

LỜI NÓI ĐẦU

Thể theo yêu cầu của Chính phủ nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam, Chính phủ Nhật Bản đã quyết định tiến hành Nghiên cứu về Chiến lược Phát triển Giao thông Vận tải tại Việt Nam và giao trách nhiệm nghiên cứu cho Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA)

JICA đã cử một đoàn nghiên cứu do Tiến sĩ Shizuo Iwata của công ty ALMEC làm trưởng đoàn từ tháng Giêng năm 1999 tới tháng Sáu năm 2000.

Ngoài ra, JICA cũng đã thành lập một Ban Cố vấn do Giáo sư Tiến sĩ Shigeru Morichi, trường Đại học Tokyo làm trưởng ban với mục đích cố vấn cho đoàn Nghiên cứu về mặt kỹ thuật.

Đoàn nghiên cứu đã tiến hành nghiên cứu với sự cộng tác của Bộ ngũ đối tác Việt Nam và đã có nhiều cuộc trao đổi, thảo luận với các quan chức có liên quan của Chính phủ Việt Nam. Sau khi trở về Nhật Bản, Đoàn nghiên cứu đã tiến hành nghiên cứu các vấn đề sâu hơn và đã hoàn tất báo cáo.

Tôi hy vọng báo cáo này sẽ đóng góp phần nào cho ngành GTVT Việt Nam.

Tôi xin chân thành bày tỏ sự đánh giá cao của tôi tới các quan chức có liên quan của Chính phủ Việt Nam trong việc hợp tác chặt chẽ với Đoàn nghiên cứu.

Tháng Bảy năm 2000

Kimio Fujita
Giám đốc
Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản

Tháng 7 năm 2000

Ông Kimio Fujita
Giám đốc
Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
Tokyo

Tờ trìn

Kính thưa Ngài!

Chúng tôi rất phấn khởi chính thức đệ trình lên các ngài báu cáo cuối cùng của “Nghiên cứu Chiến lược Phát triển GTVT Quốc gia ở nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (VITRANSS)”.

Báo cáo này trình bày các kết quả nghiên cứu đã được Đoàn Nghiên cứu gồm Công ty ALMEC và Công ty Tư vấn Quốc tế Thái Bình Dương tiến hành cả ở Việt Nam và Nhật Bản bắt đầu từ tháng 1 năm 1999 và kết thúc vào tháng 6 năm 2000.

Chúng tôi rất biết ơn các đồng nghiệp cũng như các cơ quan đã hợp tác với chúng tôi để hoàn thành Báo cáo này. Trước hết, chúng tôi muốn bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc và sự đánh giá cao đối với tất cả các bên đã phối hợp và hỗ trợ đắc lực cho Đoàn nghiên cứu, đặc biệt là Bộ GTVT, Viện Chiến lược và Phát triển GTVT cùng với các cơ quan hữu quan khác của Chính phủ Việt Nam.

Chúng tôi cũng bày tỏ lòng biết ơn chân thành tới các quan chức của JICA, Ban cố vấn JICA và Đại sứ quán Nhật Bản tại Việt Nam.

Chúng tôi hy vọng Báo cáo này sẽ góp phần đáng kể vào sự phát triển của ngành GTVT Việt Nam.

Xin chân thành cảm ơn,



Shizuo Iwata
Trưởng đoàn
Nghiên cứu Chiến lược Phát triển GTVT
Quốc gia Việt Nam (VITRANSS)

**CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN GTVT QUỐC GIA
TẠI NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
(VITRANSS)**

**BÁO CÁO CUỐI CÙNG
TÓM TẮT**

Mục lục

Báo cáo tóm tắt thực thi 1

1 GIỚI THIỆU.....	1-1
2 SƠ LƯỢC KHU VỰC NGHIÊN CỨU.....	2-1
3 TỔNG QUAN NGÀNH GTVT VIỆT NAM	3-1
4 BỐI CẢNH CỦA NGÀNH GTVT	4-1
5 CÁC CHIẾN LƯỢC GTVT DÀI HẠN.....	5-1
6 QUY HOẠCH TỔNG THỂ.....	6-1
7 QUY HOẠCH NGẮN HẠN	7-1
8 CẢI TIẾN THỂ CHẾ VÀ ƯU TIÊN CHÍNH SÁCH ĐỂ HỖ TRỢ CHO QHTT	8-1

