

5 THỂ CHẾ

5.1 Sắp xếp về mặt thể chế

1) Tổ chức tổng thể

Các vấn đề chủ yếu về tổ chức tổng thể của ngành GTVT bao gồm: có quá nhiều đầu mối quan hệ phải báo cáo lên Bộ GTVT, không đủ thẩm quyền của Bộ GTVT ở cấp tỉnh và thiếu sự giám sát của Bộ GTVT đối với toàn ngành GTVT kể cả hàng không đã làm khó khăn hơn cho việc phát triển các chính sách cũng như xây dựng các quy hoạch GTVT một cách toàn diện.

Đặc biệt Bộ GTVT chỉ có sự kiểm soát rất hạn chế đối với việc bổ nhiệm giám đốc các Sở GTVT mà hiện nay do Ủy ban Nhân dân Tỉnh bổ nhiệm. Các Sở GTVT sẽ chịu trách nhiệm cuối cùng thực hiện các chính sách GTVT và báo cáo các hoạt động GTVT lên Bộ, cho nên sẽ thích hợp hơn nếu có sự kiểm soát chặt chẽ đối với việc bổ nhiệm (ít nhất là về trình độ chuyên môn).

2) Hệ thống quản lý quá tập trung

Các cơ quan chuyên ngành trực thuộc Bộ GTVT trong một số lĩnh vực rất yếu kém. Họ thường không được giao quyền quản lý các dự án xây dựng trong chuyên ngành của họ, đặc biệt quyền hạn này được trao cho các đơn vị thực hiện dự án đã được thành lập (Các Ban quản lý dự án) và các đơn vị này phải chịu trách nhiệm trước Bộ GTVT. Điều này đã làm giảm vai trò của các cơ quan chuyên ngành với tư cách là các đơn vị quản lý cơ sở hạ tầng và có một nguy cơ là kinh nghiệm chuyên môn quản lý dự án được phát triển trong các Ban quản lý dự án sẽ trở nên uổng phí một khi các dự án kết thúc và các Ban quản lý này sẽ bị giải tán.

Các cơ quan chuyên ngành cũng thường yếu kém trong lĩnh vực lập quy hoạch. Ví dụ, Cục hàng hải Việt Nam không thể thực hiện các quy hoạch phát triển cảng biển một cách hiệu quả do thiếu thông tin về các cảng không chịu sự quản lý của Bộ GTVT. Vì vậy Cục hàng hải Việt Nam không thể góp ý đầy đủ cho các quy hoạch phát triển cảng biển do các cơ quan khác đề xuất và có một điều rủi ro nghiêm trọng đó là các cảng biển sẽ được phát triển mà không có sự ưu tiên phát triển tổng thể của Việt Nam (ví dụ, các cảng được xây dựng ở những vị trí không thích hợp phải chịu thêm chi phí vận tải nội địa và các chi phí cơ sở hạ tầng khác). Thậm chí Bộ GTVT dường như chưa đủ mạnh như nó cần phải có để tiến hành quy hoạch cảng biển mang tính chất chiến lược: Những năm qua Thủ tướng đã phải can thiệp để củng cố quyền lực cho Bộ GTVT.

Trong Bộ GTVT nhiều Vụ phải báo cáo trực tiếp lên Bộ trưởng (ví dụ, Ban ASEAN mới được thành lập báo cáo độc lập mà không cần thông qua Vụ quan hệ Quốc tế). Dựa vào chính sách về cơ cấu tổ chức do Bộ trưởng quy định cần phải hợp nhất số lượng các Vụ này thành một con số nhỏ hơn với các phòng ban thích hợp (có thể kết hợp các lĩnh vực kinh tế, quy hoạch và điều tiết để cải

thiện chí nh sách phối hợp và xây dựng qui hoạch). Trách nhiệm chủ yếu của các vụ được miêu tả trong Bảng 5.1.1.

Các đơn vị tổ chức trong toàn ngành GTVT không được xác định đầy đủ chức năng và quyền hạn rõ ràng (điều này hạn chế mức độ phân công công việc cụ thể). Dường như không có gì là lạ khi mà trong các cơ quan của nhà nước hơn một người được bổ nhiệm để đảm trách cùng một trách nhiệm và điều này đã dẫn đến sự khó xử trong các cơ quan. Thiếu sự hợp tác trong lĩnh vực quy hoạch cơ sở hạ tầng, xây dựng chí nh sách, công tác bảo trì và thực hiện từ các địa phương. Tình trạng quá tập trung quyền lực rõ ràng là một trong những lý do gây ra chậm trễ trong việc tiến hành các dự án.

Bảng 5.1.1
Chức năng của các Vụ/Ban chuyên ngành trực thuộc Bộ GTVT

Vụ, Ban	Chức năng	Nghị định thực hiện	Số cán bộ
Văn phòng Bộ	Tham mưu cho Bộ trưởng và cung cấp sự chỉ đạo điều hành hàng ngày	1678QĐ/TCCB-LĐ ngày 7/7/88	77
Ban Thanh tra	Thanh tra việc thực hiện các qui tắc quản lý nhà nước	1151/QĐ-TTR ngày 12/6/93	15
Vụ Kế hoạch và Đầu tư	Quản lý qui hoạch, các dự án đầu tư, thống kê kế hoạch, xuất nhập khẩu (đầu tư nước ngoài cho cơ sở hạ tầng)	1460QĐ/TCCB-LĐ ngày 12/9/96	32
Vụ Tài chí nh Kế toán	Giám sát và quản lý toàn bộ việc cấp vốn của nhà nước cho ngành GTVT	2162QĐ/TCCB-LĐ ngày 16/8/96	12
Vụ Pháp chế Vận tải	Quản lý các vấn đề về pháp chế và vận tải	2153QĐ/TCCB-LĐ ngày 15/8/96	16
Vụ Khoa học Công nghệ	Quản lý và giám sát các chí nh sách về khoa học kỹ thuật, tổ chức/ sản xuất công nghiệp của ngành GTVT	2166QĐ/TCCB-LĐ ngày 16/8/96	18
Vụ Tổ chức Cán bộ - LĐ	Quản lý một số lĩnh vực như tổ chức, nhân sự, đào tạo, tiền lương của ngành GTVT	576QĐ/TCCB-LĐ ngày 18/3/88	21
Vụ Quan hệ Quốc tế	Quản lý việc xây dựng các đường lối và chí nh sách quan hệ quốc tế của ngành GTVT	2168QĐ/TCCB-LĐ ngày 16/8/96	12
Ban ASEAN	Giúp việc cho Bộ trưởng trong các công việc liên quan đến GTVT trong khối ASEAN	4451QĐ/TCCB-LĐ ngày 16/8/96	6
Tất cả các Vụ			209

Chú thích: Như đã quy định trong Nghị định số 22-CP ngày 22/03/1994, với việc hình thành Ban ASEAN theo quyết định số 4451 QĐ/TCCB-LB ngày 16/10/1995.

3) Thiếu đội ngũ cán bộ được đào tạo và chương trình phát triển nguồn nhân lực.

Công tác đào tạo cán bộ không bắt kịp với tốc độ gia tăng các chức năng, nhiệm vụ của các đơn vị tổ chức trong Bộ GTVT mà điều này lại đòi hỏi những văn bản hướng dẫn mới (thường dựa trên những kinh nghiệm quốc tế). Điều này có thể là do 2 yếu tố (ảnh hưởng không chỉ tới việc quản lý ngành mà còn ảnh hưởng đến công tác quản lý các doanh nghiệp vận tải):

- yếu kém trong quản lý nguồn nhân lực, vốn được coi là một hoạt động thứ yếu tại Việt Nam.
- thiếu các chí nh sách phát triển nguồn nhân lực - Bộ GTVT vẫn phải xây dựng chí nh sách của mình và các chiến lược cụ thể nhằm cải thiện trình độ nhân viên, đào tạo và khuyến khích chí nh nhân viên.

Công tác đào tạo đối với quản lý ngành có xu hướng tập trung vào việc thực hiện dự án bằng vốn nước ngoài, nhưng thậm chí vẫn có những khó khăn nảy sinh do thiếu đào tạo (một phần là lo Chí nh phủ chưa sử dụng các nguồn vốn tài trợ có sẵn cho đào tạo). Mặt khác theo các nghiên cứu trước đây (Chương trình Hành động và Chiến lược phát triển ITAMC, 1995), các chương trình đào tạo quản lý yếu kém và lạc hậu, không đáp ứng được các nhu cầu đối với cán bộ quản lý nhà nước, các chuyên gia trong lĩnh vực quy hoạch, kinh tế, thiết kế công trình, và thống kê, hoặc các nhà hoạch định chí nh sách cấp cao.

Cụ thể thiếu nhiều kinh nghiệm về các công cụ quy hoạch hiện đại, các hệ thống quản lý và thẩm định dự án, các hệ thống điều tiết và kỹ thuật phù hợp với nền kinh tế thị trường. Các nhà kinh tế học có kinh nghiệm trong ngành GTVT được đào tạo chủ yếu về kinh tế tập trung bao cấp chứ không phải là nền kinh tế thị trường, dường như có rất ít những nhà kinh tế học trẻ hơn được đào tạo tại nước ngoài để có thể đáp ứng được những nhu cầu tương lai của ngành. Nhiều nhân viên thiếu các kỹ năng cơ bản trong việc sử dụng công nghệ hiện đại (như máy tính để quản lý dữ liệu).

Mặt khác ngành GTVT thiếu các nhà quản lý có kinh nghiệm với những kiến thức về phương pháp kinh doanh hiện đại. Cũng thiếu trầm trọng các cán bộ kỹ thuật có kỹ năng. Mặt khác, lại có thừa các nhân viên không có kỹ năng tại các cảng (VINALINES ước tính nh thực sự chỉ cần 50% số nhân viên hiện nay), đường sắt (trong 10 năm tới có thể sẽ giảm 20% số nhân viên) và nhiều DNQD khác. Một nhân tố hạn chế chương trình cổ phần hoá của Chí nh phủ chí nh là sợ thừa biên chế.

