Nghiên cứu xây dựng cảng hàng không Quảng Ninh, cảng hàng không Lào Cai.

#### \* Khu vực miền Trung - Tây Nguyên

Phát triển KCHTGT khu vực miền Trung - Tây Nguyên với trọng tâm là vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, tập trung vào các nhiệm vụ sau:

- Hoàn thành nâng cấp, mở rộng các đoạn tuyến thuộc quốc lộ 1 trong khu vực với quy mô 4 làn xe. Xây dựng các đoạn đường bộ cao tốc thuộc tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam. Tiến hành nâng cấp, xây dựng các đường thuộc hành lang kinh tế Đông - Tây và các đường ngang nối vùng duyên hải với các tỉnh Tây Nguyên, nối các cảng biển Việt Nam với các nước láng giềng như Lào, Thái Lan, Campuchia; đưa vào cấp kỹ thuật các tuyến quốc lộ còn lại. Xây dựng đường hành lang biên giới và hệ thống đường tuần tra biên giới theo quy hoạch được duyệt.

- Tiến hành nâng cấp và hiện đại hóa nhằm nâng cao hiệu quả khai thác các đoạn đường sắt thuộc tuyến đường sắt Bắc-Nam hiện có. Nghiên cứu xây dựng mới một số đoạn tuyến đường sắt: Vũng Áng- Cha Lo (Mụ Giạ), nối các tỉnh Tây Nguyên, phục vụ khai thác và sản xuất alumin-nhôm tại các tỉnh Tây Nguyên, nối Tây Nguyên với cảng biển.

- Tiếp tục xây dựng, nâng cấp và mở rộng các cảng: Nghi Sơn, Cửa Lò, Vũng Áng, Đà Nẵng, Dung Quất, Quy Nhơn nhằm đáp ứng nhu cầu theo từng thời kỳ. Xây dựng các cảng chuyên dụng phục vụ cho các nhà máy nhiệt điện, xuất

khẩu alumin. Lựa chọn và xây dựng bến cảng hành khách quốc tế tại khu vực Huế, Đà Nẵng, Nha Trang.

- Chính trị và nâng cấp một số đoạn tuyến sông quan trọng; chú trọng tăng chiều dài các đoạn sông được quản lý, khai thác.

- Tập trung đầu tư nâng cấp đồng bộ, hiện đại và khai thác có hiệu quả các cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng, Cam Ranh. Tiếp tục nâng cấp cảng hàng không Chu Lai thành cảng hàng không trung chuyển hàng hoá quốc tế của khu vực. Nâng cấp các cảng hàng không Vinh, Phú Bài, Phù Cát, Tuy Hoà, Pleiku, Buôn Ma Thuột đáp ứng nhu cầu từng thời kỳ. Nghiên cứu phát triển cảng hàng không Liên Khương thành cảng hàng không quốc tế.

#### \* Khu vực phía Nam

Phát triển KCHTGT khu vực phía Nam với trọng tâm là vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, tập trung vào các nhiệm vụ sau:

- Hoàn thành nâng cấp, mở rộng các đoạn tuyến thuộc quốc lộ 1 khu vực phía Nam với quy mô 4 làn xe. Xây dựng các đoạn đường bộ cao tốc thuộc tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam, các tuyến cao tốc nối thành phố Hồ Chí Minh với các cửa ngõ và các đầu mối giao thông quan trọng và các đường vành đai thuộc khu vực thành phố Hồ Chí Minh; nối thông tuyến đường biên giới phía Tây Nam; hoàn thành nâng cấp, đưa vào đúng cấp kỹ thuật các tuyến quốc lộ còn lại.

- Tiến hành nâng cấp và hiện đại hóa nhằm nâng cao hiệu quả khai thác các đoạn đường sắt thuộc tuyến đường sắt Bắc-Nam hiện có. Nghiên cứu đầu tư mới tuyến đường sắt khổ 1,435m nối thành phố Hồ Chí Minh với Vũng Tàu và thành phố Hồ Chí Minh với Cần Thơ; nghiên cứu xây dựng đường sắt Dĩ An- Lộc Ninh để kết nối với đường sắt Xuyên Á.