Phụ lục

6.1 Danh sách các dự án đang tiến hành và đã được cam kết.....	6.1-1
6.2 Danh sách các dự án lựa chọn với miêu tả ngắn gọn.....	6.2-1
6.3 Đánh giá các dự án lựa chọn cho QHTT	6.3-1
8.1 Các hoạt động cải cách thể chế và chính sách cấp chuyên ngành ...	8.1-1
8.2 Các hoạt động cải cách thể chế và chính sách cho quản lý ngành....	8.2-1

Danh sách bảng

Bảng 2.1	Dân số theo tiểu vùng, 1997	2-3
Bảng 2.2	Tỷ lệ tăng trưởng GDP theo khu vực.....	2-4
Bảng 2.3	GDP và tỷ phần của các khu vực theo tiểu vùng, 1997.....	2-4
Bảng 4.1	Mức tăng trưởng dân số và GDP	4-4
Bảng 4.2	Tóm tắt lưu lượng vận tải quốc tế	4-5
Bảng 4.3	Ước tí nh khối lượng đầu tư có thể cho ngành GTVT.....	4-8
Bảng 5.1	Chiến lược và mục tiêu ngành GTVT	5-2
Bảng 5.2	Các chiến lược và mục tiêu chuyên ngành đường bộ.....	5-3
Bảng 5.3	Các chiến lược và mục tiêu chuyên ngành đường sắt.....	5-4
Bảng 5.4	Các chiến lược và mục tiêu chuyên ngành đường thủy nội địa.....	5-5
Bảng 5.5	Các chiến lược và mục tiêu chuyên ngành hàng hải	5-6
Bảng 5.6	Các chiến lược và mục tiêu chuyên ngành hàng không.....	5-7
Bảng 5.7	Các chiến lược và mục tiêu vận tải đa phương thức	5-8
Bảng 5.8	Ước tí nh chi phí vận tải tổng thể và tỷ phần đảm nhận của từng phương thức (Hàng hoá) theo tí nh huống	5-9
Bảng 5.9	Vai trò được mong đợi của các phương thức vận tải ở Việt Nam.....	5-11
Bảng 5.10	Tóm tắt các chiến lược cho hành lang vận tải qua biên giới.....	5-24
Bảng 5.11	Khối lượng vốn yêu cầu theo nguồn và kí ch bản.....	5-27
Bảng 5.12	Các nguồn doanh thu có thể	5-28
Bảng 5.13	Phân chia vai trò Nhà nước-Tư nhân đối với việc khai thác và quản lý cơ sở hạ tầng ngành GTVT.....	5-30
Bảng 6.1	Danh sách các dự án QHTT (đến năm 2010)	6-10
Bảng 6.2	Yêu cầu đầu tư cho ngành GTVT đến năm 2010	6-16
Bảng 6.3	Các chi phí về trang thiết bị GTVT cho giai đoạn QHTT	6-16
Bảng 6.4	Đánh giá về mặt kinh tế của các dự án QHTT theo chuyên ngành.....	6-17
Bảng 6.5	Yêu cầu đầu tư so với sự sẵn có của nguồn vốn	6-18
Bảng 7.1	Yêu cầu đầu tư cho ngành GTVT đến năm 2005	7-5
Bảng 7.2	Yêu cầu đầu tư so với sự sẵn có của nguồn vốn trong giai đoạn 2001-2005	7-6