Sự không tương xứng giữa cung và cầu lao động trong ngành GTVT đòi hỏi các chiến lược và chí nh sách phát triển nguồn nhân lực của BGTVT cần đánh giá được những tiêu chuẩn về trình độ chuyên môn trong tương lai đối với toàn ngành GTVT và các hoạt động cần thiết để thúc đẩy việc cung cấp nhân sự được đào tạo phù hợp. Nếu thừa cung, cần xem xét cân nhắc việc cắt giảm, tái đào tạo, bồi thường hoặc những kế hoạch khác nhằm giải quyết những ảnh hưởng về mặt xã hội của việc thừa biên chế. Để xây dựng các chiến lược đó, Vụ tổ chức cán bộ lao động của Bộ GTVT cần được tăng cường.

4) Các trách nhiệm chồng chéo và không rõ ràng

Hiện nay Bộ GTVT đang đổi mới các trách nhiệm về cơ cấu tổ chức của mình phù hợp với yêu cầu của nhà nước đối với tất cả các Bộ để hợp lý hoá bộ máy nhà nước. Một số vấn đề hiện nay đang được thảo luận tí ch cực bao gồm cả vấn đề có nên đưa Cục hàng không dân dụng về chí nh sự quản lý của Bộ GTVT hay không.

Vụ Pháp chế-Vận tải của Bộ có hai loại hình trách nhiệm là tham mưu các vấn đề về pháp lý cho bất cứ một bộ phận nào của Bộ và xây dựng các chỉ nh sách trong lĩnh vực GTVT. Cả hai chức năng này không dễ dàng hợp vào thành một và rõ ràng điều này cũng là mối quan tâm đối với các cán bộ và nhân viên có liên quan. Đề xuất tách rời hai trách nhiệm này vẫn chưa được chấp thuận bởi vì điều đó sẽ làm tăng hơn nữa số lượng các Vụ trực thuộc Bộ GTVT.

Không có sự rõ ràng trong việc phân chia trách nhiệm giữa Cục Đường sông Việt Nam và Cục hàng hải Việt Nam trong lĩnh vực quy hoạch và quản lý CSHT của đường sông. Bộ GTVT đã đưa ra thảo luận cách phân chia có thể thực hiện cho hai cơ quan này dựa trên nguyên tắc Cục hàng hải Việt Nam sẽ có trách nhiệm quản lý các sông phục vụ cho các cảng biển.

Các trách nhiệm của Cục đường bộ và Cục đường sông cũng đã được sửa đổi thông qua các Quy định tạm thời của Bộ GTVT dựa trên khuyến cáo của dự án tăng cường thể chế của Bộ GTVT Việt Nam do ngân hàng Châu Á đưa ra. Những quy định này trao trách nhiệm cho các cơ quan chuyên ngành lập qui hoạch và xây dựng chỉ nh sách trong phạm vi chuyên môn của mình để đệ trình lên Bộ và Bộ sẽ đệ trình lên Chính phủ. Cục Đường bộ Việt Nam cho rằng Vụ Pháp chế Vận tải của Bộ GTVT đã can thiệp vào nhiệm vụ quản lý chuyên ngành của Cục Đường bộ Việt Nam, cội nguồn của sự chông chéo trách nhiệm này xem ra chỉ nh là do đường bộ và vận tải đường bộ tách biệt nhau trước đây. Tuy nhiên sự tranh chấp này dường như vẫn có thể giải quyết theo các điều khoản pháp lý hiện hành miễn sao người ta chấp nhận rằng (a) vai trò hoạch định chỉ nh sách trong lĩnh vực vận tải của Cục đường bộ Việt Nam chỉ giới hạn ở việc đề xuất các biện pháp chỉ nh sách cho Vụ Pháp chế Vận tải và Vụ này sẽ chịu trách nhiệm cuối cùng đối với việc hoạch định chỉ nh sách, (b) vai trò của Cục đường bộ Việt Nam trong lĩnh vực pháp chế vận tải là đề xuất các dự thảo pháp lý phù hợp với hướng dẫn chỉ nh sách do Vụ Pháp chế Vận tải ban hành. Tuy nhiên không thể tránh khỏi sự lúng túng trong việc phân chia trách nhiệm khi mà Vụ Pháp chế Vận tải vẫn tiếp tục đảm nhiệm cả hai chức năng hoạch định chỉ nh sách và tư vấn pháp lý.

5) Thiếu các hệ thống quản lý hiện đại

Vấn đề chủ yếu của ngành GTVT là các hệ thống bảo trì CSHT chưa đầy đủ do thiếu các hệ thống quản lý bảo trì hiện đại. Vấn đề này đã được nhận thức từ nhiều năm nay và người ta cũng cố gắng hết sức để giải quyết vấn đề này song nó vẫn là một vấn đề cần ưu tiên trong việc tăng cường thể chế đối với tất cả các lĩnh vực-các hệ thống quản lý mới, hệ thống thông tin (bao gồm các số liệu thống kê tổng hợp hiện trạng cơ sở hạ tầng cũng như công tác quy hoạch/các công cụ quản lý), các tài liệu hướng dẫn mới để xác định các thủ tục (cho phép phân cấp và chuyển giao trách nhiệm trong ngành và để phối hợp hoạt động giữa các cơ quan trong và ngoài ngành GTVT, đặc biệt phối hợp với công an).

Một cản trở phát sinh nữa là thiếu sự đánh giá bản chất của cơ sở dữ liệu như một công cụ để thu thập và phân tích thông tin. Tất cả các số liệu này thường xuyên được thu thập và phân tích một cách thủ công ở các tổ chức khác nhau và được sử dụng cho các mục đích cụ thể của riêng các nhà quản lý hơn là được phổ biến một cách rộng rãi. Máy tính đôi khi chỉ được sử dụng trong giai

đoạn cuối của quá trình để tạo ra các bảng và biểu đồ rõ ràng. Việc thiếu các thông tin được tổ chức tập trung đã dẫn đến việc một số nhà quản lý có một vài nguồn số liệu lựa chọn thường mâu thuẫn với nhau. Điều đó làm cho việc đưa ra quyết định gặp khó khăn và mất nhiều thời gian.

Bộ GTVT ước tính rằng Bộ chỉ được cung cấp khoảng 30% lượng thông tin giám sát mà Bộ yêu cầu. Cần phải có ngay một kế hoạch rõ ràng để xác định nhu cầu cần thiết của lượng thông tin còn lại của Bộ GTVT. Việc thiếu các thông tin theo dõi đáng tin cậy trong tất cả các lĩnh vực cũng dẫn đến việc triển khai thực hiện các chính sách kém hiệu quả. Trong nhiều trường hợp việc triển khai thực hiện chỉ giới hạn ở các vấn đề về tài chính mà ít quan tâm đến kết quả và mức độ của dự án.

Hệ thống thông tin yếu kém cũng tạo ra các số liệu thống kê cho mục đích lập qui hoạch nghèo nàn. Hệ thống hiện tại vẫn dựa trên hệ thống kế hoạch tập trung trước đây mà nhờ đó Chính phủ có thể thu thập các thông tin chi tiết về hoạt động ở cấp địa phương. Không thể sử dụng hướng tiếp cận này trong nền kinh tế thị trường cho nên phải xây dựng một hướng tiếp cận mới dựa trên các hướng tiếp cận đã được áp dụng ở các nước khác. Đây cũng là một biện pháp ưu tiên đối với việc cải tiến.

6) Cơ chế cấp vốn không đầy đủ cho việc bảo trì cơ sở hạ tầng và các nhiệm vụ quản lý nhà nước khác

Đây cũng là một vấn đề được nhận biết ở tất cả các cấp. Vấn đề cần ưu tiên ở đây là cung cấp một cơ chế bền vững đối với vấn đề cấp vốn cho bảo trì cơ sở hạ tầng để bảo vệ tài sản nhà nước và bảo đảm hoàn vốn từ những đầu tư đang được tiến hành. Tuy nhiên cũng cần phải có các cơ chế tài chính tốt hơn cho các chức năng quản lý nhà nước khác bao gồm cả việc kiểm soát và cưỡng chế cũng như phát triển nguồn nhân lực nói chung. Việc thiếu kinh phí đầu tư cho một số các hoạt động cưỡng chế đã dẫn đến đôi lúc đội ngũ thanh tra giao thông phải tự trang trải các chi phí cần thiết bằng cách thu tiền phạt đánh vào những vi phạm của người sử dụng GTVT mà chắc chắn không khuyến khích được các đoàn thanh tra để ra các biện pháp để giảm những vi phạm của người sử dụng.

5.2 Khung điều tiết

1) Thiếu khung pháp lý

Bộ GTVT đã ưu tiên rất lớn cho việc phát triển khung điều tiết và Chính phủ đã thông qua Bộ luật Hàng hải vào ngày 30 tháng 6 năm 1990 và Luật hàng không dân dụng (dựa trên Luật sửa đổi và bổ sung của Luật hàng không dân dụng ngày 20 tháng 4 năm 1995). Vẫn chưa có các điều khoản tương tự cho các phương thức vận tải khác mặc dù dự thảo luật của đường bộ đã được chuẩn bị và cũng đã có các đạo luật dự thảo cho đường thủy nội địa và vận tải đường sắt. Những sửa đổi đối với luật hàng không và hàng hải cũng đang được chuẩn bị.

Luật lệ của từng phương thức vận tải đã, đang và sẽ được xây dựng mà không có một đạo luật chung cho toàn ngành GTVT để có thể thống nhất các luật lệ của các phương thức vận tải khác nhau về:

- (1) xác định cơ sở chung cho quản lý nhà nước của toàn ngành GTVT bao gồm các trách nhiệm chung trong việc lập quy hoạch, hoạch định chính sách, điều tiết, cung cấp cơ sở hạ tầng cũng như vai trò của Bộ GTVT, các cơ quan chuyên ngành và các địa phương,
- (2) xác định cơ sở của việc phân chia giữa các phương thức vận tải, ví dụ giữa VT thủy nội địa và VT biển cũng như trách nhiệm của ngành hàng không,
- (3) xác định các nguyên tắc cho việc điều tiết vận tải, đặc biệt sự phối hợp và cạnh tranh giữa các phương thức vận tải,
- (4) xác định các thuật ngữ được sử dụng trong các văn bản dưới luật khác về GTVT như vận tải “công cộng” và vận tải “đa phương thức”,
- (5) xác định các nguyên tắc điều tiết liên quan đến các hoạt động xuyên suốt các phương thức vận tải đặc biệt trong lĩnh vực giao nhận hàng hoá,
- (6) có thể xác định cơ sở cho các hợp đồng vận tải và bảo hiểm nếu như chúng không được đề cập đến trong đạo luật khác.

