

4.6 Vận tải hàng không

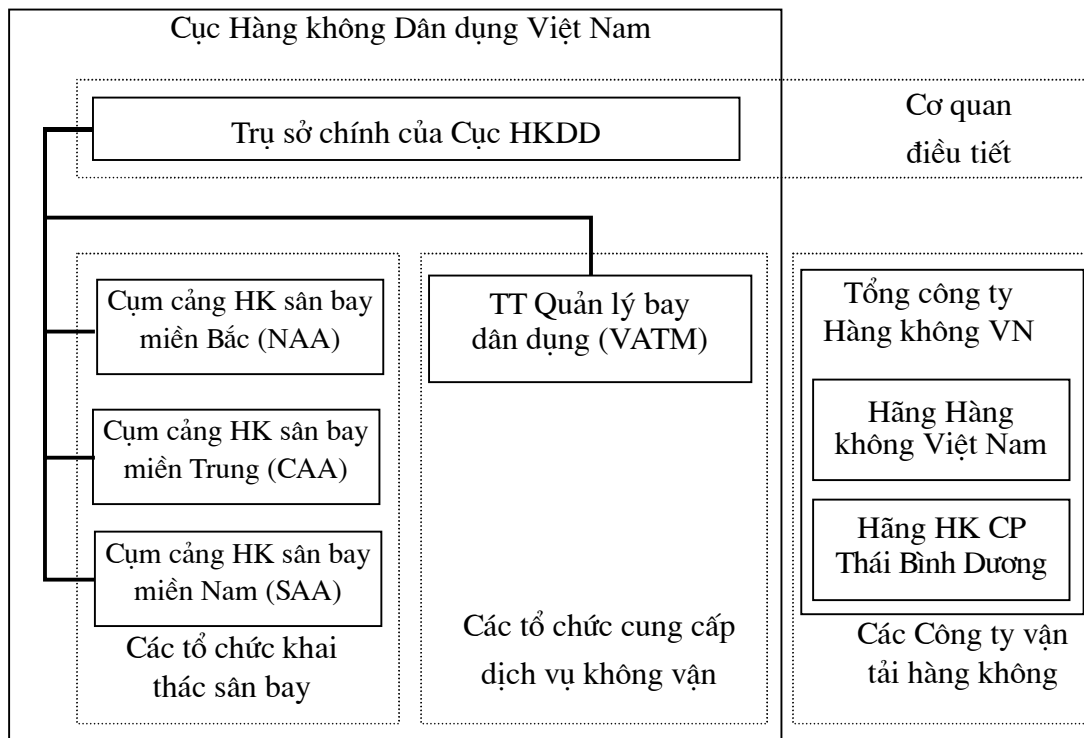
4.6.1 Khung quản lý

Bộ máy tổ chức tổng thể

Năm 1976, Tổng cục Hàng không Dân dụng (GCAA) được thành lập trực thuộc Bộ Quốc phòng và chịu trách nhiệm về hàng không dân dụng. Năm 1989, quyền kiểm soát Tổng Cục HKDDVN được chuyển sang trực thuộc Hội đồng Bộ trưởng. Tổng Cục HKDDVN được chia làm hai, một là Vụ Hàng không Dân dụng (CAD) thuộc Bộ GTVT và Bưu điện, một là Tổng công ty Hàng không Việt Nam. Lúc đó Việt Nam Airlines cung cấp các dịch vụ hàng không vận và sân bay cùng với việc điều hành hãng hàng không quốc gia.

Mặt khác Cục Hàng không dân dụng Việt Nam (Cục HKDD) được thành lập dưới hình thức một cơ quan Nhà nước và do Nhà nước quản lý theo Luật Hàng không Dân dụng Quốc gia ban hành năm 1992. Cục HKDD, hiện có trách nhiệm đối với hàng không dân dụng, do Văn phòng Chính phủ trực tiếp quản lý. Cục HKDD Việt Nam đóng vai trò điều tiết trong ngành hàng không Việt Nam. Các chủ khai thác sân bay - 3 cụm cảng hàng không - và nhà cung cấp dịch vụ hàng không vận là Trung tâm quản lý bay dân dụng đều thuộc về Cục HKDD. Nhưng Vietnam Airlines và Pacific Airlines là các cơ quan riêng rẽ. (xem Hình 4.6.1)

Hình 4.6.1
 Mối quan hệ giữa các tổ chức trong ngành hàng không



Cục Hàng không Dân dụng Việt Nam

Cục Hàng không Dân dụng Việt Nam (CAAV) gồm 3 loại hình tổ chức trực thuộc: đó là các DNNN, khối quản lý và các tổ chức khác (xem Hình 4.6.2). Cục HKDD có 164 nhân viên làm việc tại trụ sở chỉ nh.

Bốn DNNN trực thuộc Cục HKDD là (1) Cụm Cảng HK miền Bắc (NAA), (2) Cụm Cảng HK Miền Trung (CAA), (3) Cụm Cảng HK miền Nam (SAA), và (4) Trung tâm Quản lý Không lưu (VATM).

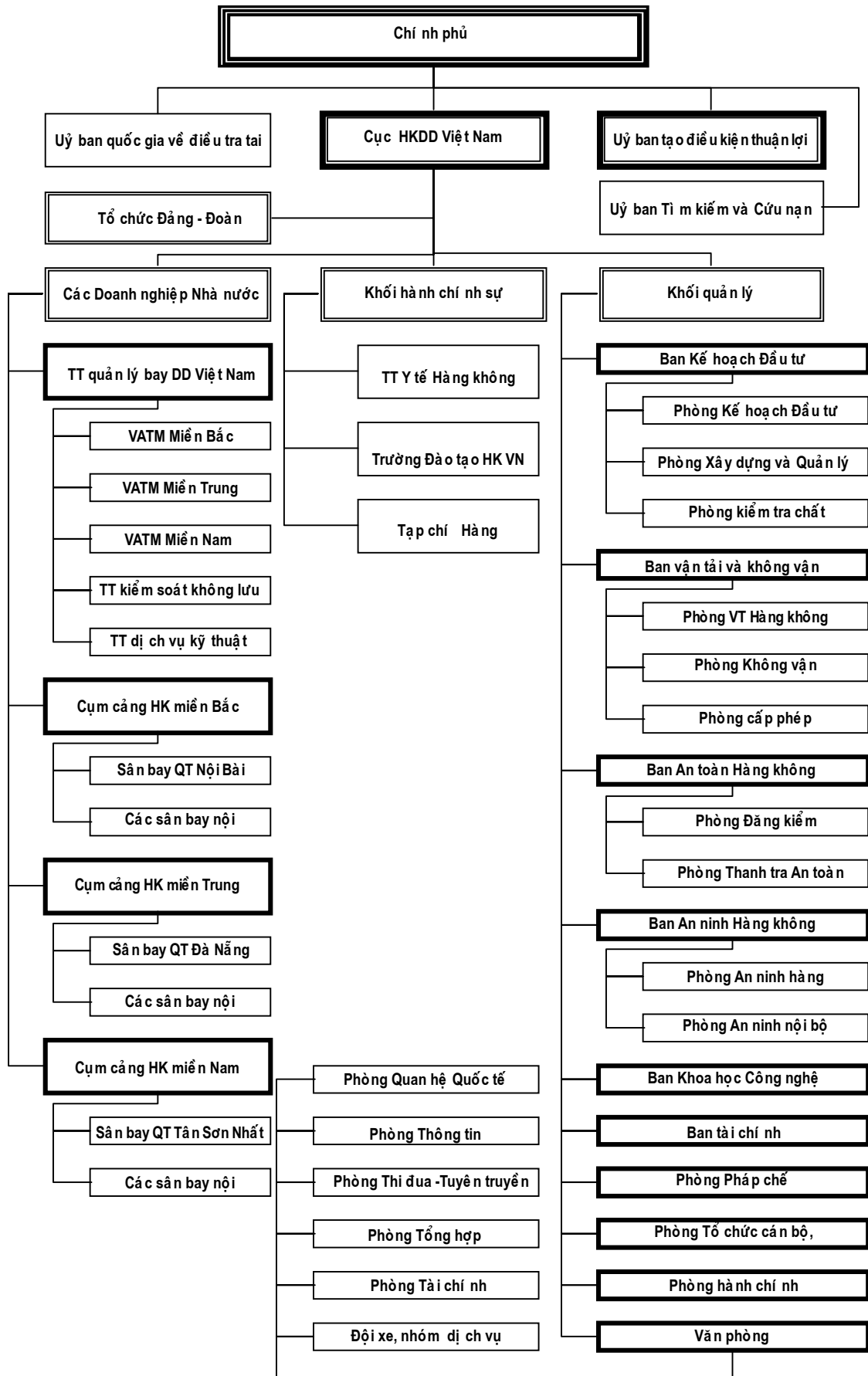
Khối quản lý bao gồm (1) Ban Kế hoạch và Đầu tư, (2) Ban vận tải và không vận, (3) Ban An toàn hàng không, (4) Ban An ninh hàng không, (5) Ban Khoa học Công nghệ, (6) Ban Tài chính, (7) Ban pháp chế, (8) Phòng Tổ chức cán bộ, (9) Phòng hành chính nh, và (10) Văn phòng

Các tổ chức khác bao gồm (1) Trung tâm Y tế hàng không, (2) Trung tâm Đào tạo hàng không dân dụng Việt Nam, và (3) Tạp chí hàng không

Trách nhiệm của CAAV được quy định nh trong Nghị định số 68/CP ngày 25 tháng 10 năm 1995, như sau:

- 1) Trình lên chỉ nh phủ các bản dự thảo về luật, pháp lệnh, chiến lược, quy hoạch và chỉ nh sách về việc phát triển hàng không dân dụng và tổ chức thực hiện;
- 2) Trình lên chỉ nh phủ việc thiết lập và cho phép khai thác các tuyến hàng không, các khu vực hạn chế hoặc cấm bay; tham gia và ký kết các hiệp ước hàng không; ký kết các văn bản hợp tác với các nước khác và với các tổ chức quốc tế về hàng không dân dụng theo các quy định của Chỉ nh phủ;
- 3) Ban hành các quy trình qui phạm kỹ thuật nghiệp vụ và tiêu chí về an toàn hàng không dân dụng; tham gia xây dựng các chế độ về thuế và phí trong các hoạt động hàng không dân dụng;
- 4) Tổ chức và quản lý khai thác các đường hàng không dân dụng, vùng thông báo bay và quản lý bay, quy hoạch và quản lý về hệ thống kỹ thuật thông tin phục vụ hàng không dân dụng; phối hợp với các cơ quan hữu quan quản lý không phận nhằm bảo vệ an ninh quốc gia;
- 5) Chủ trì và phối hợp với Bộ Quốc phòng và Bộ Nội vụ, với các cơ quan Nhà nước có liên quan và các cơ quan địa phương nhằm bảo đảm an ninh và an toàn hàng không, các chuyến bay chuyên cơ, các chuyến bay đặc biệt, các cảng hàng không, các sân bay dân dụng, sân bay dùng chung với quốc phòng; phối hợp với các ngành và địa phương liên quan tìm kiếm, cứu nguy và điều tra tai nạn hàng không dân dụng;
- 6) Trình thủ tướng chỉ nh phủ các đề xuất về thành lập và giải thể các doanh nghiệp vận chuyển hàng không, các dự án đầu tư và hợp tác nước ngoài trong lĩnh vực hàng không dân dụng, và về thành lập và khai thác các cảng sân bay HK;
- 7) Quản lý vận chuyển hàng hoá đối với các DN vận chuyển hàng không dân dụng trong nước theo các quy định của Chỉ nh phủ; quản lý các hoạt động của các công ty hàng không nước ngoài đang hoạt động trên lãnh thổ Việt Nam theo luật Việt Nam và thông lệ quốc tế;

Hình 4.6.2 Cơ cấu tổ chức Cục HKDD



Nguồn: CAAV

- 8) Quản lý đăng ký máy bay dân dụng; phối hợp với Bộ Thương mại kiểm soát việc xuất nhập khẩu máy bay, trang thiết bị và vật tư phục vụ hàng không dân dụng; quản lý và giám sát việc sửa chữa và bảo trì máy bay, động cơ máy bay, sản xuất trang thiết bị cho máy bay, và các thiết bị chuyên dụng cho các hoạt động hàng không dân dụng;
- 9) Cấp, đình chỉ, gia hạn, sửa đổi và thu hồi các chứng chỉ, bằng và giấy phép liên quan tới các hoạt động hàng không dân dụng theo quy định của CP;
- 10) Quản lý các hoạt động khoa học công nghệ trong lĩnh vực hàng không dân dụng; tổ chức việc nghiên cứu và áp dụng các thành tựu khoa học và công nghệ trong lĩnh vực hàng không dân dụng; phối hợp với Bộ Khoa học, Công nghệ, Môi trường bảo vệ môi trường khỏi các tác động xấu của các hoạt động hàng không dân dụng;
- 11) Quản lý công tác tổ chức, viên chức, đào tạo, tuyển dụng và phát triển nguồn nhân lực hàng không dân dụng; phối hợp với Bộ Giáo dục và Đào tạo về vấn đề đào tạo cán bộ cho ngành hàng không dân dụng;
- 12) Quản lý tài sản, đất đai do Nhà nước giao;
- 13) Quản lý việc đầu tư và xây dựng các công trình hàng không dân dụng theo phân cấp quản lý của Chính phủ;
- 14) Tổ chức kiểm tra, thanh tra, giải quyết các đơn thư, khiếu nại tố cáo; xử lý các vi phạm trong các hoạt động hàng không dân dụng theo các quy định của luật pháp;

Các cụm cảng hàng không khu vực (RAA)

Mỗi cụm cảng hàng không khai thác một sân bay quốc tế và một số các sân bay nội địa khác. Giám đốc các cụm cảng này đồng thời là giám đốc của các sân bay quốc tế. Theo Quyết định số 113/1998/QĐ-TTg ngày 06 tháng 07 năm 1998, các cụm cảng hàng không trở thành các doanh nghiệp công ích nhà nước.

Hiện tại Cụm cảng Hàng không miền Bắc khai thác các sân bay sau (1) Sân bay quốc tế Nội Bài (Hà Nội), (2) Sân bay Nà Sản (Sơn La), (3) Sân bay Cát Bi (Hải Phòng), (4) Sân bay Vinh, và (5) Sân bay Điện Biên. Cụm cảng hàng không miền Bắc có 1.422 cán bộ công nhân viên.

Hiện tại Cụm cảng Hàng không miền Trung hiện khai thác các sân bay sau (1) Sân bay quốc tế Đà Nẵng, (2) Sân bay Phú Bài (Huế), (3) Sân bay Nha Trang, (4) Sân bay Phú Cát (Quy Nhơn), (5) Sân bay Pleiku, và (6) Sân bay Tuy Hoà (Đông Tác) (đến tháng 4/1999 không có chuyến bay thường lệ). Cụm cảng hàng không miền Trung có 710 cán bộ công nhân viên.

Hiện tại Cụm cảng Hàng không miền Nam hiện khai thác các sân bay sau (1) Sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất (TP Hồ Chí Minh), (2) Sân bay Liên Khương (Đà Lạt), (3) Sân bay Buôn Mê Thuột, (4) Sân bay Rạch Giá, (5) Sân bay Phú Quốc (Kiên Giang), (6) Sân bay Cam Ly (đến tháng 4/1999 không có chuyến bay thường lệ), (7) Sân bay Cà Mau (Quảng Long) (đến tháng 4/1999 không có chuyến bay thường lệ). Cụm cảng hàng không miền Nam có 1.254 cán bộ công nhân viên.

Trách nhiệm của các cụm cảng hàng không được quy định nh trong Quyết định số 950-TTg ngày 19 tháng 12 năm 1996 như sau:

- 1) Quản lý và khai thác các sân bay trong khu vực theo các quy định của luật pháp; thu các cước và phí theo các quy định của Nhà nước là chủ đầu tư của các công trình để án sửa chữa, cải tạo, nâng cấp hoặc xây mới theo các quy định của pháp luật và phân cấp của Cục HKDD Việt Nam;
- 2) Cung ứng hoặc tổ chức cung ứng các dịch vụ hàng không và các dịch vụ công cộng tại sân bay phù hợp với chi phí và khung giá theo quy định của Nhà nước;
- 3) Quản lý và khai thác mặt đất, mặt nước và các công trình khác có liên quan tới cơ sở hạ tầng thuộc quyền quản lý và sử dụng của cụm cảng hàng không, hoặc chuyển giao quyền sử dụng và khai thác cho các đơn vị, doanh nghiệp, tổ chức và cá nhân khai thác trong khu vực sân bay theo quy định của Nhà nước, tại mức giá và khung giá theo quy định của Nhà nước;
- 4) Chủ trì việc phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị, tổ chức và cá nhân đang khai thác tại sân bay và với các cơ quan địa phương nhằm đảm bảo an ninh, an toàn, trật tự xã hội và vệ sinh môi trường, chống lại sự xâm nhập và can thiệp phi pháp vào hoạt động khai thác hàng không dân dụng và máy bay dân dụng; tiến hành các hoạt động cứu hộ và cấp cứu tại sân bay và khu vực lân cận;
- 5) Xây dựng và lập các phương án phát triển và khai thác và một chương trình an ninh hàng không cho các sân bay trong khu vực để trình lên Cục trưởng Cục HKDD phê duyệt và tổ chức thực hiện các phương án, chương trình đó;
- 6) Xây dựng các chương trình và kế hoạch nâng cấp, mở rộng và xây mới cơ sở hạ tầng sân bay, phát triển các nguồn nhân lực, đổi mới thiết bị, áp dụng các thành tựu khoa học công nghệ, kỹ năng quản lý, phát triển công nghệ mới, xây dựng dự án để hợp tác và liên doanh trong nước với nước ngoài, đệ trình các dự án này để thông qua và tổ chức việc thực hiện các dự án;
- 7) Tổ chức kiểm soát, giám sát và thực hiện các biện pháp bảo vệ môi trường nhằm khắc phục các ô nhiễm môi trường do các hoạt động sân bay gây ra; phối hợp với các cơ quan liên quan bảo vệ môi trường liên quan tới các hoạt động quản lý và khai thác sân bay;
- 8) Bảo đảm an ninh và an toàn tuyệt đối cho hành khách và máy bay chuyên cơ tại tất cả các sân bay trong khu vực.