Danh sách hì nh

Hì nh 1.1	Mô hì nh phương pháp tiếp cận của VITRANS.....	1-3
Hì nh 2.1	Đĩ a hì nh.....	2-2
Hì nh 2.2	Sử dụng đất	2-2
Hì nh 2.3	Xu hướng GDP và lạm phát.....	2-4
Hì nh 3.1-a	Mạng lưới giao thông quốc gia: Miền Bắc tới miền Trung.....	3-2
Hì nh 3.1-b	Mạng lưới giao thông quốc gia: Miền Trung tới miền Nam	3-3
Hì nh 4.1	Sự gia tăng nhu cầu vận tải tương lai	4-4
Hì nh 4.2	Sự gia tăng nhu cầu vận tải hàng hoá theo loại hàng.....	4-5
Hì nh 4.3	Luồng hành khách theo phương thức trên bộ	4-6
Hì nh 4.4	Vận tải hàng hoá bằng đường bộ	4-7
Hì nh 4.5	Vận tải hàng hoá bằng đường sắt, đường thuỷ nội địa và VT ven biển	4-7
Hì nh 4-6	Các khu vực có những vấn đề bức xúc về môi trường ở Việt Nam.....	4-10
Hì nh 5.1	Mạng lưới giao thông dài hạn	5-13
Hì nh 5.2	Các hành lang vận tải chính được xác đị nh	5-15
Hì nh 5.3	Các chiến lược phát triển mạng lưới giao thông dài hạn cho Vùng tăng trưởng phí a Bắc.....	5-23
Hì nh 5.4	Các chiến lược phát triển mạng lưới giao thông dài hạn cho Vùng tăng trưởng phí a Nam	5-23
Hì nh 5.5	Mặt cắt ngang điển hì nh của hành lang Đông-Tây (Tuyến Vinh-Đường 8-Lào/Viên Chăn).....	5-24
Hì nh 5.6	Phác thảo tài khoản đặc biệt QG dành cho phát triển công trì nh GT	5-29
Hì nh 6.1-a	Các dự án QHTT đến năm 2010 (Chỉ các dự án CSHT), miền Bắc	6-13
Hì nh 6.1-b	Các dự án QHTT đến năm 2010 (Chỉ các dự án CSHT), miền Trung	6-14
Hì nh 6.1-c	Các dự án QHTT đến năm 2010 (Chỉ các dự án CSHT), miền Nam	6-15
Hì nh 7.1	Kế hoạch thực hiện các dự án ngắn hạn.....	7-7

Bảng chú giải

ACC	Trung tâm kiểm soát khu vực	NAA	Cụm cảng HK Sân bay miền Bắc
ADB	Ngân hàng Phát triển Châu Á	NH	Quốc lộ
AFTA	Khu vực Mậu dịch Tự do ASEAN	NTSC	Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia
AFTN	Mạng lưới viễn thông cố định hàng không	OD	Điểm đi và điểm đến
ASEAN	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á	ODA	Hỗ trợ phát triển chí nh thức
ATC	Kiểm soát không lưu	PPC	Ủy ban Nhân dân tỉnh
BOT	Xây dựng-Khai thác-Chuyển giao	PTA	Sở GTVT
CAAV	Cục Hàng không Dân dụng Việt Nam	ROW	Chỉ giới đường
CATCV	Trường đào tạo HKDD Việt Nam	SAA	Cụm cảng HK Sân bay miền Nam
CNS/ATM	Thông tin liên lạc, dẫn đường và giám sát/Quản lý không lưu	SAR	Tìm kiếm và Cứu nạn
CTC	Điều độ tàu tập trung	S/C	Ban chỉ đạo
DSI	Viện Chiến lược và Phát triển	SOLAS	An toàn tính mạng trên biển
DWT	Trọng tải toàn phần	STCW	Công ước Quốc tế về TC cấp giấy phép đào tạo và giám sát thuyền viên
EDI	Trao đổi số liệu điện tử		
EIRR	Tỷ lệ nội hoàn kinh tế	TDSI	Viện Chiến lược và Phát triển GTVT
FILP	Chương trình cho vay và Đầu tư tài chí nh	TUPWS	Sở Giao thông Công chí nh
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội	VAC	Tổng công ty Hàng không Việt Nam
GMS	Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng	VATM	TT QL bay Dân dụng Việt Nam
GOV	Chí nh phủ Việt Nam	VIWA	Cục Đường sông Việt Nam
GRDP	Tổng sản phẩm nội vùng	VIMARU	Trường Đại học Hàng hải Việt Nam
HCMC	Thành phố Hồ Chí Minh	VINALINES	Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam
ICD	Cảng công ten nơ nội đị a	VINAMARINE	Cục Hàng hải Việt Nam
ICAO	Tổ chức HKDD Quốc tế	VINASHIN	TCT Công nghiệp Tàu thuỷ Việt Nam
ISM Code	Bộ luật Quản lý An toàn Quốc tế	VITRANSS	Nghiên cứu Chiến lược Phát triển GTVT Quốc gia Việt Nam
IWT	Vận tải thuỷ nội đị a	VND	Đồng Việt Nam
JBIC	Ngân hàng Hợp tác Quốc tế Nhật Bản	VR	Liên hiệp Đường sắt Việt Nam
JICA	Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản	VRA	Cục Đường bộ Việt Nam
MOT	Bộ Giao thông Vận tải	WB	Ngân Hàng Thế giới
MPI	Bộ Kế hoạch và Đầu tư	WTO	Tổ chức Thương mại Quốc tế
MTO	Tổ chức Khai thác Vận tải đa phương thức		
MTTS	Trường Đào tạo nghiệp vụ Hàng hải		