Một số những thuận lợi cụ thể của đạo luật này là (1) vai trò của Bộ GTVT trong việc xác định sự ưu tiên cho GTVT có thể được đặt trên một nền tảng chắc chắn hơn (ví dụ để tránh việc Thủ tướng phải ban hành những văn bản hướng dẫn khẳng định vai trò của Bộ trong việc quy hoạch cảng biển như đã xảy ra vào năm 1998) (2) có thể xây dựng cơ sở rõ ràng hơn cho việc đưa vào các vấn đề liên quan đến vận tải hàng không khi hoạch định chính sách và lập quy hoạch giao thông và (3) có thể thiết lập cơ sở cho việc điều tiết vận tải đa phương thức.

Tuy nhiên từ góc độ pháp lý, những thuận lợi thu được nhờ có một đạo luật như thế có thể dễ dàng đạt được hơn thông qua việc lập dự thảo của đạo luật hiện hành và trong tương lai kỹ càng hơn. Việc dự thảo đạo luật ở cấp cao như vậy phải được thực hiện một cách cẩn thận để tránh các trở ngại tiếp theo khi lập các văn bản dưới luật. Có nguy cơ là các văn bản luật quan trọng khác như đạo luật đường bộ sẽ tiếp tục bị trì hoãn bởi cần phải áp dụng luật vận tải.

Văn bản pháp luật quan trọng khác đã xác định trách nhiệm và quyền hạn của Bộ GTVT và các cơ quan chủ yếu khác trong ngành GTVT. Ở đây có hai lỗ hổng lớn trong văn bản luật; ví dụ Liên hiệp Đường sắt Việt Nam vẫn chưa được đặt trên cơ sở pháp lý thích hợp đem lại quyền tự chủ đầy đủ để thực hiện các hoạt động thương mại của mình.

- 2) Các tiêu chuẩn kỹ thuật không dựa trên những ưu tiên về kinh tế và việc cưỡng chế còn yếu kém

Do không có văn bản luật cơ bản cho đường bộ và các phương thức vận tải khác nên hầu hết ngành GTVT được điều tiết bởi hàng loạt các quyết định và điều lệ mà một số các quy định và điều lệ đó không thoả đáng và thậm chí còn mâu thuẫn với nhau. Những thiếu sót cụ thể sẽ được miêu tả theo từng chuyên ngành trong các phần sau của báo cáo.

Một đặc điểm chung của những quy định hiện hành đó là các tiêu chuẩn kỹ thuật được thiết lập cao so với thực tế, chúng đã bỏ qua khía cạnh an toàn và không xét đến tác động kinh tế của các tiêu chuẩn đó. Việc cưỡng chế thi hành trong nước cũng rất yếu và các tiêu chuẩn hầu hết đều bị lơ đi. Tình trạng này tất nhiên là do không được sự trợ giúp của các đạo luật có hiệu quả hơn. Do đó thậm chí khi có biện pháp cưỡng chế tốt hơn thì trên thực tế các đạo luật này cũng không thể có hiệu quả trong việc xây dựng các tiêu chuẩn tối thiểu và nguy cơ có thể xảy ra là nếu thực hiện nghiêm túc các đạo luật này thì sẽ gây ra các chi phí tốn kém hơn rất nhiều cho người sử dụng GTVT so với lợi ích mà họ được hưởng khi vấn đề an toàn và các mục tiêu của nhà nước được cải thiện.

3) Duy trì việc kiểm soát cước phí

Các thông tư khác nhau do Ban Vật giá Chính phủ và Bộ GTVT ban hành đã đưa ra các nguyên tắc duy trì việc kiểm soát cước phí. Về cơ bản Nhà nước quyết định cước phí vận tải cho một số các mặt hàng chiến lược nhất định, đặc biệt (1) lương thực được vận chuyển bằng đường sắt từ Nam ra Bắc và phân bổ được vận chuyển vào Nam theo các kế hoạch của nhà nước (được trả ngoài ngân sách nhà nước) và (2) các mặt hàng được vận chuyển bằng đường bộ tới các khu vực miền núi. Bộ GTVT có thể đưa ra giá sàn khi các công ty VT biển nước ngoài được phép khai thác các tuyến tàu chở giữa các cảng biển Việt Nam để bảo hộ vận tải biển Việt Nam tránh khỏi sự cạnh tranh.

Kiểm soát cước phí vận chuyển hành khách bằng đường sắt và hàng không với các mức khác nhau áp dụng cho người Việt Nam và nước ngoài (với tỷ lệ 1:2). Giá vé hàng không trên các tuyến nội địa cụ thể ngắn đường như thấp hơn so với các chi phí (xem Báo cáo Kỹ thuật số 9 về các chi phí vận tải) và điều này đã bóp méo (distortion) sự cạnh tranh giữa các phương thức vận tải ở Việt Nam.

Cước phí cảng biển do nhà nước quy định và mức cước phí rất khác nhau đối với hàng nội địa và hàng xuất/nhập khẩu. Cụ thể, các mức cước của Cục HHVN áp dụng cho VT nước ngoài được sử dụng để cấp vốn cho bảo trì CSHT thì cao hơn nhiều so với VT ven biển (thậm chí có thể không tính đến các chi phí bảo trì khả biến). Nhìn chung vẫn chưa chắc chắn là các cước phí cảng biển có liên quan đến các chi phí hay những điều kiện thị trường hay không. Có một số sự khác biệt trong cách đối xử mà các nhà khai thác Việt Nam và nước ngoài được hưởng.

Giá vé xe buýt nội tỉnh và liên tỉnh do địa phương quy định theo hướng dẫn của Cục đường bộ Việt Nam. Một số tổ chức khai thác xe buýt quốc doanh không thể tồn tại được với các mức cước hiện tại, cho nên các Sở GTVT đang tìm cách để tăng các mức cước cao hơn 20%. Tuy nhiên các tổ chức khai thác tư nhân đang tham gia cạnh tranh lại có thể tồn tại với các mức cước hiện tại, vì thế vấn đề tăng các mức cước vẫn còn chưa rõ ràng (các giá vé có thể vượt quá chi phí khai thác hiệu quả một cách hợp lý). Cơ sở pháp lý để kiểm soát giá vé cũng chưa rõ ràng và trên thực tế các tổ chức khai thác vận tải trong một chừng mực nào đó có thể điều chỉnh giá vé của mình cho phù hợp với tình hình của thị trường.

4) Tiếp tục kiểm soát giá nhập và cấp giấy phép theo số lượng

Tình trạng tùy tiện tiếp tục tồn tại đối với việc ban hành giấy phép vận tải làm cho các thủ tục cấp giấy phép phức tạp hơn và làm cho ngành GTVT phải chịu các chi phí không cần thiết. Ngoài ra còn có một số các yêu cầu về vốn pháp định tối thiểu áp dụng trong hầu hết các trường hợp cũng làm tăng các chi phí đăng ký.

Các tỉnh tiếp tục kiểm soát số lượng xe buýt đang hoạt động trên các tuyến xe buýt để cố gắng cân bằng cung-cầu trên các tuyến khác nhau. Cơ sở pháp lý đối với các quy định trái với quy luật thị trường này vẫn chưa rõ ràng nhưng chúng là những trở ngại lớn cho việc đăng ký của các nhà khai thác mới tham gia vào hoạt động kinh doanh cũng như phát triển sự cạnh tranh và các dịch vụ mới. Trên thực tế những quy tắc này đang bảo vệ các tổ chức khai thác quốc doanh hiện có khỏi các nhà khai thác mới hiệu quả hơn.

Gần đây Chính phủ đã huỷ bỏ tất cả các giấy phép vận tải hiện tại và yêu cầu tất cả các giấy phép kinh doanh tương lai phải được ban hành theo Luật Doanh nghiệp (do Quốc hội thông qua 12/06/1999). Điều này tạo ra nhiều cơ hội để có thể đơn giản hoá hệ thống cấp giấy phép GTVT.

5) Quy định kinh tế

Khung điều tiết kinh tế hiện tại của ngành GTVT gặp nhiều khó khăn:

- Có hàng loạt các loại cước và thuế đánh vào người sử dụng GTVT nhưng nó lại không liên quan nhiều đến các chi phí cung cấp cơ sở hạ tầng như là các chi phí môi trường và an toàn.
- Như đã đề cập ở trên, có một số trợ cấp chéo và một số bất cập khác do kiểm soát giá gây ra.
- Ngoài ra có một số sự bóp méo (distortion) phát sinh từ các hoạt động khai thác của các DNNN (như được vay ưu đãi các khoản tín dụng và phân bổ vận tải ưu tiên).

Do đó cạnh tranh giữa các phương thức vận tải vẫn chưa được đặt trên một "sân chơi công bằng" mà theo đó thì người sử dụng từng phương thức vận tải phải trả các chi phí mà họ buộc phải chấp nhận.

Ở một chừng mực mà sự cạnh tranh bị bóp méo (distortion) do có trợ cấp bù lỗ chi phí và nhiều yếu tố khác liên quan đến các phương thức cụ thể được chỉ ra trong phụ lục D (bao gồm một danh sách những sự bóp méo (distortion) có thể định lượng được dựa vào những thông tin có được) trong Báo cáo kỹ thuật số 4.

Đối với đường bộ, những bóp méo (distortion) chính ước tính vào khoảng trên 10 triệu đô la mỗi năm, phát sinh từ

- các chi phí về tai nạn đường bộ mà xã hội phải gánh chịu,
- các xe tải hạng nặng và trung không trả chi phí bảo trì đường bộ, và
- bù lỗ chi phí cho các doanh nghiệp khai thác xe buýt của Nhà nước.

Doanh thu từ biểu cước đường sắt không bù đắp được các chi phí hiện tại khoảng 15 triệu đô la và được miễn các chi phí vốn mặc dù khoản bù đắp từ việc chi trả thuế nhiên liệu ở một chừng mực nào đó có xu hướng chi cho bảo trì đường bộ. Cũng có thể xác định một số ít các sự bóp méo (distortion) trong ngành vận

tải thủy nội địa a mặc dù thiếu thông tin về thu hồi chi phí cảng và các công ty vận tải thủy tránh không phân tích chi tiết.