Trung tâm quản lý bay dân dụng Việt Nam (VATM)

VATM là một doanh nghiệp Nhà nước phi lợi nhuận do Tổng cục Hàng không Dân dụng Việt Nam thành lập năm 1993. Lúc đó mang tên là Ban không vận Việt Nam. Theo Quyết định số 15/1998/QĐ-TTg ngày 24 tháng 01 năm 1998, tổ chức này mang tên Trung tâm quản lý bay dân dụng Việt Nam, một doanh nghiệp Nhà nước hoạt động công ích với 1380 nhân viên. VATM cung cấp các dịch vụ về kiểm soát không lưu, thông tin hàng không và bảo trì các công trình thiết bị sử dụng vào các dịch vụ trên. Các thiết bị như radar và VOR/DME do VATM bảo trì. Các thiết bị sân bay như NDB, hệ thống chiếu sáng khu vực bay, cột mốc v.v. do từng cụm cảng hàng không bảo trì. Khi cụm cảng hàng không gặp khó khăn trong việc bảo trì trang thiết bị tại sân bay, cụm cảng ký hợp đồng bảo trì thiết bị với VATM

Trường đào tạo hàng không dân dụng Việt Nam

Trường đào tạo HKDD Việt Nam được thành lập ngày 24 tháng 03 năm 1979 dưới hình thức một trường đào tạo HKDD do chính phủ uỷ quyền. Tuy nhiên nên lưu ý rằng chương trình đào tạo hàng không đã được tiến hành từ năm 1975.

Chương trình đào tạo bao gồm tất cả các lĩnh vực hàng không như kiểm soát không lưu, nhân viên dịch vụ vận tải, thông tin liên lạc/khai thác, bảo trì thiết bị điện tử, bảo trì máy bay, an ninh hàng không dân dụng, phi hành đoàn, ngôn ngữ v.v. Từ khi thành lập, Trường đào tạo hàng không dân dụng Việt Nam đã đào tạo được 7.353 viên chức. Trường đã tặng trang thiết bị đào tạo cho Lào và Campuchia.

Chương trình đào tạo phi công mới chưa được thực hiện nhưng đã có những khoá huấn luyện phi công quân đội trở thành phi công dân dụng. Tuy nhiên sẽ có kế hoạch đào tạo phi công mới bắt đầu từ năm 2001.

"Dự án Phát triển và Nâng cấp Trường đào tạo hàng không dân dụng Việt Nam", dự án ODA của Chính phủ Pháp đã bắt đầu tháng 06 năm 1999. Dự án trị giá 46 triệu Franc Pháp này sẽ cung cấp các trang thiết bị mới.

4.6.2 Các hãng hàng không

Có 2 hãng hàng không hiện đang khai thác tại Việt Nam. Một hãng trước đây độc quyền là Việt Nam Airlines do Nhà nước quản lý; và một là Pacific Airlines, một liên doanh giữa các công ty quốc doanh.

Có 2 chủ khai thác hàng không chính. Một là Công ty dịch vụ hàng không Việt Nam (VASCO), đơn vị thành viên của Tổng công ty hàng không Việt Nam và một là Công ty bay dịch vụ Việt Nam (SFC), một doanh nghiệp Nhà nước trực thuộc quân đội. Cả hai đều là thành viên của Tổng công ty hàng không Việt Nam.

Tổng công ty hàng không Việt Nam

Tổng công ty Hàng không Việt Nam (VAC) được thành lập theo Quyết định số 4-C ngày 27 tháng 01 năm 1996, dưới hình thức một doanh nghiệp Nhà nước. VAC do một ban quản trị gồm 7 thành viên điều hành. Bảy thành viên này do Thủ tướng Chính phủ chỉ định. VAC gồm có các đơn vị thành viên là các doanh nghiệp hạch toán độc lập, các doanh nghiệp hạch toán không độc lập và các đơn vị hành chính sự nghiệp.

Các đơn vị hạch toán độc lập:

- 1) Công ty cung ứng xăng dầu hàng không (VINAPCO)
- 2) Công ty xuất nhập khẩu hàng không (AIRMEX)
- 3) Công ty cung cấp dịch vụ hàng không
- 4) Công ty thiết kế, khảo sát và xây dựng hàng không
- 5) Công ty xây dựng công trình hàng không
- 6) Công ty nhựa chất lượng cao hàng không
- 7) Công ty vận tải cơ giới hàng không
- 8) Công ty in hàng không

- 9) Công ty dịch vụ hàng không Nội Bài (NASCO)
- 10) Công ty dịch vụ hàng không Tân Sơn Nhất (SASCO)
- 11) Công ty dịch vụ hàng không Đà Nẵng (MASCO)

Các đơn vị hạch toán không độc lập:

- 1) Hàng không quốc gia Việt Nam (Vietnam Airlines)
- 2) Công ty dịch vụ hàng không Việt Nam (VASCO)
- 3) Xí nghiệp thương mại mặt đất Nội Bài
- 4) Xí nghiệp thương mại mặt đất Tân Sơn Nhất
- 5) Xí nghiệp sửa chữa máy bay A75
- 6) Xí nghiệp sửa chữa máy bay A76

Các đơn vị liên doanh có vốn đóng góp của Tổng công ty hàng không:

- 1) Công ty liên doanh chế biến xuất ăn Tân Sơn Nhất (VAC)
- 2) Công ty dịch vụ hàng hoá Tân Sơn Nhất. (TCS)
- 3) Công ty liên doanh chế biến xuất ăn Nội Bài (NSC)
- 4) Công ty liên doanh khách sạn Việt Nam Airlines (VNH)
- 5) Công ty cổ phần hàng không (Pacific Airlines)
- 6) Công ty phân phối toàn cầu (ABACUS-việt nam)

Việt Nam Airlines

Các dịch vụ quốc tế của Việt Nam Airlines có mặt tại hầu hết các thành phố ở Đông và Đông Nam Á, một vài thủ đô tại châu Âu và 2 thành phố của Úc. Tỷ phần đảm nhận đối với hành khách quốc tế đến/từ Việt Nam năm 1997 chiếm 38,6% toàn bộ thị trường, và chiếm 93,7% thị phần thị trường nội địa.

- 1) Kế hoạch đội tàu bay: Việt Nam Airlines hiện có 1 đội tàu bay gồm 23 chiếc (Xem Bảng 4.6.1). Kế hoạch đội tàu bay đang được sửa đổi và sẽ hoàn tất cuối năm 1999.

Bảng 4.6.1
Đội tàu bay của Việt Nam Airlines

Loại máy bay	Số chỗ	Số lượng máy bay	Hình thức sở hữu
B767	221	3	Thuê
A320	150	10	Thuê
F70	79	2	Sở hữu
ATR72	64	5	Sở hữu

- 2) Đào tạo, Bảo trì và Khai thác: Kiểm tra và bảo trì đơn giản tiến hành tại sân bay Nội Bài và Tân Sơn Nhất. Bảo trì toàn bộ động cơ tiến hành tại nước ngoài theo hợp đồng. Bảo trì cánh và phanh cho ATR72 tiến hành tại xưởng bảo trì sân bay Tân Sơn Nhất

Việt Nam Airlines có kế hoạch nâng cao công suất các trang thiết bị bảo trì tại sân bay Tân Sơn Nhất và xây dựng 2 cơ sở bảo trì mới. Việt Nam Airlines hiện đang tìm đối tác cho các thiết bị bảo trì này. Một xưởng bảo trì mới đang được

xây dựng tại ga phi a đông sân bay Nội Bài và sẽ được hoàn tất năm 2000.

Việt Nam Airlines tiến hành đào tạo nhân viên tại TT Đào tạo HKDD VN tại TP Hồ Chí Minh và trên các trang thiết bị hiện có như mô hình máy bay tại sân bay Tân Sơn Nhất. Có một số chuyên gia nước ngoài làm công tác bảo trì và một số phi công nước ngoài.

- 3) Hàng hoá: Năm 1997, Việt Nam Airlines hợp tác với Asian Airlines và Korean Airlines đã bắt đầu thực hiện các dịch vụ hàng hoá A300 và B767-300 hàng tuần giữa Seoul và TP Hồ Chí Minh. Các hiệp định hợp tác hàng hoá với Air France, Cargolux v.v cũng đã được thực hiện. Việt Nam Airlines cũng khai thác các dịch vụ chở thuê hàng bằng TU134 trên các tuyến nội địa và khu vực (Campuchia, Thái Lan, Lào, Trung Quốc và Singagpore v.v.)

Pacific Airlines

Có trụ sở đặt tại TP Hồ Chí Minh, Pacific Airlines là một công ty liên doanh thành lập năm 1995. Công ty này là công ty cổ phần đầu tiên tại Việt Nam. Theo Việt Nam Airlines, VAC sở hữu 30% cổ phần, 70% còn lại thuộc về sáu công ty Việt Nam khác¹.

Pacific Airlines bay các tuyến nội địa giữa TP Hồ Chí Minh và Hà Nội. Máy bay MD-82 có 165 chỗ và có lắp đặt màn hình tinh thể lỏng phía trước các ghế cho hành khách giải trí. Tuyến quốc tế nối TP Hồ Chí Minh với Kaohsiung và Taipei.

Công ty dịch vụ hàng không Việt Nam (VASCO)

VASCO là một thành viên của VAC và cung cấp các dịch vụ bay sử dụng các máy bay nhỏ như Jetstream và King Air B200. VASCO cũng cung cấp các dịch vụ bay khẩn cấp cho mục đích y tế, kinh tế xã hội và các dịch vụ bay thuê. Công ty có các chuyến bay thường xuyên từ Tân Sơn Nhất ra Côn Đảo, Vũng Tàu, Cà Mau, Đà Nẵng, Huế, Nha Trang, Buôn Ma Thuột và Phú Quốc.

Tổng công ty bay dịch vụ Việt Nam (SFC)

SFC cung cấp các dịch vụ máy bay lên thẳng. Hành khách chủ yếu là các đối tượng ngành dầu khí ngoài khơi cần vận chuyển thiết bị và người từ/đến các dàn khoan dầu ngoài biển. SFC cũng cung cấp các dịch vụ khác như các chuyến bay du lịch, các công tác phải tiến hành trên không như chụp ảnh trên không v.v Công ty sở hữu máy bay loại Super Puma ML2 332-L2.

¹ Theo Pacific Airlines, VAC sở hữu 40% cổ phần, 60% còn lại thuộc về các công ty Việt Nam khác

4.6.3 Mạng lưới hàng không

Các tuyến bay quốc tế

Hãng hàng không quốc gia Việt Nam khai thác 24 tuyến quốc tế, 54 chuyến bay quốc tế trong 1 tuần tại sân bay Nội Bài và 157 chuyến bay tại sân bay Tân Sơn Nhất. Từ tháng 6 năm 1999, các chuyến bay thường xuyên giữa Hồng Kông và Đà Nẵng cũng như giữa Băng Cốc và Đà Nẵng đã được khai thác.

So với các chuyến bay đường dài như Dubai, Matxcova, Menbơn và Sidney thì có rất nhiều các chuyến bay cự li ngắn quốc tế tới các thành phố ở đông nam Châu Á bao gồm Băng Cốc, Hồng Kông, Kuala Lämpơ, Singapo và Đài Bắc. Trên thực tế, 82% tổng số các chuyến bay là đi/đến khu vực đông nam Châu Á.

Hãng hàng không quốc gia Việt Nam cũng đã quan tâm đến việc mở các tuyến bay quốc tế mới, bao gồm (1) Đà Nẵng - Băng Cốc, (2) Đà Nẵng- Siêm Riệp, Cămpuchia, (3) Hà Nội - Côn Minh, Trung Quốc, (4) Hồ Chí Minh - Siêm Riệp, Cămpuchia, (5) Hồ Chí Minh - Lốt Ănglét, Mỹ

Các tuyến bay nội đị a

Các tuyến bay nội đị a được thiết lập xung quanh ba sân bay quốc tế phục vụ như các sân bay trung chuyển trong vùng. Các tuyến bay nội đị a thường lệ nối ba sân bay này được Hãng hàng không quốc gia khai thác chủ yếu là loại máy bay A320 và B767, và máy bay MD 82 do Pacific Airlines khai thác (Xem Hình 4.6.3)

ATR-72 và F-70 được khai thác ở tất cả các sân bay nội đị a ngoại trừ Hải Phòng có tuyến A320 được khai thác từ thành phố Hồ Chí Minh.

VASCO khai thác các chuyến bay thường xuyên từ Tân Sơn Nhất đến Côn Đảo, Vũng Tàu và Cà Mau bằng các máy bay nhỏ như Jetstream và King Air B200.

Bảng 4.6.3 chỉ ra các tuyến bay nội đị a từ Hà Nội, TP HCM và Đà Nẵng vào năm 1999. Hãng hàng không quốc gia Việt Nam cũng quan tâm đến việc mở các tuyến nội đị a mới như: (1) TP Vinh - Buôn Mê Thuột, (2) TP Vinh - Plêiku, (3) Hà Nội - TP Vinh (4) Hồ Chí Minh - Tuy Hòa, (5) Đà Nẵng - Qui Nhơn, (6) Đà Nẵng - Hải Phòng, (7) Đà Nẵng - Đà Lạt

Bảng 4.6.2
Tuyến bay thẳng quốc tế (04/ 1999)

Giữa		Cự ly (km)	Hãng hàng không ¹⁾	Loại máy bay	Số chuyến bay/tuần	
Hà Nội	Băng cốc	969	VN	A320	7	
			TG	A300	3	
			AF	B747-400	3	
	Quảng Châu	797	VN	F70	3	
	Dubai	5,158	VN	763	2	
	Hong Kong	871	CX/VN	A340	2	
			CX/VN	A320	7	
	Kuala Lumpur		MH	B737-400	2	
	Vân Nam		CZ	733	2	
	Singapore		SQ/VN	A310	3	
	Matxcova	6,700	VN	763	1	
			SU	IL9	2	
	Đài Bắc	1,661	VN	A320	6	
	Viên chẵn	486	VN	ATR72	4	
QV			ATR72	2		
QV			F70	5		
Tổng phụ	-	-	-	54		
TP HCM	Băng cốc	742	VN	A320	7	
			TG	A300	7	
				B737-400	3	
	Quảng Châu		CZ	733	2	
	Dubai	5,618	VN	763	3	
	Hong Kông	1,510	VN/CX	A320	7	
				A330	2	
				A340	5	
	Osaka	3,946	VN	763	3	
				JL	B767-300	1
				JL	DC10	6
	Kaohsiung	1,962		CI	A320	4
				BL	MD82	7
	Kuala Lumpur	1,011	VN/MH	A320	3	
			MH/VN	B737-400	4	
	Manila		VN	A320	2	
	Melbourne	6,708		VN	763	1
				QF	763	1
	Pnôm Pênh	212		VN	ATR-72	16
				VJ	ATR-72	4
	Seoul	3,592		KE/VN	A300	3
				OZ	B767-300	4
	Singapo			VN	A320	3
				VN/SQ	A320	7
				SQ/VN	A310	12
	Sydney	6,849		VN	763	1
				QF	763	1
	Đài Bắc	2,229		VN	A320	7
				BL	MD82	7
CI				A300	7	
BR				747	7	
Viên Chẵn			QV	ATR-72	1	
Tổng phụ	-	-	-	-	148	
Tổng cộng					202	

Nguồn: OAG Hướng dẫn Hãng hàng không thế giới 03/1999

AF: HK Pháp, BL: Pacific Airlines, BR: Hãng hàng không EVA, CX: Cathay Pacific, CI: Hãng hàng không Trung Quốc, CZ: HK Phương nam Trung Quốc, JL: Hãng hàng không Nhật Bản, KE: HK Hàn Quốc, KLM: Hãng hàng không Hoàng gia Hà Lan KLM, MH: Hãng hàng không Malaixia, OZ: Hãng hàng không Asiana, QF: Hãng hàng không Qantas, QV: Hãng hàng không Lào, SQ: Hãng hàng không Singapo, VN: Hãng hàng không Việt Nam.

Bảng 4.6.3
Tuyến bay trực tiếp từ Hà Nội, Hồ Chí Minh và Đà Nẵng

Giữa		Cự ly (km)	Hãng hàng không ¹⁾	Loại máy bay	Số chuyến bay/tuần
Hà Nội	Đà Nẵng	607	VN	320	9
			VN	F70	4
	Điện Biên Phủ	301	VN	AT7	4
	Huế	549	VN	F70	8
			VN	AT7	3
	Nà Sản	1,040	VN	AT7	2
	Nha Trang	1,138	VN	AT7	7
	TP HCM		VN	320	41
			VN	767	11
BL			M80	16	
Tổng phụ				105	
HCMC	Buôn Ma Thuật	261	VN	AT7	7
	Đà Lạt	214	VN	AT7	3
		603	VN	320	12
			BL	M80	2
			VN	AT7	5
			VN	F70	2
	Hải Phòng	1,112	VN	320	4
			VN	F70	1
	Hà Nội	1,138	VN	320	41
			VN	767	11
			BL	M80	16
	Huế	631	VN	AT7	5
			VN	F70	8
	Nha Trang	317	VN	AT7	14
	Phú Quốc	301	VN	AT7	3
	Pleiku	383	VN	AT7	7
	Qui Nhơn	430	VN	F70	3
Rạch Giá		VN	AT7	3	
Tổng phụ				147	
Danang	Buôn Ma Thuật	375	VN	AT7	3
	Hà Nội	607	VN	302	9
			VN	F70	4
	TP HCM	603	VN	320	12
			BL	M80	2
			VN	AT7	5
			VN	F70	2
			VN	F70	2
	Nha Trang	436	VN	AT7	5
Pleiku	227	VN	AT7	3	
Vinh	401	VN	AT7	3	
Tổng phụ				48	
Tổng cộng					300

Nguồn: Hướng dẫn Hàng không thế giới 03/ 1999

1) BL: Pacific Airlines, VN: Vietnam Airlines

2) 767: Boeing 767-300, M80: McDonnell Douglas MD82, AT7: Aerospatiale ATR-72, F70: Fokker 70.