- Tập trung, ưu tiên đầu tư xây dựng đồng bộ, hiện đại cảng cửa ngõ quốc tế Cái Mép-Thị Vải để tiếp nhận tàu có trọng tải trên 100.000 DWT (8.000TEU). Tiếp tục đầu tư phát triển và khai thác có hiệu quả các cảng, bến trong khu vực theo quy hoạch được duyệt. Xây dựng luồng tàu mới vào sông Hậu qua kênh Quan Chánh Bó cho tàu trọng tải 10.000 DWT đầy tải (tàu 20.000 DWT giảm tải) gắn với việc mở rộng, nâng cấp cụm cảng Cần Thơ - Cái Cui trở thành cụm cảng đầu mối khu vực miền Tây Nam Bộ.

- Hoàn thành đưa vào cấp kỹ thuật, đảm bảo chạy tàu 24/24h các tuyến đường thủy chủ yếu từ thành phố Hồ Chí Minh đi các tỉnh miền Tây Nam Bộ, các tuyến sông Tiền, sông Hậu. Xây dựng và nâng cấp các cảng thủy nội địa hàng hóa và hành khách. Nâng cao năng lực vận tải đường thủy lên 70÷75% tỷ trọng vận tải trong khu vực Tây Nam Bộ.

- Tập trung đầu tư nâng cấp đồng bộ, hiện đại cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất. Tiếp tục nâng cấp các cảng hàng không Cà Mau, Rạch Giá, Côn Đảo đáp ứng nhu cầu; đảm bảo khai thác hiệu quả cảng hàng không quốc tế Cần Thơ, Phú Quốc. Nghiên cứu xây dựng cảng hàng không Vũng Tàu. Khuyến khích hợp tác công tư để đẩy nhanh tiến độ đầu tư xây dựng mới cảng trung chuyển hàng không quốc tế Long Thành.

**\* Về phát triển giao thông vận tải đô thị**

- Phát triển hợp lý hệ thống KCHTGT đô thị và vận tải công cộng; phân đấu quỹ đất dành cho giao thông đô thị từ 16÷26%. Đối với các thành phố lớn, phát triển mạnh hệ thống xe buýt, nhanh chóng đầu tư xây dựng các tuyến vận tải công cộng khối lượng lớn như đường sắt trên cao và tàu điện ngầm để đạt tỷ lệ đảm nhận vận tải hành khách công cộng 25÷30%. Kiểm soát sự phát triển của xe máy, xe ô tô cá nhân, đặc biệt ở Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh.

- Tập trung đầu tư nâng cấp, mở rộng và xây dựng mới các trục giao thông hướng tâm, các nút giao lập thể tại các giao lộ lớn, các tuyến tránh đô thị, các đường vành đai đô thị. Đẩy nhanh tiến độ thực hiện một số dự án đường sắt đô thị, đường sắt nội ngoại ô tại Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh.

- Tổ chức quản lý giao thông đô thị một cách khoa học, sử dụng công nghệ và các trang thiết bị hiện đại như tín hiệu, đài điều khiển, hệ thống camera, hệ thống giao thông thông minh (ITS). Nâng cấp hai trung tâm điều khiển giao thông tại Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, đầu tư các trung tâm tương tự ở các đô thị khác khi có nhu cầu.

**\* Về phát triển giao thông nông thôn**

- Duy trì, củng cố và nâng cấp mạng lưới giao thông hiện có theo đúng tiêu chuẩn kỹ thuật đường giao thông nông thôn, đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa-hiện đại hóa nông nghiệp- nông thôn. Tỷ lệ mặt đường cứng, rải nhựa hoặc bê tông xi măng đạt 100% đối với đường huyện, 70% đối với đường xã và 50% đối với đường thôn, xóm.

- Hoàn thành mở đường mới đến trung tâm các xã, cụm xã chưa có đường, các nông, lâm trường, các điểm công nghiệp. Từng bước xây dựng hệ thống hầm chui, cầu vượt tại các giao cắt giữa đường cao tốc, quốc lộ và đường địa phương, đảm bảo an toàn giao thông. Đối với vùng đồng bằng sông Cửu Long, coi trọng phát triển giao thông đường thủy.

- Nghiên cứu sử dụng vật liệu tại chỗ, lựa chọn kết cấu mặt đường phù hợp với điều kiện và khí hậu của từng vùng, chú trọng sử dụng xi măng trong xây dựng nâng cấp đường nông thôn.

- Sử dụng hợp lý phương tiện vận tải truyền thống, phát triển phương tiện cơ giới nhỏ phù hợp với điều kiện KCHTGT nông thôn và phù hợp với mức sống của đa số người dân.