Đối với ngành vận tải biển, sự bóp méo (distortion) chính phát sinh từ việc thu hồi chi phí kém cỏi của đội tàu VINALINES (cả tàu viễn dương và tàu ven biển), đội tàu này được Chính phủ ưu tiên về tín dụng, các chính sách đưa ra là để phân bổ lưu lượng vận tải của Chính phủ cho các doanh nghiệp của VINALINES, và những can thiệp trực tiếp của VINALINES nhằm cứu các doanh nghiệp yếu kém khỏi phá sản (bằng việc trợ cấp chéo cho họ bằng lợi nhuận thu từ cảng và các doanh nghiệp khác mạnh hơn).

Đối với ngành hàng không, sự bóp méo (distortion) chính là các lợi nhuận cao do các công ty hàng không Việt Nam kiếm được qua việc vận chuyển khách nước ngoài trên các tuyến nội địa với giá vé gấp đôi so với người Việt Nam. Nếu được dùng để trợ cấp chéo cho các dịch vụ nội địa a đối với người Việt Nam, những lợi nhuận này sẽ ảnh hưởng tới cạnh tranh giữa hàng không với các phương thức khác.

5.3 Cải tổ các doanh nghiệp quốc doanh

1) Bối cảnh

Cải tổ các DNNN là vấn đề quan trọng của ngành GTVT do:

- các DNNN tham gia dịch vụ vận tải góp phần vào những bóp méo (distortion) về cạnh tranh đã liệt kê ở trên
- các xí nghiệp xây dựng, bảo trì và các loại hình DNNN khác đóng vai trò rất lớn trong việc xây dựng và bảo trì các CSHT GTVT.

Về lâu dài, Chính phủ đã thiết lập một chính sách về cổ phần mà hầu hết là các DN vận tải quốc doanh. Nhưng cũng có những ngoại lệ quan trọng như các DNNN về dịch vụ công ích (đó là các DNNN thực hiện bảo trì CSHT và các chức năng khác liên quan tới CSHT) và các DNNN trong các lĩnh vực chiến lược của vận tải viễn dương, đường sắt và hàng không. Trong bối cảnh này, lĩnh vực chiến lược giới hạn trong các lĩnh vực sau:

- các DNNN về VT viễn dương chính của VINALINES, nhưng ngoại trừ các cảng và các dịch vụ vận tải ven biển
- Các hoạt động về CSHT và khai thác đường sắt chính trừ các chức năng phụ như xây dựng và cung cấp dịch vụ
- Các hãng hàng không, sân bay và các chức năng kiểm soát bay, nhưng trừ các dịch vụ hỗ trợ như bảo trì máy bay, mặt đất và cung cấp dịch vụ.

Do đó, trong khi cổ phần hoá - một biện pháp quan trọng để cải tổ các DNNN, các cải tổ khác như thương mại hoá và công ty hoá cần phải được cân nhắc đối với các DNNN mang tính chiến lược, cùng với các DN công ích và các DNNN chưa thể cổ phần hoá trong nhiều năm tới vì lý do tài chính. Phần này trình bày tình hình hiện tại về chương trình cổ phần hoá của Chính phủ trong ngành vận tải, nhằm đưa ra một bối cảnh làm cơ sở cho việc thiết lập một chiến lược tổng thể để cải tổ các DNNN.

Có khoảng 350 doanh nghiệp quốc doanh trong ngành GTVT trực thuộc Chính phủ (trước đây thuộc Bộ GTVT) và hầu hết các doanh nghiệp này được phân loại là các doanh nghiệp kinh doanh phù hợp cho việc cổ phần hoá. Người ta cho rằng có trên dưới 300 doanh nghiệp khác trực thuộc các tỉnh nhưng điều này vẫn chưa được khẳng định. Bảng 5.3.1 sau đây tóm tắt các doanh nghiệp trực thuộc Bộ GTVT bao gồm cả các doanh nghiệp của ngành hàng không. Cơ sở pháp lý đối với các doanh nghiệp quốc doanh là Quyết định của Chính phủ Số 90-TTg/1994 ngày 7 tháng 3 năm 1994, Quyết định Số 91-TTg/1994 ngày 7 tháng 3 năm 1994 và Chỉ thị của Thủ tướng Số 500-TTg/1995 ngày 25 tháng 8 năm 1995. Mỗi một công cụ pháp lý của ba văn bản pháp lý này đã thiết lập nên các nhóm doanh nghiệp VT tuân theo luật doanh nghiệp nhà nước (được chỉ ra trong bảng). Trên một diện rộng thì việc thực hiện của các văn bản này có thể phân tách trách nhiệm thương mại với trách nhiệm điều tiết của nhà nước.

Bảng 5.3.1
Số lượng các doanh nghiệp quốc doanh trong Bộ GTVT

Doanh nghiệp và trách nhiệm	Số lượng các DNQD		
	Kinh doanh	Hoạt động công ích	Tổng số
1. Các Tổng công ty được thành lập theo Quyết định số 91/TTg			
- Tổng công ty Hàng hải Việt Nam	27	0	27
- Tổng công ty công nghiệp tàu thuỷ Việt Nam	24	0	24
- Tổng công ty hàng không Việt Nam	0	18	18
2. Các Tổng công ty được thành lập theo Quyết định số 90/TTg			
- Thăng Long, Tổng công ty xây dựng công trình, Tổng công ty vận tải sông, các Tổng công ty xây dựng, tư vấn và các Tổng công ty trực thuộc các ngành	140	0	140
3. Các doanh nghiệp được thành lập theo Quyết định số 500-TTg/1995			
- Công ty vật tư thiết bị vận tải, các công ty cơ khí và xuất/nhập khẩu với các phòng quản lý	5	0	5
- Các doanh nghiệp không có các phòng ban (dịch vụ, v.v...)	11	0	11
4. Các doanh nghiệp khác trực thuộc các Cục chuyên ngành của Bộ GTVT			
- Cục Đường bộ VN (VT đường bộ, XD và bảo trì đường bộ)	13	48	61
- Liên hiệp Đường sắt VN (thiết kế công trình, dịch vụ và bảo trì)	28	20	48
- Cục Đường sông Việt Nam (cảng, dịch vụ)	4	1	5
- Cục hàng hải Việt Nam (cảng, an toàn, dịch vụ)	5	5	10
Tổng số	257	82	339

Chú thích: (1) Không tính 15 đơn vị bảo trì đường sông vẫn chưa được thành lập thành các doanh nghiệp quốc doanh hoạt động công ích, 4 nhóm phà và 4 doanh nghiệp cung cấp vật tư thiết bị trực thuộc Cục Đường bộ VN, các Ban quản lý dự án, Cảng vụ, các Trường đào tạo và các đơn vị y tế, v.v..

Theo Nghị định của Chính phủ Số 56-CP/1996 ngày 2 tháng 10 năm 1996, mỗi một doanh nghiệp sẽ được phân chia thành doanh nghiệp kinh doanh (có thể được cổ phần hoá) hoặc doanh nghiệp hoạt động công ích (sẽ không cổ phần hoá). Hầu hết các doanh nghiệp đã được phân loại là các doanh nghiệp kinh doanh; các đơn vị bảo trì cơ sở hạ tầng được phân chia thành các doanh nghiệp hoạt động công ích.

Những nỗ lực đầu tiên trong việc cổ phần hoá được thực hiện vào đầu những năm 90 nhưng chưa mấy tiến triển. Việc hợp nhất các doanh nghiệp bao gồm cả việc sát nhập các đơn vị không có lãi thành một đơn vị làm ăn có lãi đã tạo ra các doanh nghiệp có các hoạt động lẫn lộn (ví dụ vận tải hành khách và hàng hoá) với các triển vọng kinh doanh khác nhau. Cho nên không dễ dàng thực hiện việc cổ phần hoá.

Chương trình cổ phần hoá hiện nay được xác định bởi Nghị định của chính phủ số 28/CP/1996 ngày 7 tháng 5 năm 1996, Chỉ thị của chính phủ số 20/1998/CT/TTg ngày 21 tháng 4 năm 1998 và Nghị định của chính phủ số 44/NĐ-CP/1998 ngày 29 tháng 6 năm 1999. Các văn bản pháp lý này cho phép tiếp tục vai trò lãnh đạo của nhà nước đối với các doanh nghiệp trọng yếu trực thuộc Bộ GTVT với quá trình cổ phần hoá nhanh hơn thông qua các phương pháp sau:

- bán cổ phần mới để mở rộng doanh nghiệp,
- cổ phần hoá toàn bộ doanh nghiệp,
- cổ phần hoá các bộ phận nhất định của một doanh nghiệp, và
- bán bất cứ một cổ phần quốc doanh nào trong DN được cổ phần hoá.

Điều đó cho phép thực hiện các phương pháp cổ phần hoá khác nhau bao gồm cả việc hoàn thành chuyển giao tài sản cho các chủ tư nhân. Tuy nhiên tiến độ cổ phần hoá vẫn còn rất chậm. Trong một chừng mực nào đó cổ phần hoá được hiểu là phương thức chuyển giao hình thức sở hữu của nhà nước cho công nhân hoặc các nhà quản lý để tạo ra các biện pháp khuyến khích đối với hình thức sở hữu cổ phần cho các nhóm doanh nghiệp này. Tuy nhiên có một vài trường hợp ngoại lệ thì cán bộ công nhân viên và các nhà quản lý trong ngành GTVT dường như sợ phải đương đầu với các hậu quả của việc cạnh tranh thị trường mà vẫn thích chịu sự quản lý của nhà nước. Các nhà đầu tư ngoài ngành dường như cũng ít quan tâm vì cho rằng các doanh nghiệp GTVT không phải là các doanh nghiệp kinh doanh có sức hấp dẫn. Chỉ có 4 doanh nghiệp trực thuộc Bộ GTVT được cổ phần hoá năm 1998.

2) Các thành tựu đã đạt được và triển vọng trong tương lai.