1 GIỚI THIỆU

Cơ sở nghiên cứu

Kể từ khi áp dụng chính sách Đổi mới năm 1986, nền kinh tế quốc dân đã tăng trưởng rất nhanh với mức tăng trung bình hàng năm là 9% cho dù đã có giảm sút do cuộc khủng hoảng tài chính châu Á gần đây. Nhận thấy rằng CSHT giao thông vận tải là một chất xúc tác quan trọng đối với sự phát triển kinh tế, các chuyên ngành khác nhau đã chuẩn bị và thực hiện một số lượng lớn các dự án. Số lượng CSHT GTVT có tình trạng rất xấu đã giảm mạnh. Những thành tựu của ngành trong thập kỷ đầu của công cuộc đổi mới là rất đáng kể. Mặc dù vẫn còn nhiều việc dang dở, nhưng công tác cải tạo đã khiến cho lưu lượng giao thông tăng 2,1 lần về hành khách-km, và tăng 2,8 lần về tấn-km trong giai đoạn 1990-1997. Với hy vọng trở thành thành viên của Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) cũng như Khu vực Mậu dịch tự do ASEAN (AFTA), và với những thử thách của giai đoạn mới trong quá trình phát triển đất nước, Việt Nam đang xây dựng những hệ thống GTVT hiệu quả hơn nhằm tăng cường tinh cạnh tranh về kinh tế và công bằng xã hội cho dù nguồn nhân lực cũng như tài chính bị hạn chế.

Trong bối cảnh đó, Chính phủ Việt Nam đã yêu cầu Chính phủ Nhật Bản tiến hành nghiên cứu về chiến lược phát triển GTVT Quốc gia, do Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) thực hiện.

Mục tiêu nghiên cứu

Các mục tiêu của nghiên cứu bao gồm:

- Xây dựng các chiến lược phát triển dài hạn tới năm 2020 cho Ngành Giao thông vận tải Quốc gia;
- Xây dựng quy hoạch tổng thể phát triển ngành GTVT Quốc gia tới năm 2010;
- Xây dựng chương trình đầu tư ngắn hạn tới năm 2005 dựa trên quy hoạch nói trên; và,
- Tiến hành chuyển giao công nghệ cần thiết về quá trình quy hoạch của Nghiên cứu.

Phạm vi nghiên cứu

Phạm vi nghiên cứu bao gồm toàn bộ các khu vực địa lý của lãnh thổ Việt Nam. Những nước láng giềng như Trung Quốc, Lào, Thái Lan và Campuchia cũng được xem xét, nếu cần thiết, trong quá trình dự báo nhu cầu và xây dựng các kế hoạch và chính sách có liên quan. Các chuyên ngành vận tải như đường bộ, đường sắt, đường thủy (thủy nội địa và hàng hải), và hàng không cũng nằm trong phạm vi nghiên cứu. Lĩnh vực giao thông đô thị chỉ được cân nhắc ở những khía cạnh như liên kết với mạng lưới GTVT liên thành phố và phân bổ các nguồn tài chính quốc gia. Giao thông đô thị, vốn nằm ngoài phạm vi của Nghiên cứu, cũng được tinh đến trên cơ sở nghiên cứu tình huống.