## **2. Nhu cầu vốn đầu tư**

Tổng nhu cầu vốn 2011-2020 toàn ngành (Bộ GTVT và các công trình chủ yếu của Hà Nội, Tp HCM và Tổng công ty 91) khoảng **1.500.000 tỷ** tương đương khoảng 75 tỷ USD, trong đó các dự án do Bộ GTVT quản lý khoảng 1.100.000 tỷ (khoảng 55 tỷ USD), các dự án do Bộ khác quản lý khoảng 400.000 tỷ (khoảng 20 triệu USD, chỉ tính các công trình chủ yếu).

Sau khi bố trí vốn giai đoạn 2011-2013; giai đoạn 2014-2020 nhu cầu vốn cho các dự án do Bộ GTVT trực tiếp quản lý khoảng 965.000 tỷ. Trong đó dự kiến huy động được 453.000 tỷ (xấp xỉ 47%); gồm:

- 154.000 tỷ vốn nước ngoài (124.000 tỷ vốn ODA đã cam kết đến 2017; dự kiến huy động 3 năm tiếp theo (2017-2020) khoảng 30.000 tỷ (bình quân 10.000 tỷ/năm));
- 70.000 tỷ vốn ngân sách trong nước (giai đoạn 2011-2013 là 20.600 tỷ (bình quân 6.800 tỷ/năm); dự kiến những năm sau tăng 15%/năm);
- 194.000 tỷ TPCP (giai đoạn 2014-2016 có 97.000 tỷ: 16.000 tỷ KH 2012-2105, bổ sung 81.000 tỷ giai đoạn 2014-2016 cho QL1, đường Hồ Chí Minh và các dự án khác; giai đoạn 2017-2020 dự kiến phát hành khoảng 97.000 tỷ);
- 105.000 tỷ huy động ngoài ngân sách (bao gồm 33 dự án đang triển khai và đã có cam kết);

Như vậy còn thiếu 53%, khoảng 512.000 tỷ tương đương 26 tỷ USD là chưa xác định được nguồn. Trong số này dự kiến sẽ phải huy động vốn ngoài ngân sách nhà nước là chủ yếu (khoảng 312.000 tỷ đồng ngoài ngân sách và 200.000 tỷ sẽ phải hỗ trợ từ khu vực nhà nước).

## **Phần III**

### **GIẢI PHÁP, CHÍNH SÁCH HUY ĐỘNG NGUỒN LỰC**

#### **1. Sử dụng hiệu quả các nguồn vốn hiện có**

- Chống dàn trải, tập trung đầu tư các công trình trọng yếu theo định hướng Nghị quyết số 13-NQ/TW, Chiến lược phát triển GTVT Việt Nam và các quy hoạch được duyệt:

Thực hiện nghiêm túc Nghị quyết 11/NQ-CP ngày 24/2/2011 của Chính phủ về những giải pháp chủ yếu tập trung kiềm chế lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô, bảo đảm an sinh xã hội; Chỉ thị 1792/CT-TTg ngày 15/10/2011 của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường quản lý đầu tư từ vốn ngân sách nhà nước và vốn trái phiếu Chính phủ để bố trí vốn tập trung, nâng cao hiệu quả đầu tư; Chỉ thị 14/CT-TTg của Thủ tướng Chính phủ; Quyết định số 570/QĐ-BGTVT ngày 08/3/2013 của Bộ trưởng Bộ GTVT về tái cơ cấu đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

*- Đẩy mạnh các biện pháp nhằm nâng cao hiệu quả, chất lượng trong đầu tư xây dựng các công trình giao thông:*

+ Chấn chỉnh nâng cao năng lực của các chủ đầu tư, ban quản lý dự án, các tổ chức tư vấn thiết kế, giám sát, rà soát để loại bỏ ngay các nhà thầu có năng lực yếu kém ra khỏi các dự án của ngành.

+ Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát, xử lý ngay những vấn đề vướng mắc liên quan đến tiến độ và chất lượng công trình, xử lý kịp thời những tồn tại về chất lượng, sự cố công trình; nghiêm khắc xử lý trách nhiệm của những tập thể, cá nhân có liên quan; tiếp tục đẩy mạnh công tác chống tham nhũng trong đầu tư xây dựng.

+ Rà soát, cắt giảm quy mô, phân kỳ đầu tư các công trình giao thông.

+ Tăng cường phối hợp với các địa phương để đẩy nhanh công tác GPMB, tạo quỹ đất sạch đẩy nhanh tiến độ thi công.

*- Khai thác có hiệu quả KCHT giao thông hiện có, thông qua:*

+ Sử dụng hợp lý Quỹ bảo trì đường bộ để giảm gánh nặng đầu tư mới.

