

2 TÓM LƯỢC VỀ KHU VỰC NGHIÊN CỨU

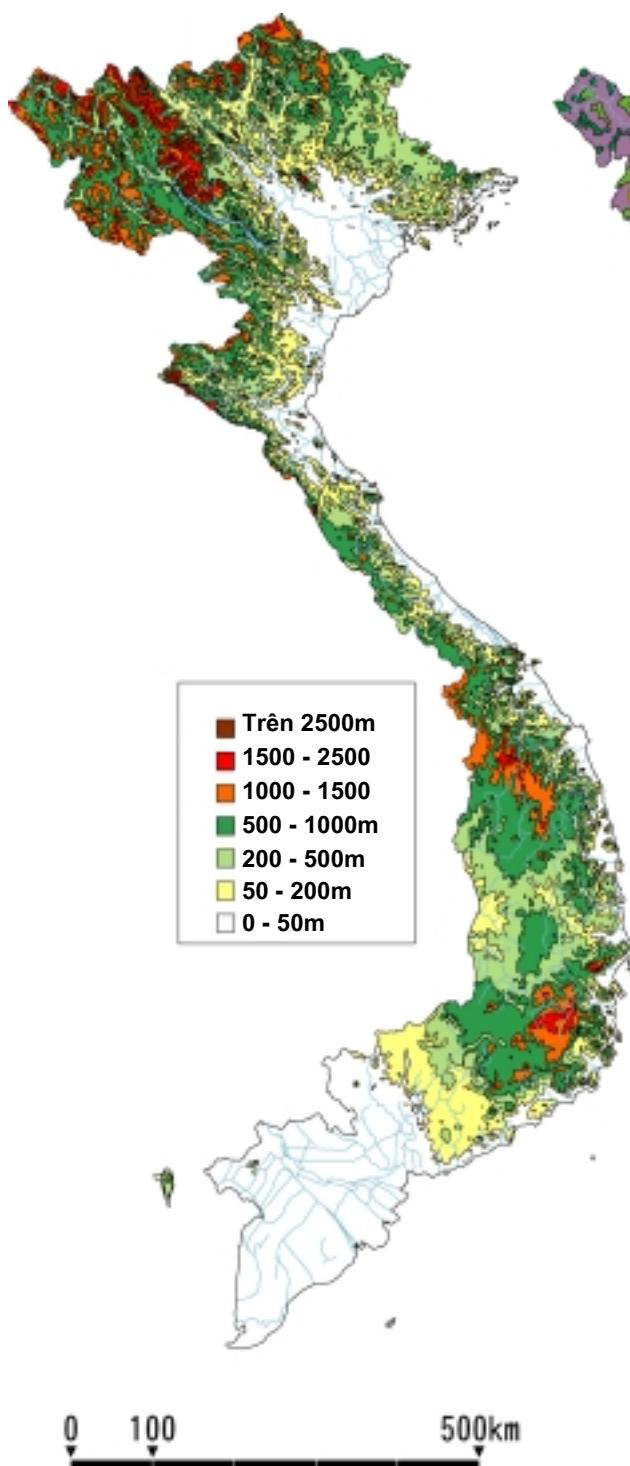
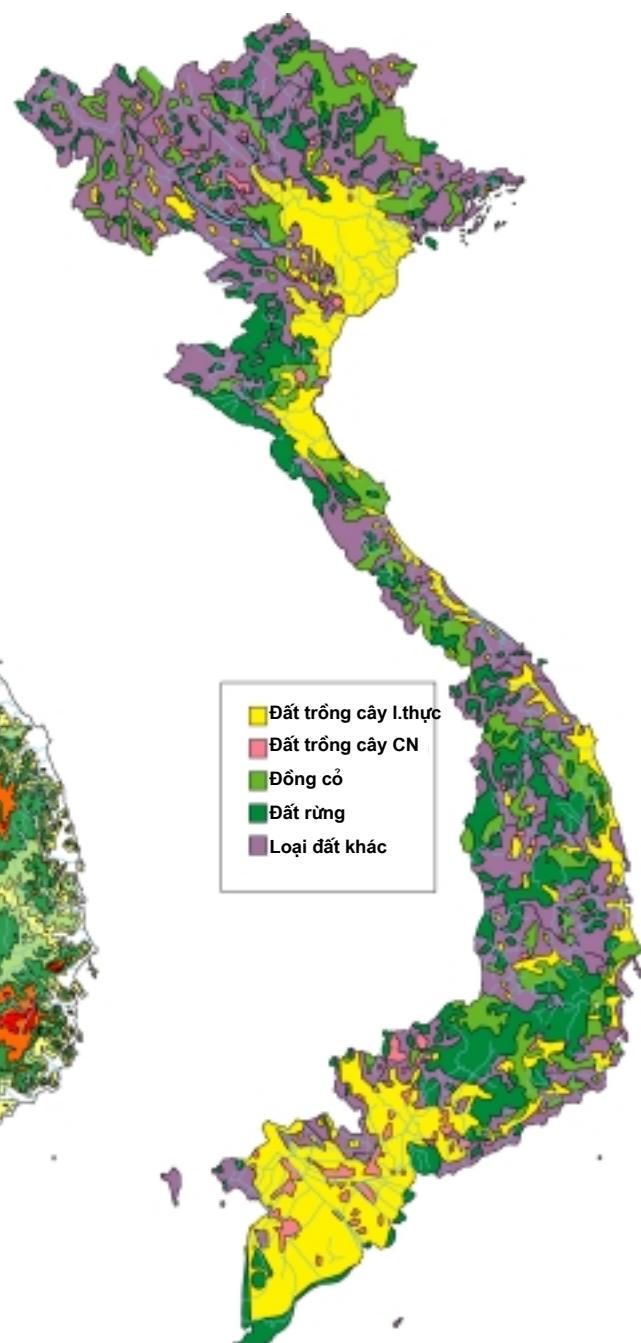
Các điều kiện tự nhiên

Địa lý: Việt Nam nằm trên vùng địa lý cổ của thềm lục địa Á-Âu. Thành phần đất của Việt Nam gồm 4 loại hình chí nh là đất phù sa, đất cằn và bị xói mòn, đất bazan đỏ và vàng, và đất mùn trên vùng núi cao. Việt Nam có tổng diện tích là 331.000 km² kéo dài khoảng 1.700 km từ bắc vào nam với đường bờ biển dài 4.700 km. Phần hẹp nhất của đất nước là khoảng 50 km theo hóng đông tây nằm tại Huế-một tỉnh miền Trung Việt Nam. Vùng đất thấp bằng phẳng là đặc trưng của khu vực Đồng bằng sông Hồng, Đồng bằng miền Đông Nam Bộ và Đồng bằng sông Cửu Long nơi có thể có mật độ dân cư cao nhưng dễ bị lũ lụt. Khu vực miền núi dọc các tỉnh biên giới với Trung Quốc và CHDCND Lào luôn cản trở đến giao thông thông suốt và làm cho việc phát triển GTVT trở nên tốn kém. Tây Nguyên là vùng đất cao duy nhất, là một phần của lưu vực sông Mê Kông (chảy sang lãnh thổ Campuchia).

Sử dụng đất: Việt Nam có mật độ dân số rất cao, và hầu hết các vùng đất có thể canh tác đều đang được sử dụng. Áp lực đối với môi trường và các nguồn tài nguyên thiên nhiên rất gay gắt. Khoảng 30% diện tích là đất canh tác và 29% là rừng và đất rừng (xem Hình 2.2). Khu vực rừng rộng lớn đã bị phá hoại và bị cháy trong suốt thời gian chiến tranh kéo dài từ năm 1945 đến năm 1975. Việt Nam vẫn đang phải gánh chịu những hậu quả nghiêm trọng: Hàng triệu hécta rừng nhiệt đới đã bị biến thành những vùng đất trống với 25 triệu hố bom. Việc phá rừng vẫn còn tiếp diễn sau chiến tranh do đốt rẫy làm nong, cháy rừng, lấy gỗ và củi dùn một cách vô tội vạ. Ước tính trong giai đoạn từ 1986 đến 1990 đã phá mất 311.000 hécta rừng, sau đó giảm xuống còn 7.000 hécta vào năm 1997. Trong nửa thế kỷ gần đây, tỷ lệ rừng bao phủ giảm từ 43% năm 1943 xuống còn 29% năm 1997. Diện tích đất nông nghiệp chủ yếu dành cho sản xuất lúa. Thông qua việc mở rộng các hệ thống tưới tiêu, diện tích gieo trồng cây lương thực đã tăng lên và đồng thời, tình hình sản xuất nông nghiệp trở nên rất đa dạng bao gồm cả cao su, cà phê, chè và mía.

Việt Nam có vùng lãnh hải rộng lớn với hơn 3.000 hòn đảo lớn nhỏ và dọc bờ biển là những rừng đước, đầm phá và bãi san hô ngầm. Tuy nhiên tình trạng xuống cấp và ô nhiễm môi trường biển và biển ngày càng trở nên nghiêm trọng hơn. Ví dụ, đến năm 1992 50% trong tổng số 400.000 hécta rừng đước trống từ trước năm 1940 đã bị phá huỷ. Với mật độ dân số cao cũng như điều kiện kinh tế thấp ở Việt Nam, các nguồn tài nguyên thiên nhiên không thể được bảo tồn nếu thiếu các biện pháp quản lý đất đai thí hợp.

Khí hậu: Việt Nam có hai mùa, nhưng hai mùa này lại có sự khác biệt giữa miền Bắc và miền Nam. Ở miền Bắc, một mùa là mùa đông còn mùa kia là mùa hè trong khi ở miền Nam, hai mùa lại là mùa khô và mùa mưa. Hàng năm, có từ 6 đến 7 cơn bão đổ bộ vào Việt Nam và bình quân 13 cơn bão đổ bộ vào vùng biển VN. Lũ lụt do bão hoặc do nước sông dâng lên có thể xảy ra trong mùa mưa vì bão, mưa lớn ở Tây Nguyên và Đông Bắc Campuchia do gió mùa Tây Nam và mưa lớn ở thượng nguồn sông Mê Kông. Trong 50 năm qua Việt Nam đã có trận động đất nào xảy ra.

Hình 2.1 Địa hình**Hình 2.2 Sử dụng đất**

Sơ lược về kinh tế xã hội

Dân số: Dân số của Việt Nam năm 1997 là khoảng 76 triệu. Trong những năm 50, tỷ lệ tăng trưởng dân số Việt Nam là 3,4%. Do Chính phủ áp dụng chính sách kế hoạch hóa gia đình hay còn gọi là “chính sách hai con” vào đầu thập kỷ 60 nên tốc độ tăng trưởng giảm xuống còn 3,1% vào năm 1965 và 2,2% vào năm 1980 và 2% từ năm 1996. Vùng ĐB sông Hồng có mật độ dân số cao nhất (1.194 người/km²) so với mật độ bình quân trên cả nước (231 người/km²) và thậm chí so với cả ĐB sông Cửu Long (421 người/km²). Vùng có mật độ dân số thấp nhất là Tây Nguyên (55 người/km²), tiếp đến là vùng tây bắc (61 người/km²). Mức độ đô thị hóa hiện nay vẫn còn thấp ngoại trừ vùng miền Đông Nam Bộ (xem Bảng 2.1).