Tuy nhiên theo kinh nghiệm chung rút ra từ quá trình cổ phần hoá thì cổ phần hoá có thể đem lại kết quả tốt vì được đầu tư nhiều hơn và kinh doanh phát triển hơn. Nhà nước rõ ràng rất quan tâm tới việc đẩy nhanh tiến độ của quá trình cổ phần hoá. Chỉ thị của Bộ GTVT số 125/CT/1998 ngày 12 tháng 5 năm 1998 yêu cầu các tổ chức cấp dưới chuẩn bị danh sách gồm 20% các DN trực thuộc Bộ sẽ tiến hành cổ phần hoá trong tương lai. Có 9 DN trực thuộc Bộ có kế hoạch cổ phần hoá năm 1998 và 10-15 DN sẽ thực hiện cổ phần hoá vào năm 1999, và 30-40 doanh nghiệp có kế hoạch cổ phần hoá vào năm 2000. Ban cổ phần hoá cũng đã được thành lập trong Bộ để phối hợp các hoạt động và trách nhiệm cụ thể cho các nhiệm vụ đặc biệt đã được giao để thực hiện kế hoạch mới.

Tuy nhiên các quan chức của Bộ GTVT không cho rằng tiến trình này sẽ được tiến hành một cách nhanh chóng trong tương lai do một số trở ngại. Chưa có một đội ngũ cán bộ có biên chế nào được thành lập để giải quyết việc cổ phần hoá trong Bộ và điều đó hạn chế rất nhiều đến tiến độ trong tương lai. Theo chương trình hỗ trợ của Ngân hàng thế giới thì cần phải có sự hỗ trợ quốc tế giúp cho việc xây dựng chương trình hành động nhưng như vậy thì yêu cầu phải có một đội ngũ cán bộ có biên chế trong nước hoạt động có hiệu quả. Các trở ngại chủ yếu đối với tiến trình cổ phần hoá đã được xác định như sau :

- (1) chưa có cơ chế dựa trên thị trường để định giá tài sản-giá trị tài sản do các quan chức của chỉ nh phủ quy định và theo báo cáo thì các giá trị đó thường cao hơn nhiều và thường gây nhiều tranh cãi về những đánh giá này dẫn tới việc chậm trễ đối với tiến trình cổ phần hoá (thường là 3 năm đối với khu vực TPHCM và sự chậm trễ này xảy ra ít hơn ở khu vực Hà Nội),
- (2) như đã đề cập ở trên mặc dù đã có các biện pháp khuyến khích đáng kể đối với cán bộ công nhân viên và các nhà quản lý mua cổ phần nhưng những vấn đề làm cho họ nản lòng xem ra lại nhiều hơn (đặc biệt việc cổ phần hoá được coi như một điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp GTVT có được các mối quan hệ chặt chẽ hơn với các quan chức của chỉ nh phủ để bảo hộ cho họ trước các lực lượng thị trường, cho nên các nhà quản lý miễn cưỡng chuẩn bị các kế hoạch kinh doanh cho việc cổ phần hoá),
- (3) các triển vọng kinh doanh đối với nhiều doanh nghiệp vận tải rất thấp có nghĩa là rất nhiều doanh nghiệp đang đứng bên bờ phá sản (chắc chắn nhiều doanh nghiệp đang thừa biên chế và có trang thiết bị nghèo nàn, tiếp tục hoạt động theo phương thức truyền thống, nợ nần chồng chất mà lại không được đầu tư, cho nên vai trò của họ bị giảm xuống rất nhiều),
- (4) các quy định cổ phần hoá đã cản trở các nhà đầu tư cá thể kiểm soát cổ phần (Có những hạn chế về tỷ lệ nắm giữ cổ phiếu cá nhân và yêu cầu phải có vài chủ sở hữu),
- (5) các nhà chức trách không biết cách tiến hành việc cổ phần hoá (đặc biệt là các cấp địa phương),
- (6) các quy định và thủ tục cổ phần hoá chưa rõ ràng,
- (7) Cán bộ công nhân viên và các nhà quản lý lo sợ bị thừa biên chế do việc cổ phần hoá và chưa có một phương thức thích hợp nào để đền bù cho họ cũng như tạo cho họ cơ hội được tái đào tạo,
- (8) thậm chí có cả ý kiến phản đối việc cổ phần hoá từng phần của doanh nghiệp bởi vì cán bộ công nhân viên ở các bộ phận khác cho rằng điều đó đang đem lại lợi ích ưu đãi cho một số cán bộ công nhân viên nhất định,
- (9) việc giành những cổ phần ưu đãi cho các quan chức quan trọng nhất định trong các DNQD là thực tế xảy ra và điều này làm cho các doanh nghiệp quốc doanh kém hấp dẫn đối với các nhà đầu tư ngoài ngành,
- (10) nhìn chung không có sự hỗ trợ tài chính đối với việc cổ phần hoá, giống như các thành phần tư nhân có rất ít tín dụng sẵn có, cho nên cán bộ công nhân viên và các nhà quản lý nhận thấy sự khó khăn trong việc mua cổ phần được phân cho họ (ngay cả khi đã giảm giá rất nhiều).

Để khắc phục các trở ngại này nhà nước đang xây dựng các kế hoạch tăng sự hỗ trợ cho việc cổ phần hoá như sử dụng tiền thu được từ cổ phần hoá để trả đền bù và chi cho đào tạo các cán bộ công nhân viên bị thừa biên chế và để phát triển các kế hoạch kinh doanh. Những kế hoạch thử nghiệm đang được xem xét để làm

cơ sở cho việc định giá tài sản thực tế hơn và thành lập một cơ quan tín dụng để các doanh nghiệp được cổ phần hoá có thể đầu tư dễ dàng hơn. Nhìn chung Bộ GTVT cho phép sử dụng tiền thu được từ việc cổ phần hoá để tái đầu tư cho các doanh nghiệp được cổ phần hoá (tuy nhiên điều này chỉ đơn thuần giảm bớt vai trò sở hữu của nhà nước và đặt vai trò này ở mức độ quan trọng hơn chứ không chuyển giao quyền sở hữu này cho các thành phần tư nhân).

5.4 Những vấn đề thể chế khác

(1) Thiếu sự tham gia của các tổ chức kinh doanh vận tải

Với mức độ tập trung ngày càng cao của việc ra quyết định và hoạch định chính sách, phương pháp chính giúp Bộ GTVT nắm được quan điểm của những người sử dụng GTVT là thông qua các kênh chính trị thông thường. Cơ hội để những người sử dụng GTVT gồm cả khách hàng sử dụng các dịch vụ vận tải và những nhà cung cấp các dịch vụ vận tải đó sẽ lớn hơn trong quá trình hoạch định chính sách, quy hoạch và thực hiện.

Rõ ràng đây không phải là khó khăn chỉ xuất hiện trong ngành vận tải: tại một cuộc họp giữa những quan chức cấp cao của Nhà nước tại Hà Nội tháng 8 năm 1999, Phó thủ tướng Ngô Xuân Lộc đã phàn nàn về việc các DNNN không chú ý tư vấn cho Chính phủ biết làm thế nào để Chính phủ có thể giúp thúc đẩy sản xuất, không như các công ty liên doanh vẫn hay làm đối với các đối tác nước ngoài của mình.

Một vài sáng kiến về chính sách quan trọng được đề xuất trong nghiên cứu của VITRANSS đã đặt ra những khó khăn trong việc thực thi, ví dụ như, làm thế nào để cải thiện việc cưỡng chế thực hiện các chương trình về an toàn GT và làm thế nào để huy động được vốn từ người sử dụng GTVT cho việc bảo trì CSHT. Vì vậy, đối với Bộ GTVT việc có được sự hỗ trợ nhiều hơn từ người sử dụng GTVT giúp cho những quyết định khó thực hiện được thực hiện dễ dàng hơn.

(2) Tính hiệu quả của hỗ trợ kỹ thuật trong việc tăng cường thể chế.

Những thay đổi quy mô lớn trong các chính sách vận tải từ khi công cuộc cải cách bắt đầu trong thập kỷ 80 cần có một chương trình tăng cường thể chế đáng kể, nhằm giúp các tổ chức và cá nhân có thể nhận những trách nhiệm mới và phương pháp làm việc mới một cách triệt để. Trong quản lý ngành giao thông vận tải, đây là một thử thách lớn và rất nhiều những dự án có vốn đầu tư nước ngoài hoặc là nhằm đạt được các mục tiêu tăng cường về thể chế trong ngành hoặc coi việc tăng cường thể chế là một phần của các hoạt động khác.

Phạm vi của các dự án tăng cường thể chế trong ngành GTVT được tóm tắt trong Bảng 2.2 của Báo cáo khởi đầu gồm 18 dự án¹. Phạm vi của mỗi một dự án chính nh được miêu tả trong bảng 5.4.1 sau đây.

¹ Bảng này đã được cập nhật và trình bày trong Phụ lục 5-A.

Bảng 5.4.1
Tóm tắt các lĩnh vực chỉ nh cần sự hỗ trợ kỹ thuật về tăng cường thể chế

Lĩnh vực phát triển thể chế	Dự án hỗ trợ kỹ thuật chỉ nh	Phạm vi hỗ trợ
Quản lý ngành	Chưa có dự án cụ thể. Có rất nhiều dự án tập trung vào vấn đề quản lý nhà nước chung chung hoặc các vấn đề chỉ nh sách cụ thể (gồm có Dự án hỗ trợ thực hiện chỉ nh sách Canada-Việt Nam (CIDA). Một số các dự án tập trung vào các chuyên ngành cụ thể (ví dụ, đường bộ) cũng đã cố gắng áp dụng cả đối với Bộ	Hoạch định chỉ nh sách, xây dựng khung pháp lý và hệ thống thông tin quản lý
Quản lý đường bộ	Tăng cường thể chế của Bộ GTVT do ngân hàng Châu Á hỗ trợ vốn	Tổ chức và tăng cường quản lý nhà nước Hỗ trợ thực hiện các cải cách Dự thảo các văn bản luật Xây dựng cơ sở dữ liệu máy tí nh
Quản lý đường sắt	Không có	Chưa có dự án cụ thể nào tập trung vào nhu cầu tăng cường thể chế chi tiết của đường sắt.
Quản lý đường thủy nội đị a	Dự án cơ sở hạ tầng đường thủy nông thôn Canada-Việt Nam (CIDA)	Thương mại hoá các hoạt động của Cục đường sông Việt Nam Cải tiến các công cụ và hệ thống quản lý Cung cấp trang thiết bị và hỗ trợ khai thác Thực hiện các dự án thí điểm với khái niệm thị trường mới Xây dựng chiến lược đối với việc áp dụng trên toàn quốc các kết quả thí điểm Phát triển vốn cho CSHT trong toàn xã hội
Quản lý hàng hải	Dự án hàng hải Canada-Việt Nam (CIDA)	Dự thảo các văn bản pháp lý Thiết lập các qui trình hàng hải Đào tạo luật pháp Hỗ trợ việc nắm bắt các công ước quốc tế và phát triển khung pháp lý
Quản lý hàng không	Quy hoạch tổng thể hàng không dân dụng với vốn UNDP và dự án phát triển thể chế với vốn ODA của Pháp	Khuyến nghị những thay đổi về pháp lý và thể chế
Quản lý giao thông vận tải ở cấp tỉnh	Chưa có dự án đáng kể	Trong tổng số 14 tỉnh trả lời câu hỏi dành cho các tỉnh của VITRANSS chỉ có một tỉnh báo cáo có nhận được sự hỗ trợ từ các dự án phát triển thể chế trong ngành GTVT (tỉnh này cho rằng dự án đó rất hữu ích). Tuy nhiên hầu hết các Sở GTVT cho rằng những thủ tục và việc đào tạo tại đị a phương không phù hợp không phải là những vấn đề chỉ nh.