+ Đẩy mạnh việc quản lý và khai thác hiệu quả đất hành lang an toàn đường bộ, tăng cường bảo vệ hành lang ATGT, chống lấn chiếm nhằm giảm chi phí đền bù và GPMB khi xây dựng và phát triển KCHT sau này.

*- Từng bước rà soát, sửa đổi, bổ sung các Bộ luật, đẩy nhanh tiến độ xây dựng các văn bản dưới Luật để sớm hoàn chỉnh hệ thống văn bản QPPL trong lĩnh vực GTVT:*

+ Xây dựng chính sách về GPMB để sớm ban hành Thông tư quy định trách nhiệm các chủ thể tham gia GPMB dự án nhất là người đứng đầu ở địa phương hoặc điều chỉnh Thông tư 107/2007/TT-BTC của Bộ Tài chính (Thông tư này mới chỉ quy định trách nhiệm quản lý vốn GPMB khi tách thành tiểu dự án riêng). Đề nghị Bộ TN&MT chủ trì phối hợp với Bộ Tài chính hướng dẫn các địa phương khẩn trương thành lập các Trung tâm phát triển quỹ đất nhằm tạo quỹ đất, kinh phí xây dựng khu Tái định cư.

+ Sửa đổi các chính sách về đấu thầu: Bổ sung, sửa đổi Nghị định 85/2009/NĐ-CP hướng dẫn thi hành Luật đấu thầu theo hướng cho phép người có

thẩm quyền quyết định đầu tư được quyết định chỉ định thầu khi việc chỉ định thầu làm tăng hiệu quả dự án, chỉ định thầu những nội dung công việc liên quan đến công tác GPMB, chỉ định nhà thầu thi công một phần khối lượng gói thầu nếu xét thấy nhà thầu đang thi công chậm tiến độ ảnh hưởng tới cả dự án. Điều chỉnh quy định nhà thầu độc lập với chủ đầu tư theo quy định Luật đấu thầu và giao Bộ KHĐT làm việc với các nhà tài trợ để các doanh nghiệp ngành GTVT được tham gia các dự án ODA.

- Một số giải pháp khác:

+ Đẩy mạnh hợp tác với các nước, các tổ chức tài chính quốc tế thu hút thêm nguồn vốn từ bên ngoài để phát triển KCHT giao thông.

+ Tăng cường ứng dụng khoa học, công nghệ trong đầu tư phát triển KCHTGT góp phần nâng cao chất lượng công trình, hạ giá thành sản phẩm, rút ngắn thời gian thi công và tiếp cận được các công nghệ mới của nước ngoài.

+ Đẩy mạnh triển khai Quy hoạch phát triển nhân lực ngành GTVT giai đoạn 2011-2020 được phê duyệt tại Quyết định số 1576/QĐ-BGTVT ngày 19/7/2011 của Bộ trưởng Bộ GTVT và kế hoạch đào tạo, bồi dưỡng cán bộ, công chức ngành GTVT giai đoạn 2011-2015.

## 2. Giải pháp huy động vốn

- *Vốn NSNN: Ngoài phần vốn NSNN theo kế hoạch hàng năm, Nhà nước cần cân đối đủ vốn đối ứng cho các dự án ODA, vốn để tham gia vào các dự án đầu tư BOT, PPP.*

- *Vốn ODA: Cùng với việc triển khai thực hiện đề án "Định hướng thu hút, quản lý và sử dụng nguồn vốn ODA và các khoản vốn vay ưu đãi khác của các nhà tài trợ thời kỳ 2011 – 2015" (Quyết định số 106/QĐ-TTg ngày 19/1/2012 của Thủ tướng Chính phủ), tiếp tục tranh thủ nguồn vốn ODA để đầu tư phát triển KCHTGT, thống nhất chủ trương với các nhà tài trợ về sử dụng vốn ODA chủ yếu để tham gia vào các dự án lớn, coi đây là nguồn NSNN tham gia vào các dự án PPP; đặc biệt là ngoài các dự án đã được các nhà tài trợ cam kết đến 2017, sau 2017 cần huy động thêm khoảng 30.000 tỷ đồng (bình quân 10.000 tỷ đồng/năm).*

- *Vốn TPCP: Duy trì, tiếp tục phát hành TPCP để đầu tư cho GTVT như trong giai đoạn vừa qua, giai đoạn 2016-2020 cần ưu tiên hơn để thực hiện thành công Nghị quyết số 13-NQ/TW; dành một phần vốn TPCP cho phát triển giao thông nông thôn thông qua việc sử dụng xi măng để phát triển KCHTGT theo định hướng của Chính phủ.*