Bảng 2.1
Dân số theo tiêu vùng, 1997

Tiểu vùng	Dân số (1.000 người)		Tỷ lệ tăng trưởng năm 89-97 (%)		Mật độ (Người/km ²)
	Tổng số	% đô thị	Tổng số	Đô thị	
1. ĐB sông Hồng	14.698	18,9	1,7	3,5	1.194
2. Đông Bắc	10.846	13,9	2,7	3,7	161
3. Tây Bắc	2.173	14,4	2,8	3,2	61
4 Bắc Trung Bộ	10.196	10,9	2,4	3,6	199
5. Nam Trung Bộ	6.521	23,4	2,4	2,7	197
6. Tây Nguyên	2.461	19,1	4,1	5,5	55
7. Đông Nam Bộ	12.150	44,5	3,3	3,9	273
8. ĐB sông Cửu Long	16.619	15,6	2,2	2,9	421
Tổng số	75.665	20,8	2,4	3,5	231

Nguồn: Tổng Cục thống kê, “Niên giám thống kê”, 1998

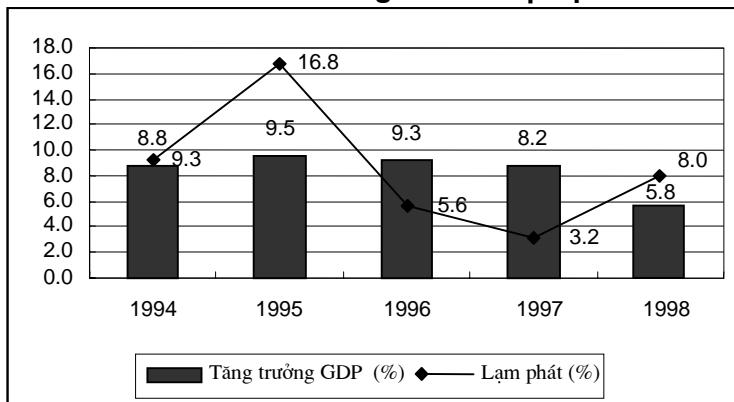
GDP: Việt Nam hiện vẫn là một trong những nước nghèo nhất trên thế giới với GDP/dầu người vào khoảng 300 USD và đang trong thời kỳ quá độ chuyển sang nền kinh tế thị trường mở và hiện đại. Cho tới năm 1997 tăng trưởng kinh tế rất cao mà đóng góp chính vào tăng trưởng là khu vực công nghiệp và được hỗ trợ bởi khu vực nông nghiệp.

Việc đóng cửa thị trường vốn đã giúp cho Việt Nam không sớm bị ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng ở châu Á nhưng chiều hóng suy giảm kinh tế khu vực sâu sắc hiện nay đã làm cho các nhà hoạch định chính sách thấy rõ hơn rằng tác động sẽ diễn ra nghiêm trọng hơn nhiều so với dự kiến. Mức tăng trưởng kinh tế năm 1998 vẫn ở mức khiêm tốn là 5,8% và năm 1999 là 4,8%.

Vùng miền Đông Nam Bộ và vùng Đồng bằng sông Cửu Long chiếm trên 50% trong tổng GDP và khu vực miền Nam đóng vai trò là trụ cột kinh tế trong việc hỗ trợ cho nền kinh tế của Việt Nam. Có sự khác biệt về GDP theo khu vực giữa các vùng. Ở vùng Đồng bằng sông Cửu Long, hơn một nửa GDP là từ nông nghiệp. Mặt khác, ở miền Đông Nam Bộ thì gần 90% GDP đều từ các ngành công nghiệp và dịch vụ. Tuy

nhiên ở Đồng bằng sông Hồng GDP phân bổ đều trong tất cả các khu vực. Và vùng miền Đông Nam Bộ có giá trị GDP/đầu người cao nhất là 7,8 triệu đồng.

Hình 2.3
Xu hướng GDP và lạm phát



Nguồn: Bộ Kế hoạch đầu tư

Bảng 2.2
Tỷ lệ tăng trưởng GDP theo khu vực

	1991-96	1997	1998	1999
Tổng GDP	8,4	8,2	5,8	4,8
Nông / Lâm / ngư nghiệp	4,4	4,3	3,5	5,2
Công nghiệp	12,8	12,6	8,6	7,6
Dịch vụ	9,0	7,1	2,3	2,3

Nguồn: DSİ

Bảng 2.3
Tỷ lệ tăng trưởng GDP theo các khu vực tiểu vùng, 1997

	GDP (Tỷ VND)	GDP/Người (Triệu VND)	% của GDP toàn quốc	Tỷ phần theo khu vực (%)		
				Nông nghiệp	Công nghiệp	Dịch vụ
1. Đồng bằng Hồng	52.078	3,5	19,0	33,0	26,8	40,1
2. Đồng Bắc	22.905	2,1	8,4	46,0	24,9	29,1
3. Tây Bắc	3.542	1,6	1,3	53,8	14,3	31,9
4. Bắc Trung Bộ	21.788	2,1	8,0	46,3	18,2	35,5
5. Nam Trung Bộ	17.615	2,7	6,4	38,1	23,6	38,3
6. Tây Nguyên	6.751	2,7	2,5	64,3	12,9	22,7
7. Đồng Nam Bộ	94.665	7,8	34,6	11,2	47,6	41,2
8. Đồng bằng Cửu Long	54.622	3,3	19,9	56,6	16,7	26,7
Tổng số	273.966	3,6	100,0	32,5	31,2	36,3

Nguồn: Tổng cục thống kê, "Niên giám thống kê", 1998

Việc làm: Cho đến năm 1997, số người ở độ tuổi lao động là 34,7 triệu hay chiếm khoảng 46% dân số cả nước. Theo ước tính thì toàn bộ lực lượng lao động tăng khoảng 3% hàng năm. Cho tới năm 1996 thì gia tăng việc làm vẫn tương đương với gia tăng lực lượng lao động. Tuy nhiên năm 1997 mức tăng việc làm lần đầu tiên bị giảm đi (-0,6%) kể từ khi áp dụng chính sách Đổi Mới. Khu vực nông nghiệp đã thu hút 66% lực lượng lao động trong khi khu vực công nghiệp chỉ chiếm 10% và khu vực dịch vụ chiếm 24% tổng số lao động. Tuy nhiên vùng miền Đông Nam Bộ lại có cơ cấu việc làm khác một cách đáng kể, khu vực nông nghiệp chiếm 47%, khu vực công nghiệp chiếm 23% và khu vực dịch vụ chiếm 30%.

Ngành nông nghiệp: Sản lượng quan trọng nhất của ngành này là lúa. Ngoài lúa ra còn có các loại hoa màu khác như ngô, khoai lang, sắn. Ngoài ra còn có một số loại cây công nghiệp khác như bông, đay, cói, mía, lạc, đậu tương và thuốc lá. Tổng sản lượng cây lương thực quy thóc đạt gần 31 triệu tấn năm 1997, trong đó Đồng bằng sông Cửu Long chiếm hơn 40%. Gia súc chủ yếu được nuôi ở vùng miền Trung, trâu được nuôi tập trung ở miền Bắc và lợn được nuôi trên toàn quốc. Về hải sản, khoảng một nửa sản lượng là của vùng Đồng bằng sông Cửu Long.

Ngành công nghiệp: Có hơn 620.000 cơ sở kinh doanh tham gia vào các hoạt động sản xuất công nghiệp khác nhau bao gồm 1.880 doanh nghiệp nhà nước và 587 doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài. Trong đó, 99,5% là các doanh nghiệp ngoài quốc doanh địa phương. Tuy nhiên, các doanh nghiệp quốc doanh chiếm 47% tổng sản lượng công nghiệp, các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài chiếm 28%, 25% còn lại do các doanh nghiệp ngoài quốc doanh địa phương đảm nhận. Miền Đông Nam Bộ bao gồm TP. HCM, Đồng Nai và Bà Rịa-Vũng Tàu nơi có tới 73% doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài, sản xuất 53,7% sản lượng công nghiệp của toàn quốc. Vùng công nghiệp lớn thứ hai là Đồng bằng sông Hồng với 33% doanh nghiệp nhà nước và 14% doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài.

3 TỔNG QUAN NGÀNH GTVT VIỆT NAM

Khái quát

Ngành GTVT Việt Nam bao gồm toàn bộ các phương thức vận tải là đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, vận tải biển, vận tải ven biển và đường hàng không. Trong suốt thập kỷ 90, ngành GTVT đã phát triển một cách đáng kể. Ví dụ, luồng vận tải liên tỉnh giai đoạn 1992-1999 tăng lên 2,1 lần đối với hành khách và 2,9 lần đối với hàng hoá. Sở dĩ ngành GTVT đạt được kết quả này phần lớn là do sự phát triển của cơ sở hạ tầng GTVT trong những năm 90 và tác động của việc nới lỏng từng phần các qui định của ngành GTVT. Ngoài những cải cách chung, ngành GTVT còn tiến hành thương mại hóa một cách sâu rộng. Các dịch vụ mới đa dạng được bắt đầu khai thác như dịch vụ vận chuyển công ten nơ bằng đường bộ, đường sắt, đường thuỷ nội địa, dịch vụ kho vận, dịch vụ khai thác cảng công ten nơ nội địa (ICD), khai thác tàu chở theo lịch trình thậm chí cả trong lĩnh vực vận tải ven biển và vận tải quá cảnh đã được tự do hóa với nước CHDCND Lào, v.v...

Cơ sở hạ tầng GTVT cụ thể là khôi phục và nâng cấp tất cả các phương thức vận tải kể cả giao thông đô thị và giao thông nông thôn vẫn tiếp tục được đầu tư tích cực. Hiện tại có 42 dự án GTVT đang được tiến hành hoặc đã được cam kết. Rất nhiều dự án dự kiến sẽ được hoàn thành vào giai đoạn 2000-2003. Tổng chi phí của các dự án lên tới 5,7 tỷ USD. Trong đó, 72% được đầu tư cho đường bộ, tiếp theo là đường hàng không (12%), cảng (6%), đường sắt (2%), đường thuỷ nội địa (2%), giao thông nông thôn (3%) và giao thông đô thị (3%).