Rõ ràng không có sự hỗ trợ cho việc tăng cường thể chế trong toàn ngành GTVT: Vẫn chưa có các dự án tăng cường thể chế cụ thể đối với chuyên ngành đường sắt, hàng không và thậm chí chỉ nh Bộ GTVT. Có lẽ vấn đề nghiêm trọng nhất là ít có sự hỗ trợ ở cấp tỉnh.

Các lĩnh vực chỉ nh cần hỗ trợ là những cải cách về pháp lý, các hệ thống quản lý, cơ sở dữ liệu và đào tạo. Nghiên cứu đầu tiên được ngân hàng Châu Á hỗ trợ vốn đã phải đương đầu với nhiều vấn đề về tăng cường thể chế rõ ràng diễn ra trong toàn ngành GTVT. Tuy nhiên nhiều dự án hiện nay vẫn còn trong giai đoạn đầu nên người ta hy vọng bản chất của các vấn đề này có thể thay

đổi khi tình hình ở Việt Nam thay đổi. Dự án tiên phong này của ngân hàng Châu Á cũng nhận thấy rằng mặc dù còn có các trở ngại lớn trong việc cải cách thể chế song có thể có những thay đổi đáng kể.

Từ các cuộc thảo luận với hàng loạt các tổ chức trong ngành GTVT kể cả các cơ quan nhận hỗ trợ, đã xuất hiện các vấn đề sau trong khi cố gắng xây dựng và thực hiện các dự án tăng cường thể chế:

- (1) những hạn chế về nhân lực trong việc tiếp thu các khuyến nghị nguyên nhân là do thiếu đội ngũ cán bộ được đào tạo theo các phương pháp quản lý hiện đại cũng như khả năng sử dụng tiếng Anh thí ch hợp,
- (2) những hạn chế về tài chí nh thường cản trở rất nhiều đến tiến độ (đặc biệt sau khi tư vấn nước ngoài rời Việt Nam),
- (3) phản đối không chấp nhận các khuyến nghị (một số cán bộ Việt Nam cho rằng nguyên nhân dẫn đến vấn đề này là do sự khác biệt về các truyền thống văn hoá giữa họ và tư vấn nước ngoài),
- (4) các khuyến nghị không được trình bày tốt, nhiều sách hướng dẫn và báo cáo rất khó hiểu (không được đơn giản hoá để phục vụ cho nhu cầu của các quan chức Việt Nam),
- (5) các khuyến nghị bỏ qua những hạn chế thực tế ở VN (đặc biệt là sự cần thiết để các cơ quan nhà nước khác chấp nhận những thay đổi được đề xuất)
- (6) các khuyến nghị đều cho rằng việc thực hiện sẽ nhanh hơn nhiều so với thực tế có thể,
- (7) các khuyến nghị đưa ra những kế hoạch thực hiện quá lạc quan (các chương trình đào tạo sẽ được hoàn tất trong vài tuần trong khi trên thực tế họ phải mất hàng tháng hoặc hơn thế nữa để làm được điều đó),
- (8) thiếu những khuyến nghị thí ch hợp, trong một vài trường hợp những khuyến nghị tỏ ra quá lý thuyết và đọc giống như sự miêu tả được viết ngoài Việt Nam, về những tiêu chuẩn thực hiện ở nước ngoài chứ không phải được viết tại Việt Nam có xét đến nhu cầu của đất nước,
- (9) những mục tiêu phi hiện thực của các dự án tăng cường thể chế, liên quan tới điểm trên - chỉ có thể có những lời khuyên thực tế sau một thời gian dài ở Việt Nam cùng làm việc với các đối tác giỏi trong nước.
- (10) Ý thức về quyền sở hữu của các tổ chức đị a phương không cao, có thể là do họ không được tham gia đầy đủ vào việc xác đị nh điều khoản tham chiếu hay bản thân công việc đó (để kết hợp đầy đủ với truyền thống đị a phương) hay bởi vì thẩm quyền thực hiện nằm ở đâu đó.
- (11) thiếu sự tham gia của các tư vấn đị a phương (nhằm sử dụng triệt để các nguồn nhân lực hiện có, một yếu tố quan trọng của dự án tăng cường thể chế là xây dựng dựa trên nền tảng tri thức hiện có của các chuyên gia đị a phương chứ không phải đào tạo những chuyên gia hoàn toàn mới trong những tổ chức mới),
- (12) phối hợp giữa các nhà tài trợ còn kém như trao đổi báo cáo, ý tưởng cũng như trao đổi thông tin cho những dự án khác trong cùng một lĩnh vực được dễ dàng (ví dụ, khó tìm được những bản báo cáo tiếng Anh gốc, và xét từ góc độ đị ch thuật việc đị ch lại các báo cáo này từ bản tiếng Việt gặp những khó khăn nhất đị nh).

5.5 Các vấn đề chuyên ngành

Đường bộ

1) Các dịch vụ chất lượng kém

Các cải cách của Chính phủ đã thu được những thành tựu lớn trong vận tải đường bộ do hiệu quả khá cao và chi phí thường tương đối thấp. Cụ thể, chi phí vận tải hàng hoá (khoảng US Cents 3/tấn.km) là tương đối thấp so với bất cứ nước nào trên thế giới. Mức cước vận tải được đưa ra thấp như vậy cho dù tỷ lệ sử dụng còn ở mức khiêm tốn, một xe trung bình khai thác khoảng 40.000 km và hệ số chất tải bình quân khoảng 60%. Mức cước rất ổn định trong mấy năm qua, mặc dù đã tiến hành đầu tư mới đáng kể cho xe tải. Sự đầu tư này gần như hoàn toàn được tiến hành trong khu vực tư nhân, hiện đang chiếm ưu thế trong kinh doanh, mặc dù khu vực quốc doanh vẫn chiếm tỷ phần đáng kể về xe tải lớn trong khi các chủ khai thác tư nhân chỉ có một hoặc hai xe tải. Tính đến nay mới chỉ có 15 doanh nghiệp khai thác vận tải đường bộ được cổ phần hoá (kể cả các công ty khai thác xe buýt), mặc dù đã có kế hoạch cổ phần hoá nhiều hơn trong năm 1999. Rõ ràng là nhiều doanh nghiệp nhà nước khó có thể tiến hành cổ phần hoá do các doanh nghiệp này không có đủ lợi nhuận và tài sản thì được đánh giá quá cao. Nhiều doanh nghiệp phải chịu gánh nặng của các đơn vị bị thua lỗ mà trước đây được sát nhập vào nhằm củng cố các doanh nghiệp nhà nước để tránh phá sản. Các doanh nghiệp khác cố gắng đa dạng hoá các hoạt động như các dịch vụ bảo trì xe, chế biến thực phẩm và các hoạt động thương mại nhưng dường như không có lãi lắm. Rõ ràng là một số doanh nghiệp nhà nước về vận tải đường bộ có nguy cơ sắp bị phá sản.

Chi phí vận tải xe buýt chênh lệch đáng kể do mức độ cạnh tranh, chất lượng dịch vụ và điều kiện các địa phương khác nhau (giá vé chính thức phê chuẩn cho các địa phương thông thường từ 0,8 Cents Mỹ đến 1,2 cent Mỹ /hành khách-km. Mức này tương đối cao so với các dịch vụ có cùng chất lượng của các nước khác. Tuy nhiên, trên thực tế, trong điều kiện phải cạnh tranh, mức cước này có thể ở mức 0,5 Cents Mỹ/hành khách-km khá thấp so với tiêu chuẩn quốc tế. Vai trò của thành phần tư nhân trong vận tải xe buýt ngày một tăng mặc dù đối với các tuyến có lộ trình thì thành phần quốc doanh dường như vẫn tiếp tục chiếm ưu thế ở nhiều vùng, đặc biệt ở Miền Bắc, do hạn chế về số lượng xe có thể khai thác trên các tuyến và tỷ lệ cổ phần hoá còn thấp.

Mặc dù chi phí thấp nhưng chất lượng của các dịch vụ lại kém. Và tuy có những miễn trừ đáng kể (ví dụ sự gia tăng số lượng các chủ khai thác tư nhân với đoàn xe gồm khoảng 20 chiếc có thể cung cấp dịch vụ vận tải phục vụ khách hàng, kể cả các yêu cầu đặc biệt như bốc xếp công ten nơ) nhưng chỉ có ít nhà khai thác xe tải có đủ khả năng cung cấp các dịch vụ đáng tin cậy. Mức cung ứng dịch vụ đầy đủ với đội xe tải (gồm cả xe tải nặng dùng cho đường dài và các xe chuyên dụng như chuyên chở hàng hoá bằng công ten nơ). Tuy nhiên, nhìn chung quản lý còn yếu kém do nhiều chủ xe tải thuộc các công ty nhà nước, trong thành phần hợp tác xã và trong hầu hết khu vực tư nhân qui mô nhỏ thực hiện khoán cho lái xe và lái xe sẽ thu các khoản, trả cho chủ xe cho việc sử dụng xe theo tháng, trả các khoản chi phí vận hành xe và cân đối thu chi.

Đa số các lái xe tải được phỏng vấn trong các cuộc khảo sát điều tra tại bến xe đều phàn nàn về đường bộ (chiều rộng và mặt bằng bố trí đường bộ trong cảng còn hạn chế). Một số khác thì phàn nàn về lệ phí đường, sự cạnh tranh với các công ty vận tải khác, về điều kiện giao thông và các thiết bị xếp dỡ (đặc biệt ở các cảng).