Phương pháp tiếp cận kỹ thuật

Là điểm khởi đầu của việc quy hoạch ngành GTVT, các mục tiêu và kế hoạch phát triển quốc gia đã được chuyển đổi thành khung quy hoạch, đưa ra dự báo mang tính định lượng mức nhu cầu VT tương lai và đưa ra các đường lối sâu rộng để chỉ đạo phát triển ngành GTVT. Khung quy hoạch tương lai bao gồm dự báo về dân số, tổng sản phẩm quốc nội (GDP), mức độ đô thị hóa, sở hữu phương tiện, sản lượng công nghiệp, ngoại thương, sản xuất và tiêu thụ các mặt hàng chính, container hóa, và những khía cạnh khác. Những vấn đề này sẽ được trình bày chi tiết trong những phần sau của báo cáo.

Việc lập quy hoạch ngành GTVT Việt Nam thiếu các dữ liệu được cập nhật cần thiết một cách trầm trọng, chính điều này làm suy yếu cơ sở của việc hoạch định chính sách, ảnh hưởng sâu sắc tới việc ra những quyết định đúng đắn và tất yếu dẫn tới việc đưa ra những đề xuất các dự án không hiện thực. Do đó, việc thiết lập những cơ sở dữ liệu đáng tin cậy được coi là một trong những nhiệm vụ quan trọng của VITRANSS. Mặc dù thời gian rất hạn chế, Đoàn Nghiên cứu với sự cộng tác và phối hợp của Đội ngũ Đối tác, đã tiến hành một loạt những cuộc điều tra khảo sát, đặc biệt là về khai thác và nhu cầu vận tải.

Nghiên cứu này chú trọng đến phần dự báo nhu cầu vận tải¹ để có thể cung cấp cơ sở quy hoạch vững vàng cho VITRANSS cũng như những nghiên cứu và dự án khác do Chính phủ và các cơ quan chuyên ngành đang thực hiện. Trong Nghiên cứu này, nhu cầu tương lai được ước tính theo 2 kịch bản khác nhau về GDP tương lai (tình huống tăng trưởng cao và tăng trưởng thấp)².

Trên cơ sở triển vọng phát triển khu vực trong tương lai, nhu cầu vận tải được dự báo dựa vào luân chuyển³ hành khách và hàng hóa liên tỉnh. Luân chuyển hàng hóa được chia thành 13 nhóm hàng chính. Kết quả của việc xác định nhu cầu được thể hiện dưới dạng các ma trận điểm đi - điểm đến (OD) đối với mỗi nhóm hàng hóa và hành khách theo tỉnh (Việt Nam có 61 tỉnh/thành phố). Khi đó các nhu cầu vận tải liên tỉnh ước tính sẽ được phân bổ cho các mạng lưới GT khác nhau được giả định cho các mục đích quy hoạch. Quá trình phân bổ vận tải này là một bước quan trọng trong việc quy hoạch mạng lưới với sự hỗ trợ của một số phần mềm máy tính chuyên dụng⁴.

Song song với việc dự báo nhu cầu, một loạt các nghiên cứu và phân tích đã được thực hiện đối với từng chuyên ngành vận tải chính - đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, cảng và vận tải biển, hàng không, giao thông nông thôn, vận tải qua biên giới và vận tải đa phương thức. Những điều kiện và khó khăn hiện tại mà ngành GTVT đang phải đối phó đã được phân tích và những vấn đề còn tồn tại đã được nhận biết. Các mục tiêu dài hạn cho ngành GTVT cũng đã được xác định, và các chiến lược tương tác giữa các chuyên ngành được hình thành theo cách phối hợp với nhau. Những chiến lược bao trùm các lĩnh vực như khai thác/quản lý, cơ sở hạ tầng, khung

¹ Tập 2 của Báo cáo bàn chi tiết về dự báo nhu cầu.

² Các kịch bản được đề ra với sự góp ý của Bộ Kế hoạch và Đầu tư/Viện Chiến lược Phát triển. Tình huống cao giả định tỷ lệ tăng trưởng trung bình hàng năm là 7,6%, 7,9% và 6,7% cho các giai đoạn 2000-2005, 2005-2010 và 2011-2020; còn tình huống thấp giả định tỷ lệ đó là 6,4%, 6,6% và 5,2%.

³ Các luồng luân chuyển nội tỉnh không được tính trong dự báo nhu cầu.