4.6.4 Nhu cầu vận tải hàng không

Vận chuyển hành khách hàng không

Vận chuyển hành khách hàng không đã tăng mạnh trong thập kỷ 90 cho đến khi bị tác động của cuộc khủng hoảng tài chí nh kinh tế. Việt Nam không phải là một trường hợp ngoại lệ. Mức độ của vận tải hành khách hàng không tại Việt Nam năm 1998 là 2,3 triệu khách quốc tế và 3,3 triệu khách trong nước. Sân bay Tân Sơn Nhất chiếm 77% và sân bay Nội Bài chiếm 23% lượng hành khách quốc tế. Mặt khác, lưu lượng vận tải hành khách trong nước tại Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Đà Nẵng và các sân bay khác lần lượt là 34%, 31%, 12% và 18%. Với sự phục hồi từng bước của nền kinh tế, có thể hy vọng rằng cả lưu lượng vận tải hành khách trong và ngoài nước sẽ lại tăng (xem Bảng 4.6.4)

Vận chuyển hàng hoá Hàng không

Năm 1998, gần 60.000 và 47.000 tấn hàng được vận chuyển bằng đường hàng không trên các chuyến bay quốc tế và trên các tuyến nội đị a. Mặc dù khối lượng hàng hoá vận chuyển vẫn còn thấp song xu hướng tăng trưởng lại cao hơn vận chuyển hành khách. Khi nền kinh tế của đất nước được đa dạng hoá hơn nữa và các đầu mối liên kết quốc tế, khu vực được tăng cường thì nhu cầu chắc chắn sẽ tăng mạnh.

Hoạt động máy bay

Trong khi lưu lượng vận chuyển hành khách và hàng hoá tăng ổn đị nh, hoạt động máy bay sẽ tăng nhẹ do việc sử dụng nhiều hơn máy bay có công suất vận chuyển cao hơn.

Bảng 4.6.4
Xu hướng vận tải hàng không

		1994	1995	1996	1997	1998	1998/ 1994	
HK quốc tế (000)	Nội Bài	428	402	550	555	549	1,28	
	Tân Sơn Nhất	1.265	1.665	1.896	1.848	1.782	1,42	
	Tổng số	1.694	2.126	2.446	2.403	2.341	1,38	
HK nội đị a (000)	Nội Bài	690	926	1.044	1.044	1.029	1,49	
	Tân Sơn Nhất	870	1.149	1.354	1.344	1.309	1,50	
	Đà Nẵng	258	359	463	431	407	1,58	
	SB khác	236	488	534	615	585	2,48	
	Tổng số	2.054	2.922	3.395	3.434	3.330	1,62	
Hàng hoá quốc tế (tấn)	Nội Bài	5.015	6.380	9.701	11.440	9.853	1,96	
	Tân Sơn Nhất	27.129	34.159	42.999	50.699	49.693	1,83	
	Tổng số	32.144	40.539	52.700	62.139	59.546	1,85	
Hàng hoá nội đị a (tấn)	Nội Bài	10.004	17.994	24.092	21.223	19.736	1,97	
	Tân Sơn Nhất	10.920	19.296	26.667	22.811	21.432	1,96	
	Đà Nẵng	1.405	1.458	1.354	2.552	2.733	1,95	
	SB khác	1.226	2.147	2.844	3.025	2.601	2,12	
	Tổng số	23.555	40.895	54.957	49.611	46.502	1,97	
Luân chuyển máy bay	Nội Bài	Quốc tế	6.188	6.258	6.524	6.202	5,270	0,85
		Nội đị a	7.642	10.072	10.626	9.836	9,978	1,31
	T. S. Nhất	Quốc tế	-	-	-	-	-	-
		Nội đị a	12.863	15.017	17.708	19.019	17,940	-
	Đà Nẵng	Nội đị a	3.152	3.427	4.608	6.032	2,960	0,94

4.6.5 Các công trình và hệ thống hiện có

Khái quát

Có 135 cảng hàng không và sân bay được dùng cho các mục đích dân sự, quân sự và an ninh ở Việt Nam. Trong số đó, 18 sân bay trực thuộc thẩm quyền của Cục hàng không dân dụng Việt Nam (HKDDVN). Cho đến tháng 4 năm 1999, các tuyến bay thường lệ được khai thác tại 15 sân bay. Vị trí của các sân bay này được chỉ ra trong Hình 4.6.4. Cục HKDDVN có kế hoạch tăng số lượng sân bay dân dụng lên 24. Trong ba sân bay quốc tế là Nội Bài (Hà Nội), Đà Nẵng và Tân Sơn Nhất (TP HCM) các chuyến bay quốc tế thường xuyên đang được khai thác và có các dịch vụ nhập cư, hải quan và kiểm định.

Có 3.200-m đường băng ở sân bay Nội Bài và hai đường băng song song tại sân bay Đà Nẵng và Tân Sơn Nhất. Chiều dài đường băng của các sân bay khác là từ 1.051 m đến 3.050 m. (Xem Bảng 4.6.5)

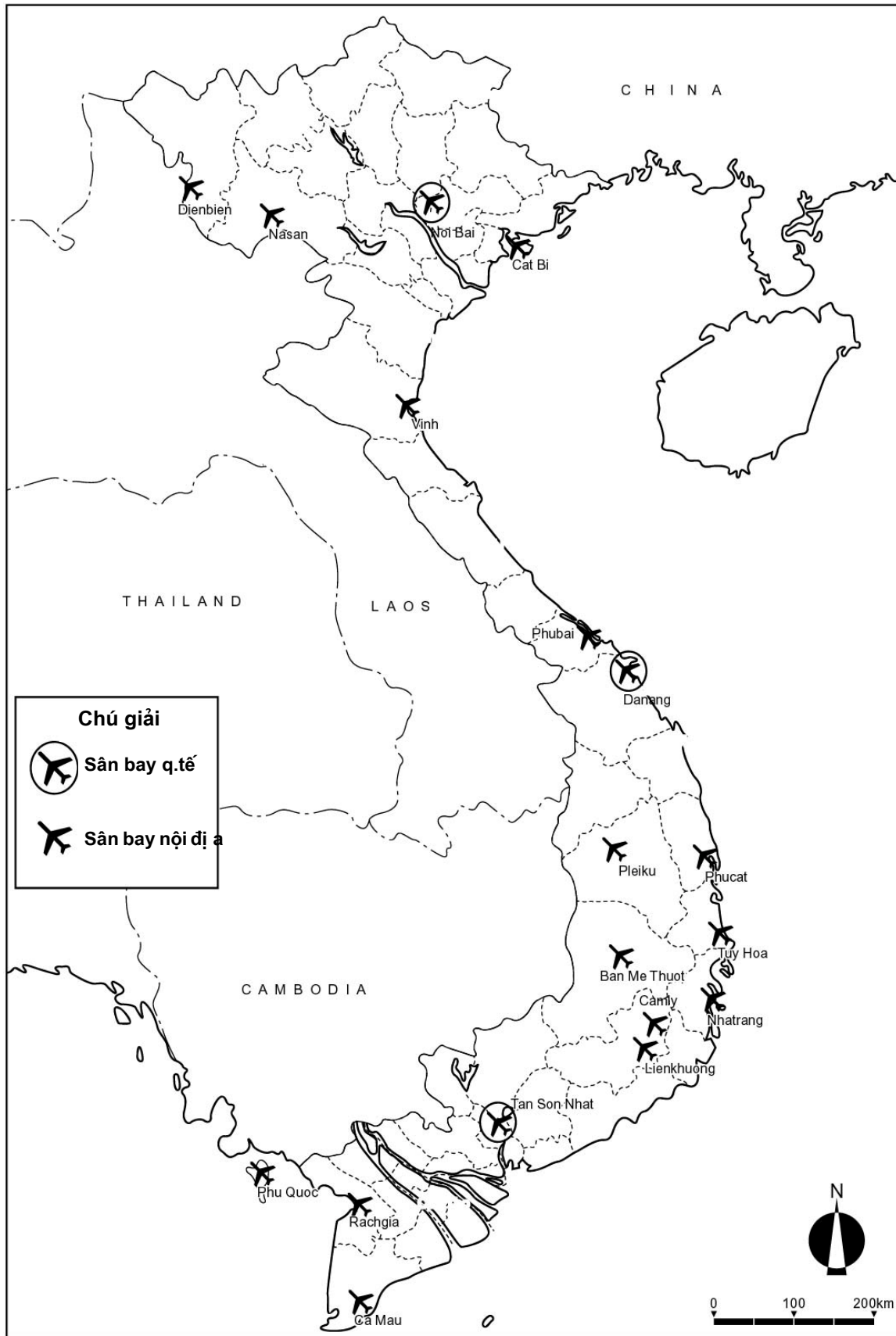
Bảng 4.6.5
Tóm tắt các trang thiết bị chính khu vực bay

Sân bay	Chiều dài đường băng (m)	Chiều rộng đường băng (m)	Hình dạng đường lăn	Sân đỗ (m ²)	Sức chịu tải bề mặt
Nội Bài	3.200	45	Song song hoàn toàn	165.224	PCN 55 R/C/X/T
Cát Bi	2.400	50	Nối đơn	15.129	PCN 36 R/C/X/T
Nà Sản	2.400	45	Nối đơn	5.225	
Điện Biên	1.830	30	Nối đơn	5.225	PCN 13 R/C/Y/U
Vinh	2.147	30			PCN 28 F/C/Y/U
Phú Bài	2.700	40	Song song một phần	42.000	PCN 42 F/B/W/T
Chu Lai	2.800	45			
Đà Nẵng	3.048	45	Song song hoàn toàn	117.298	PCN 46 F/A/W/T
Phú Cát	3.050	45	Song song	40.000	Tới 90t
Tuy Hòa	2.900	45			Tới 112.5t
Nha Trang	1.860	45	Song song hoàn toàn	15.000	Tới 40t
Pleiku	1.830	36	Song song hoàn toàn	10.000	C130
Buôn Ma Thuột	1.800	30	Nối đôi	10.800	Tới 50t
Tân Sơn Nhất	3.045	45	Song song hoàn toàn	162.500	PCN 60/R/B/X/U
Liên Khương	2.354	37	Nối đơn	23.925	Tới 21.5t
Rạch Giá	1.500	30	Nối đơn	5.500	11tấn SIWL
Phú Quốc	1.500	30	Nối đơn	7.200	Tới 50t
Cần Thơ	1.830	30			
Cà Mau	1.051		Nối đơn	9.600	27t ESWL

Nguồn: Cục HKDDVN

Các đường lăn hoàn toàn song song có tại các sân bay Nội Bài, Đà Nẵng, Nha Trang, Pleiku và Tân Sơn Nhất.

Hình 4.6.4
Các sân bay ở Việt nam



Nhà ga mới (T1) đang được xây dựng tại sân bay Nội Bài, với tổng diện tích mặt bằng là 77.000 m². Sau giai đoạn 1, năng lực của sân bay sẽ là gần 4 triệu khách một năm. Việc mở rộng nhà ga cũng đang được thực hiện tại sân bay Tân Sơn Nhất. Khi hoàn tất tổng diện tích mặt bằng sẽ là 32.000 m² và năng lực sẽ gần 5 triệu khách mỗi năm. Các trang thiết bị làm hàng đã có tại 3 sân bay quốc tế Nội Bài, Đà Nẵng và Tân Sơn Nhất (Xem Bảng 4.6.6)

Bảng 4.6.6
Tóm tắt các trang thiết bị nhà ga

Sân bay	Nhà ga hành khách (m ²)		Khu làm hàng (m ²)
	Nội địa	Quốc tế	
Nội Bài	2,437	10,487	1,624
Cát Bi	1,942	-	-
Nà Sản	550	-	-
Điện Biên	500	-	-
Vinh	570	-	-
Phú Bài	2,000	-	-
Đà Nẵng	4,554	2,148	600
Phú Cát	500	-	-
Tuy Hòa	Không có	-	-
Nha Trang	1,500	-	-
Pleiku	1,000	-	-
Buôn Ma Thuột	1,380	-	-
Tân Sơn Nhất	5,000	14,000	3,000
Liên Khương	720	-	-
Rạch Giá	578	-	-
Phú Quốc	700	-	-
Cà Mau	158	-	-

Nguồn: Cục Hàng không Dân dụng Việt Nam

Miêu tả chi tiết về các sân bay chí nh được thể hiện trong Báo cáo kỹ thuật số 9, Vận tải hàng không.

Đánh giá về các hệ thống và trang thiết bị hiện tại

Vì nhiều sân bay Việt Nam được xây dựng cách đây đã hơn 20-30 năm, các công trình thiết bị tại các sân bay đó đã xuống cấp hoặc lạc hậu. Bề mặt khu vực bay, đường băng, các ga khách, các trang thiết bị bốc xếp hàng hoá hiện đang gặp phải vấn đề về năng lực. Có thể phân loại các công trình thiết bị tại sân bay thành các thiết bị dẫn đường bay, thiết bị khu vực mặt đất và các trang thiết bị khu vực bay. Các trang thiết bị khu vực bay chủ yếu sử dụng để tăng cường công suất của máy bay và hoạt động an toàn của máy bay trong khi các thiết bị khu vực mặt đất cung cấp dịch vụ cho hành khách và hàng hoá.

1) Các công trình, thiết bị khu vực bay

Đường băng: Hiện tại lưu lượng vận tải hàng không tại hầu hết các sân bay tại Việt Nam không cao. Bên cạnh việc tăng công suất, cũng cần có thêm một đường băng nhằm tránh khả năng phải đóng cửa hoàn toàn sân bay trong trường hợp gặp tai nạn, sửa chữa đường băng v.v. tại các sân bay quan trọng như 3 sân bay quốc tế. Các sân bay Đà Nẵng và Tân Sơn Nhất đã có 2 đường băng. Theo quan điểm này, một đường băng mới sẽ giúp ích nhiều cho sân bay quốc tế Nội Bài.

Theo CAAV, việc hạn chế tải trọng do chiều dài đường băng không đủ có xảy ra tại các sân bay Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất, Cát Bi.

Một yếu tố khác ảnh hưởng đến tải trọng cất cánh của máy bay tại Việt Nam là các chướng ngại vật tại khu vực cất cánh và tiếp cận, đặc biệt là ở các sân bay Điện Biên và Phú Quốc.

ICAO đã đề xuất kích thước của đường băng và dải bảo hiểm nhằm đảm bảo an toàn hoạt động. Các sân bay sau có chiều rộng đường băng thấp hơn các đề xuất của ICAO là Điện Biên, Vinh, Phú Bài, Pleiku, Buôn Mê Thuột, Liên Khương

Đường lăn: Do lưu lượng vận tải hiện tại thấp nên các hệ thống đường lăn tại Việt Nam không mắc phải vấn đề năng lực. Các kích thước của đường lăn đáp ứng được các khuyến nghị của ICAO mặc dù vậy vẫn cần phải xem xét lại kế hoạch sử dụng đường lăn.

Sân đỗ : Các sân đỗ tại hầu hết các sân bay không bị hạn chế về năng lực với các điều kiện hiện tại.

Lớp phủ bề mặt khu vực sân bay: Do hầu hết các sân bay Việt Nam xây dựng đã lâu (cách đây 20-30 năm) nên có thể nói rằng tình trạng bề mặt rất tồi. Nói chung, tuổi thọ của lớp nhựa phủ mặt là 10 - 20 năm với điều kiện bảo trì tốt. Theo CAAV, việc hạn chế tải trọng được áp dụng tại nhiều sân bay là do sức bền bề mặt không tốt.

2) Các công trình thiết bị nhà ga

Các công trình thiết bị nhà ga bao gồm nhà ga hành khách, nhà ga hàng hoá, đài chỉ huy, khu vực đỗ xe, và đường tiếp cận.

Nhà ga hành khách: Tại Việt Nam, các nhà ga hành khách được xây dựng riêng rẽ và chỉ được kết nối bởi các hành lang nhằm đáp ứng được nhu cầu vận tải ngày càng tăng. Tuy nhiên, điều này có thể gây ra ách tắc và bất tiện cho việc luân chuyển hành khách và hàng hoá trong khu vực nhà ga. Trong các quy hoạch phát triển cần có các công trình thiết bị và các hệ thống phục vụ người già và người tàn tật, ví dụ như các ván dốc và thang máy hiện vẫn chưa có tại hầu hết các nhà ga.

Bằng việc so sánh năng lực ước tính và tổng số hành khách hàng năm

1998, có thể thấy rằng các nhà ga hành khách trong các sân bay sau không có đủ diện tích mặt bằng như Phú Bài, Đà Nẵng, Nha Trang, Pleiku, Tân Sơn Nhất, Liên Khương, Phú Quốc (xem Bảng 4.6.7). Cần một nghiên cứu chi tiết để khẳng định những kết quả này.

Bảng 4.6.7
Mặt bằng và diện tích mặt bằng/ SL hành khách giờ cao điểm

Sân bay	Tổng diện tích mặt bằng nhà ga hành khách (m ²)	Năng lực ước tính (HK hàng năm)	Tổng số hành khách hàng năm, năm 1998
Nội Bài *1	77.000	11.681.475	1.578.134
Cát Bi	1.942	120.828	50.814
Nà Sản	550	22.000	8.135
Điện Biên	500	20.000	15.715
Vinh	570	22.800	11.249
Phú Bài	2.000	125.909	147.355
Đà Nẵng	6.702	462.750	407.324
Phú Cát	500	20.000	19.302
Nha Trang	1.500	84.177	143.459
Pleiku	1.000	47.724	53.278
Buôn Ma Thuột	1.380	74.905	54.140
Tân Sơn Nhất *2	31.000	2.210.286	3.100.797
Liên Khương	720	30.134	38.544
Rạch Giá	578	23.120	10.526
Phú Quốc	700	28.969	30.230
Cà Mau	158	6.330	458

Chú thích: *1: Sau khi hoàn tất T1, *2: sau khi hoàn tất việc mở rộng nhà ga khách hiện tại

Nhà ga hàng hoá: Tại sân bay Nội Bài và Đà Nẵng đã có các kho hàng, nhưng chỉ có sân bay Tân Sơn Nhất là có ga hàng hoá. Các kho hàng tại sân bay Nội Bài nằm trong khu vực mặt đất gây ra sự pha trộn giữa khu vực bay và khu vực mặt đất. Điều này cũng gây khó khăn cho hải quan kiểm soát hàng hoá hàng không quốc tế. CAAV có kế hoạch chuyển ga nội địa hiện tại thành ga hàng hoá sau khi hoàn thành nhà ga hành khách mới. Do khối lượng hàng hoá hàng không tại sân bay Đà Nẵng gần đây tăng, diện tích khu nhà kho không còn đủ nữa.

Nhà ga hàng hoá tại sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất do một công ty con của VAC khai thác, Công ty dịch vụ Hàng không Tân Sơn Nhất (SASCO). Ga này có công suất bốc xếp hàng năm khoảng 100.000 tấn, đủ cho nhu cầu hàng hoá hiện tại.

3) Các hệ thống dẫn đường hàng không

Do sẽ áp dụng hệ thống CNS/ATM mới, cần đầu tư nhiều vào các công trình trang thiết bị. Tóm lại, cần thực hiện những điều sau nhằm đáp ứng được các phương thức và kỹ thuật quản lý bay mới.