Các dịch vụ xe buýt thường hay thay đổi. Một số dịch vụ khai thác tại các bến xe cố định theo thời gian được thông báo hoặc trong khoảng thời gian quy định dưới sự kiểm soát của các hợp tác xã địa phương. Tuy nhiên, có khi xe buýt đỗ lại nhiều lần trên đường, thường trong các thời gian dài, đi lòng vòng để đón thêm khách. Theo báo cáo, trên một số tuyến đường dài, hành khách có thể bị bán cho xe khác (chuyển từ xe này sang xe kia) nếu trên xe không đủ hành khách. Nhưng việc bảo vệ hành khách khỏi những sự đối xử ngược đãi như vậy vẫn còn rất ít chẳng hạn như cần có các quy định rõ ràng được niêm yết trong xe và tên/dịa chỉ của cơ quan có thẩm quyền để hành khách có thể báo cáo những vi phạm đó. Nói chung, xe buýt được cung cấp khá đầy đủ tuy hơi quá tải một chút trên các tuyến chính như theo như điều tra khảo sát của VITRANSS (mặc dù tình trạng quá tải trở thành vấn đề khá phổ biến trên các tuyến nhỏ). Tuy vậy, tần suất còn tương đối thấp bởi nhu cầu không cao và có những khó khăn cho hành khách đi/đến những vùng sâu vùng xa. Số các xe buýt đang được lập thành đội xe để đưa vào khai thác giữa các trung tâm đô thị chính với chất lượng và giá vé cao hơn ngày một tăng. Tuy nhiên, nhìn chung hành khách dường như ưa chuộng phương án chi phí tối thiểu và có cơ hội mang theo hành lý (nhiều hành khách mang những bao gạo to, xe đạp và thậm chí cả xe máy trên nóc xe và điều này phản ánh thực trạng là đa số hành khách đến bến bằng xe đạp và xe máy).

Kết quả của các cuộc phỏng vấn hành khách ở bến xe buýt (trình bày trong Báo cáo kỹ thuật về Điều tra Khảo sát GTVT) cho thấy hành khách không hài lòng về tình trạng các bến xe, nhiều người phàn nàn về tình trạng quá đông và vấn đề mất vệ sinh ảnh hưởng đến việc đi lại và đợi xe. Tuy nhiên đa số hành khách đánh giá cao các lĩnh vực dịch vụ như giá vé, tần suất phục vụ, tiện nghi, an toàn, đúng giờ và tương đối thuận tiện, với hơn 90% tỷ lệ hành khách đánh giá là được hoặc tốt.

2) Thiếu nguồn kinh phí ổn định cho việc xây dựng và bảo trì đường bộ

Người ta đổ lỗi cho tình trạng yếu kém của đường bộ chủ yếu là do kinh phí không đủ. Tuy nhiên, các yếu tố khác quan trọng không kém như thiếu ngành xây dựng đường bộ có khả năng cạnh tranh và các tổ chức bảo trì sử dụng hệ thống bảo trì hiện đại với các chiến lược bảo trì và phương pháp làm việc có hiệu quả cũng như thiếu các thông tin quản lý và các hệ thống qui hoạch trên cơ sở các thống kê đường bộ tổng hợp, thiếu phương pháp hạch toán và quản lý tài chính để kiểm soát các chi phí cũng như kết quả thực hiện.

Các chương trình cải tạo đường bộ trọng yếu đã được thực hiện với những thành công đáng kể trong những năm gần đây đã khuyến khích cạnh tranh trong ngành xây dựng Việt Nam, mặc dù phạm vi cạnh tranh thực sự xem ra vẫn còn hạn chế. Sự hỗ trợ của nước ngoài cũng đạt được những kết quả đáng kể trong việc đào tạo kỹ sư và các nhà quản lý cho các cơ quan thực hiện song mặc dù sự hỗ trợ đó

giúp cho đội ngũ cán bộ đạt được các kỹ năng chuyên môn, nhưng các thủ tục rườm rà vẫn tiếp tục làm giảm tiến độ thực hiện các dự án. Hơn thế nữa chưa có một công ty xây dựng nào của Việt Nam được cổ phần hoá do đó khó có thể củng cố để hoàn thiện việc tạo lập một ngành xây dựng vững chắc mang tính cạnh tranh. Không có kế hoạch cổ phần hoá các doanh nghiệp bảo trì đã được phân loại là các doanh nghiệp Nhà nước hoạt động công ích.

Đã có nhiều cố gắng để cải tiến hệ thống quản lý và sách hướng dẫn bảo trì trên cơ sở phương pháp hiện đại để áp dụng ở Việt Nam. Tuy nhiên, trên thực tiễn sách hướng dẫn này vẫn chưa được áp dụng, một phần do nó đòi hỏi những thay đổi chủ yếu trong quá trình thực hiện công việc, nhưng phần lớn là yêu cầu đầu tư thêm kinh phí và các nỗ lực đáng kể trong việc đào tạo ở tất cả các cấp để giúp cho nhân viên có thể áp dụng được sách hướng dẫn đó.

Mặc dù Cục Đường bộ Việt Nam chịu trách nhiệm quản lý mạng lưới đường bộ quốc gia thông qua các khu quản lý đường bộ, nhưng Cục vẫn phải dựa nhiều vào các đơn vị quản lý đường bộ của tỉnh để quản lý mạng đường bộ. Tuy nhiên, sự kiểm soát của Cục Đường bộ đối với những đơn vị này còn hạn chế và khó có thể đảm bảo rằng khối lượng kinh phí giao cho bảo trì quốc lộ thực tế được giành cho việc bảo trì đường theo kế hoạch (mặc dù các mục đích của kinh phí được xác định chi tiết và phân biệt rõ ràng các hình thức bảo trì đường bộ khác nhau, vì kinh phí được chuyển qua các Sở Tài chính của các tỉnh mà điều này có thể gây nên sự chậm trễ trong quá trình giải ngân và Cục Đường bộ chưa có cách làm hiệu quả nào để giám sát việc thực hiện.

Tình trạng này thậm chí còn nghiêm trọng hơn đối với tỉnh lộ do các Sở giao thông vận tải chịu trách nhiệm trực tiếp quản lý chứ không phải là Cục Đường bộ. Đối với tỉnh lộ, kinh phí được phân bổ trực tiếp cho các tỉnh không có sự tham gia của Cục Đường bộ (chẳng hạn để xem xét và phê chuẩn kế hoạch). Có bao nhiêu phần trăm kinh phí được phân bổ thực sự sử dụng cho xây dựng hay bảo trì đường bộ cũng không rõ ràng. Không có thống kê đường bộ đầy đủ và các hệ thống bảo trì tỉnh lộ thậm chí còn ở trong tình trạng bấp bênh hơn so với quốc lộ. Mặc dù chịu trách nhiệm lập qui hoạch và đề ra những tiêu chuẩn kỹ thuật cho đường bộ nhưng Cục Đường bộ có sự giám sát rất hạn chế đối với các tỉnh lộ cũng như các đường bộ địa phương khác ngoài việc tư vấn các tiêu chuẩn kỹ thuật và các vấn đề quản lý khác khi được yêu cầu.

3) Thiếu năng lực lập qui hoạch

Năng lực của Cục Đường bộ đối với việc đề xuất và thực hiện qui hoạch đường bộ rất hạn chế do thiếu các hệ thống quản lý để lập quy hoạch và kiểm soát việc thực hiện. Hơn nữa, Cục Đường bộ vẫn chưa bắt đầu xây dựng chức năng qui hoạch mạng lưới đường bộ quan trọng của mình. Sự yếu kém về mặt thể chế là do thiếu các hệ thống quản lý/qui hoạch cũng như đội ngũ cán bộ được đào tạo có trình độ chuyên môn. Cho nên, Cục Đường bộ cần phải tăng cường về thể chế để tăng năng lực xây dựng các qui hoạch mạng lưới đường bộ và đệ trình lên Bộ GTVT.

Trên thực tế, các dự án xây dựng đường bộ được thực hiện thông qua Ban quản lý dự án trực thuộc Bộ GTVT chứ không trực thuộc Cục Đường bộ. Điều này đã làm

cho Cục Đường bộ mất đi các cơ hội tiếp thu và củng cố kinh nghiệm chuyên môn mà điều đó có nghĩa là trong giai đoạn dài hạn, sau khi BQLDA hoàn thành các chức năng của mình và bị giải thể thì chuyên ngành vận tải đường bộ sẽ chẳng tí ch luỹ được nhiều kinh nghiệm chuyên môn quản lý dự án.

Về vận tải đường bộ, khả năng đánh giá nhu cầu của người tham gia giao thông đường bộ của Cục Đường bộ rất kém do thiếu những thông tin sơ đẳng như đặc điểm của đội xe và thiếu sự hợp tác hữu hiệu giữa Cục Đường bộ và cảnh sát giao thông cũng như thiếu cơ sở dữ liệu máy tính có hiệu quả. Đội ngũ cán bộ của Cục Đường bộ thiếu kiến thức chuyên môn trong việc theo dõi vận tải đường bộ trong điều kiện thị trường mà vẫn tiếp tục thực hiện các phương pháp tiếp cận thông thường. Cụ thể, phải có một cách tiếp cận hoàn toàn mới để theo dõi và thu thập số liệu thống kê của chuyên ngành vận tải đường bộ. Hướng tiếp cận hiện tại phụ thuộc vào các thông tin chi tiết thu thập từ các nhà khai thác vận tải nhưng không còn tí nh khả thi. Rõ ràng, việc thực hiện sẽ trở nên phức tạp do thiếu sự phân chia trách nhiệm một cách thống nhất giữa Vụ Pháp chế Vận tải của Bộ GTVT và Cục Đường bộ.