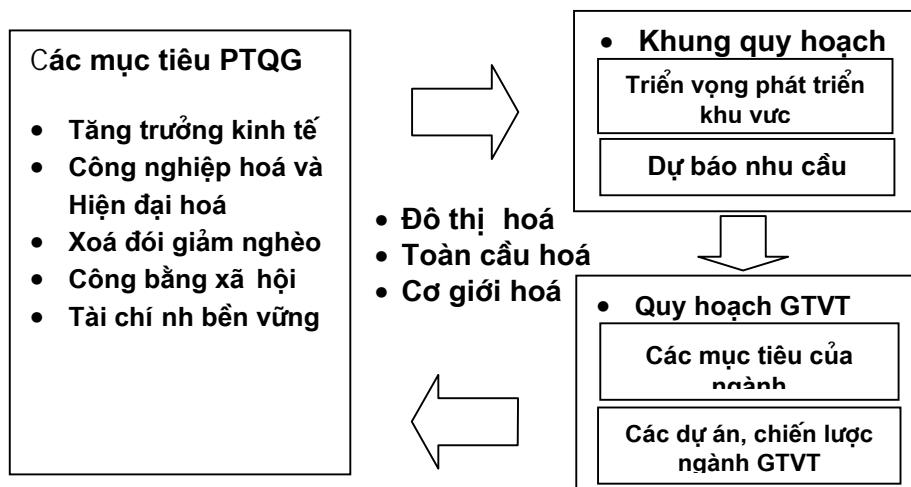
⁴ Quá trình phân bổ được trình bày chi tiết trong Tập 2 của Báo cáo này. Một loạt các buổi thảo luận nhóm đã được tiến hành đối với một số thành viên đối tác của Viện CLPTGTVT trong suốt thời gian nghiên cứu.

cạnh tranh/thể chế và cấp vốn cho ngành GTVT nói chung hoặc cho từng chuyên ngành nói riêng.

Dựa vào các chiến lược và mục tiêu của ngành, các dự án đã được xác định, hình thành và liệt kê trong một danh sách dài. Các dự án đã được đánh giá sơ bộ nhưng 5.toàn diện không chỉ về mặt kinh tế⁵ mà còn về các yếu tố khác như công bằng xã hội/sự nghèo khó, môi trường, thu hồi chi phí, liên kết mạng lưới, các đầu mối quốc tế, và những yêu cầu về tái định cư/đền bù giải phóng mặt đường. Do VITRANSS tập trung vào các dự án có tầm quan trọng ở cấp vùng và quốc gia nên các khía cạnh về kinh tế được xem xét rất kỹ lưỡng khi xác định các dự án ưu tiên⁶. Những dự án này cũng được đánh giá theo từng chuyên ngành có tính đến những ưu tiên về mặt chính sách sâu rộng trong việc đầu tư cho ngành GTVT.

Ngân sách dành cho ngành GTVT trong tương lai đã được ước tính dựa trên nhiều kịch bản khác nhau⁷ thể hiện các khả năng cấp vốn của Chính phủ. Các dự án đề cử đã được xem xét và lựa chọn sao cho lượng vốn cần thiết của chúng sẽ tương đương với nguồn ngân sách có thể theo ước tính. Quá trình trên được khái quát như sau.

**Hình 1.1
Mô hình phương pháp tiếp cận VITRANSS**



Không có quy hoạch nào là bất di bất dịch. Mặc dù quy hoạch VITRANSS đã được phối hợp thực hiện với Đoàn đối tác và được sự cố vấn cũng như hỗ trợ và nhất trí của các cơ quan chuyên ngành khác nhau, các bộ ngành có liên quan, các nhà tài trợ, và những tổ chức có liên quan khác, nhưng cũng luôn cần xem xét tính hiệu quả của quy hoạch này khi những điều kiện chủ chốt và môi trường thay đổi. Do đó, VITRANSS coi trọng cả vào quá trình thực hiện cũng như những kết quả của quá trình đó. Từng bước lập quy hoạch đều được dẫn chứng rõ ràng với những cơ sở dữ liệu sơ cấp, và đưa ra những khóa đào tạo về công nghệ/phần mềm chính để giúp Đoàn đối tác có thể xem xét và điều chỉnh quy hoạch này.