Quản lý bay: Sẽ cần thay thế và nâng cấp các hệ thống xử lý kế hoạch chuyến bay tại các trung tâm kiểm soát tiếp cận ở Nội Bài và Tân Sơn Nhất và tại trung tâm kiểm soát tiếp cận sân bay Đà Nẵng.

- (1) **Thông tin liên lạc:** Cần trang bị các thiết bị kiểm soát và thông tin liên lạc cho các trung tâm quản lý bay tại Hà Nội và TP HCM. Cần lắp đặt các thiết bị VHF đa phương thức nhằm cung cấp những kết nối số liệu kỹ thuật số, thông tin số liệu không đi a và phi công-giám sát viên cho giám sát tự động phụ thuộc (ADS) tại các điểm khác nhau. Các thiết bị chuyển tín hiệu AFTN tại các trung tâm thông tin liên lạc Hà Nội và TP HCM cũng cần được thay thế.
- (2) **Dẫn đường bay:** Ít nhất trong 2 năm tới vẫn cần tiếp tục lắp đặt một số lượng nhỏ các trang thiết bị dẫn đường bay thông thường vẫn sử dụng cho dẫn đường bay trong 4 thập kỷ qua, đó là VOR/DME, NDB và có thể là ILS. Sang thời kỳ sử dụng CNS/ATM, sẽ cần các hệ thống xử lý dữ liệu mặt đất tại cả 3 sân bay quốc tế và tối thiểu tại 3 sân bay nội địa chính nơi cần hướng dẫn hạ cánh và tiếp cận cuối cùng.
- (3) **Giám sát:** Sẽ cần 3 radar mới và các SSR hiện tại ở TP HCM (Quy Nhơn) và Đà Nẵng (Sơn Trà) sẽ được nâng cấp hoặc thay thế có thể hoạt động được trong Mode S. Các trang thiết bị tại Trường Đào tạo Hàng không Dân dụng tại TP HCM cần được nâng cấp. Những việc cần làm cụ thể bao gồm một thiết bị đào tạo quy trình ATC mới, một thiết bị mô phỏng radar ATC và một phòng luyện tiếng đa phương tiện.

4.6.6 Các vấn đề về khai thác

Khai thác hàng không

Khai thác hàng không bao gồm các dịch vụ liên quan đến vận chuyển hành khách, xếp dỡ hàng hoá và vận máy bay một cách an toàn, hiệu quả. Các hãng vận tải hàng không cung cấp các trang thiết bị /công trình cho dịch vụ hành khách, hàng hoá và máy bay trong phạm vi vùng trời của các cụm cảng hàng không khu vực. Mặt khác các cụm cảng hàng không cung cấp các dịch vụ cứu nạn và cứu hoả, đảm bảo an toàn, tạo điều kiện thuận lợi và bảo trì các công trình, thiết bị .

Các hãng vận tải hàng không: Các dịch vụ quốc tế của Vietnam Airlines phục vụ các thành phố chính thuộc khu vực Đông và Đông Nam Á, một số thành phố Châu Âu và 2 thành phố của Châu Úc. Theo Vietnam Airlines, phần đảm nhận trong thị trường hành khách quốc tế đi/ đến Việt Nam chiếm 38,6%, trong khi tỷ phần đảm nhận trong thị trường nội địa năm 1998 chiếm 93,7%. Vietnam Airlines khai thác 10 máy bay A320, 3 máy bay B767-300, 6 máy bay ATR-72s và 2 máy bay Fokker 70. Máy bay A320 được khai thác trên các tuyến quốc tế cự li ngắn ở Châu Á và các tuyến nội địa chính giữa các sân bay Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng và Cát Bi. Máy bay B767-300 được khai thác trên các tuyến quốc tế đường dài, như các tuyến

đến Châu Âu, Trung Đông, Nhật Bản và Úc. Máy bay ATR-72 và Fokker 70 được khai thác chủ yếu trên các tuyến nội địa và phục vụ các chuyến bay quốc tế tiểu vùng sang Lào và Căm-Pu-Chia

Hãng Pacific Airlines cung cấp dịch vụ quốc tế từ thành phố Hồ Chí Minh đến Taipei và Kaohsiung. Pacific Airlines cung cấp các dịch vụ nội địa giữa TP HCM và HN.

Mức độ sử dụng bình quân năm của Vietnam Airlines gần bằng với mức bình quân của các hãng hàng không Châu Á.

Bảng 4.6.8
Mức độ sử dụng máy bay hàng năm

Đơn vị : Giờ

Máy bay	Nội địa	Quốc tế	Tổng số
B 767-300	688	4.293	4.981
A 320	1.354	1.287	2.642
ATR-72	1.345	210	1.554
Fokker 70	1.400	426	1.826

Nguồn: Lịch bay của Vietnam Airlines từ 4 tháng 10 năm 1999 đến 19 tháng 3 năm 2000
<http://www.vietnamair.co.vn>

Hệ số chất tải bình quân trên các tuyến nội địa là 67,9% năm 1998 và 82,9% năm 2000. Điều đó cho thấy rằng đội máy bay nội địa hiện tại phù hợp với lưu lượng vận tải hiện nay nhưng cần tăng số ghế trong tương lai. Khi so sánh với hệ số chất tải trên các tuyến nội địa thì thấy hệ số chất tải của các tuyến quốc tế thấp hơn, dưới 60% (xem Bảng 4.6.9).

Năm 1998, hệ số chất tải bình quân của một số tuyến quốc tế gồm cả TP Hồ Chí Minh - Dubai - Paris, Hà Nội - Dubai - Paris, Hà Nội - TP Hồ Chí Minh - Melbourne, và Hà Nội - TP Hồ Chí Minh - Sydney đạt hơn 75%. Theo phương tiện thông tin đại chúng, tỷ lệ chiếm chỗ của các chuyến bay quốc tế là 80-90% và tỷ lệ chiếm chỗ của các chuyến bay nội địa là 70% vào tháng Năm, 1999. Nói chung, hệ số chất tải đạt 60-70% có nghĩa là hành khách có thể dễ dàng đặt chỗ và cũng tương đối có hiệu quả. Tỷ lệ chiếm chỗ trên một số tuyến đạt được tương đối cao, và e rằng các hãng hàng không sẽ phải đối đầu với tình trạng thiếu máy bay trên các tuyến này (xem Bảng 4.6.10).

Bảng 4.6.9
So sánh giữa số ghế có sẵn với nhu cầu

	Nội địa	Quốc tế	Tổng số	
Số chỗ có sẵn/năm năm 1999 đến 2000	2,258,972	1,596,709	3,855,681	
1998	Lượng hành khách hàng năm	1,534,610	905,455	2,440,065
	Hệ số chiếm chỗ ước tính	67.9%	56.7%	63.3%
2000	Lượng hành khách / năm	1,872,288	937,534	2,809,822
	Hệ số chiếm chỗ ước tính	82.9%	58.7%	72.9%

Bảng 4.6.10
Hệ số chiếm chỗ năm 1998

Tuyến	Loại máy bay	Số ghế ngồi	Hệ số chiếm chỗ (%)	Tuyến	Loại máy bay	Số ghế ngồi	Hệ số chiếm chỗ (%)
<i>Các tuyến quốc tế</i>							
SGN-DXB-CDG	B767	221	76,78	SGN-TPE	A320	150	69,82
HAN-DXB-CDG	B767	221	80,85	SGN-KHH	A320	150	70,55
SGN-HAN-MOW	B767	221	71,22	HAN-BKK	A320	150	72,48
HAN-SGN-MEL	B767	221	75,61	SGN-BKK	A320	150	65,92
HAN-SGN-SYD	B767	221	76,54	SGN-MNL	A320	150	47,32
SGN-KIX	B767	221	61,84	HAN-SGN-KUL	A320	150	61,61
HAN-HKG	A320	150	67,51	HAN-SGN-SIN	A320	150	55,62
SGN-HKG	A320	150	54,37	HAN-VTE	F70	79	59,31
SGN-HAN-CAN	A320	150	56,57	SGN-PNH	F70	79	65,88
HAN-TPE	A320	150	51,87	SGN-PNH	ATR72	64	66,27
<i>Các tuyến nội địa a</i>							
DAD-BMV	ATR72	64	77,05	PXU-DAD	ATR72	64	75,20
DAD-VII	ATR72	64	57,91	SGN-BMV	ATR72	64	78,76
HAN-DAD	A320	150	76,45	SGN-DAD	A320	150	76,71
HAN-DAD	F70	79	75,88	SGN-DAD	F70	79	83,67
HAN-DIN	ATR72	64	70,40	SGN-DLI	ATR72	64	70,65
HAN-HUI	A320	150	75,80	SGN-HPH	A320	150	72,12
HAN-HUI	ATR72	64	75,62	SGN-HPH	F70	79	80,38
HAN-HUI	F70	79	75,62	SGN-HUI	A320	150	68,76
HAN-NHA	ATR72	64	74,03	SGN-HUI	ATR72	64	78,04
HAN-NHA	F70	79	71,11	SGN-HUI	F70	79	75,79
HAN-SGN	B767	221	78,64	SGN-NHA	ATR72	64	78,04
HAN-SGN	A320	150	78,64	SGN-NHA	F70	79	80,06
HAN-SQH	ATR72	64	68,54	SGN-PQC	ATR72	64	70,10
NHA-DAD	ATR72	64	75,48	SGN-PXU	ATR72	64	77,38
PQC-VKG	ATR72	64	64,91	SGN-UIH	ATR72	64	76,44

Nguồn: Tổng Công ty Hàng không Việt Nam

Các cụm cảng hàng không khu vực: Các cụm cảng hàng không khu vực khai thác các sân bay và cung cấp các dịch vụ như dịch vụ khai thác nhà ga, công tác cứu nạn và cứu hoả, an ninh sân bay và duy tu bảo dưỡng sân bay. Một Ủy ban chung giữa Cục HKDDVN, Cục cảnh sát, cơ quan Hải quan, xuất nhập cảnh và các cơ quan có liên quan khác được thành lập để tạo điều kiện thuận lợi hơn cho việc khai thác sân bay.

Các số liệu về các công tác cứu hoả không có sẵn trong khi tiến hành nghiên cứu. Từ các thông tin sẵn có hạn chế có thể thấy các thiết bị cứu nạn và cứu hoả đang khai thác hiện nay ở sân bay Phú Bài và Tân Sơn Nhất không thỏa mãn các khuyến cáo của ICAO. Các trang thiết bị và nhân lực nên được cung cấp đầy đủ để đáp ứng mức độ dịch vụ yêu cầu đảm bảo an toàn khai thác của ICAO.

Theo Cục HKDDVN, các thiết bị an toàn như máy dò chất nổ, máy X-quang kiểm tra hành lí và máy soi cầm tay phải được cung cấp đầy đủ cho tất cả các sân bay. Tuy nhiên, đa số các sân bay không có đủ hàng rào bảo vệ do thiếu ngân sách đầu tư.

Các cụm cảng hàng không khu vực có trách nhiệm bảo trì bề mặt khu vực bay, như kiểm tra cỏ và bề mặt đường băng. Các cụm cảng hàng không cũng thực hiện việc duy tu bảo dưỡng nhỏ đối với các thiết bị dẫn đường hàng không ở sân bay.

Nếu họ gặp khó khăn trong khi sửa chữa các thiết bị thông tin liên lạc và dẫn đường bay thì phòng kỹ thuật của VATM sẽ trợ giúp để giải quyết những vấn đề này.

Trung tâm Quản lý bay dân dụng Việt Nam (VATM): VATM cung cấp các dịch vụ như kiểm soát không lưu, công tác thông tin hàng không và duy tu bảo dưỡng các thiết bị của các dịch vụ này. VATM nên tiến hành những cải tiến như khuyến nghị của ICAO trong QHTT Ngành HKDD như tổ chức đội duy tu bảo dưỡng.

Hoạt động khai thác thương mại

Hoạt động khai thác thương mại đề cập đến các dịch vụ không liên quan đến những dịch vụ hàng không ở các sân bay. Khai thác thương mại được đề cập đến như hoạt động phi hàng không. Khu vực nhà ga sẽ cho các xí nghiệp thương mại thuê, như các cửa hàng miễn thuế và các hãng hàng không. Cục HKDDVN qui định mức cho thuê và trình lên Ban Vật giá Chính phủ phê duyệt. Các hoạt động khai thác thương mại ở hầu hết các sân bay trong vùng không năng động lắm do lưu lượng vận tải hiện nay còn thấp. Trong 3 sân bay quốc tế, sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất có số lượng các đơn vị kinh doanh thương mại lớn nhất.

An toàn khai thác

Tất cả các sân bay, đặc biệt là các sân bay quốc tế nên có hệ thống báo động dự phòng (rơi), có thể là hệ thống chuông báo động và đường dây điện thoại nối trực tiếp với trạm cứu hỏa ở sân bay. Ngoài ra, ở các sân bay đặc biệt là các sân bay quốc tế, cần được trang bị xe cứu hỏa có máy chuyển phát tần số VHF có khả năng khai thác trên kênh VHF khẩn nguy và kênh của sân bay. Tất cả các máy bay vận chuyển hành khách dân dụng đăng ký ở Việt Nam yêu cầu phải có máy phát nhận tín hiệu vị trí trong trường hợp khẩn nguy (ELT). Tuy nhiên, cần xây dựng hàng rào an toàn quanh khu vực sân bay để hạn chế sự tiếp cận với khu vực bay.

4.6.7 Quản lý và tài chính

Cước và phí

1) Phí hàng không

Các cước phí dịch vụ hành khách, đỗ máy bay, hạ cánh do các cụm cảng hàng không thu, trong khi đó các cước phí không vận do VATM thu.

- (1) Cước phí hạ cánh: Các cước phí cơ bản dựa trên tải trọng cất cánh tối đa của máy bay (xem Bảng 4.6.11). Sẽ thu thêm 50% các cước phí cơ bản đối với mỗi chuyến bay không thường xuyên, và thu thêm 25% nếu sử dụng hệ thống chiếu sáng hạ cánh vào ban đêm hoặc trong trường hợp thời tiết xấu theo yêu cầu của phi hành đoàn.

Bảng 4.6.11
Cước phí hạ cánh

Tải trọng cất cánh tối đa (Tấn)	Cước phí mỗi lần hạ cánh (USD)	Phụ phí mỗi tấn tăng thêm (USD)
Dưới 20	65	
20 đến 50	65	3.5
50 đến 100	170	4
100 đến 150	370	5
150 đến 190	620	6
190 đến 240	800	7
Trên 240	1140	8.5

Nguồn: Tập không báo Việt Nam FAL3-1, 25 Tháng 3 năm 1996

- (2) Các cước phí cho việc sử dụng các dịch vụ không lưu và thiết bị dẫn đường hàng không: Các cước phí cơ bản dựa trên tải trọng cất cánh tối đa của máy bay, xem Bảng 4.6.12. Sẽ thu thêm 20% các cước phí cơ bản đối với những chuyến bay không thường xuyên và 30% đối với những chuyến bay đến/từ các sân bay Việt Nam vào những ngày lễ Việt Nam.

Bảng 4.6.12
Cước phí đối với các dịch vụ không lưu và thiết bị dẫn đường bay

< 500 km	Cước phí cho chuyến bay đến (USD)		Cước phí cho chuyến bay qua (USD)	
	Cự li bay < 400 km	Cự li bay 400 km ≤	< 500 km	500 km ≤
	Dưới 20	254		
20 đến 50	388	474	176	197
50 đến 100	564	689	255	286
100 đến 150	730	893	330	370
150 đến 190	850	1040	384	431
đến 240	956	1171	420	460
240 đến 300	1072	1313	450	490
Trên 300	1132	1387	480	520

Nguồn: Tập không báo Việt Nam FAL3-1, 25 Tháng 3 năm 1996

- (3) Cước phí đỗ máy bay: Các cước phí cơ bản dựa trên tải trọng cất cánh tối đa của máy bay, xem Bảng 4.6.13. Sẽ thu cước phí tối thiểu 2,80 đô la Mỹ cho mỗi giờ đỗ ngoài dự kiến vì một lý do nào đó.

Bảng 4.6.13
Cước phí đỗ máy bay

Số giờ đỗ	Cước phí cho mỗi tấn (USD)
Từ 03 giờ đến 05 giờ	2,8
Từ 05 giờ đến 08 giờ	3,5
Từ 08 giờ đến 12 giờ	3,8
Từ 12 giờ đến 18 giờ	4
Trên 18 giờ	4,2

Nguồn: Tập không báo Việt Nam FAL3-1, 25 Tháng 3 năm 1996

- (4) Giảm giá cho các hãng hàng không Việt Nam: Đã có một thoả thuận, có hiệu lực ngày 01 tháng 05 năm 1999, rằng Việt Nam Airlines sẽ trả 80% của các cước phí không vận và hạ cánh xác đị nh trong AIP đối với các chuyến bay quốc tế và 50% cho các chuyến bay nội đị a. Cũng có thoả thuận rằng toàn bộ cước phí đỗ máy bay và thuê nhà ga sẽ được trả trước cho các cụm cảng hàng không. Điều kiện như vậy cũng áp dụng cho Pacific Airlines.
- (5) Các cước phí đị ch vụ hành khách: Các cước phí đị ch vụ hành khách được chỉ ra trong Bảng 4.6.14.

Bảng 4.6.14
Cước phí đị ch vụ hành khách

Sân bay	Hành khách quốc tế (USD)	Hành khách trong nước (đồng)
Sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất	10.00	20.000
Sân bay quốc tế Nội Bài và Đà Nẵng	10.00	20.000
Các sân bay khác		10.000

Nguồn: Lịch bay của Vietnam Airlines, 31 tháng 10 năm 1999-25 tháng 3 năm 2000

2) Giá vé máy bay

Giá vé máy bay được qui đị nh dựa vào Quyết đị nh của Thủ tướng Chí nh phủ số 818-TTg về quản lý giá vé máy bay trong Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 13/12/1995.

Giá vé quốc tế được qui đị nh theo giá vé vận tải được cung cấp trong các hiệp ước quốc tế mà Việt Nam đã ký hoặc dựa trên giá vé do các hãng hàng không quốc tế tuyên bố. Giá vé quốc tế do các hãng hàng không đề xuất và được CAAV thông qua.