- *Đẩy mạnh xã hội hóa đầu tư phát triển KCHTGT trên cơ sở đề nghị Chính phủ sửa đổi chính sách thông thoáng, tạo thuận lợi và chia sẻ rủi ro với các nhà đầu tư theo hướng:*

+ Sửa đổi bổ sung Nghị định số 108/2009/NĐ-CP ngày 27/11/2009 của Chính phủ về đầu tư theo hình thức Hợp đồng Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao, Hợp đồng Xây dựng - Chuyển giao - Kinh doanh, Hợp đồng Xây dựng - Chuyển giao và hợp nhất với Quyết định số 71/2010/QĐ-TTg ngày 09/11/2010 về Hình thức đầu tư PPP để ban hành Nghị định về đầu tư theo hình thức đối tác công - tư.

+ Đẩy mạnh đầu tư theo hình thức PPP nhằm tạo bước đột phá về huy động vốn trên cơ sở nghiên cứu lựa chọn mô hình, hoàn thiện khung chính sách về hình thức đầu tư PPP trong ngành GTVT theo hướng tăng tỷ lệ vốn hỗ trợ của nhà nước đủ đảm bảo cho dự án khả thi về mặt tài chính. Đầu tư theo hình thức BOT các dự án có khả năng hoàn vốn cao sẽ ưu tiên.

+ Khuyến khích áp dụng phương án hoàn trả các dự án BT hạ tầng giao thông bằng khai thác quỹ đất, kinh doanh các dự án khác kết hợp phát triển kinh tế địa phương: trồng cây công nghiệp (cao su, chè...), khai thác khoáng sản, khai thác hệ thống cấp nước, cấp điện cho đô thị, quản lý các trung tâm thể thao, thương mại (không hoàn trả bằng NSNN).

+ Có cơ chế chính sách ưu đãi đối với các doanh nghiệp khi tham gia đầu tư xây dựng KCHTGT như vay vốn ngân hàng lãi suất thấp đối với những dự án đặc biệt quan trọng, các dự án ở những vùng đặc thù, đảm bảo quốc phòng an ninh; Ưu tiên cho khai thác các dịch vụ liên quan dọc tuyến đường bộ (trạm xăng dầu, trạm dừng nghỉ, trạm cân xe, quảng cáo, các công trình khác,...), miễn giảm thuế, thưởng tiến độ các dự án, hưởng chênh lợi nhuận nếu nhà đầu tư tiết kiệm chi phí xây dựng...

+ Ban hành chính sách bảo lãnh doanh thu cho các dự án BOT, PPP, BTO trong đầu tư KCHTGT phù hợp điều kiện đặc thù thời gian hoàn vốn dài, tiềm ẩn nhiều rủi ro (dự báo lưu lượng xe, lãi suất vay...).

+ Nghiên cứu, đổi mới chính sách giá, phí phù hợp với cơ chế thị trường, tạo thuận lợi và chia sẻ rủi ro với các nhà đầu tư, bảo đảm cho các nhà đầu tư có hiệu quả vốn.

+ Làm tốt công tác xúc tiến đầu tư: Cung cấp thông tin đầy đủ, kịp thời về danh mục các dự án đầu tư BOT, PPP; Kiện toàn các tổ chức huy động vốn, xây dựng trang WEB xúc tiến đầu tư và các chính sách có liên quan như: đường bộ cao tốc được đầu tư bằng nguồn vốn vay (trái phiếu chính phủ, ODA,...) Nhà nước sẽ tiếp tục thực hiện thu phí hoặc bán quyền thu phí nhằm tạo nguồn thu hoàn trả vốn vay; cảng biển đầu tư từ nguồn cho thuê quyền khai thác các cảng biển đã được nhà nước đầu tư, vốn tư nhân, kể cả đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI); nhà ga tại các cảng hàng không, các dịch vụ hàng không được đầu tư bằng vốn xã hội hóa; ga đường sắt đầu tư từ nguồn khai thác đất tại các nhà ga; đường thủy nội địa đầu tư từ nguồn cho thuê cảng, bến thủy nội địa, từ khai thác khoáng sản, vật liệu kết hợp với nạo vét thanh thải luồng tàu...