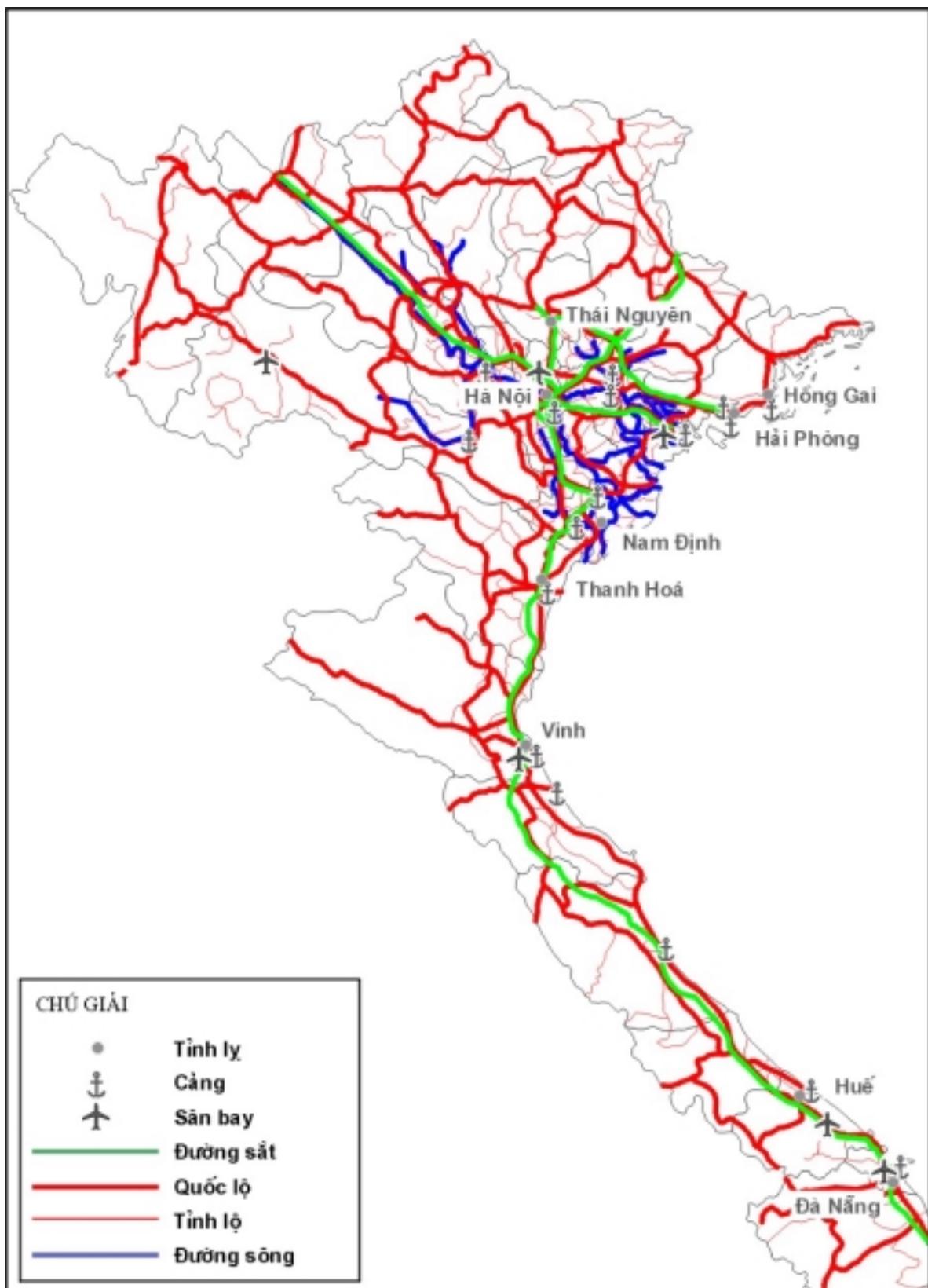
Mặc dù vậy, hiện tại các dịch vụ và cơ sở hạ tầng GTVT của Việt Nam vẫn còn rất yếu kém và có nhiều lĩnh vực cần được quan tâm trước mắt đó là: Các công trình cơ sở hạ tầng vẫn rất cần thiết để lấp bằng những khoảng cách hiện tại và đáp ứng nhu cầu tăng trưởng ở nhiều nơi. Những sắp xếp về mặt thể chế và khung điều tiết các dịch vụ vận tải cũng cần phải được cải tiến hơn nữa để tạo điều kiện thuận lợi cho các luồng hành khách và hàng hóa trong một môi trường cạnh tranh. Một vấn đề mà cả Chính phủ và các nhà tài trợ đều rất quan tâm là làm thế nào để thiết lập cơ chế thúc đẩy sự phát triển của ngành GTVT một cách hiệu quả bao gồm việc thiết lập hệ thống cơ chế bảo trì CHST bền vững, mở rộng ngân sách của ngành, tăng cường năng lực quản lý và khai thác, cân bằng đầu tư giữa các tiểu vùng cũng như giữa các phương thức vận tải, khuyến khích sự tham gia của thành phần tư nhân, thực hiện những cải cách về mặt thể chế (đặc biệt là các doanh nghiệp quốc doanh) và hiện đại hóa cơ sở hạ tầng cũng như công tác quản lý.

Đường bộ và vận tải đường bộ

Cho đến năm 1999, Việt Nam có mạng lưới đường bộ dài trên 200.000 km. Tuy nhiên quốc lộ chỉ chiếm 15.250 km còn đường tỉnh chiếm 17.449 km và đường huyện chiếm 36.372 km. Các đường xã bao gồm 131.000 km được coi là đường nông thôn⁹. Toàn bộ mạng lưới đường bộ tương đối phát triển nhưng chất lượng vẫn còn thấp. Chỉ có 60% quốc lộ và 27% đường tỉnh được rải mặt.

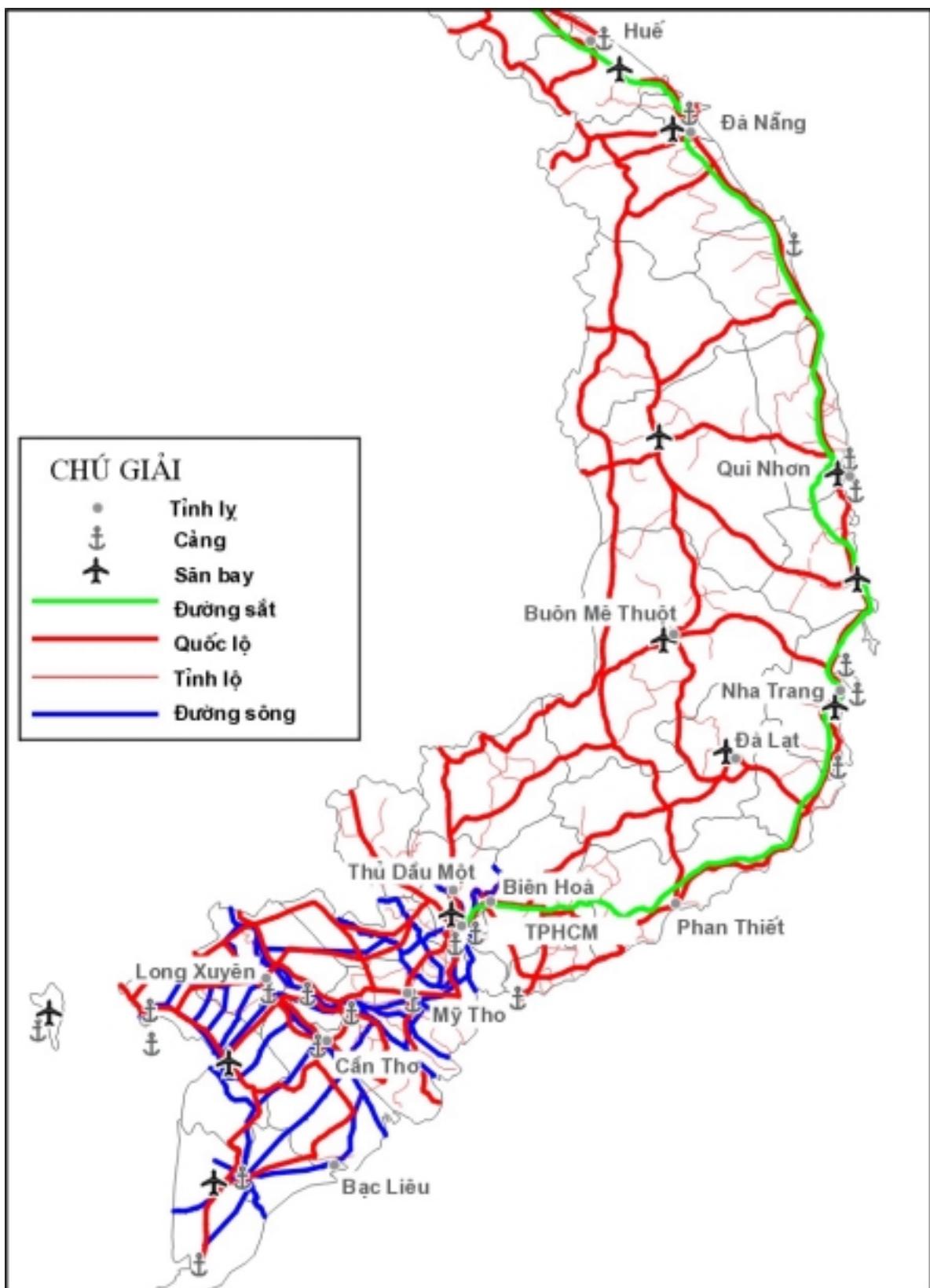
⁹ Ngoài các đường nông thôn còn có các đường đô thị

Hình 3.1-a
Mạng lưới giao thông quốc gia: Từ miền Bắc đến miền Trung



Hình 3.1-b

Mạng lưới giao thông quốc gia: Từ miền Trung vào miền Nam



Điều kiện kém của các đường nông thôn làm cho việc tiếp cận tới nhiều xã rất khó khăn¹⁰. Mức cơ giới hoá hiện nay vẫn thấp nhưng số lượng các phương tiện thì đã tăng lên nhanh chóng¹¹.

Các vấn đề chí nh mà chuyên ngành đang phải đối mặt bao gồm (1) Chất lượng dịch vụ kém: Các dịch vụ xe tải có khả năng cạnh tranh cao rất rẻ so với mức chuẩn của thế giới song chất lượng dịch vụ lại thấp. Các dịch vụ xe buýt ít có khả năng cạnh tranh hơn và một số các DN xe buýt quốc doanh hoạt động không có hiệu quả khó có thể bù đắp được các chi phí ; (2) Các đường chí nh yếu/thứ yếu xấu: Nhiều đường bộ có chất lượng kém do thiếu hệ thống bảo trì, các tổ chức, phương pháp làm việc và cấp vốn hiệu quả. Những tiêu chuẩn thiết kế thấp đã cản trở hoạt động của các xe buýt và xe tải lớn, hiện đại; (3) Thiếu các đường cấp ba: Rất nhiều đường hiện chỉ còn tồn tại trên bản đồ; (4) Thiếu khung pháp lý: Không có đạo luật đường bộ và các quy định thực hiện nào ngoài một nghị định tạm thời xác định cơ cấu tổ chức của Cục ĐBVN và còn rất nhiều khe hở trong việc xác định các thủ tục và văn bản hướng dẫn cho quản lý đường bộ; (5) Thiếu các chương trình an toàn đường bộ: Chí nh phủ vẫn chưa phê chuẩn chiến lược an toàn đường bộ và chưa xác định chương trình cải tạo cụ thể. Chi phí của các vụ tai nạn đường bộ rất lớn-khoảng 1-2% của GDP; (6) Quản lý CSHT còn yếu đặc biệt là ở cấp tỉnh: Thiếu năng lực lập quy hoạch, hướng dẫn, giám sát và theo dõi CSHT. Cho nên cần phải có các hệ thống quản lý mặt đường/cầu/đường. Ngoài ra các quá trình đưa ra quyết định phức tạp cũng cản trở việc cải tạo; (7) Thiếu kinh phí đáng kể: Không có đủ kinh phí để phân bổ cho việc bảo trì đường bộ, giám sát phân bổ ngân sách còn yếu và chưa có cơ sở tin cậy để dự báo các nguồn vốn trong tương lai.

Vận tải đường sắt

Đường sắt khai thác trên 2.600 km, bao gồm 7 tuyến chí nh và một số tuyến nhánh. Toàn bộ mạng lưới đường sắt là đường đơn với khổ đường 1.000 mm, khổ đường 1.435 mm và các đoạn đường lồng. Chuyên ngành đường sắt của Việt Nam có hai khối là khối vận tải và khối CSHT. Chí nh phủ chịu trách nhiệm đối với CSHT và ĐSVN phải trả cho Chí nh phủ 10% doanh thu khai thác cho việc sử dụng CSHT. ĐSVN là một doanh nghiệp quốc doanh độc lập trực thuộc Bộ GTVT có tổng số khoảng 42.000 cán bộ công nhân viên bao gồm 3 liên hợp vận tải (19.000 nhân viên), 48 doanh nghiệp quốc doanh (22.600 nhân viên tham gia xây dựng và duy tu bảo dưỡng đường v.v...) và một Ban QLDA.