Có 2 mức vé trong nước khác nhau tại Việt Nam, một mức vé áp dụng cho người nước ngoài hoặc Việt kiều, một mức vé áp dụng cho người Việt Nam. Mức vé cho người nước ngoài hoặc Việt kiều trên các tuyến nội đị a được xác đị nh dựa vào giá vé vận tải hàng không quốc tế, cụ thể là mức vé được áp

đụng trong các khu vực lân cận. Mức vé áp dụng đối cho người Việt Nam do CAAV quyết đị nh (xem Bảng 4.6.15).

Mức vé tối đa áp dụng cho hành khách là người Việt Nam trên các chuyến bay nội đị a giữa Hà Nội và TP HCM do CAAV và Ủy ban Vật giá Chí nh phủ quyết đị nh và được Thủ tướng thông qua. Dựa vào mức vé tối đa này, các hã ng hàng không sẽ đề xuất mức vé cho các tuyến khác và CAAV thông qua các đề xuất này.

Bảng 4.6.15
Giá vé trong nước

	Tuyến	Cự li (km)	Hạng	Giá vé (VND 000)			Giá vé/km (VND)	
				Người nước ngoài	Người Việt Nam	Tỷ lệ	Người nước ngoài	Người Việt Nam
Hạng Thương nhân	Hà Nội-Đà Nẵng	607	C	1.200	850	1,41	1.977	1.400
	Hà Nội-Huế	549	C	1.200	750	1,60	2.186	1.366
	Hà Nội-TP HCM	1.138	C	2.450	1.500	1,63	2.153	1.318
	TPHCM-Đà Nẵng	603	C	1.200	850	1,41	1.990	1.410
	Trung bình	-	-	-	-	1,51	2.068	1.365
Hạng thường	Hà Nội-Đà Nẵng	607	Y	1.000	500	2,02	1.647	824
	Hà Nội-Huế	549	Y	1.000	480	2,08	1.821	874
	Hà Nội-TP HCM	1.138	Y	1.900	1.000	1,90	1.670	879
	TPHCM-Đà Nẵng	603	Y	1.000	570	1,75	1.658	945
	Trung bình	-	-	-	-	2,17	1.831	927

Tình hình tài chí nh của các Cụm cảng Hàng không và Trung tâm Quản lý bay dân dụng Việt Nam (VATM)

Tất cả các Cụm cảng Hàng không và Trung tâm Quản lý bay dân dụng Việt Nam đều có lãi năm 1998 (Xem Bảng 4.6.16).

Bảng 4.6.16
Doanh thu và Chi phí của các Cụm cảng Hàng không và VATM

		Triệu đồng				
Cụm cảng hàng không	Danh mục	1994	1995	1996	1997	1998
	Doanh thu	38.839	54.048	66.382	78.398	109.330
	Chi phí	41.194	53.963	85.453	88.267	97.718
	Số dư	-2.355	85	-19.071	-9.869	11.612
	Doanh thu	24.713	57.632	74.553	82.259	70.459
	Chi phí	25.267	47.301	50.383	74.707	62.778
	Số dư	-554	10.331	24.170	7.552	7.681
	Doanh thu	193.765	308.896	372.140	389.429	521.056
	Chi phí	150.511	197.103	240.050	263.898	341.279
	Số dư	43.254	111.793	132.090	125.531	179.777
	Doanh thu	196.268	490.278	541.254	619.568	679.000
	Chi phí	90.456	177.451	225.932	223.790	268.775
	Số dư	105.812	312.827	315.322	395.778	410.225

Nguồn: Cục HKDDVN

So sánh giá vé quốc tế

So sánh giá vé trên 1 km ở các nước trong khu vực như Thái Lan, Malaixia, Philippin, Indônêxia và Nhật Bản cho thấy rằng giá vé trên 1.000 km cho công dân Việt Nam rẻ hơn công dân Việt Nam ở Thái Lan, Philippin, Indônêxia và Nhật Bản. Chỉ có giá vé ở Malaixia là rẻ hơn. Tuy nhiên, giá vé cho người nước ngoài đến Việt Nam hầu như gấp đôi so với công dân Việt Nam đến Thái Lan, Philippin và Malaixia và chi phí gần như tương tự khi đến Nhật Bản (tham khảo Bảng 4.6.17).

Bảng 4.6.17

So sánh giá vé nội địa a của tuyến 1.000 km ở các nước lân cận

Nước	Việt Nam	Việt Nam	Thái Lan	Philippin	Indônêxia	Malaixia	Nhật Bản
Tuyến	Hà Nội-TP HCMC (Việt Nam)	Hà Nội-TP HCMC (Nước ngoài)	Băng Cốc-Phuket	Manila - Davao	Jakarta - Padan	Kuching - Kuala Lumpur	Narita - Kagoshima
Cự li [km]	1.040	1.040	795	1105	1065	1145	1113
Giá đi a phương	1.000.000	1.900.000	2.300	-	-	-	-
Tiền tệ đi a phương	[VND]	[VND]	[Bahts]				
Tỷ giá hối đoái	14.042	14.042	0.028	-	-	-	-
Giá chuyển đổi sang đô la	71,21	135,31	64,4	122	272	57	148
Giá trên 1 km tính bằng đô la	0,07	0,13	0,08	0,11	0,26	0,05	0,13
Tỷ lệ (Giá cho người VN =1,00)	1,00	1,90	1,18	1,61	3,73	0,73	1,94
Tỷ lệ (Giá cho người NN=1,00)	0,53	1,00	0,62	0,85	1,96	0,38	1,02

Chú thích: Hạng thường một lượt giá đủ, ngày 20 tháng 2 năm 2000

Bảng 4.6.18

So sánh giá vé nội địa a của tuyến 500 km ở các nước trong khu vực

Nước	Việt Nam	Việt Nam	Thái Lan	Philippin	Indônêxia	Malaixia	Nhật Bản
Tuyến	Hà Nội-Huế (Việt Nam)	Hà Nội-Huế (Nước ngoài)	Băng Cốc-Phrae	Cebu - Davao	Jakarta - Pankalpinang	Kuala Lumpur - Langkawi	Narita - Akita
Cự li [km]	549	549	544	461	522	468	519
Giá đi a phương	570,000	1,000,000	1,625	-	-	-	-
Tiền tệ đi a phương	[VND]	[VND]	[Bahts]				
Tỷ giá hối đoái	14,042	14,042	0.028	-	-	-	-
Giá chuyển đổi sang đô la	40.59	71.21	45.5	64	142	41	91
Giá trên 1 km tính bằng đô la	0.07	0.13	0.08	0.14	0.27	0.09	0.18
Tỷ lệ (Giá cho người VN =1,00)	1.00	1.75	1.13	1.88	3.68	1.18	2.37
Tỷ lệ (Giá cho người NN=1,00)	0.57	1.00	0.64	1.07	2.10	0.68	1.35

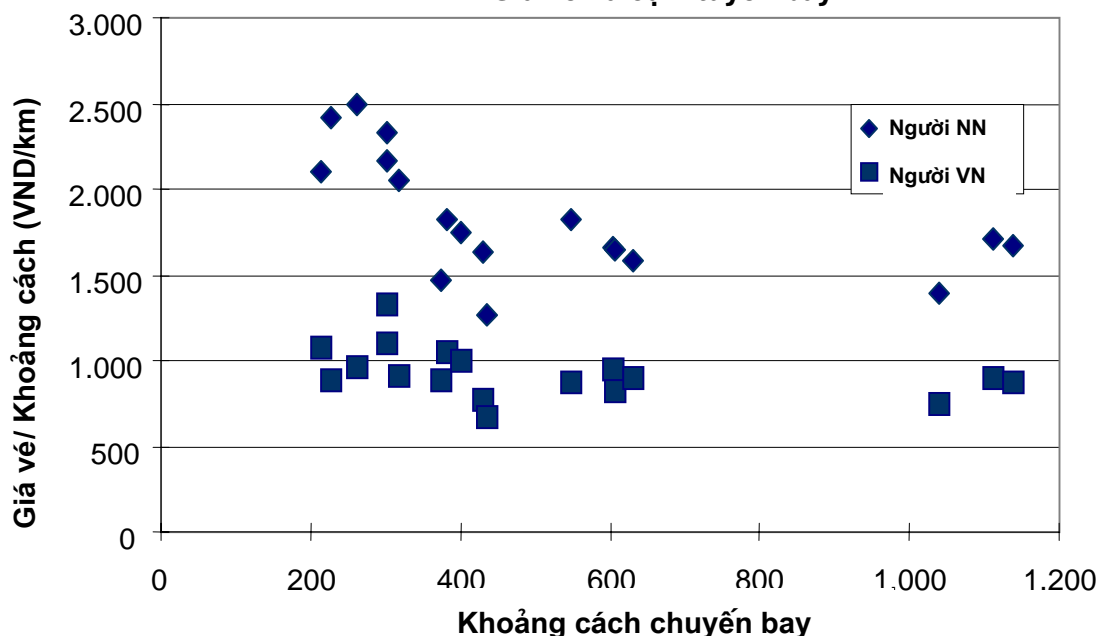
Chú thích: Hạng thường một lượt giá đủ, ngày 20 tháng 2 năm 2000

So sánh giá vé trên 1 km đối với cự li 500 km ở các nước trong khu vực cho thấy giá vé quy định cho công dân Việt Nam ở Việt Nam thấp hơn so với bất kỳ một nước nào khác.

Giá vé trên 1 km cho cả tuyến bay dài 1.000 và 500 km ở Việt Nam và Thái Lan hiện nay vẫn không thay đổi, trong khi đó giá vé áp dụng cho các tuyến ngắn hơn ở Malaixia, Philippin, Indônêxia và Nhật Bản lại đắt hơn rất nhiều.

Nhìn chung, chi phí khai thác máy bay bao gồm chi phí thuê máy bay hoặc chi phí khấu hao, chi phí nhiên liệu máy bay, chi phí cho cán bộ công nhân viên, cước phí hàng không, xếp dỡ dưới mặt đất, cung cấp xuất ăn, v.v.... Hầu hết các chi phí này phụ thuộc vào cự li tuyến bay. Nếu như giá vé theo khoảng cách được qui đị nh đối với cự li dài thì giá vé qui đị nh cho cự li ngắn sẽ rẻ hơn và các hã ng hàng không sẽ phải gánh chi u chi phí khai thác đối với giá vé rẻ như vậy. Như đã được minh hoạ trong hình vẽ (Hình 4.6.5) thì không có sự chênh lệch đáng kể trong giá vé theo cự li giữa các tuyến ngắn hơn và dài hơn.

Hình 4.6.5
Giá vé và cự li tuyến bay



4.6.8 Các vấn đề quản lí và thể chế

Môi trường cạnh tranh

Mặc dù không phải chỉ có một hã ng hàng không quốc gia Việt Nam (Vietnam Airlines) nhưng thị trường trong nước chủ yếu do Vietnam Airlines đảm nhận. Hã ng cạnh tranh chí nh, Pacific Airlines, một liên doanh do Tổng Công ty hàng không Việt Nam sở hữu 30% và 2 công ty trong số 6 cổ ðồng là các công ty trực thuộc Tổng Cty HK Việt Nam.

Theo lời phát biểu của Ông Nguyễn Tiến Sâm, Cục trưởng Cục HKDDVN tại hội nghị các cục trưởng hàng không dân dụng hàng năm lần thứ 35 diễn ra ngày 20 tháng Chí n, năm 1999 thì Việt Nam đã cam kết hướng ngành hàng không theo hướng thị trường tự do bằng cách tạo ra một môi trường cạnh tranh và công bằng để phát triển vững chắc các hã ng hàng không Việt Nam.

Đây sẽ là những thách thức lớn đối với ngành hàng không Việt Nam vì Chính phủ không cho phép đầu tư trực tiếp của nước ngoài vào chuyên ngành hàng không. Do vậy cách duy nhất để đạt được đầu tư nước ngoài là thông qua liên doanh.

Thế nhưng vẫn chưa thấy có kế hoạch tạo ra một sân chơi công bằng giữa các tổ chức khác nhau trong ngành hàng không. Tuy nhiên, các sân bay gần đây đã được thành lập với tư cách là các doanh nghiệp nhà nước với mục đích cho phép các DN này khai thác những lợi ích kinh doanh liên quan như các cửa hàng, khách sạn, quảng cáo v.v. Một số tổ chức liên doanh tham gia kinh doanh khách sạn, chế biến suất ăn, giao nhận và các hoạt động kho vận, nhưng nhiều liên doanh vẫn gặp nhiều khó khăn về tài chính.

Hệ thống thông tin quản lý

Thông tin cần thiết cho lập quy hoạch và quản lý sân bay không đủ và chưa được xử lý thỏa đáng để sử dụng khi đưa ra quyết định. Tình hình tài chính của các hãng HK và các sân bay không rõ ràng do thông tin về tài chính không có sẵn.

Cục HKDDVN cần đảm bảo có đầy đủ các tài liệu ICAO và lưu hành các tài liệu này đến tận tay các bên quan tâm (Trường ĐT HKDD VN nói rằng Cục HKDD chưa gửi cho họ những tài liệu này).

Một số trang thiết bị hàng không không được liệt kê ở Tập không báo. Do đó cần cập nhật và tổ chức lại để phù hợp với mẫu mới của ICAO.

Những cân nhắc về môi trường

Các sân bay không có đủ phương tiện/thiết bị xử lý nước thải và các chất thải rắn. Trước thực tế là mức độ tham gia giao thông ngày càng tăng thì vấn đề này cần phải được quan tâm thích đáng và xử lý kịp thời. Mặc dù hiện nay ô nhiễm tiếng ồn chưa phải là vấn đề được đặt ra song lượng tiếng ồn do máy bay gây ra sẽ tăng và chắc chắn sẽ có những ảnh hưởng cụ thể đến môi trường xung quanh sân bay Tân Sơn Nhất và Đà Nẵng.

Sự phối hợp giữa các cơ quan

Cục HKDDVN chịu sự quản lý của Văn phòng Chính phủ chứ không trực thuộc Bộ GTVT nên việc phát triển mạng lưới GTVT đồng bộ, liên hoàn và đưa ra khung chính sách tổng thể cho ngành GTVT phức tạp hơn. Các mối liên hệ giữa Cục HKDDVN và Tổng Công ty hàng không Việt Nam rất mật thiết và có thể trên thực tế Cục HKDDVN không đủ thẩm quyền để điều tiết Tổng Công ty Hàng không Việt Nam một cách hiệu quả. Cần tăng cường năng lực lập quy hoạch và điều tiết ngành của Cục HKDDVN.

Đã cơ bản tách biệt chức năng của nhà điều tiết với chức năng của tổ chức khai thác giữa Cục HKDDVN và các hãng vận tải hàng không. Ba cụm cảng hàng không khu vực và đơn vị cung cấp dịch vụ kiểm soát bay, Trung tâm quản lý bay dân dụng, là các doanh nghiệp công ích nhà nước. Từ năm 1998 các công ty này đã trở thành những đơn vị độc lập về tài chí nh. Mặt khác, các cụm cảng hàng không khu vực và TT Quản lý bay DD trực thuộc Cục HKDDVN.

Để đảm bảo hệ thống GTVT hàng không hiệu quả và an toàn, các nhà quản lý và khai thác phải độc lập với nhau. Chí nh phủ Việt Nam nắm quyền sở hữu, phát triển và khai thác các sân bay tại Việt Nam. Cục HKDD thực hiện chức năng là chủ khai thác và cơ quan điều tiết, vì vậy các hoạt động điều tiết đã được tiến hành trên cơ sở không máy tuân theo qui đị nh. Do đó nhằm phân tách vai trò khai thác và điều tiết, cần xem xét và tổ chức lại các chức năng điều tiết của Cục HKDDVN.

Ngoài ra cần có sự hợp tác mật thiết hơn nữa giữa các cơ quan của Chí nh phủ Ví dụ như Tổng cục Bưu điện cần ưu tiên khôi phục các đường dây điện thoại cho cục HKDDVN khi có sự cố.

Cần phối hợp chặt chẽ hơn trong việc lập qui hoạch. Ví dụ như ga mới số 1 ở sân bay Hà Nội/Nội Bài có thể phải cải tạo vì nó che khuất tầm nhìn từ đài chỉ huy phần lớn đường lăn đến ngưỡng đường cất hạ cánh số 11.

Đối với những sân bay sử dụng chung cho quân sự và dân sự, có thể có được sự phối hợp tốt hơn bằng cách chỉ sử dụng một đài chỉ huy có thể giám sát các hoạt động của các máy bay dân sự và quân sự. Đài này sẽ được kiểm soát bởi những kiểm soát viên từ cả hai phía. Điều này tránh được các vấn đề có thể xuất hiện khi bị mất thông tin liên lạc giữa hai đài chỉ huy tách biệt. Tình hình ở sân bay quốc tế Nội Bài rất phiền hà, những kiểm soát viên dân sự phải rời đài chỉ huy và dùng xe con đi cắt ngang đường băng tới đài chỉ huy quân sự nơi các hoạt động dân sự đã được tái lập. Điều này khiến cho những kiểm soát viên gặp bất lợi vì đã ngăn cản hoạt động khai thác dân sự tại các sân bay quốc tế chí nh. Tại những sân bay đó, khai thác dân dụng cần được ưu tiên hơn so với khai thác quân sự trừ khi có chiến tranh.

4.6.9 Phát triển nguồn nhân lực

Khái quát

Các buổi thảo luận với Cục HKDDVN cho thấy sự cần thiết trong việc đào tạo đội ngũ cán bộ trong một số lĩnh vực chuyên ngành mà hiện nay trong nước chưa có các trang thiết bị đào tạo hoặc mức độ đào tạo mà trong nước có thể cung cấp chưa tiên tiến. Do vậy, những ý kiến đóng góp trong phần này của báo cáo đề cập đến các cơ hội đào tạo ở nước ngoài để nâng cao trình độ cho đội ngũ cán bộ. Các yêu cầu này được xem xét ở hai khía cạnh:

- (1) Yêu cầu đào tạo để đáp ứng nhu cầu sử dụng các hệ thống CNS/ATM mới và các kĩ thuật sẽ được áp dụng trong giai đoạn từ nay đến 2010.

Dự kiến trong vài năm tới nhu cầu đào tạo sẽ rất lớn. Trong giai đoạn ngắn hạn nên xây dựng các chương trình đào tạo ở nước ngoài bởi vì Trường hàng

không dân dụng của Cục KHDDVN phải mất một thời gian dài để có thể bắt kịp các công nghệ mới; và

- (2) Yêu cầu đào tạo nâng cao chuyên môn trong các lĩnh vực có thể được coi là các lĩnh vực đào tạo “thông thường”, hay là các lĩnh vực hàng không nói chung.**

Việc lập kế hoạch đào tạo nhân sự cần phải được cân nhắc một cách kỹ lưỡng để đảm bảo rằng có đủ nhân lực để quản lý các trang thiết bị tránh tình trạng thiếu nhân lực do đang được cử đi đào tạo.