⁵ Tỷ lệ nội hoàn kinh tế (EIRR) đối với hầu hết các dự án CSHT đã được ước tính để làm rõ sự quan trọng của từng dự án đó.

⁶ Sự ưu tiên của Chính phủ dành cho các dự án GTVT nhỏ, giao thông đô thị và nông thôn vốn cần thiết để có thể quản lý tốt nhưng lại nằm ngoài VITRANSS cũng đã được xem xét về mặt phân bổ nguồn vốn tương lai của ngành GTVT.

⁷ Tăng trưởng GDP và các nguồn vốn tiềm năng cũng đã được xem xét.

Cũng cần phải lưu ý rằng những dự án được xác định và đề xuất trong VITRANSS không cần những xác nhận vô điều kiện mà cần có cam kết nghiên cứu cũng như đánh giá toàn diện và chi tiết, đặc biệt là từ quan điểm cho rằng dự án đề xuất là biện pháp thay thế hỗ trợ tốt nhất và đảm bảo cho việc liên kết các chiến lược.

Những khía cạnh về Giao thông Đô thị và Giao thông Nông thôn

Theo Đề cương tham chiếu của Nghiên cứu có đề cập, các chuyên ngành giao thông đô thị và nông thôn không thuộc phạm vi của VITRANSS cho dù đó là một phần không thể thiếu của hệ thống giao thông vận tải đất nước.

Trong bối cảnh VITRANSS, chuyên ngành giao thông đô thị được đề cập ở hai khía cạnh: những nét chung về cơ sở hạ tầng và khai thác giữa GTVT liên thành phố với GTVT nội đô, và việc phân bổ những nguồn vốn có thể cho ngành GTVT. Khía cạnh đầu tiên được xem xét với việc xác định những tuyến đường tránh cũng như nâng cao những đoạn đường sắt xung yếu tại và xung quanh những khu vực đô thị lớn, như Hà Nội và TPHCM, nằm trong phạm vi quy hoạch của VITRANSS.Thêm vào đó những yêu cầu về vốn cho phát triển GTVT nội đô tại các thành phố lớn cũng được tí nh đến.

Trong khi những nỗ lực trước đây thường được hướng tới việc khôi phục và cải tạo những quốc lộ chủ chốt, thì giao thông nông thôn hiện đang ngày càng được coi trọng. Chính phủ luôn cần có một chính sách phát triển một hệ thống GTVT liên đô thị và quốc gia mang tính cạnh tranh và hiệu quả kết hợp với hệ thống GTVT và đường ở cấp thấp hơn, và ngược lại. Do đó cấp độ tỉnh và nông thôn (huyện và xã) đã được xem xét sơ lược, chủ yếu là để xác định xem liệu đường bộ và mạng lưới GTVT địa phương có thể kết nối hiệu quả với mạng lưới quốc gia/liên tỉnh hay không và ước tính những yêu cầu đầu tư.⁸

Thực hiện nghiên cứu

Nghiên cứu đã được hoàn thành đúng kế hoạch trong thời gian tương đối ngắn. Quá trình nghiên cứu đã hoàn thành 3 Báo cáo giữa kỳ, và có một Dự thảo Báo cáo cuối cùng đệ trình vào tháng 3 năm 2000. Để có thể thực hiện các mục tiêu nghiên cứu một cách có hiệu quả cùng với sự hỗ trợ của những cơ quan và tổ chức có liên quan khác, cũng như để tạo điều kiện thuận lợi cho việc chuyển giao công nghệ cụ thể là về xây dựng cơ sở dữ liệu và các phương pháp quy hoạch, thì đã có những sắp xếp công việc cần thiết như sau:

- 1) Đã thành lập một Ban chỉ đạo (S/C) do Thứ trưởng Bộ GTVT đứng đầu, với sự tham gia của các quan chức cao cấp từ các cơ quan khác nhau như Bộ Kế hoạch Đầu tư, Bộ GTVT, Liên Hiệp Đường sắt Việt Nam, Cục Đường sông Việt Nam, Cục Đường bộ Việt Nam, Cục Hàng hải Việt Nam, Cục Hàng không Dân dụng Việt Nam, và Viện Chiến lược và Phát triển GTVT. Tổng cộng đã tổ chức được 5 Cuộc họp Ban chỉ đạo.
- 2) Đã thành lập một đoàn công tác phối hợp gồm Đoàn Nghiên cứu của JICA và đội ngũ đối tác của Viện Chiến lược và phát triển GTVT.