Năm 1999, ĐSVN khai thác được 65 tàu khách và 91 tàu hàng mỗi ngày¹². ĐSVN có 339 đầu máy dièzen, 750 toa xe khách và 4.338 toa xe hàng. ĐSVN vận chuyển được 9,7 triệu HK (2,5 tỷ HK-km) năm 1998 và 4,8 triệu tấn (1,5 tỷ tấn-km) năm 1997. Nhìn chung các đường, cầu, hầm và tín hiệu của ĐS đều trong điều kiện kém song ĐSVN hoạt động tương đối hiệu quả về mặt kỹ thuật. Khối vận tải đã đạt được doanh thu 900-950 tỷ đồng năm 1996-1998, trong đó gần một nửa doanh thu là từ vận tải hành khách. Tuy nhiên chi phí lại vượt quá doanh thu một chút.

¹⁰ Phương tiện cơ giới không thể tiếp cận được 606 trong tổng số 9.816 trung tâm xã

¹¹ Năm 1996, số lượng các phương tiện đã đăng ký là 132.800 xe con, 66.500 xe buýt và 201.400 xe tải. Số lượng xe máy là 4.158.898 chiếc.

¹² Có 5 tàu khách Hà Nội-Sài Gòn (đi mất 34 tiếng) và 12 tàu khách Hà Nội-Hải Phòng (2 giờ).

Hiện tại chuyên ngành đường sắt đang gặp phải các vấn đề sau đây: (1) Thiếu đị nh hướng thị trường: Đường sắt không có một cơ sở pháp lý phù hợp, chủ yếu quan tâm đến các khía cạnh sản xuất và không thành công trong việc tìm kiếm các thị trường mới; (2) Hệ số sử dụng các tài sản còn thấp: Hệ số sử dụng đường và đầu máy còn thấp. Rất nhiều thiết bị không còn khả năng dùng được và năng suất lao động của đội ngũ cán bộ công nhân viên lại không cao; (3) Khối lượng lớn công việc duy tu bảo dưỡng CSHT còn tồn đọng: Công việc tồn đọng trong quá khứ đã dẫn đến việc phải đầu tư rất nhiều cho đường, cầu và hầm chỉ để duy trì các hoạt động khai thác trong giai đoạn ngắn hạn. Hầu hết đường cần được thay thế trong 10 năm tới; (4) Thiếu các công cụ kinh doanh hiện đại: Công tác quản lý không thể đánh giá được các chi phí và doanh thu của từng tuyến cụ thể cũng như đánh giá phương án sử dụng tài sản và dự báo những ảnh hưởng tài chí nh của các phương án chiến lược kinh doanh; (5) Thoả thuận về kết quả thực hiện/tài chí nh giữa ngành đường sắt và Chính phủ chưa đầy đủ: Mức chi trả cho việc sử dụng CSHT không liên quan trực tiếp đến các chi phí mà ngành đường sắt phải chịu (chi phí bảo trì khả biến và chi phí trên các tuyến khác nhau). Ngoài ra cũng không có cam kết dài hạn về đầu tư, trợ cấp cũng như hiệu quả tài chí nh/khai thác.

Vận tải thuỷ nội đị a

Khoảng 8.000 km đường sông hiện đang được sử dụng cho vận tải thuỷ nội đị a, trong số đó Cục Đường sông Việt Nam quản lý 6.230 km và những km còn lại do các chí nh quyền đị a phương quản lý. Các dì ch vụ vận tải chủ yếu được cung cấp bởi các tổ chức khai thác vận tải công cộng ở miền Bắc và các tổ chức khai thác vận tải tư nhân ở miền Nam. Mặc dù đường thuỷ nội đị a đóng vai trò quan trọng ở những vùng đồng bằng nhưng hoạt động của tàu thuyền lại không thuận lợi do công việc nạo vét còn tồn đọng một cách đáng kể và thiếu các trang thiết bị dẫn luồng, v.v.... Hơn thế nữa các công trình và trang thiết bị của các cảng sông hầu hết cũng đều trong điều kiện kém.

Các vấn đề khác mà chuyên ngành phải đối mặt là (1) Các dì ch vụ cảng kém: Các cảng đều ở trong điều kiện kém, không có đủ trang thiết bị và được quản lý kém hiệu quả; (2) Cơ chế thị trường yếu kém: Phần lớn khối lượng hàng thông qua cảng vẫn do các tổ chức khai thác vận tải quốc doanh xếp dỡ theo các hợp đồng dài hạn không có tí nh cạnh tranh; (3) Thiết bị dẫn luồng và nạo vét chưa đầy đủ: Thiếu đèn hiệu cho nên không thể đảm bảo an toàn cho hoạt động của tàu thuyền vào ban đêm. Món nước hạn chế hoặc không ổn đị nh đã cản trở việc sử dụng các tàu lớn; (4) Thiếu khung pháp lý: Chưa có đạo luật và các quy đị nh thực hiện đối với đường thủy nội đị a. Chỉ có một nghị đị nh tạm thời xác đị nh cơ cấu tổ chức của Cục ĐSVN và còn nhiều khe hở trong việc xác đị nh các thủ tục và văn bản hướng dẫn cho quản lý đường sông; (5) Quản lý cơ sở hạ tầng còn yếu kém: Thiếu năng lực quy hoạch, hướng dẫn, giám sát và theo dõi. Cho nên cần phải có các hệ thống quản lý hoàn toàn mới (các cơ sở dữ liệu, bảo trì và doanh thu, v.v...). Chưa có sự phân chia rõ ràng trách nhiệm quản lý các tuyến đường biển pha sông giữa Cục HHVN và Cục ĐSVN; (6) Thiếu nguồn cung cấp tài chí nh bền vững: Cần phải đầu tư nhiều kinh phí hơn cho bảo trì nhưng vẫn chưa có cơ chế đưa ra các mức tài chí nh có thể dự báo.

Vận tải biển

Cảng biển: Các cảng biển Việt Nam đều do Nhà nước quản lý và khai thác ngoại trừ một số ít cảng¹³. Các cảng này được quản lý bởi Cục HHVN (Nghệ Tĩnh, Quy Nhơn, Nha Trang), Tổng công ty HHVN (Hải Phòng, Sài Gòn, Đà Nẵng, Cần Thơ), các chí nh quyền đị a phương và các bộ khác ngoài Bộ GTVT và các doanh nghiệp quốc doanh trực thuộc. Các cảng này được phân thành ba nhóm chí nh là cụm cảng miền Bắc (Hải Phòng), cụm cảng miền Trung (Đà Nẵng) và cụm cảng miền Nam (Sài Gòn). Các cảng này đều có mực nước nông¹⁴, thiết bị làm hàng và CSHT không đầy đủ. Dù có những hạn chế này nhưng khối lượng hàng thông qua cảng Hải Phòng và Sài Gòn vẫn tăng một cách ổn đị nh ngoại trừ năm 1997 là năm mà nền kinh tế đất nước gặp khó khăn do bị ảnh hưởng nặng nề của cuộc khủng hoảng kinh tế ở Châu Á. Năm 1999, cảng Sài Gòn xếp dỡ được 8,3 triệu tấn và cảng Hải Phòng xếp dỡ được 6,3 triệu tấn. Tuy nhiên các tàu công ten nơ với các chuyến đi biển dài hơn tìm cách tránh phải vào ra trực tiếp khi phải đi qua các luồng vào dài. Cho nên, việc mở rộng cảng, đặc biệt là ở miền Bắc và miền Nam đang được thúc đẩy kể cả việc phát triển các cảng mới ở Cái Lân và Vũng Tàu-Thị Vải.

Vận tải biển: Khoảng 10 tổ chức khai thác vận tải biển Việt Nam do Nhà nước và các chí nh quyền đị a phương, liên doanh v.v... quản lý và có khoảng 25 tổ chức khai thác vận tải biển nước ngoài tham gia vào lĩnh vực ngoại thương của Việt Nam. Tổng Cty HHVN, nắm giữ 60% tổng số đội tàu quốc gia song chỉ đảm nhận được 11% tổng khối lượng hàng ngoại thương do sự cạnh tranh gay gắt từ các tổ chức khai thác vận tải nước ngoài. Vận tải biển nội đị a bao gồm cả vận tải biển pha sông ở các vùng đồng bằng và vận tải ven biển chủ yếu vận chuyển nông sản, các sản phẩm mỏ và sản phẩm công nghiệp. Vận tải công ten nơ đối với vận tải ven biển dần tăng lên một cách đáng kể. Hiệu suất khai thác cảng và vận tải biển tương tự nhau. Năng lực và hiệu suất khai thác cảng thấp đã không khuyến khích các tổ chức khai thác vận tải biển nước ngoài sử dụng tàu hiện đại trên các tuyến đường biển Việt Nam.

Các vấn đề của chuyên ngành vận tải biển: Các vấn đề mà vận tải biển đang phải đương đầu chí nh là (1) Sự cạnh tranh hạn chế trong lĩnh vực vận tải ven biển: Hầu hết lưu lượng VT đều do các thành viên của Tổng Cty HHVN đảm trách, cho nên vẫn không thể có được sự cạnh tranh thực sự; (2) Thiếu kinh nghiệm quản lý: Các nhà quản lý tàu biển Việt Nam thiếu kinh nghiệm để có thể cạnh tranh với các tổ chức khai thác VT nước ngoài; (3) Tình trạng của đội tàu VT biển kém: Nhiều tàu thuyền trong đội tàu đã lạc hậu, trong điều kiện kém và không thể hoạt động có hiệu quả; (4) Hệ thống cước phí và các dịch vụ cảng chưa đầy đủ: Hàng hoá thường bị mất hoặc hư hại và các tàu thì phải nằm chờ tại cảng quá lâu. Cước phí cảng không liên quan chặt chẽ với các chi phí mà từng cảng phải gánh chịu; (5) Thiếu các phương pháp làm hàng hiện đại: Thiếu các thiết bị hiện đại khiến cho việc xếp/dỡ hàng hoá mất nhiều thời gian, cản trở đầu tư cho các tàu hiện đại; (6) Nạo vét chưa thỏa đáng: Những trổ ngại về mớn nước đã hạn chế kích cỡ tàu được sử dụng và thời gian đi biển; (7) Khung pháp lý chưa hoàn thiện: Cục HHVN chưa có đủ quyền hạn lập quy hoạch. Ngoài ra còn thiếu các quy đị nh xác đị nh việc thanh tra tàu thuyền và giải quyết những khiếu nại đền bù đối với vấn đề dầu loang. Hầu như chưa có một quy đị nh hay văn bản hướng dẫn nào cho việc bảo trì CSHT; (8) Quản lý còn yếu kém: Còn thiếu các hệ thống quản lý để quản lý CSHT, quản lý CSDL, quản lý công tác hoa tiêu và thực hiện

¹³ Cảng công ten nơ quốc tế Việt Nam (VICT) là dự án liên doanh bắt đầu hoạt động năm 1998.

¹⁴ Hiện tại, cảng Hải Phòng khó có thể tiếp nhận các tàu trên 7.000 DWT, trong khi cảng Sài Gòn cho phép các tàu trên dưới 20.000 DWT ra vào cảng.

dự án; (9) Cần thu hút đầu tư nước ngoài: Việt Nam cần phải tận dụng các cơ hội để thu hút đầu tư nước ngoài cho các trang thiết bị cảng hiện đại.