4.7 Giao thông nông thôn

Tổng quát

Giao thông nông thôn (GTNT), trước đây nằm ngoài phạm vi nghiên cứu của VITRANSS, nay đã được bổ sung do vai trò quan trọng của nó trong việc hỗ trợ cho các hoạt động kinh tế xã hội tại khu vực nông thôn và trong việc cung cấp mạng lưới với tuyến nối hiệu quả với các tuyến ở cấp cao hơn của hệ thống GTVT. Chỉ nh sách về phát triển CSHT GTNT cũng ảnh hưởng tới việc phân bổ các nguồn vốn sẵn có của Nhà nước.

Tuy nhiên, trong VITRANSS, nghiên cứu chỉ giới hạn ở việc phân tích các thông tin có sẵn và tiến hành các nghiên cứu tình huống đối với 3 huyện, đó là Đồng Xuân và Tuy Hoà thuộc Tỉnh Phú Yên và huyện Mộc Hóa thuộc Tỉnh Long An.¹

Tiếp cận kém và thiếu liên kết với mạng lưới quốc lộ và tỉnh lộ

Nhiều huyện miền núi cũng như tại 2 khu vực đồng bằng Sông Hồng và Sông Cửu Long đang gặp vấn đề về tiếp cận đối với vận tải đường bộ, minh hoạ tại Hình 4.7.1. Hầu hết các huyện có khả năng tiếp cận tới các mạng lưới quốc lộ và tỉnh lộ kém, đặc biệt là các huyện miền núi, không có nhiều người sinh sống; mật độ dân số tại các huyện này là dưới 100 người/km² (xem Hình 4.7.1). Ngược lại, những huyện đông dân nằm trong 2 khu vực đồng bằng nơi vận tải thuỷ nội địa đã phát triển.

Bảng 4.7.1
Khả năng tiếp cận hiện tại ở các khu vực nông thôn theo vùng

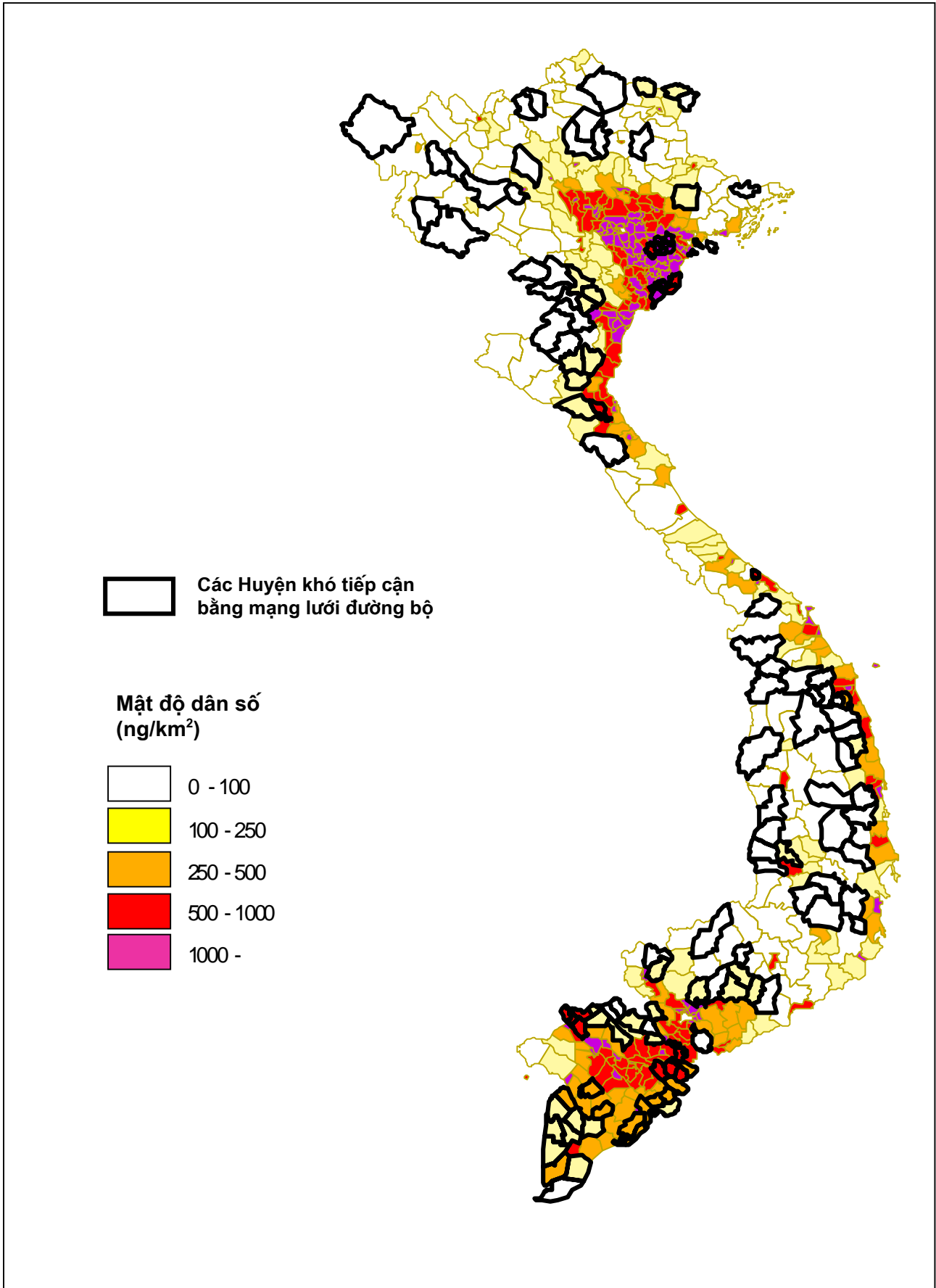
	Các xã không có đường tới tỉnh lỵ	% trên tổng số xã
ĐB Sông Hồng	0	0,0
Đông Bắc	122	20,1
Tây Bắc	81	13,4
Bắc Trung Bộ	125	20,6
Tây Nguyên	9	1,5
Đông Nam Bộ	7	1,2
ĐB Sông Cửu Long	262	43,2
Tổng	606	100,0

Nguồn: Hội thảo về đường nông thôn tại Việt Nam (Viện Chiến lược và Phát triển GTVT)

Chú thích: theo số liệu của Bộ GTVT ngày 31/03/2000 trong Nghiên cứu Chiến lược Giao thông nông thôn thì khi thực hiện ước tí nh thì số lượng xã không có đường cho xe cơ giới đã giảm xuống 515.

¹ Các cuộc khảo sát bao gồm phỏng vấn tại nhà, đếm giao thông, v.v. đã được tiến hành tại các huyện Đồng Xuân và Tuy Hoà vào 10/1999, tại huyện Mộc Hóa vào 11/1999

Hình 4.7.1
Mật độ dân số ở các Huyện khó tiếp cận bằng đường bộ



Hiện trạng đường nông thôn

Chất lượng đường nông thôn vẫn rất thấp. Dưới 10% đường huyện được rải nhựa hoặc lát sỏi. Hầu hết các đường xã là đường cấp phối hoặc đường đất (xem Bảng 4.7.2)

Cho tới cuối năm 1998, có tới 606 trên tổng số 9.816 số xã không có đường tiếp cận cho xe cơ giới tới tỉnh lỵ. (tới ngày 31/03/2000 con số ngày đã giảm xuống còn 515). Tại ĐB Sông Cửu Long, có tới 43% số xã không tiếp cận được tới tỉnh lỵ, tiếp theo là vùng Đông Bắc Bộ và Bắc Trung Bộ với 20%. Mặc dù tại các xã khác người dân có thể tiếp cận tới tỉnh lỵ, nhưng nhiều trong số các xã này gần như không tiếp cận được vào mùa mưa.

Bảng 4.7.2
Hệ thống đường nông thôn và loại rải mặt

Loại đường		Bê tông nhựa	Cấp phối đá dăm	Cấp phối đá ong	Đường đất	Tổng
Đường huyện	Chiều dài (km)	53	3.558	17.932	15.362	36.905
	%	0,1	9,6	48,6	41,6	100,0
Đường xã	Chiều dài (km)	0	2.922	52.446	76.687	132.055
	%	0,0	2,2	39,7	58,1	100,0
Tổng	Chiều dài (km)	53	6.480	70.378	92.049	168.960
	%	0,0	3,8	41,7	54,5	100,0

Nguồn: 07/ 1999

Đặc điểm về đi lại của cư dân nông thôn

Mặc dù người ta đã nhận thức được và bắt đầu chú ý đến vấn đề tiếp cận các khu vực nông thôn song những thông tin về các mặt như nhu cầu và CSHT GTNT rất hạn chế. Các huyện được lựa chọn cho các nghiên cứu tình huống của VITRANSS có thực tế kinh tế xã hội và CSHT khác nhau. Trong khi Đồng Xuân và Tuy Hoà chủ yếu sử dụng đường bộ và đường sắt, thì huyện Mộc Hóa với thu nhập theo hộ gia đình khá cao, lại chủ yếu sử dụng vận tải thủy nội địa (xem Bảng 4.7.3)

Phân tích các điều tra tiến hành đối với cư dân tại các huyện được lựa chọn cho thấy các đặc điểm về đi lại, di chuyển của họ như sau:

- 1) Các phương thức vận tải khác nhau được sử dụng cho các mục đích đi lại khác nhau, mặc dù đi bộ và đi xe đạp là các phương thức phổ biến nhất. Tại các khu vực nông thôn ở đồng bằng, các loại thuyền có động cơ và thuyền không động cơ đều được sử dụng để phục vụ các nhu cầu vận tải khác nhau

Bảng 4.7.3
Sơ lược về các huyện được lựa chọn cho nghiên cứu tình huống

		Tỉnh Phú Yên		Tỉnh Long An		
		Đồng Xuân	Tuy Hoà	Mộc Hóa		
Nhân khẩu	• Số hộ gia đình	11340	54684	13470		
	• Dân số	53152	253171	62935		
	• Trung bình mỗi hộ	4,7	4,6	4,7		
- Thu nhập hộ TB (000 đồng /tháng)		733	892	1.643		
- % số hộ dưới 500.000 đồng /tháng		34%	20%	3%		
Sự sẵn có của Xe cộ (%)	Sự sẵn có của thuyền	Không	Không	Không	Một ^{1/}	Hai ^{2/}
	K ^o xe đạp, K ^o xe máy	14,3	0,7	5,7	8,6	32,9
	Chỉ có xe đạp	27,4	41,5	5,7	10,0	28,6
	1 xe máy	52,4	53,3	-	1,4	7,1
	Nhiều xe máy	3,6	4,4	-	-	-
	Xe khác	2,4	-	-	-	-

Nguồn: VITRANSS

1/Thuyền không động cơ

2/Thuyền có động cơ

- 2) Lựa chọn phương thức “đi làm” cũng khác nhau theo mục đích (công việc nghề nông và các nghề khác) và khu vực (đất liền hay mặt nước). Các chuyến đi không có mục đích nông nghiệp thường dùng xe máy (xem Bảng 4.7.4).

Bảng 4.7.4
Lựa chọn phương thức “đi làm”

Huyện	Mục đích	Đất liền						Mặt nước	
		Đi bộ	Xe đạp	Xe súc vật kéo	Xe máy	Xe buýt	Xe khác	Thuyền thô sơ	Thuyền có động cơ
Đồng Xuân	Nông nghiệp	72,5	19,8	0	7,7	0	0	-	-
	MĐ khác	29,2	25,0	0	41,7	4,2	0	-	-
Tuy Hoà	Nông nghiệp	57,7	26,8	2,7	8,7	0	4,0	-	-
	MĐ khác	12,5	38,8	1,3	38,8	6,3	2,5	-	-
Mộc Hóa	Nông nghiệp	53,8	1,1	4,4	0	-	0	4,4	40,7
	MĐ khác	52,2	8,7	4,3	0	-	0	4,3	34,8

Nguồn: VITRANSS

- 3) “Đi học” thường bằng xe đạp và đi bộ với học sinh lớp thuộc cấp thấp. Sử dụng xe máy và xe buýt ít tăng với cấp II. Học sinh tại huyện Mộc Hóa thường sử dụng thuyền. (xem Bảng 4.7.5).
- 4) “Mua sắm” được thực hiện ngay trong khu vực lân cận, tại tỉnh lỵ, trung tâm huyện và xã. Việc lựa chọn địa điểm mua sắm bị ảnh hưởng rất lớn bởi các điều kiện về CSHT của khu vực. Dân chúng tại huyện Đồng Xuân thường đi mua sắm ở các vùng lân cận, trung tâm xã và tỉnh lỵ. Trong khi, người dân tại huyện Mộc Hóa thường đi tới trung tâm huyện (Bảng 4.7.6)

Bảng 4.7.5
Lựa chọn phương thức cho việc “đi học”

Huyện	Cấp	Bộ					Thủy	
		Đi bộ	Xe đạp	Xe máy	Xe buýt	Xe khác	Thuyền không có động cơ	Thuyền có động cơ
Đồng Xuân	Cấp I	86,4	13,6	0	0	0	-	-
	Cấp II	42,4	51,6	0	3,0	3,0	-	-
	Cấp III	0	60,0	6,7	33,3	0	-	-
Tuy Hoà	Cấp I	82,4	17,6	0	0	0	-	-
	Cấp II	10,0	90,0	0	0	0	-	-
	Cấp III	0	94,7	9,3	0	0	-	-
Mộc Hóa	Cấp I	61,8	9,1	0	0	0	18,2	10,9
	Cấp II	13,5	51,4	0	0	0	16,2	18,9
	Cấp III	0	72,7	0	0	0	9,1	18,2

Nguồn: VITRANSS

Bảng 4.7.6
Lựa chọn phương thức đi mua sắm (đi chợ)^{1/}

Huyện	Nơi đến	Bộ					Thủy	
		Đi bộ	Xe đạp	Xe máy	Xe buýt	Xe khác	Thuyền không có động cơ	Thuyền có động cơ
Đồng Xuân	Phụ cận	37,5	31,3	25,0	6,3	0	-	-
	Trung tâm xã	31,8	44,7	23,5	0	0	-	-
	Trung tâm huyện	8,3	16,7	66,7	8,3	0	-	-
	Tỉnh lỵ	0	0	70,6	29,4	0	-	-
Tuy Hoà	Phụ cận	38,0	50,5	5,4	0	0	-	-
	Trung tâm xã	10,9	55,5	30,9	0	2,7	-	-
	Trung tâm huyện	4,4	29,4	61,8	1,5	3,0	-	-
	Tỉnh lỵ	1,1	4,3	70,2	19,1	5,3	-	-
Mộc Hóa	Phụ cận	25,0	0	25,0	0	0	50,0	0
	Trung tâm xã	6,7	46,7	13,3	0	0	6,7	26,7
	Trung tâm huyện	0	12,4	12,4	0	0	7,9	67,4
	Tỉnh lỵ	0	0	0	50,0	0	0	50,0

Nguồn: VITRANSS

1/ Loại chợ tại 3 huyện được nêu trong Bảng sau:

Loại chợ	Tỉnh Phú Yên		Tỉnh Long An
	Đồng Xuân	Tuy Hoà	Mộc Hóa
Phụ cận	11	66	4
Trung tâm xã	79	69	19
Trung tâm huyện	38	38	98
Tỉnh lỵ	20	61	8

%

Nói chung việc lựa chọn các phương thức vận tải ít nhiều tuân theo địa điểm mua sắm. Tại các huyện Đồng Xuân và Tuy Hoà, đối với khu vực phụ cận và trung tâm xã, người dân thường đi bộ hoặc xe đạp tới, đối với trung tâm huyện người dân thường đi xe máy hoặc xe đạp, đối với tỉnh lỵ, người dân thường đi xe máy hoặc xe buýt tới. Tại huyện Mộc Hóa, dân chúng thường sử dụng thuyền thô sơ đi tới các chợ lân cận và sử dụng các thuyền có động cơ đi tới trung tâm xã, huyện và tỉnh lỵ.

- (b) Vận chuyển các nông sản bị ảnh hưởng bởi tính sẵn có của các phương thức vận tải. Một loạt các phương thức vận tải, bao gồm đi bộ, xe đạp, xe súc vật kéo, xe máy, xe tải và thuyền được sử dụng tùy thuộc vào mục đích cụ thể của việc vận chuyển nông sản (Bảng 4.7.7)

Bảng 4.7.7
Lựa chọn phương thức cho vận chuyển sản phẩm nông nghiệp

Phương thức	Đồng Xuân			Tuy Hoà			Mộc Hóa		
	Vận chuyển sản phẩm tới			Vận chuyển sản phẩm tới			Vận chuyển sản phẩm tới		
	Sấy khô	Chế biến	Chợ	Sấy khô	Chế biến	Chợ	Sấy khô	Chế biến	Chợ
Đi bộ	42,9	28,6	19,3	14,0	13,3	19,2	6,7	0	0
Xe đạp	0	20,4	21,1	26,7	60,0	38,4	0	0	5,9
Súc vật	7,1	0	0	2,3	0	0	0	0	0
Súc vật kéo	42,9	26,5	0	46,5	7,6	11,0	0	0	0
Xe máy	0	20,4	22,8	5,8	12,4	24,7	0	1,5	0
Công nông	0	2,0	0	4,7	0	0	6,7	0	0
Xe tải	0	0	36,8	0	5,7	5,5	0	0	0
Thuyền không có động cơ	-	-	-	-	-	-	4,0	16,7	0
Thuyền có động cơ	-	-	-	-	-	-	49,3	81,8	94,1
Phương thức khác	7,1	2,0	0	0	1,0	1,4	33,3	0	0
Tổng	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Nguồn: VITRANSS

Các vấn đề và khó khăn

Cải tạo và phát triển giao thông nông thôn là rất cần thiết và là hai mặt của một vấn đề. Không có mạng lưới giao thông chỉ nh yếu hiệu quả thì giao thông nông thôn sẽ tiếp tục bị tê liệt. Trái lại, không có hệ thống giao thông nông thôn hiệu quả thì hệ thống GTVT chỉ nh yếu sẽ không phát huy hết năng lực của mình. Mặc dù giao thông nông thôn không được ngành GTVT quan tâm nhiều và cũng không được đề cập toàn bộ trong phạm vi nghiên cứu của VITRANSS song quan điểm của VITRANSS là GT nông thôn nên được kết nối có hiệu quả với giao thông vận tải liên tỉnh.