+ Đẩy mạnh triển khai thực hiện Nghị định số 10/2013/NĐ-CP ngày 11/01/2013 của Chính phủ về quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTGT đường bộ theo hướng ban hành các văn bản hướng dẫn cụ thể để tạo thuận lợi trong quá trình triển khai thực hiện; triển khai đề án “Khai thác nguồn lực tài chính từ đất đai và tài sản nhà nước phục vụ phát triển kinh tế xã hội giai đoạn 2013-2020 (Quyết định số 2174/QĐ-TTg ngày 12/11/2013 của Thủ tướng Chính phủ). Thực hiện sắp xếp, xử lý nhà, đất trong quá trình tái cấu trúc các doanh nghiệp nhà nước (bao gồm cả các đơn vị thành viên) đang quản lý sử dụng. Trong đó cho phép bán chuyển nhượng quỹ nhà, đất dôi dư sau khi sắp xếp lại, xử lý, để tạo nguồn vốn hỗ trợ đầu tư xây dựng các công trình giao thông.

- Nghiên cứu để có thể hình thành Quỹ phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vào thời điểm thích hợp trên cơ sở thu các nguồn có phát sinh liên quan đến sử dụng KCHT giao thông. Trước mắt có thể có một số nguồn thu sau:

+ Huy động từ các nguồn thu từ các phương tiện lưu hành theo kinh nghiệm quốc tế. Dự kiến thu được 7.000 tỷ đồng/năm<sup>1</sup>; đấu giá biển số xe (được coi như phí lưu hành xe, hiện Trung Quốc giá trung bình trả cho một biển số xe khoảng 10.000 USD); phí khác (xăng dầu, bến bãi...).

+ Nguồn thu từ quản lý và khai thác tài sản KCHTGT theo hướng: bán quyền thu phí một số công trình giao thông được nhà nước đầu tư bằng vốn vay (trái phiếu chính phủ, ODA, ...); thu từ chuyển nhượng, cho thuê tài sản kết cấu hạ tầng giao thông (đường bộ, đường sắt, cảng biển, cảng hàng không,...).

+ Thu từ khai thác quỹ đất hai bên đường (điều tiết hợp lý giá trị tăng thêm từ đất không do đầu tư của người sử dụng đất đem lại, có thể thu hồi và giải phóng mặt bằng ngoài phạm vi xây dựng công trình giao thông, cho thuê hành lang an toàn giao thông, thu khai thác các dịch vụ liên quan dọc tuyến đường bộ như trạm xăng dầu, trạm dừng nghỉ, trạm cân xe, quảng cáo, các công trình khác... dự kiến thu được 10.000 tỷ đồng/năm<sup>2</sup>.

+ Thu từ hoạt động khai thác khoáng sản, vật liệu kết hợp với nạo vét thanh thải luồng tàu.

+ Thu từ phần kinh phí qua việc thu hồi, bán đấu giá hoặc chuyển nhượng tài sản của các doanh nghiệp nhà nước ngành GTVT sử dụng không hiệu quả.

+ Thu từ nguồn đóng góp khác của nhân dân, các nhà tài trợ.

<sup>1</sup> Dự kiến xe đăng ký mới bình quân hàng năm 180.000 xe ô tô/năm x giá xe bình quân 0,65 tỷ đồng x thuế trước bạ 12% x 50%

<sup>2</sup> Dự kiến thu 10.000 tỷ đồng/năm (theo Quyết định số 2174/QĐ-TTg ngày 12/11/2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt đề án “Khai thác nguồn lực tài chính từ đất đai và tài sản nhà nước phục vụ phát triển kinh tế xã hội giai đoạn 2013-2020”).



+ Thu từ phí đăng ký, đăng kiểm phương tiện; phí cấp phép xe quá khổ quá tải; cấp phép lưu hành một số phương tiện có phạm vi hoạt động đặc biệt (xe du lịch cỡ lớn, xe tải vào trong nội đô), nguồn thu từ xử lý vi phạm trong lĩnh vực giao thông.

## **Phần IV**

### **TỔ CHỨC THỰC HIỆN**

1. Vụ Kế hoạch - Đầu tư phối hợp với Ban PPP để chủ trì tham mưu, theo dõi việc triển khai thực hiện Đề án. Định kỳ đánh giá, tổng hợp và báo cáo lãnh đạo Bộ kết quả triển khai.

2. Các Vụ, Cục, Tổng cục, Ban tham mưu thuộc Bộ GTVT, Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị có liên quan theo chức năng, nhiệm vụ được giao chủ động triển khai các nội dung có liên quan trong Đề án Huy động các nguồn lực đột phá để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.