Vận tải hàng không

Có 135 cảng HK sân bay được sử dụng cho mục đích dân sự, quân sự và công an trên cả nước. Cục HKDDVN chịu trách nhiệm đối với 18 sân bay và các công tác dẫn đường hàng không. Sân bay chính ở Hà Nội tiếp nhận được 1,6 triệu HK, sân bay ở Đà Nẵng tiếp nhận 0,4 triệu và sân bay ở TP HCM tiếp nhận 5 triệu HK năm 1998. Có 2 hãng hàng không hoạt động ở Việt Nam, một trong số đó là Vietnam Airlines, đảm nhận 37% lưu lượng VT quốc tế đến/từ Việt Nam và 94% nhu cầu trong nước.

Chuyên ngành hiện đang đứng trước nhiều vấn đề khác nhau như (1) Cạnh tranh hạn chế: Tất cả các tổ chức khai thác VT hàng không Việt Nam đều là thành viên của Tổng Cty HKVN cho nên sự cạnh tranh thực sự rất hạn chế. Ngoài ra cũng không có sự cạnh tranh trong việc cung ứng các dịch vụ hỗ trợ tại sân bay; (2) Thiếu kinh nghiệm quản lý: Các hãng hàng không thiếu kinh nghiệm quản lý kinh doanh trên diện rộng. Theo như các hiệp định sắp tới của khu vực về tự do hóa dịch vụ hàng không thì hoạt động của các hãng hàng không Việt Nam sẽ gặp nhiều khó khăn; (3) Các công trình sân bay yếu kém: Không đủ năng lực và việc thiết kế các nhà ga hành khách chưa thỏa đáng đã làm hạn chế các mức dịch vụ; (4) Cần phát triển hệ thống CNS/ATM mới: Theo như các hiệp định quốc tế, Việt Nam sẽ lắp đặt một hệ thống quản lý bay mới cho nên cần phải tiến hành đầu tư và đào tạo; (5) Thiếu khung pháp lý: Chưa có các quy định để thực hiện các tiêu chuẩn về môi trường và kỹ thuật cao hơn. Ngoài ra cũng chưa có nghị định nào xác định cơ cấu tổ chức của Trung tâm quản lý bay dân dụng Việt Nam, điều này đã hạn chế việc quản lý ở cấp khu vực; (6) Quản lý CSHT yếu kém: Các hoạt động thương mại và diều tiết vẫn chưa được tách biệt trong các cụm cảng hàng không. Các phương thức phối hợp và năng lực lập quy hoạch yếu kém đã dẫn đến các chi phí quá tốn kém và các kế hoạch không hiệu quả; (7) Thiếu nguồn vốn đáng kể: Các cước phí quản lý không lưu và sân bay không liên quan đến chi phí cung cấp CSHT.

Giao thông nông thôn

Trong khi các đường chính yếu không ngừng được khôi phục thì mối quan tâm cũng ngày một tăng lên đối với việc cải thiện sự tiếp cận ở những khu vực nông thôn nơi có 80% dân cư của cả nước sinh sống. Các vấn đề chính mà GT nông thôn gặp phải là (1) Sự tiếp cận hạn chế bằng các phương tiện cơ giới trong mọi điều kiện thời tiết: Một số xã không thể tiếp cận được bằng các phương tiện cơ giới vào một số thời điểm trong năm, điều này đã ảnh hưởng xấu đến sản xuất nông nghiệp và thị trường cũng như phát triển các dịch vụ và kinh tế nông thôn nói chung; (2) Kiểm soát giá đối với các dịch vụ VT: Một số loại cước phí áp dụng cho xe tải ở những khu vực miền núi do Chính phủ kiểm soát đã cản trở các tổ chức khai thác VT cung cấp các dịch vụ; (3) Quản lý CSHT còn yếu kém: Các hệ thống bảo trì và quy hoạch vẫn chưa được thông qua để thực hiện trong điều kiện ở Việt Nam; (4) Thiếu kinh phí đáng kể: Chưa có cơ chế đưa ra các nguồn vốn dự báo trước cho bảo trì đường bộ.

Vận tải qua biên giới

Tổng số có 24 tỉnh/thành phố của Việt Nam có chung đường biên giới dài (4.639 km) với các nước láng giềng là Trung Quốc, CHDCND Lào và Campuchia¹⁵. Tầm quan trọng của vận tải qua biên giới được đánh giá từ các triển vọng trong nước và khu vực. Các sáng kiến hợp tác khu vực hiện tại thông qua Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN), tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng (GMS) và những hiệp định song phương¹⁶ khác yêu cầu một mạng lưới giao thông liên hoàn và tạo điều kiện thuận lợi cho các dịch vụ VT dự kiến để mở rộng các hoạt động KT-XH của các nước. Vận tải qua biên giới trong bối cảnh của Việt Nam xét từ quan điểm phát triển nông thôn cũng rất quan trọng vì hầu hết các hành lang được xác định bao gồm cả các khu vực miền núi hẻo lánh và khu vực nông thôn, là những nơi có sự tiếp cận rất kém và luôn phải chống chịu với đói nghèo. Các vấn đề chí nh mà vận tải qua biên giới gặp phải là (1) Các mức giao thông chưa ổn định và bị hạn chế: Các luồng vận tải qua biên giới rất hạn chế và dao động đáng kể; (2) Cơ sở vật chất hạn chế: Năng lực của các đường tiếp cận chưa đủ đặc biệt đối với vận tải đường dài. Ngoài ra còn thiếu các công trình tại đường biên giới; (3) Các trở ngại về thể chế: Các quy định và luật lệ song phương đã cản trở sự phát triển của GTVT như sự qua lại của phương tiện giữa các nước.

Vận tải đa phương thức

Các dịch vụ VT liên hoàn với chi phí hợp lý làm cho ngành GTVT có khả năng cạnh tranh hơn ngày càng trở thành mục tiêu đặc biệt quan trọng đối với cả vận tải hàng hóa liên tỉnh và quốc tế. Tầm quan trọng của khái niệm vận tải đa phương thức đang được nhận biết ở Việt Nam song vẫn còn rất hạn chế do các yếu tố khác nhau như (1) Thiếu các dịch vụ thường xuyên được đảm bảo: Không có các dịch vụ thường xuyên đối với các phương thức vận tải trên những tuyến trực như vận tải ven biển và đường sắt mà cho phép có thể biết trước được thời gian vận chuyển những lô hàng đó; (2) Thiếu các hệ thống thông tin về hàng hóa: Không có nhà chuyên chở nào có thể cung cấp thông tin về hàng hóa của khách hàng vào bất cứ thời điểm nào; (3) Thiếu các phương pháp xếp dỡ hàng hóa hiện đại: Việc thiếu trang thiết bị xếp dỡ công ten nơ và tẩm n้ำng hàng đã cản trở hình thành sự liên kết hiệu quả giữa các phương thức; (4) Các đường tiếp cận tới các cảng còn yếu kém: Đường tiếp cận tới những cảng mới không được hoàn thành theo kế hoạch và có một số hạn chế về sự lưu thông của xe tải qua các thành phố và các cầu đã bị xuống cấp; (5) Những hạn chế về vật chất đối với vấn đề công ten nơ hóa: Có rất ít đường được thiết kế để tiếp nhận các xe tải chở công ten nơ. Bất cứ một xe tải chở công ten nơ nào cũng cần phải có giấy phép khai thác đặc biệt bởi vì các xe tải này thường vượt quá giới hạn chiều cao hợp lệ; (6) Các trở ngại mang tính quan liêu bao cấp: Các thủ tục hải quan cản trở các tổ chức khai thác vận tải đa phương thức đóng vai trò đại diện cho khách hàng. Các thủ tục này được đề ra không khuyến khích các hoạt động vận tải và thông quan hiệu quả; (7) Thiếu khung pháp lý: Chưa có cơ sở pháp lý đối với vận tải đa phương thức; (8) Cần thu hút đầu tư nước ngoài: Việt Nam cần tận dụng các cơ hội để thu hút đầu tư nước ngoài cho các dịch vụ và công trình mới, song vẫn còn những hạn chế đối với đầu tư nước ngoài.

¹⁵ 6 tỉnh thành của Việt Nam chung đường biên giới với Trung Quốc, 10 tỉnh chung đường biên giới với Lào và 8 tỉnh chung đường biên giới với Campuchia.

¹⁶ ASEAN thúc đẩy dự án Đường sắt Côn Minh-Singapo và dự án Đường bộ ASEAN. Chương trình GMS tập trung vào sự phát triển hợp tác trong tiểu vùng (Campuchia, Lào, Miến Điện, Thái Lan, Việt Nam và tỉnh Vân Nam của Trung Quốc) bao gồm 8 hành lang đông-tây.

Quản lý ngành

Các vấn đề khác nhau được đề cập ở trên không phải là những vấn đề cụ thể của từng chuyên ngành nhưng yêu cầu phải có phương pháp tiếp cận chung về quản lý và thể chế xuyên suốt các chuyên ngành. Những vấn đề chí nh về quản lý ngành GTVT bao gồm (1) Quản lý yếu kém: Việc ra quyết định còn chậm và thiếu hiệu quả do các tổ chức quá tập trung, sự chồng chéo hay các trách nhiệm chưa rõ ràng, thiếu các quy trình và văn bản hướng dẫn, thiếu thông tin đáng tin cậy để giám sát việc thực hiện chính sách; (2) Cần loại bỏ các chức năng thương mại còn tồn tại: Mặc dù đã đạt được nhiều thành công nhưng vẫn còn tồn tại các hoạt động thương mại trong những cơ quan chịu trách nhiệm giám sát điều tiết (các dịch vụ vận tải và những chức năng hỗ trợ); (3) Thiếu đội ngũ cán bộ được đào tạo cũng như các chính sách đào tạo: Cần phải có nhiều cán bộ được đào tạo trong các lĩnh vực kỹ thuật/chuyên môn hơn và các nhà ra quyết định phải nắm bắt những thông tin kỹ thuật được trao cho họ. Đội ngũ cán bộ hiện tại cần được đào tạo về các quy trình và hệ thống quản lý mới. Bộ GTVT vẫn chưa xác định các chương trình và chiến lược đào tạo cụ thể; (4) Thiếu cơ sở và sân chơi công bằng cho việc bù đắp chi phí: Các quy định chưa đưa ra được cơ sở cho cạnh tranh hiệu quả giữa các phương thức vận tải. Các cước phí do người sử dụng phải trả luôn không bao gồm các chi phí cho CSHT và nguyên nhân dẫn đến những điều bất cập này là do sự kiểm soát giá và can thiệp của Chính phủ (một số những can thiệp đó đã cản trở sự cạnh tranh và tham gia của thành phần tư nhân trong ngành GTVT); (5) Tiến độ cải cách DNINN còn chậm: Mặc dù Chính phủ đã có những ưu tiên cho việc cổ phần hóa nhưng quá trình này chưa được thực hiện bao nhiêu; (6) Cần phải tạo các nguồn doanh thu mới: Để cấp vốn cho sự phát triển CSHT và đầu tư cho các trang thiết bị GTVT thì cần phải có các nguồn vốn mới.

4 BẤI CẢNH CỦA NGÀNH GTVT

Các mục tiêu phát triển quốc gia

Trong quá trình phát triển Việt Nam sẽ phải đổi mới với những thay đổi mạnh mẽ cả ở trong và ngoài nước. Quá trình đô thị hóa¹⁷ sẽ diễn ra nhanh chóng khi nền kinh tế phát triển và đa dạng hóa. Những hạn chế trong việc tăng năng suất nông nghiệp dẫn tới làn sóng di cư lên các khu đô thị. Quá trình toàn cầu hóa nền kinh tế, trao đổi thông tin cũng như giao lưu văn hóa xã hội sẽ không thể tránh khỏi. Ảnh hưởng của chúng rất lớn và có lợi cho đất nước nếu như được quản lý một cách thí ch hợp. Sự phát triển về công nghệ hiện đang diễn ra trên toàn thế giới cũng sẽ ảnh hưởng đến các ngành công nghiệp và kinh tế trên nhiều mặt.