- 1) Tình trạng tiếp cận yếu kém tại hầu hết các khu vực nông thôn: Có 515 xã không có đường tiếp cận tới tỉnh lỵ cho xe cơ giới 4 bánh. Các khu vực miền núi phía Bắc, Tây Nguyên, và Đồng bằng Sông Cửu Long thiếu sự tiếp cận

trầm trọng do khó khăn về địa hình. Ngoài ra, mạng lưới GTNT không được phân bổ hiệu quả và đúng đắn dựa trên một cơ sở lý luận quy hoạch rõ ràng.

- 2) **Thiếu năng lực quản lý và phát triển CSHT tại cấp địa phương:** Mặc dù Chính phủ đã nhận thấy sự cần thiết của việc phát triển đường nông thôn và đã đưa ra những ưu tiên về chính sách trên mặt trận xóa đói giảm nghèo, với sự ưu tiên đặc biệt cho khu vực kém phát triển nhưng các vấn đề và khó khăn liên quan tới quản lý vẫn còn tồn tại. Đó là:
- Thiếu thông tin cơ bản
 - Không có các kế hoạch và thiếu năng lực lập quy hoạch
 - Các nguồn nhân lực và tài chính hạn chế
 - Thiếu chính sách và chiến lược phát triển GTVT rõ ràng
- 3) **Thiếu Quy hoạch Phát triển GTNT:** Nhiều tỉnh đã xây dựng quy hoạch phát triển giao thông nông thôn, nhưng chưa chuẩn bị tốt tài liệu để chứng minh sự cần thiết của các công trình/ thiết bị cơ sở hạ tầng và chưa đưa ra được các tiêu chí ưu tiên rõ ràng đối với xây dựng hoặc cải tạo cơ sở hạ tầng. Theo thông lệ lựa chọn các dự án ưu tiên tại cấp tỉnh là lựa chọn các dự án thông qua thảo luận với cấp huyện. Do đó, từng huyện có danh sách dự án riêng của mình theo mức độ ưu tiên và dường như không có sự phối hợp giữa cấp tỉnh và cấp huyện. Chưa xác lập được một phương pháp đánh giá sự phát triển giao thông nông thôn.

4.8 Vận tải qua biên giới

Tổng quát

Sáng kiến và sự quan tâm của quốc tế lại bắt đầu hướng vào khu vực từ việc khôi phục sự ổn định về chính trị để tăng sự phát triển kinh tế cho một trung tâm tăng trưởng mới. Các nỗ lực ban đầu được tiến hành năm 1992 khi 6 quốc gia nằm trong Khu vực Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng (bao gồm Campuchia, Lào, Mianma, Thái Lan, Việt Nam và tỉnh Vân Nam của Trung Quốc) bắt đầu đề ra chương trình phát triển chung với sự hỗ trợ của Ngân hàng Châu Á (ADB).

Mặc dù một sự thật hiển nhiên là các dự án phát triển GTVT đơn lẻ của từng nước trong tiểu vùng không thể bắt kịp tốc độ tăng trưởng kinh tế của tiểu vùng, nhưng vẫn có thể thấy được các vấn đề nghiêm trọng về khoảng cách giữa cầu của thương mại biên giới và cung vận tải qua biên giới. Đó là :

- **Cơ sở hạ tầng yếu kém:** Ở hầu hết tất cả các vị trí, CSHT và các công trình khác không được cung cấp đầy đủ, mặc dù các dự án cải tạo Hành lang TP HCM-Phnôm Pênh và Hành lang Đà Nẵng-Savannah lại đang được tiến hành. Việc thiếu CSHT và các công trình khác là nguyên nhân dẫn đến các chi phí vận tải cao hơn cũng như sự hư hỏng và rủi ro về an ninh hàng hoá và sự không thuận tiện cho hành khách.
- **Hỗ trợ về mặt thể chế còn kém:** Các thủ tục tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải hàng hoá và vận tải qua biên giới chưa được thể chế hoá một cách thích hợp. Và các thủ tục này cũng chưa được thực hiện theo cách để tạo điều kiện thuận lợi cho việc luân chuyển thông suốt. Những người sử dụng vận tải qua biên giới thường phải chi trả thêm các chi phí vận tải cao đối với các vấn đề về thể chế như chuyển tải bắt buộc, các thủ tục hải quan/nhập cảnh mất nhiều thời gian, việc kiểm soát hành khách chặt chẽ và phí cấp visa cao.
- **Các hoạt động bất hợp pháp gia tăng:** Các hoạt động bất hợp pháp như buôn lậu vẫn không thể ngăn chặn được do cấm nhập khẩu và việc đánh thuế kinh doanh. Sự mở cửa và cải tạo các cơ sở hạ tầng vận tải qua biên giới đã góp phần làm gia tăng các hoạt động này.

Xét từ cả hai góc độ địa phương và quốc gia thì vận tải qua biên giới đều đóng vai trò rất quan trọng. Ngoài các hành lang GTVT chính giữa các nước láng giềng và các trung tâm tăng trưởng chính/các điểm chuyển tải thì cũng xuất hiện một số các tuyến vận tải qua biên giới nhỏ hơn đem lại lợi ích to lớn cho các địa phương cụ thể. Các tuyến này hầu như nằm ở những vị trí mà sự tiếp cận thường bị hạn chế. Do đặc điểm này nên vận tải qua biên giới cần sự hỗ trợ to lớn về thể chế cũng như sự phát triển CSHT. Đó chính là một chân trời mới trong sự phát triển GTVT đối với các nước kém phát triển và có biên giới đất liền như Việt Nam và các nước láng giềng của mình.

Thương mại biên giới

Việt Nam hiện có hơn 4.639 km đường biên giới với Trung Quốc, Lào và Campuchia. Sáu tỉnh miền Bắc của Việt Nam tiếp giáp Trung Quốc, 10 tỉnh miền tây tiếp giáp Lào và 8 tỉnh đông nam tiếp giáp với Campuchia. Trong 24 tỉnh biên giới này thì hầu hết là các tỉnh miền núi và nhìn chung còn kém phát triển. Hiện nay Việt Nam đang mở cửa thương mại khu vực biên giới tại 16 cửa khẩu. Các thị trường thương mại biên giới mọc lên như nấm ở Việt Nam. Có khoảng 40 thị trường này hoạt động tích cực ở 9 tỉnh biên giới Tây Nam tiếp giáp Campuchia. Tình hình tương tự như vậy có thể cũng tồn tại ở cả biên giới giữa Việt Nam và Lào cũng như giữa Việt Nam và Trung Quốc.

Do khối lượng mậu dịch của Việt Nam với 4 nước láng giềng ổn định ở mức 1.906 triệu đô la năm 1997 nên qui mô của thương mại biên giới được ước tính ở mức một vài triệu đô la Mỹ hoặc vào khoảng vài phần trăm kim ngạch thương mại của cả nước (20.777 triệu đô la năm 1997). Mặc dù tỷ phần của thương mại biên giới so với toàn quốc còn khiêm tốn nhưng sự phát triển thương mại biên giới có ảnh hưởng kinh tế đáng kể đối với các tỉnh biên giới (Tham khảo Bảng 4.8.1 và Bảng 4.8.2).

Thương mại biên giới giúp các tỉnh vượt qua các khó khăn tồn tại và phát huy thế mạnh của địa phương và tăng hiệu quả kinh tế. Thương mại biên giới gần đây đã cho thấy một số kết quả rõ ràng như sau:

- Một số sản phẩm quốc nội trước đây hầu như không thể thâm nhập được thị trường nước ngoài thì bây giờ đã tìm được bạn hàng. Đó là than cám nhiệt lượng thấp, vật liệu cao su kém chất lượng, hàng thủ công, bột giặt và đồ nhựa.
- Từ năm 1997 Quảng Ninh đón rất nhiều khách du lịch Trung Quốc qua thị xã biên giới Móng Cái. Thị xã Móng Cái đã thu được 200 triệu đồng tiền thuế vào năm 1997, gấp 6 lần năm 1991 và vượt xa ngân sách hàng năm của một số tỉnh khác.
- Từ khi mở cửa biên giới Lạng Sơn, kinh tế tỉnh đã trở nên năng động hơn. Vào năm 1997, kim ngạch xuất nhập khẩu tăng 14 lần so với năm 1991. Chính điều này đã thúc đẩy các dịch vụ như giao nhận, vận tải, chế biến, đóng gói và lưu kho phát triển tạo thêm nhiều công ăn việc làm cho người dân.

Bên cạnh những kết quả to lớn trên vẫn còn có những vấn đề cần quan tâm, đặc biệt là nạn buôn lậu tràn lan trong vùng. Hàng hoá nhập lậu phổ biến là thuốc lá, đồ uống, sản phẩm dệt, trứng, v.v.... Đây là những mặt hàng mà các doanh nghiệp quốc doanh thường có xu hướng độc quyền nhưng sản xuất không đủ.

Tại biên giới việc trao đổi hàng hoá được thực hiện dưới nhiều hình thức kể cả việc hàng hoá được dân khu vực biên giới trao đổi, các hoạt động xuất nhập khẩu có quô-ta, v.v.... Trong những năm gần đây, Chính phủ Việt Nam đã thực hiện tự do hoá thương mại biên giới như sau:

- Khuyến khích sản xuất thương mại tại chỗ của nhân dân hai nước. Nhân dân có thể giao dịch hàng hoá trị giá 500 nghìn đồng một cách hợp pháp mà không phải chịu thuế nhập theo đầu người/ngày tại chợ cửa khẩu Việt Nam-Lào và hàng trị giá 200 nghìn đồng tại chợ cửa khẩu Việt Nam-Trung Quốc.
- Một số tỉnh như Quảng Ninh, Lạng Sơn, Lào Cai, Hà Tĩnh, Quảng Trị và Kiên Giang đã được phép thí điểm một số chính sách tự do hoá thương mại tại khu kinh tế thương mại cửa khẩu.

Bảng 4.8.1
Xu hướng thương mại song phương với các nước láng giềng

(Triệu đô la, giá hiện hành)

		1992	1993	1994	1995	1996	1997	Tăng trưởng BQ/năm (1992-1997)
Xuất khẩu sang	Cămpuchia	6,4	96,2	77,3	94,6	99,0	108,9	76%
	Trung Quốc	95,6	135,8	295,7	361,9	340,2	474,1	38%
	Lào	16,0	14,4	20,9	20,6	24,9	30,4	14%
	Thái Lan	71,5	71,8	97,6	101,3	107,4	235,3	27%
	Thế giới	2.580	2.985	4.054	5.449	7.256	9.185	29%
Tỷ phần của 4 nước/thế giới		7,3%	10,7%	12,1%	10,6%	7,9%	9,2%	
Nhập khẩu từ	Cămpuchia	6,7	7,6	17,7	23,5	17,9	24,7	30%
	Trung Quốc	31,8	85,5	144,2	329,7	329,0	404,4	66%
	Lào	7,7	24,8	102,9	84,0	68,1	52,7	47%
	Thái Lan	41,2	99,5	225,7	439,7	494,5	575,2	69%
	Thế giới	2.540	3.924	5.826	8.155	11.144	11,592	35%
Tỷ phần của 4 nước/thế giới		3,4%	5,5%	8,4%	10,8%	8,2%	9,1%	

Bảng 4.8.2
Các tỉnh biên giới ở Việt Nam

Khu vực	Diện tích (km ²)	Dân số năm 1997 (000)	GDP năm 1997 (tỷ đồng)	GDP/người (triệu đồng)
6 tỉnh biên giới với Trung Quốc ^{1/}	53.525	4.029	9.118	2,26
10 tỉnh biên giới với Lào ^{2/}	91.231	13.924	28.898	2,08
8 tỉnh biên giới với Campuchia ^{3/}	64.136	10.033	32.084	3,20
Tổng số 24 tỉnh biên giới (A)	208.892	27.986	70.100	2,50
Tổng số trên cả nước (B)	330.992	75.665	273.966	3,62
(A)/(B)	63,1%	37,0%	25,6%	69,1%

Nguồn: Tổng Cục Thống Kê

1/ Cao Bằng, Lạng Sơn, Quảng Ninh, Lào Cai, Hà Giang, Lai Châu.

2/ Sơn La, Thanh Hoá, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên Huế, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Kon Tum.

3/ Gia Lai, Đắk Lắk, Bình Phước, Tây Ninh, Long An, Đồng Tháp, An Giang, Kiên Giang.

Vận tải đường bộ qua biên giới

Mặc dù nhiều tuyến đường đã được kết nối với các nước láng giềng song lưu lượng vận tải qua biên giới vẫn còn hạn chế và không ổn định. Đối với Trung Quốc và Campuchia chia xe cộ không được phép qua khu vực biên giới trừ vận tải hành khách như hoạt động của tuyến xe buýt thường xuyên liên quốc gia. Đối với CHDCND Lào, Chính Phủ chỉ cho phép các doanh nghiệp xe tải quốc doanh được qua biên giới trong khi tất cả các xe tải của Lào được vào Việt Nam. Tuy nhiên cả ba quốc gia láng giềng này đều không công bố bất cứ số liệu thống kê nào, chỉ có số liệu về lưu lượng vận tải qua biên giới của Việt Nam được chỉ ra ở bảng 4.8.3.

Tại biên giới Việt Nam-Campuchia, số hành khách đang giảm đi, điều này đối lập với vận tải hàng hoá. Theo Bộ Giao thông Công chính Campuchia trước năm 1990 có khoảng 60 đến 80 xe tải qua lại biên giới mỗi ngày và chuyên chở từ 50 nghìn đến 70 nghìn tấn một năm. Theo ước tính của Bộ này thì lưu lượng luân chuyển hàng hoá hiện nay vẫn ở mức đó. Tại biên giới Việt Nam - Trung Quốc, vận tải đường bộ không có vai trò quan trọng như vận tải đường sắt và vận tải biển. Nhưng số lượng hành khách đang tăng lên. Tại biên giới Việt - Lào, lượng xe cộ lớn hơn vì các thể chế về vận tải đường bộ được tự do hoá hơn so với hai nước kia nên có nhiều xe tải của Lào chở hàng xuất khẩu và hàng quá cảnh sang Việt Nam

Bảng 4.8.3
Vận tải đường bộ qua biên giới của các phương tiện cơ giới Việt Nam

Nước	Năm	Vận tải hàng hoá		Vận tải hành khách	
		Tấn	Tấn-km	Số lượng	Hành khách-km
Cămpuchia	1995	0	-	70.287	Không rõ
	1996	0	-	83.129	Không rõ
	1997	0	-	61.464	Không rõ
	1998	0	-	41.627	Không rõ
Trung Quốc	1995	0	-	14.732	Không rõ
	1996	0	-	14.811	Không rõ
	1997	0	-	18.178	Không rõ
	1998	0	-	24.169 (584)	Không rõ
Lào	1995	(139)	(28.850)	66.823 (11.519)	Không rõ (6.039.800)
	1996	(148)	(45.510)	68.549 (14.007)	Không rõ (6.570.198)
	1997	(203)	(60.649)	55.649 (16.722)	Không rõ (7.069.411)
	1998	(154)	(57.734)	118.376 (10.818)	Không rõ (5.136.285)

Nguồn: Bộ Quốc phòng, Sở GTVT tỉnh, Bộ GTVT

Chú thích: Số liệu trong ngoặc đơn biểu thị lưu lượng vận tải của các DN NN.

Vận tải đường sắt qua biên giới

Các tàu liên vận quốc tế được khai thác trên các tuyến về hướng Côn Minh qua Lào Cai và Bắc Kinh qua Đồng Đăng từ Hà Nội. Đã trải qua 3 năm kể từ khi cả hai tuyến này được nối lại với Trung Quốc. Tần suất đạt hai chuyến/1 tuần trên mỗi tuyến tính đến năm 1998.

Vận tải đường sắt qua biên giới trong giai đoạn 1996-1998 cho thấy sự gia tăng nhanh chóng đặc biệt đối với vận tải hàng hoá (Bảng 4.8.4). Việt Nam nhập khẩu các sản phẩm công nghiệp như thạch cao, muối và phân bón từ tỉnh Vân Nam, trong khi xuất khẩu quặng khai thác được ở Lào Cai. Trong khi đó, qua Đồng Đăng Việt Nam

chưa có được các sản phẩm xuất khẩu đáng kể nào và phải nhập khẩu các sản phẩm công nghiệp như sắt thép, máy móc và hoá chất

Dịch vụ vận chuyển hành khách bằng đường sắt không phổ biến giữa các doanh nhân và khách du lịch (xem Bảng 4.8.5). So với xe buýt thì tần suất của đường sắt thấp mà giá cả lại tương đối cao hơn.

Bảng 4.8.4
Vận chuyển hàng hoá qua biên giới bằng đường sắt
 (Qua Lào Cai) (Qua Đồng Đăng)

	Tấn		
	1996	1997	1998
Tổng NK	41.316	136.926	188.940
Thạch cao	2.770	77.258	96.241
Muối	Không rõ	9.620	22.465
Phân bón	Không rõ	8.735	23.204
Hoá chất	Không rõ	Không rõ	9.405
Than đá	Không rõ	Không rõ	2.123
Thép	Không rõ	Không rõ	3.152
Kim loại khác	Không rõ	Không rõ	3.036
Thuốc lá	Không rõ	Không rõ	153
Xi măng	31.007	11.033	0
Các loại khác	Không rõ	Không rõ	29.161
Tổng XK	Không rõ	Không rõ	Không rõ
Quặng	Không rõ	Không rõ	87.200
Gỗ	Không rõ	Không rõ	4.050
Củi	Không rõ	Không rõ	670
Crôm	Không rõ	Không rõ	1.200
Giấy	Không rõ	Không rõ	757
Cao su	Không rõ	Không rõ	60
Dầu nhờn	Không rõ	119	0
Các loại khác	Không rõ	Không rõ	Không rõ

	Tấn		
	1996	1997	1998
Tổng NK	5.451	46.632	83.619
Thép	665	30.499	56.143
Máy móc			
Hoá chất	720	14.160	14.594
Gạo	0	0	120
Cát	0	0	300
Xi măng	2.000	0	0
Gạch	0	1.897	990
Loại khác	2.066	76	11.472
Xuất khẩu	Không rõ	600	Không rõ

Nguồn: ĐSVN

Bảng 4.8.5
Vận chuyển hành khách qua biên giới bằng đường sắt
 (Hành khách/tháng)

Điểm qua biên giới		Tháng 2, 1998	Tháng 6 1998	Tháng 9, 1998
Lào Cai:	Ra	67	82	102
	Vào	138	91	42
Đồng Đăng:	Ra	106	205	362
	Vào	227	192	304

Hàng hoá quá cảnh tại các cảng Việt Nam

Theo Cục Hàng hải Việt Nam thì các cảng biển Việt Nam vào năm 1998 đã tiếp nhận tổng cộng 3.601.000 tấn hàng hoá quá cảnh. Đoàn Nghiên Cứu ước tính khoảng 2.639.000 tấn hay 73% tổng số hàng hoá quá cảnh được vận chuyển từ ba nước láng giềng trên (xem Bảng 4.8.6).