⁸ Về giao thông nông thôn, những dự án giao thông nông thôn đang thực hiện của Ngân Hàng Thế Giới và DFID (Anh) đã đưa ra những chiến lược và chương trình chung cho phát triển đường bộ nông thôn.

- 3) Cũng đã thành lập một Nhóm Công tác đặc biệt gồm các quan chức cao cấp của các cơ quan chuyên ngành nhằm mục đích cố vấn về các vấn đề phát sinh trong quá trình nghiên cứu. Tổng cộng đã có 4 cuộc họp của Nhóm Công tác đặc biệt.
- 4) Đã tổ chức một loạt các cuộc hội thảo để công bố các kết quả nghiên cứu và tham khảo ý kiến của các cơ quan có liên quan. Tổng cộng đã có 6 hội thảo chính và 7 hội thảo chuyên ngành đã được tổ chức.
- 5) Đã tổ chức một loạt các khóa đào tạo cũng như những buổi họp nhóm với đoàn đối tác để hỗ trợ cho việc chuyển giao công nghệ về những mặt chính của nghiên cứu. Tổng cộng đã có 12 buổi họp nhóm và 2 khóa đào tạo mỗi khóa dài 1 tuần.
- 6) Các nhà tài trợ đã trao đổi ý kiến và nêu bình luận qua các hội thảo và các cuộc họp tư vấn riêng biệt.

Thành phần Báo cáo

Báo cáo cuối cùng trình bày các kết quả và những phát hiện chính của Nghiên cứu, và gồm có một (01) báo cáo tóm tắt và ba (03) tập Báo cáo chính. Đó là:

Tập 1	Hiện trạng và Các vấn đề
Tập 2	Dự báo nhu cầu vận tải
Tập 3	QHTT và Chiến lược ngành GTVT

Ngoài ra, còn có nhiều báo cáo kỹ thuật khác (chưa công bố) nhằm tạo điều kiện thuận lợi để thảo luận chi tiết hơn về các vấn đề cụ thể đặc biệt là với các cơ quan chuyên ngành. Đó là:

Số 1	Cơ sở Dữ liệu và Điều tra vận tải
Số 2	Vận tải hàng hoá và Phân tích các hàng hoá chính
Số 3	Định giá và chi phí vận tải ở Việt Nam
Số 4	Thể chế ngành giao thông vận tải
Số 5	Đường bộ và vận tải đường bộ
Số 6	Đường sắt
Số 7	Đường thủy nội địa
Số 8	Cảng và vận tải biển
Số 9	Vận tải hàng không
Số 10	Giao thông nông thôn và vận tải qua biên giới
Số 11	Môi trường
Số 12	Cấp vốn cho ngành GTVT

Bên cạnh đó cũng đã có các tài liệu đào tạo và các cơ sở dữ liệu (chưa công bố) có thể sẽ làm cơ sở quy hoạch để tiếp tục thực hiện giám sát và nếu cần thiết sửa đổi quy hoạch này.

Tiến trình VITRANSS



Hội thảo lần 1
(Tháng 03, 1999, Hà Nội)

Họp ban Chỉ đạo lần 1
(Tháng 03, 1999, Hà Nội)



Hội thảo lần 6 về Báo cáo cuối cùng của VITRANSS
(Tháng 06. 2000, Hà Nội)



Hội thảo tại TP. Hồ Chí Minh
(Tháng 03, 2000, TPHCM)



Hội thảo lần 4
(Tháng 11, 1990, Hà Nội)



Hợp nhóm
(12 buổi, Tháng 02-09. 1999)

Khoa học Cấp tốc về Dự báo nhu cầu
(Tháng 08, 1999 and Tháng 02 2000)



Điều tra hiện trạng tại thực địa

Điều tra Giao thông đường bộ
(Tháng 03 □ 04 1999)