Ngành GTVT là bộ phận rất quan trọng trong quá trình phát triển đất nước và là một công cụ chiến lược nhằm hỗ trợ và tạo điều kiện cho phát triển kinh tế xã hội ở nhiều cấp khác nhau, từ quốc gia tới địa phương-có nghĩa là toàn xã hội. Do đó, ngành GTVT cần phải là một bộ phận thống nhất của khung phát triển và các chiến lược quốc gia - điểm khởi đầu của VITRANSS. Các mục tiêu phát triển đất nước được tóm tắt như sau:

- **Tăng trưởng kinh tế:** Những bài học trong quá khứ của đất nước cũng như những bài học từ bên ngoài khác cho thấy rằng tăng trưởng kinh tế bền vững là nền tảng quan trọng nhất để phát triển kinh tế xã hội đất nước. Do đó mục tiêu đặt ra là đạt được một tỷ lệ tăng trưởng kinh tế cao và bền vững với hiệu quả kinh tế ngày càng tăng.
- **Công nghiệp hóa và Hiện đại hóa:** tăng trưởng kinh tế bền vững chỉ có thể đạt được một khi nền kinh tế thị trường đa thành phần được phát triển không ngừng kết hợp với công nghiệp hóa và hiện đại hóa hơn nữa các ngành công nghiệp và các ngành kinh tế, và nhờ đó tăng năng suất.
- **Xoá đói giảm nghèo:** Mức đói nghèo trong cả nước vẫn cao và sẽ không giảm nhanh mặc dù trong tương lai tỷ lệ tăng trưởng kinh tế có thể sẽ cao. Mức độ nghèo đói của Việt Nam ở khu vực nông thôn, đặc biệt là những khu vực xa xôi hẻo lánh cao hơn khu vực thành thị.
- **Tí nh công bằng:** Do hầu hết CSHT tập trung vào một số vị trí, hầu hết là các khu vực tăng trưởng ở miền Nam và Bắc, và một phần ở Miền Trung, thúc đẩy nền kinh tế phát triển hài hòa tại tất cả các khu vực là một vấn đề hàng đầu về chính sách đối với Chính phủ.
- **Sự ổn định về tài chính:** Hiện tại, nhiều dự án phát triển dựa vào nguồn vốn ODA do địa phương thiếu khả năng tạo vốn. Cơ chế thị trường chưa hoạt động một cách hiệu quả, và chi phí của các dịch vụ và sản phẩm thường không được bù đắp thỏa đáng bởi người sử dụng hoặc người hưởng lợi. Nguồn dự trữ quốc gia phải được mở rộng nhằm tạo ra những điều kiện tiên quyết đối với việc phát triển nhanh và bền vững trong kỷ nguyên mới.

¹⁷ Mức độ đô thị hóa (% dân số đô thị so với tổng dân số) của Việt Nam sẽ vẫn thấp (23,3%) so với các nước khác trong khu vực Đông Nam Á.

Khung phát triển khu vực

Chí nh sách và xu hướng phát triển khu vực: Nhìn chung, công nghiệp hóa và đô thị hóa được xem là những vấn đề hàng đầu trong quá trình phát triển. Người ta kỳ vọng rằng ngành nông nghiệp cũng sẽ đạt được sự tăng trưởng. Cùng với sự cơ giới hóa ngày càng tăng, ngành này dự tính sẽ cần ít lao động hơn. Những công nhân bị giảm biên chế khi đó có thể sẽ được tuyển dụng cho khu vực hai và khu vực ba. Các mục tiêu của kế hoạch này đòi hỏi huy động sự tích lũy cả trong và ngoài nước, và phụ thuộc vào những cải tiến đáng kể trong phát triển nguồn nhân lực để cung cấp lực lượng lao động cùng với các kỹ năng cần thiết đáp ứng nhu cầu của nền kinh tế đang trên đà công nghiệp hóa.

Mức tăng trưởng kinh tế của từng vùng trong cả nước rất khác nhau. Miền Nam là vùng có mức tăng trưởng nhanh nhất, tiếp theo là miền Bắc và miền Trung. Xu hướng này vẫn duy trì hơn một thập kỷ nay. Sự chênh lệch giữa các vùng vẫn chưa được rút ngắn lại mà thậm chí còn tăng lên giữa khu vực thành thị và nông thôn. Do đó sự chênh lệch giữa các khu vực đô thị của những vùng có mức tăng trưởng nhanh và các khu vực nông thôn miền núi ngày càng trở nên lớn hơn.

Để rút ngắn khoảng cách này và đáp ứng các mục tiêu phát triển dài hạn của kế hoạch 5 năm của Chính phủ về công nghiệp hóa và hiện đại hóa đất nước (1996-2000) thì một số các mục tiêu lớn đã được đặt ra, như đã trình bày trong phần trước. Ngoài ra, nhiều chương trình cũng tập trung hơn vào phát triển nông thôn và xoá đói giảm nghèo.

Triển vọng và khung phát triển vùng đối với VITRANSS: Chính sách phát triển vùng và quốc gia đã được thể hiện qua các chỉ tiêu về dân số, mức độ đô thị hóa, tổng sản phẩm nội vùng (GRDP), cơ cấu ngành và sản lượng công nghiệp ở cấp tỉnh và cấp vùng. Triển vọng phát triển vùng này cung cấp nền tảng cho việc dự báo nhu cầu vận tải và phát triển qui hoạch GTVT. Tầm quan trọng của sự phát triển kinh tế xã hội ở Việt Nam trong hai thập kỷ tới (1998/1999-2020) được tóm tắt như sau:

- Dân số sẽ tăng từ 76 triệu lên 110 triệu (1,4 lần).
- Tổng sản phẩm quốc nội (GDP) sẽ tăng từ 264 nghìn tỷ đồng lên 885-1.144 nghìn tỷ đồng (3,4-4,3 lần).
- GDP trên đầu người sẽ tăng từ 3,2 triệu đồng lên 8,0 triệu - 10,4 triệu đồng (2,5 - 3,2 lần).
- Tỷ lệ dân thành thị sẽ tăng từ 23,3% lên 32,5%.
- Công cuộc công nghiệp hóa sẽ đạt được những tiến bộ hơn nữa và sản lượng công nghiệp như thép, xi măng, phân bón, sản phẩm chế tạo sẽ tăng một cách đáng kể (5,1 lần).
- Ngoại thương cũng sẽ tăng đáng kể (2,5 đến 3 lần).

Những thay đổi tổng thể này sẽ có ảnh hưởng trong cả nước. Người ta dự tính rằng các mục tiêu phát triển vùng cùng với sự quan tâm đặc biệt đến việc rút ngắn sự chênh lệch giữa các vùng và xoá đói giảm nghèo ở những khu vực nông thôn sẽ được đề cập một cách thí ch hợp trong quá trình này. Trong bối cảnh đó, VITRANSS

miêu tả ngắn gọn kí ch bản GTVT trong tương lai như sau:

- **Sự phát triển về kinh tế xã hội sẽ làm cho nhu cầu vận tải tăng lên một cách đáng kể trong cả nước và làm nảy sinh các dịch vụ VT khác nhau.** Theo xu hướng đô thị hóa không ngừng, nhu cầu vận tải sẽ còn tăng hơn nữa trong tương lai. Biến động GTVT theo mùa sẽ trở nên ít đáng kể hơn khi xã hội phát triển ít phụ thuộc vào nông nghiệp hơn. Hành khách sẽ yêu cầu các dịch vụ vận tải thoải mái hơn, nhanh hơn tương xứng với thu nhập ngày càng tăng của mình.
- **Chí nh sách phân cấp quản lý** của Chí nh phủ nhằm đạt được sự tăng trưởng hợp lý và mức độ đô thị hóa cân bằng giữa các vùng. Trong khi người ta ước tính rằng số lượng các thành phố lớn có hơn 500.000 dân sẽ tăng từ 4 lên 10 vào năm 2020 thì một chiến lược quan trọng là các trung tâm đô thị trực thuộc phải được phát triển một cách thống nhất và có tổ chức để hỗ trợ cho sự phát triển của các khu vực nông thôn. Sự phát triển các vùng đai tăng trưởng mang tính chiến lược, gồm Hạ Long-Hải Phòng-Hà Nội-Vinh, Huế-Đà Nẵng, Vũng Tàu-Biên Hòa-TPHCM-Cần Thơ, sẽ được đẩy nhanh tốc độ. Tuy nhiên, những sự phát triển này cần phải có lợi cho các vùng khác trên phạm vi cả nước, cụ thể là thông qua mạng lưới giao thông và các dịch vụ vận tải được kết nối liên hoàn.
- **Mặc dù mức tăng trưởng dự tính sẽ tăng lên song tình trạng nghèo đói vẫn còn tồn tại trong tương lai.** Thu nhập của dân cư đô thị bình quân năm 1990 gấp năm lần so với thu nhập của dân cư nông thôn, và tăng gấp tám lần vào năm 1997. Để giảm bớt sự chênh lệch giữa thành thị và nông thôn thì giao thông nông thôn cần phải được tăng cường để đảm bảo sự tiếp cận thị trường, nâng cao năng suất lao động nông nghiệp và khuyến khích các hoạt động phi nông nghiệp.¹⁸
- **Các khu công nghiệp nằm rải rác trên cả nước phản ánh những nguồn khoáng sản dồi dào của Việt Nam và một số quyết định mang tính chí nh trị về sự lựa chọn địa điểm cho các khu công nghiệp đó.** Ví dụ, than và các sản phẩm dầu được vận chuyển chủ yếu từ vùng mỏ Quảng Ninh và nhà máy lọc dầu Dung Quất đến các nơi tiêu thụ trên toàn quốc. Các sản phẩm xi măng và phân bón chủ yếu được sản xuất ở miền Bắc nhờ những nguồn khoáng sản phong phú của khu vực, còn những nền kinh tế đô thị lớn sẽ cung cấp các mặt hàng chế tạo đa dạng. Để kết nối các khu vực sản xuất và tiêu thụ với nhau thì vận tải đường dài là hết sức cần thiết. Nếu các dịch vụ vận tải này không được cung cấp đầy đủ với mức giá kinh tế thì hàng hóa địa phương có thể dễ dàng bị thay thế bởi hàng hóa nhập khẩu.

¹⁸ Theo phân tích của Ngân Hàng Thế giới, Việt Nam có khoảng 90% hộ nghèo sống ở các vùng nông thôn và chỉ có 30% trong số họ phụ thuộc hoàn toàn vào nông nghiệp. Phân tích cũng chỉ ra rằng những người sống ở các khu vực có đường bộ tiếp cận hoạt động trong mọi thời tiết sẽ có mức sống tương đối cao hơn những người dân ở khu vực khác.