Sông Mê Kông là tuyến vận tải quá cảnh quan trọng đối với Campuchia chia song tàu sang Campuchia phải ghé cảng Vũng Tàu và thuê dịch vụ hoa tiêu đến tận biên giới Việt Nam - Campuchia. Cảng Vũng Tàu coi hàng hoá được bốc lên các con tàu này là

hàng quá cảnh. Trong khi đó cảng Phnom Penh, cảng sông lớn nhất của Cam pu chia đã thông qua 650 nghìn tấn năm 1997 trong đó khối lượng buôn bán trực tiếp với Việt Nam chiếm 27% còn lại 474.500 tấn được xem như là hàng quá cảnh qua Việt Nam.

Các cảng biển ở miền Bắc Việt Nam như Hải Phòng và Cái Lân đã bốc xếp hàng quá cảnh cho một số tỉnh như Vân Nam và Quảng Tây của nước láng giềng Trung Quốc. Cảng Hải Phòng là cảng có tàu ra vào nhộn nhịp hiện nay đang thu hút loại hàng quá cảnh này ở một chừng mực nhất định.

CHDCND Lào có hai tàu biển. Vì Đà Nẵng được coi như cảng nhà của Lào nên hầu hết hàng hoá quá cảnh của Lào được xếp dỡ tại cảng Đà Nẵng.

Bảng 4.8.6
Hàng hoá quá cảnh ước tính đến/từ các nước láng giềng, 1998

	Căm pu chia	Lào	Trung Quốc
Vũng Tàu	1.634.933		-
Quy Nhơn	218.252		-
Đồng Nai	9.752		-
Đồng Tháp	436		-
Đà Nẵng	-	224.292	-
Nghệ Tĩnh	-	16.307	-
Hải Phòng	-	-	356.193
Quảng Ninh	-	-	150.145
Tổng số	1.863.376	240.599	536.338

Nguồn: Được ước tính dựa trên số liệu do Cục HHVN cung cấp

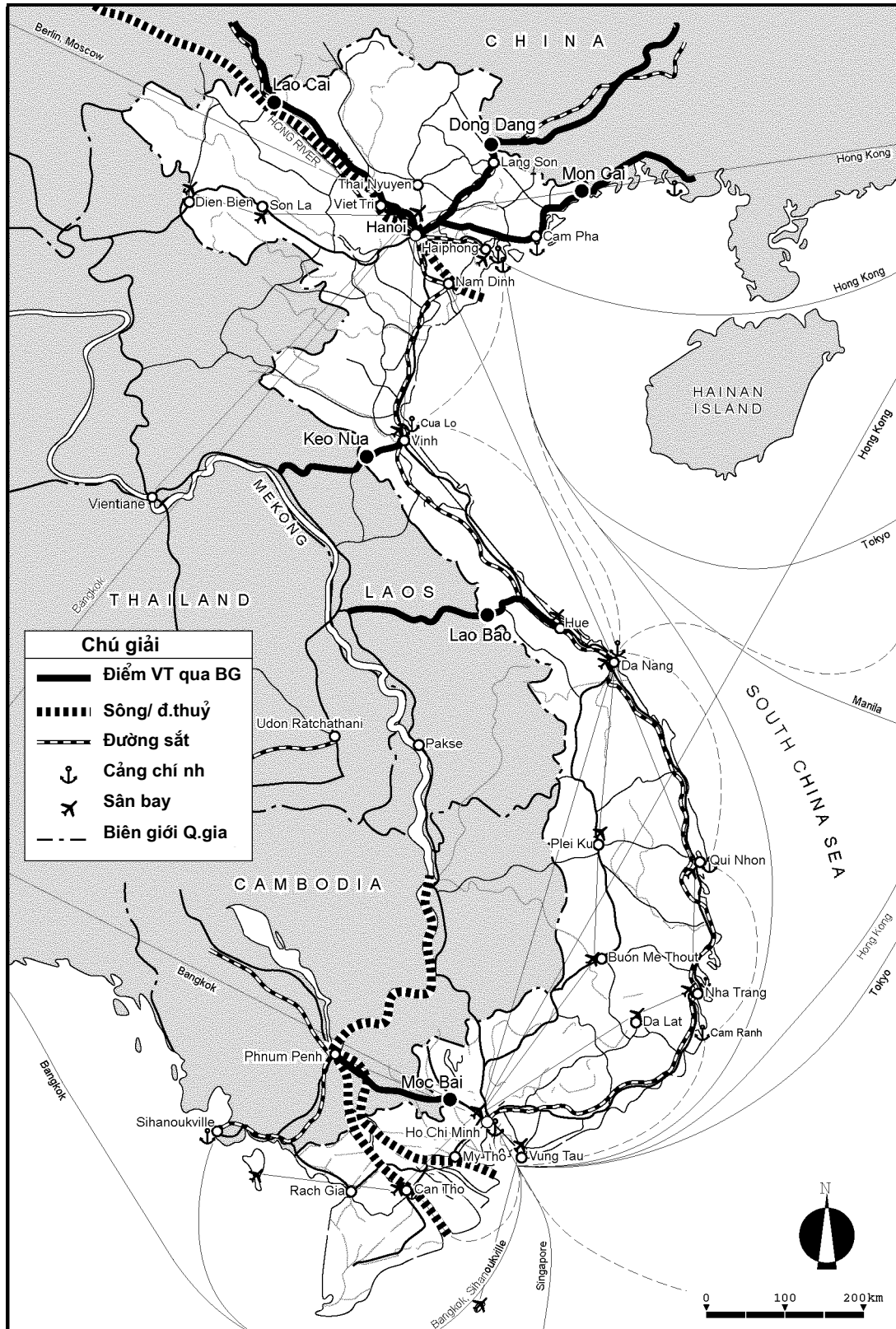
Cơ sở hạ tầng vận tải qua biên giới

Hiện nay đã mở cửa 6 cửa khẩu biên giới cho vận tải quá cảnh và liên quốc gia: 3 cửa khẩu với Trung Quốc (Đồng Đăng, Lào Cai và Móng Cái), hai cửa khẩu với Lào (Kẹo Nưa và Lao Bảo) và một cửa khẩu với Cam pu chia (Mộc Bài). Theo báo cáo thì sáu cửa khẩu biên giới với Lào và bốn cửa khẩu khác với Cam pu chia chỉ đảm nhận lưu lượng giao thông trong vùng, trong khi đó hành khách của nước thứ ba không được phép qua và vận tải đường dài qua biên giới bị hạn chế (xem Hình 4.8.1).

Trung Quốc: Mạng lưới đường sắt Việt Nam kéo dài tới biên giới Trung Quốc với hai ga chuyển tiếp: một ở Lào Cai với khổ đường 1 m và một ở Đồng Đăng có khổ đường tiêu chuẩn. Hoạt động khai thác liên quốc gia này được đưa vào hoạt động trong mấy năm gần đây. Vì các thiết bị cũ kỹ và kém hiệu quả nên Ngành Đường sắt Việt Nam dự định sẽ cải tạo cả hai đoạn này.

Ba tuyến quốc lộ nối với các cửa khẩu của Trung Quốc là Quốc lộ 1 ở Đồng Đăng, Quốc lộ 18 ở Móng Cái và QL 70 ở Lào Cai. Theo quan sát của Đoàn Nghiên cứu, QL 1 và QL 18 có thể tiếp nhận được các xe cơ giới nặng sau khi cải tạo từng đoạn còn QL 70 hầu như không thể tiếp nhận được các loại xe hạng nặng vì đường hẹp, hướng tuyến quanh co.

Hình 4.8.1
Các điểm và các tuyến quá cảnh/vận tải qua biên giới



Ở Vân Nam, theo nhận xét của Đoàn Nghiên cứu thi từ năm 1992 Chính Phủ hai nước đã cùng tiến hành các khảo sát nhằm sử dụng luồng Sông Hồng. Tuy nhiên Chính Phủ Việt Nam, với tư cách là một nước nằm ở hạ lưu sông Hồng vẫn chưa đưa ra bất cứ định hướng nào cũng như chưa có sáng kiến gì. Tỉnh Vân Nam là một tỉnh không có biển và vì vậy tỉnh phải bốc dỡ hàng hóa tại một cảng ngoài tỉnh. Có hai phương án:

<u>Hàng từ</u>	<u>Điểm chuyển tải</u>	<u>Cảng chuyển tải</u>
Côn Minh	- Nam Ninh	- Phòng Thành/Bắc Hải
Côn Minh	- Hà Nội	- Hải Phòng
		Cái Lân/Hải Phòng

Mặc dù tuyến qua Việt Nam là 866 km và ngắn hơn tuyến qua Trung Quốc (971 km, nhưng đường sắt và đường bộ của Trung Quốc tốt hơn của Việt Nam rất nhiều và cảng Phòng Thành và Bắc Hải (đang xây dựng) lớn hơn kế hoạch phát triển của cảng Cái Lân¹. Tuyến qua Việt Nam xem như kém khả năng cạnh tranh hơn.

CHDCND Lào: Kết hợp có hiệu quả giữa đường bộ với các cảng biển để đáp ứng nhu cầu vận tải giữa Lào và Việt Nam và xa hơn nữa. Có bốn phương án khả thi:

- Đường 8 và cảng Cửa Lò
- Đường 9 và cảng Đà Nẵng
- Đường 12 và cảng Vũng Áng (đang xây dựng)
- Đường 19 và cảng Quy Nhơn

Hiện nay Lào tập trung hàng quá cảnh tại cảng Đà Nẵng. Nếu tính về số lượng (224.292 tấn năm 1998) thì một bến có thể đáp ứng được. Tuy nhiên các xe rơ moóc chở công-tên-nơ hầu như không được hoạt động trên đường 9 nên cần phải được cải tạo.

Căm-pu-chia: Tháng 12 năm 1998 ADB đã duyệt dự án đường bộ Phnôm Pênh - TP HCM. Việc xây dựng các công trình dân dụng trên tuyến đường 4 làn nối liền 2 thành phố này sẽ được bắt đầu vào năm 1999. Đối với vận tải thủy liên quốc gia, các cửa sông như Cửa Định An và Cửa Tiểu là các điểm gây nhiều tranh cãi vì tàu lớn từ 3.000 - 5.000 DWT chỉ có thể ra vào được khi thủy triều lên cao. Về việc này Bỉ đã tiến hành dự án trợ giúp kỹ thuật² mà theo như thiết kế luồng vào sẽ tiếp nhận được các tàu 10.000 DWT. Tuy nhiên, việc thực hiện dự án này còn chưa chắc chắn.

Tuyến còn thiếu giữa đường sắt Việt Nam và đường sắt Hoàng Gia Cam pu chia là 280 hoặc 145 km ở Việt Nam và 135 km ở Cam pu chia. Đây là một phần đoạn của dự án đường sắt xuyên Á của UN ESCAP cũng như dự án đường sắt Singapore-Kunming do ASEAN khởi xướng. Tuy nhiên việc thực hiện dự án cũng chưa chắc chắn.

¹ Cảng Bắc Hải sẽ có các bến sâu 15m để tiếp nhận các tàu 100.000 DWT trong khi các bến của cảng Cái Lân đạt độ sâu 12m chỉ có thể tiếp nhận các tàu 30.000 DWT (Giai đoạn 1)

² Nghiên cứu khả thi cải tạo luồng tiếp cận trên sông Bassac (1996-1998).

Những sắp xếp thể chế của vận tải qua biên giới

Bên cạnh việc phát triển CSHT, phát triển thể chế cũng có tầm quan trọng đặc biệt trong việc phát triển hệ thống vận tải hàng hoá và hành khách hiệu quả và đáng tin cậy. Đặc biệt giao thông liên quốc gia luôn bị cản trở bởi các rào cản phi vật chất như thủ tục tại cửa khẩu, hải quan, công nhận các chứng nhận về phương tiện (tàu thuyền, máy bay), bảo hiểm và bằng lái xe. Trong nhiều trường hợp vận tải quá cảnh còn bị cấm. Để tận dụng hết công suất thiết kế của kết cấu CSHT thì các rào cản phi vật chất nên được giảm đến mức tối thiểu hoặc loại bỏ thông qua việc phối hợp và đồng bộ hoá các quy định và luật lệ có liên quan.

Các kết quả thu được nhờ phát triển thể chế có thể được đánh giá trên bình diện song phương hoặc khu vực.

Các hiệp định song phương: Việt Nam đang nỗ lực tham gia các hiệp định song phương với các nước láng giềng nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải qua biên giới.

- Việt Nam - Trung Quốc: Việt Nam và Trung Quốc đã ký các hiệp định về đường sắt, đường bộ và thương mại biên giới. Tuy nhiên việc thực hiện các hiệp định này không được như mong muốn vì một số lý do.
- Việt Nam - Cam pu chia:
 - Hiệp định về hàng hoá quá cảnh, tháng Tư năm 1994
 - Hiệp định về vận tải đường bộ, tháng Sáu năm 1998
 - Hiệp định về vận tải đường thuỷ nội địa, tháng Mười Hai, năm 1998
- Việt Nam - CHDCND Lào
 - Tiểu hiệp định về Vận tải đường bộ và Nghị định thư về quản lý phương tiện vận tải đường sông, 1991
 - Hiệp định quá cảnh, 1994

Với Trung Quốc, Việt Nam tiến hành các bước đi chậm và chưa xây dựng một khung phát triển toàn diện cho vận tải qua biên giới. Cần thiết phải tiến hành xây dựng thể chế. Mặt khác, đối với Cam pu chia, một hiệp định mới về giao thông đường bộ có thể giúp giảm thiểu các rào cản phi vật chất và vì vậy cần sớm được đưa vào thực hiện.

Những sắp xếp thể chế trong khu vực: Mục đích của các kế hoạch chuẩn bị khu vực trong lĩnh vực vận tải qua biên giới là để tăng cường khả năng cạnh tranh của nền kinh tế và hoà nhập của khu vực thông qua việc tạo điều kiện thuận lợi cho giao thông vận tải. Thuận lợi rõ ràng của các nước này khi tham gia thảo luận các vấn đề khu vực là ít bị ảnh hưởng về chính trị hơn khi tham gia các đàm phán song phương.

Trên thực tế các buổi thảo luận chuyên sâu đã đang được tiến hành trong khu vực vào cuối những năm 1990. Một trong những thành tựu mà các Bộ trưởng kinh tế của các nước ASEAN đạt được là ký Hiệp định khung về tạo điều kiện thuận lợi cho hàng hoá quá cảnh năm 1998. Trong bối cảnh đó, Kế hoạch hành động Hà Nội (1999 - 2004) hướng vào những thoả thuận về sự hợp tác trong khu vực như:

- Thực thi hoá Hiệp định khung ASEAN về tạo điều kiện thuận lợi cho hàng hoá quá cảnh vào năm 2000
- Nhằm hoàn thành và thực thi hoá Hiệp định khung ASEAN về tạo điều kiện thuận lợi cho vận chuyển hàng hoá liên quốc gia vào năm 2000
- Thực hiện Hiệp định khung ASEAN về vận tải đa phương thức

Hiện ADB cũng đang thúc đẩy hợp tác kinh tế ở khu vực Tiểu vùng sông Mê Công mở rộng (GMS) từ năm 1992. ADB phối hợp với ESCAP đã thông qua khung phát triển khu vực để tạo điều kiện thuận lợi cho việc luân chuyển hàng hoá và hành khách qua biên giới ở khu vực GMS. ADB dự định sử dụng nó như một điều kiện khi một nước nào đó yêu cầu ngân hàng cấp vốn cho dự án GTVT qua biên giới trong phạm vi của Chương trình GMS.

Gia nhập các Công ước quốc tế: Gia nhập các hiệp ước quốc tế được xem như là phương thức có hiệu quả nhất để có cơ sở ổn định cho các cuộc thảo luận mang tính ngoại giao. Tuy nhiên đôi khi cũng mất thời gian điều chỉnh khung pháp lý trong nước. Tình hình gia nhập 9 công ước quốc tế hiện nay có liên quan đến các biện pháp tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải đường bộ được minh họa ở Bảng 4.8.7. Việt Nam chưa gia nhập công ước nào trong khi các nước láng giềng đã từng bước tham gia. Theo báo cáo của Việt Nam tại Diễn đàn GMS³, Bộ GTVT Việt Nam đã đệ trình các công ước có liên quan sang tiếng Việt để các cán bộ ở các Bộ khác nhau tham khảo. Bộ GTVT Việt Nam đang đề nghị các cơ quan có liên quan xem xét và gia nhập các công ước này.

Bảng 4.8.7
Tình hình gia nhập các Công ước Quốc tế về vận tải đường bộ
qua biên giới của Việt Nam và các nước láng giềng

Tên nước	Việt Nam	Thái Lan	CH DCND Lào	Trung Quốc	Cam pu chia
Công ước vận tải đường bộ (1968)		X			
Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ (1968)		X			
Công ước hải quan về vận tải hàng hoá theo các điều khoản của TIR Carnets					
Công ước hải quan về tạm nhập các phương tiện vận tải đường bộ thương mại (1956)					X
Công ước hải quan về công ten nơ (1972)				X	
Công ước quốc tế về Hải hòa công tác kiểm tra hàng hoá tại biên giới (1982)					
Công ước quốc tế về Hợp đồng chuyên chở hàng hoá quốc tế bằng đường bộ (CMR) (1956)					
Công ước về tự do quá cảnh (Barcelona, 1921)		X	X		X
Công ước về mặt đệ trình quá cảnh của các quốc gia không có biển (New York, 1965)			X		

Nguồn: ESCAP 1998

Ghi chú: "X" có nghĩa đã gia nhập

³ Biên bản lưu của Cuộc họp lần thứ ba Diễn đàn GTVT Tiểu vùng (Tháng 9 năm 1996), Chương trình Hợp tác Kinh tế Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng, ADB.