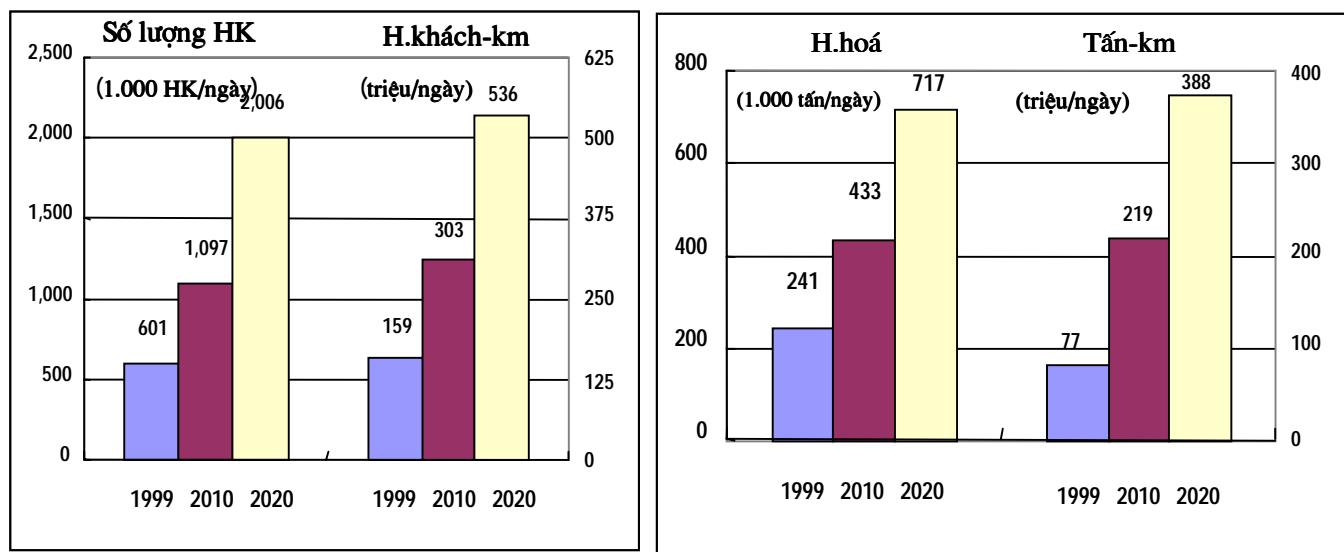
Bảng 4.1
Mức tăng trưởng dân số và GDP

Dân số	Triệu (Chỉ số)	1999	2010	2020
		76,3 (100)	94,5 (123)	109,5 (143)
GDP (Nghìn tỷ đồng theo giá năm 1994)	Tình huống cao (Chỉ số)	264	598 (227)	1.144 (433)
	Tình huống thấp (Chỉ số)		531 (201)	885 (335)

Nhu cầu vận tải - Hiện tại và Tương lai

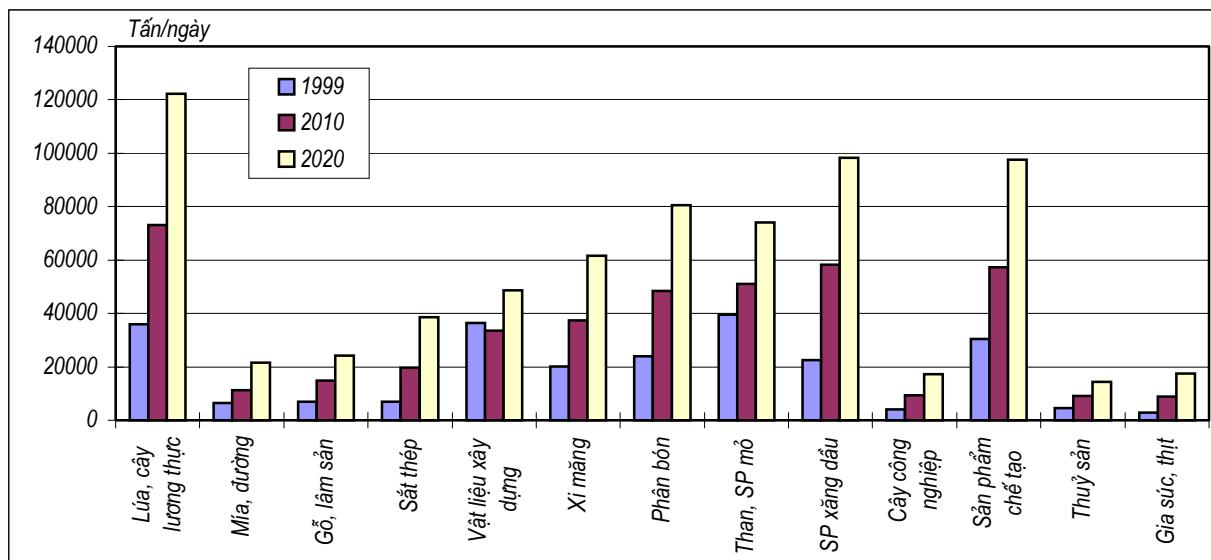
Sự gia tăng nhu cầu tổng thể: Nhu cầu vận tải hành khách liên tỉnh đạt khoảng 219 triệu hành khách (0,6 triệu HK/ngày) hay 58,4 tỷ hành khách-km (160 triệu HK-km/1 ngày) vào năm 1999 và dự đoán sẽ tăng lên 1,8 lần vào năm 2010 và 3,3 lần vào năm 2020. Tổng khối lượng hàng hóa liên tỉnh ước tính đạt 89 triệu tấn năm 1999 sẽ tăng lên 1,9 lần vào năm 2010 và 3,1 lần vào năm 2020. Do cự ly vận tải trung bình sẽ tăng lên nên nhu cầu vận tải hàng hóa sẽ tăng gần 5 lần vào năm 2010 về tấn-km. Các danh mục hàng hóa chính được vận chuyển hiện nay là thóc/gạo, vật liệu xây dựng, than đá, xăng dầu và các sản phẩm chế tạo. Trong tương lai, nhu cầu sẽ tăng lên đáng kể đối với thóc/gạo, thép, xi măng, phân bón, xăng dầu và các sản phẩm chế tạo.

Hình 4.1
Sự gia tăng nhu cầu vận tải trong tương lai



Nguồn: VITRANSS

Hình 4.2



Nguồn: VITRANSS

Nhu cầu vận tải quốc tế: Khối lượng vận tải hành khách và hàng hoá quốc tế cũng sẽ tăng lên. Nhu cầu vận tải hành khách quốc tế đạt mức 24 triệu năm 1999 sẽ tăng lên trên 50 triệu năm 2020, do đó tỷ phần đảm nhận của vận tải hàng không sẽ tăng từ 10% lên 23% rồi 29% trong giai đoạn này. Khối lượng hàng ngoại thương bao gồm hàng xuất nhập khẩu và quá cảnh/trung chuyển cũng sẽ tăng lên gấp 2 đến 3 lần.

Bảng 4.2

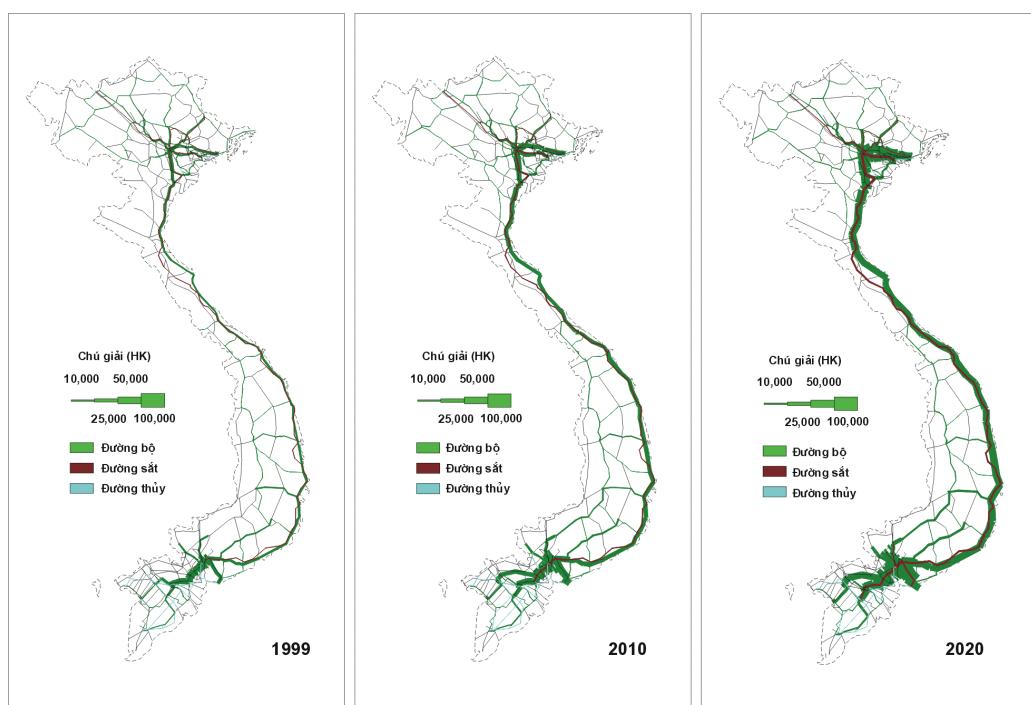
Tóm tắt lưu lượng vận tải quốc tế

	1999	2010	2020
1. Hành khách			
– Tổng số (triệu)	24	34-36	51-56
– Tỷ phần đảm nhận (%) bằng đường bộ	90 10	77-80 20-23	71-77 23-29
bằng đường HK			
2. Hàng ngoại thương			
– Tổng trọng tải (triệu)	41	55-59	96-119
Xuất khẩu	21	31	46-50
Nhập khẩu	17	19-22	42-60
Quá cảnh/Trung chuyển	3	5-6	8-9
– Tỷ phần đảm nhận (%) bằng đường bộ	18 82	20 80	23 77
bằng đường biển			

Nguồn: VITRANSS

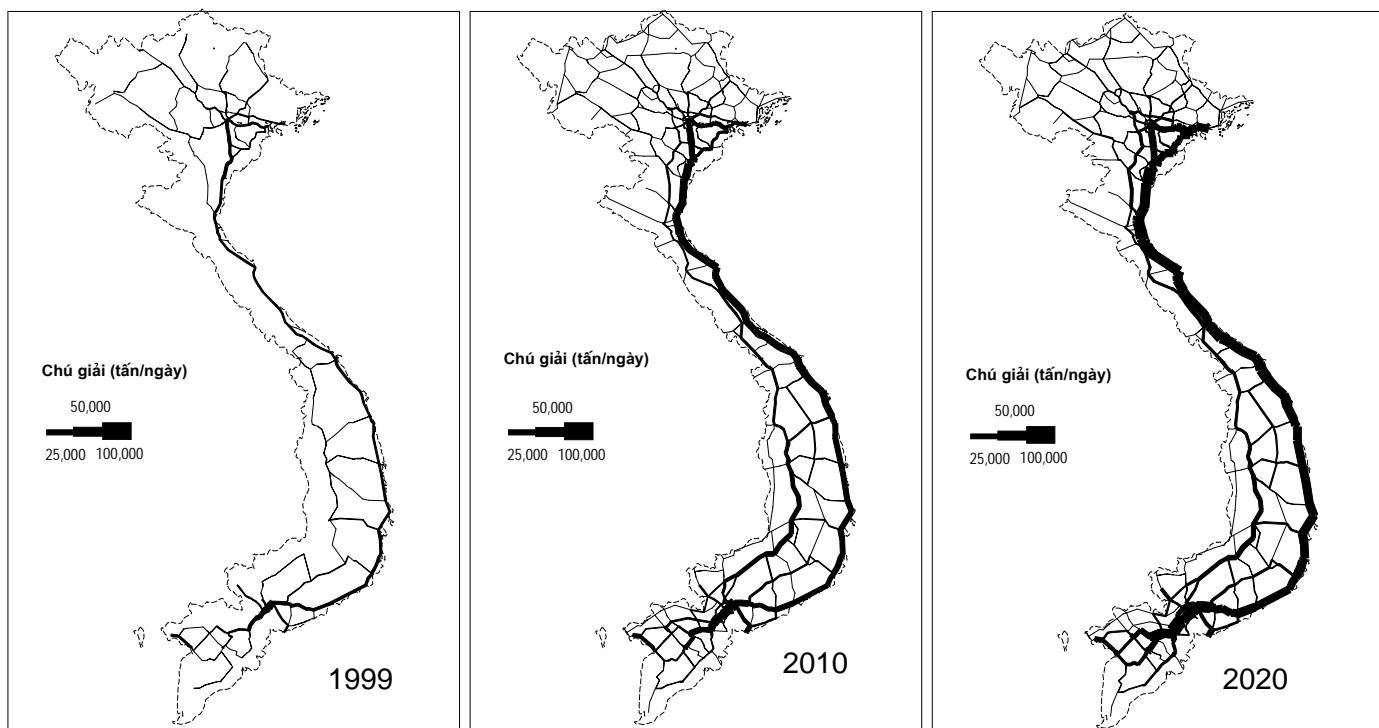
Nhu cầu vận tải trên mạng lưới: Hiện tại, lưu lượng vận tải rất đáng chú ý trên các đường hướng tâm đổ về Thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội trong các khu vực đồng bằng. Tuy nhiên, sự luân chuyển bắc-nam giữa TP HCM và Hà Nội hiện chưa nhiều cũng sẽ trở nên đáng kể trong tương lai. Đối với vận tải hàng hoá, tuyến trực Hồ Chí Minh cũng sẽ đóng góp cho sự luân chuyển bắc-nam này. Vì cự li vận chuyển hàng hoá dự tính sẽ tăng lên trong tương lai cho nên tỷ phần đảm nhận của vận tải ven biển, chủ yếu là hàng rời, sẽ tăng lên đáng kể. Vai trò của đường sắt cũng trở nên quan trọng hơn đối với vận tải hàng hoá. Khi sự phát triển đường bộ đạt được những tiến bộ hơn nữa, vận tải thuỷ nội địa sẽ phục vụ cho nhu cầu vận tải địa phương nhiều hơn.

Hình 4.3
Luồng hành khách theo các phương thức sắt, thuỷ, bộ



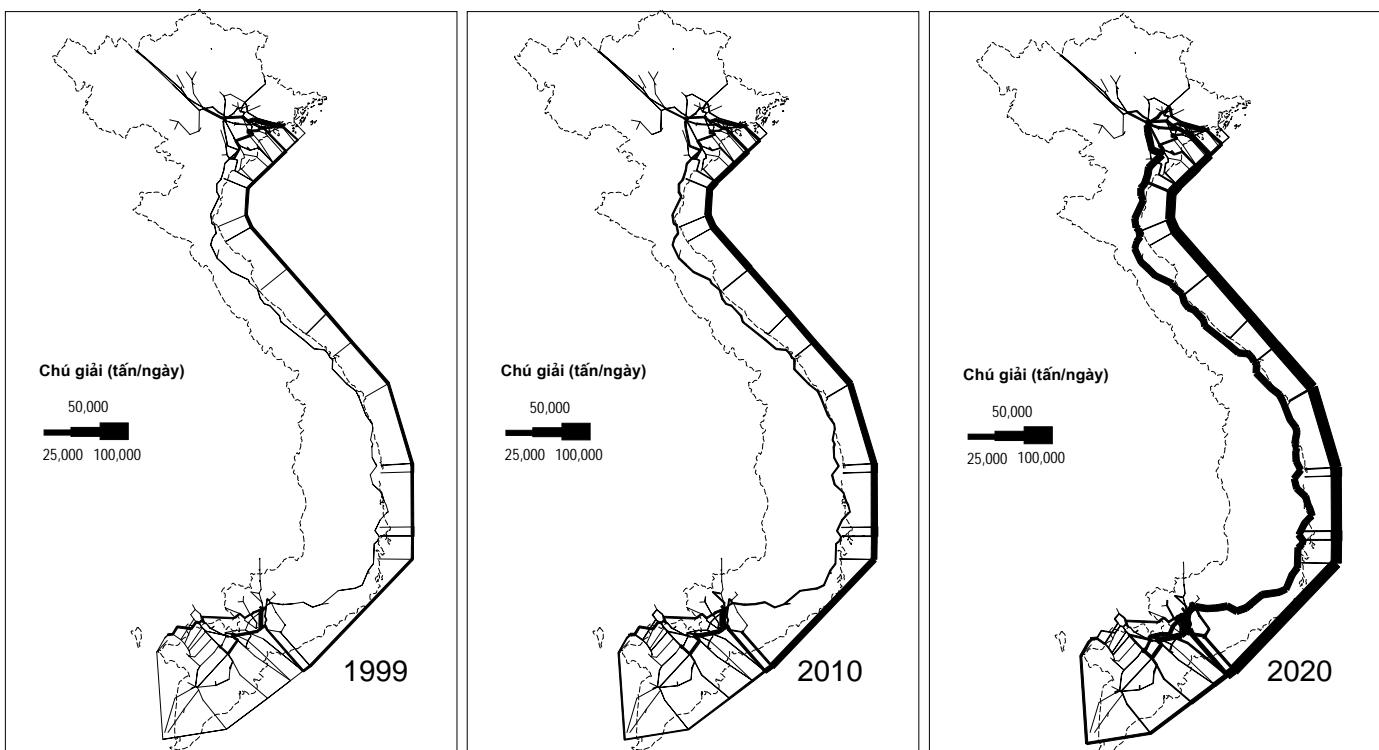
Nguồn: VITRANSS

Hình 4.4
Vận tải hàng hoá bằng đường bộ



Nguồn: VITRANSS

Hình 4.5
Vận tải hàng hoá bằng đường sắt, đường thuỷ nội địa và vận tải ven biển



Nguồn: VITRANSS

Các nguồn lực sẵn có cho ngành GTVT

Đầu tư cho ngành GTVT chiếm khoảng một phần tư khối lượng đầu tư công cộng trong những năm gần đây hay khoảng 1,8% GDP. Mặc dù đã có chủ trương đầu tư cho ngành GTVT phải đạt 3% GDP¹⁹ nhưng điều đó là thiếu thực tế bởi vì hầu hết những đầu tư cho cơ sở hạ tầng đã được cấp vốn bằng nguồn vốn hỗ trợ phát triển chí nh thức (ODA). Và chắc chắn nguồn vốn ODA sẽ không thể tăng hơn nữa một phần do tình hình kinh tế của các nước tài trợ và một phần do yêu cầu tăng cường tự trang trải về mặt tài chí nh ở Việt Nam.

Dựa trên GDP được VITRANSS dự báo, khối lượng đầu tư có thể được ước tí nh đối với các tình huống sau đây:

Tình huống 1: 1,8% GDP được tiếp tục đầu tư cho ngành GTVT

Tình huống 2: 2,5% GDP được tiếp tục đầu tư cho ngành GTVT

Tình huống 3: 3,0% GDP được tiếp tục đầu tư cho ngành GTVT

Khối lượng đầu tư ước tí nh của Chí nh phủ dành cho ngành GTVT nằm trong khoảng từ 23 tỷ đô la đến 45 tỷ đô la cho hai thập kỷ tới (tham khảo Bảng 3.4.1). Đối với VITRANSS, Tình huống 2 được giả đị nh là tình huống có thể có với con số khoảng 12 triệu đô la sẽ được đầu tư cho giai đoạn QHTT.

**Bảng 4.3
Ước tí nh khối lượng đầu tư có thể cho ngành GTVT**

Tỷ USD

Giai đoạn	Tình huống 1 ^{1/} : 1,8% của GDP		Tình huống 2 ^{1/} : 2,5% của GDP		Tình huống 3 ^{1/} : 3,0% của GDP	
	Cao	Thấp	Cao	Thấp	Cao	Thấp
2001-2005	3,7	3,5	5,1	4,9	6,2	5,9
2006-2010	5,4	4,9	7,5	6,8	8,9	8,1
Tổng phụ 2001-2010	9,1	8,4	12,6	11,7	15,1	14,0
2011-2020	18,0	14,7	25,0	20,5	30,0	24,5
Tổng số	27,1	23,1	37,6	32,2	45,1	38,5

Nguồn: Được ước tí nh bởi VITRANSS

1/ “Cao” và “thấp” biểu thị tỷ lệ tăng trưởng GDP cao và thấp được giả đị nh trong Nghiên cứu.

¹⁹ Qui mô cấp vốn công cộng theo GDP cho ngành GTVT năm 1996 như sau: Brunei Darussalam (2,9%), Malaysia (2,4%), Myanmar (2,3%), Philippines (2,0%) và Thái Lan (7,3%): Ban Thư kí ASEAN

Xem xét về môi trường

Các vấn đề về môi trường ngày càng trở nên bức xúc đối với sự phát triển kinh tế xã hội. Trong Nghiên cứu của VITRANSS, các vấn đề này được đánh giá theo từng chuyên ngành GTVT từ quan điểm về môi trường xã hội và môi trường tự nhiên.

Các khu vực có những vấn đề bức xúc về môi trường được miêu tả ngắn gọn như sau:

- Các khu vực hay bị sạt lở đất phần lớn tập trung ở các vùng đồi núi của Việt Nam. Đặc biệt đối với các tỉnh miền núi phía bắc cần phải tiến hành đánh giá một cách kỹ càng trước khi thực hiện các dự án bởi vì các đoạn bị rạn nứt hiện nay có thể sẽ hoạt động trở lại khi có động đất xảy ra.
- Các khu vực dễ bị ảnh hưởng bởi lũ lụt là Đồng bằng sông Hồng, Đồng bằng sông Cửu Long và một số khu vực ven biển. Các khu vực ven biển đôi khi còn bị ảnh hưởng của bão. Cho nên cơ sở hạ tầng GTVT ở các khu vực này phải đảm bảo không bị nước phá huỷ. Đồng thời, chúng không được ngăn cản dòng nước. Đặc biệt ở những vùng đồng bằng, các dự án về đường bộ cần phải được liên kết với các dự án phòng chống lũ lụt.
- Phần lớn các phá và đầm lầy ven biển tập trung dọc theo đường bờ biển của Việt Nam. Những khu vực này là nơi sinh sống của các loại cây nước mặn rất có giá trị về mặt sinh thái. Các dự án GTVT, đặc biệt là các dự án cảng không được gây ra những tác động có hại cho các khu vực này. Do đó việc đánh giá dự án phải được tiến hành trước khi thực hiện.
- Các khu vực có tầm quan trọng về lịch sử và tự nhiên như các khu vực được công nhận là Di sản Thế giới (Vịnh Hạ Long, Huế, Mỹ Sơn và Hội An) và những giá trị văn hoá truyền thống cũng nên được gìn giữ cho muôn đời sau.

Các khía cạnh khác cũng được cân nhắc là những ảnh hưởng đối với môi trường xã hội, môi trường tự nhiên và môi trường sống. Môi trường xã hội bao gồm các vấn đề liên quan đến việc tái định cư, các hoạt động kinh tế, ảnh hưởng của các công trình công cộng và công trình giao thông, sự xáo trộn về mặt xã hội, các giá trị văn hoá và lịch sử, tình trạng sức khoẻ cộng đồng, chất thải và các hiểm họa. Môi trường tự nhiên liên quan đến các vấn đề về địa hình, địa lý, xói lở đất, nước ngầm, tình hình thủy văn, khu vực duyên hải, động thực vật, khí tượng học và cảnh quan. Môi trường sống gồm các khía cạnh về ô nhiễm không khí, chất lượng nước, ô nhiễm đất, tiếng ồn và độ rung cũng như lún đất.

Hình 4.6
Các khu vực có những vấn đề bức xúc về môi trường