Cũng cần phải có phương pháp tiếp cận mới cho việc lập qui hoạch và điều tiết các tuyến xe buýt tiếp tục dựa trên phương pháp cấp giấy phép theo số lượng gần giống như phương pháp để điều tiết các tuyến hàng không quốc tế bằng các chỉ tiêu đã được thoả thuận hơn là phương pháp tiếp cận hiệu quả cho phép các chủ khai thác lập qui hoạch và phát triển các tuyến của mình cạnh tranh với các tổ chức khai thác vận tải khác, miễn sao họ đáp ứng được những yêu cầu tối thiểu về an toàn. Sự kéo dài bước tiếp cận này ở Việt Nam có thể phản ánh mối quan tâm lớn về việc đảm bảo khả năng có các dịch vụ xe buýt ở những vùng xa xôi hẻo lánh. Cục Đường bộ Việt Nam cố gắng đạt được điều này bằng cách hạn chế số chủ khai thác trên các tuyến mang lại lợi nhuận với hi vọng các nhà khai thác sẽ chuyển khai thác sang các tuyến ít lợi nhuận hơn. Điều này đảm bảo hơn khi lợi nhuận thu được từ các tuyến khai thác có lãi có thể được sử dụng để bù lỗ (trợ cấp chéo) cho những tuyến khai thác không có lãi. Tuy nhiên, việc thi hành kém hiệu quả đến nỗi sự tiếp cận dường như không thực tiễn. Sự cạnh tranh bất hợp pháp chắc chắn sẽ cản trở các nhà khai thác đã được cấp phép thu được những lợi nhuận phụ trội như mong muốn và họ sẽ không thể trợ cấp chéo cho những tuyến khác. Ngay cả khi điều này được thực hiện, nó cũng không thể đảm bảo trợ cấp có hiệu quả. Đúng hơn là điều này sẽ (a) giảm bớt sự cạnh tranh và tăng chi phí vận tải, và (b) bảo vệ những công ty khai thác nhà nước hiện có kém hiệu quả khỏi áp lực thương mại cần thiết để cải tổ.

Các vấn đề về phương pháp tiếp cận hiện nay được minh hoạ qua kết luận của hội nghị hiệp thương mới đây giữa Cục Đường bộ và các Sở GTVT ở miền Bắc Việt Nam (Công văn của Cục Đường bộ Việt Nam số 1043/ĐBVN-VT ngày 21, tháng Sáu, năm 1999) khuyến nghị rằng giá vé xe buýt thông thường tăng lên 145 đồng/hành khách/km (cao hơn khoảng 20 đồng so với mức bình quân khoảng 125 đồng như trong điều tra khảo sát giao thông của VITRANSS năm 1999) và sẽ đánh thuế giá trị gia tăng giả định nh mức doanh thu ngay cả đối với các nhà khai thác vận tải có hiệu quả có thể khai thác với chi phí thấp hơn. Nếu sự tăng giá vé

như vậy được áp dụng trên phạm vi toàn quốc cho tất cả các tuyến xe buýt liên tỉnh thì sự gia tăng hàng năm về chi phí vận tải xe buýt liên tỉnh ở Việt Nam có thể ước tính khoảng 900 tỷ đồng, trên cơ sở tính toán của VITRANSS là 120 triệu hành khách-km/ngày đối với vận tải xe buýt (khoảng 0,3% GDP).

Cho đến nay, rõ ràng là vai trò trong tương lai của Cục Đường bộ Việt Nam vẫn chưa được xác định rõ. Tuy nhiên, một số nghi ngờ đã được giải đáp bằng việc đưa ra Quyết định số 3525/QĐ-BGTVT/1998 ngày 23 tháng Mười hai năm 1998 của Chính phủ về việc xác định quyền lực và trách nhiệm trước đây của Cục Đường bộ Việt Nam một cách rõ ràng. Quyết định này đã làm rõ vai trò trong tương lai của Cục Đường bộ Việt Nam sẽ là quản lý các dự án xây dựng đường bộ cũng như giúp Bộ GTVT lập qui hoạch mạng lưới đường bộ, kế hoạch đầu tư, lập các chính sách, dự thảo bộ luật và các điều lệ, qui tắc cũng như các qui định. Cục ĐBVN cũng có vai trò hướng dẫn và cung cấp sự hỗ trợ chuyên môn và kỹ thuật cho các địa phương trong việc lập qui hoạch và xây dựng các kế hoạch để phát triển hệ thống giao thông vận tải và thông tin ở các địa phương. Cục còn có trách nhiệm tổ chức và chỉ đạo việc quản lý, bảo trì và khai thác CSHT đường bộ để theo dõi các chế độ, qui trình, điều lệ đối với vấn đề quản lý và khai thác hệ thống các đường địa phương. Tuy nhiên trên thực tế thì chưa có tài liệu hay thủ tục hướng dẫn nào để thực hiện các quyền lực này ở cấp huyện và cấp tỉnh.

4) Các chương trình về an toàn đường bộ chưa đầy đủ

Do quá trình cơ giới hoá tăng nhanh ở Việt Nam trong suốt thập kỷ gần đây nên số tai nạn đường bộ tăng lên gấp ba lần (còn các trường hợp gây tử vong tăng gấp đôi). Tỷ lệ tử vong trên toàn quốc khoảng 11 người chết/10.000 xe cơ giới, tỷ lệ này tương tự như các nước Đông Nam Á, nhưng so với các nước phát triển thì gấp 10 lần. Theo ước tính, trong "Nghiên cứu cải thiện an toàn đường bộ Việt Nam - Chiến lược và kế hoạch hành động ưu tiên", Ross Silcock/TRL, tháng Ba -1998, chi phí cho các vụ tai nạn ở Việt Nam được ước tính ít nhất khoảng 1% GDP (có thể 2% hoặc hơn).

Khả năng của Chính phủ để phát triển các chương trình an toàn đường bộ một cách hiệu quả bị hạn chế bởi số liệu về các vụ tai nạn có sẵn rất ít. Số liệu hiện nay được coi là không đáng tin cậy và không đầy đủ, do vậy nguyên nhân dẫn đến các vụ tai nạn và các phương pháp hiệu quả nhất nhằm giảm tai nạn khó mà xác định được. Việc cưỡng chế thi hành cũng kém hiệu quả vì vậy nhiều qui định không đạt được hiệu quả mong muốn. Các trạm đăng kiểm xe không có đầy đủ các trang thiết bị kiểm tra xe và kiểm tra lái xe lại thiên quá nhiều về lý thuyết.

Do không có phương pháp tiếp cận cơ sở khoa học hợp lý đối với an toàn đường bộ nên Chính phủ phải áp dụng nhiều biện pháp đường như ít có tính thuyết phục về cơ sở an toàn. Chẳng hạn, gần đây Chính phủ đưa ra luật cấm nhập khẩu xe cũ mà Cục Đường bộ hoàn toàn ủng hộ dựa trên cơ sở khuyến khích sử dụng xe an toàn hơn. Lệnh cấm xe buýt cũ hoạt động trên các tuyến xe buýt tỉnh cũng được đề xuất (qui định không quá 12 năm đối với các xe buýt có khung xe nhập khẩu và thân xe được sản xuất trong nước) nhằm giảm bớt tai nạn. Các tiêu chuẩn kỹ thuật mới cũng được đề ra mà có thể sẽ làm chi phí khai thác xe tăng (Qui định số

890/1999/QĐ-BGTVT ngày 4, tháng Tư 1999 của Bộ GTVT). Các chủ khai thác vận tải lo rằng nếu các tiêu chuẩn mới được thi hành một cách chặt chẽ thì đa số xe của họ sẽ bị biến thành sắt vụn. Nhiều yêu cầu kỹ thuật đáp ứng rất ít yêu cầu an toàn (liên quan đến nhiệt độ và máy điều hoà, độ sáng của đèn trong xe, màn hình video cho hành khách giải trí). Các yêu cầu kỹ thuật khác có bao hàm các qui định an toàn quan trọng (dùng kí nh an toàn và có các cửa thoát hiểm, bình chữa cháy), nhưng có khi không nêu cụ thể những điều kiện quan trọng (như đòi hỏi bình chữa cháy phải thực sự có công dụng và các chất dễ cháy như xăng không được chở trên xe buýt).

Dường như những qui định này được dự thảo ra không tính đến những cân nhắc về mặt kỹ thuật quan trọng và chi phí khai thác cũng như khả năng thi hành. Tổng chi phí của tai nạn trên các tuyến xe buýt tính ước tính khoảng 0,3% GDP (ước tính tổng chi phí cho tai nạn khoảng 2% GDP, nửa số vụ tai nạn xảy ra ở các khu vực ngoại ô và số lượng tai nạn xe buýt gây ra chiếm khoảng 30% tổng số các vụ tai nạn, tương ứng với số xe cơ giới được ghi lại qua các cuộc điều tra khảo sát giao thông của VITRANSS). Nếu tiêu chuẩn kỹ thuật cao hơn và xe buýt mới hơn có thể giảm đáng kể tỉ lệ tai nạn, khoảng 20% thì tổng lợi ích ước tính khoảng 0,06% GDP. Tuy nhiên chi phí khai thác tăng có thể còn lớn hơn lợi ích thu được nếu vé xe buýt ước tính chỉ tăng 4 đồng/hành khách/km (dựa trên ví dụ nêu trên, giá vé xe tăng 20 đồng thì GDP sẽ tăng khoảng 0,3%). Trên thực tế có thể tăng nhiều hơn nếu các tiêu chuẩn kỹ thuật tăng quá cao.

Chính phủ nhận thức được những khó khăn khi tiến hành các tiêu chuẩn cao hơn như vậy và tin rằng quá trình đề xuất các tiêu chuẩn cao hơn sẽ dần được thực hiện từng bước. Điều quan trọng là ngành vận tải đã được vạch ra ý tưởng rõ ràng làm thế nào để có thời gian điều chỉnh với chi phí thấp nhất (ví dụ, tránh những thay đổi làm cho xe sớm bị thành sắt vụn). Ví dụ đơn giản này chỉ ra rằng cần phải tăng năng lực của Cục Đường bộ (VRA) và Bộ Giao thông để phát triển chương trình an toàn đường bộ hiệu quả về mặt chi phí, không chỉ về đòi hỏi kỹ thuật mà còn về khả năng đánh giá kinh tế các biện pháp an toàn đường bộ lựa chọn. Khi Việt Nam tham gia kí kết các hợp đồng vận tải quốc tế thì áp lực phải nâng cao tiêu chuẩn sẽ ngày càng tăng để đạt tiêu chuẩn của các nước láng giềng và đòi hỏi cân đối kỹ để đảm bảo đáp ứng những nghĩa vụ quốc tế không gây tổn hại gì cho ngành GTVT trong nước.

5) Khung pháp lý chưa đầy đủ

Khung pháp lý chuyên ngành đường bộ chưa được thiết lập. Một bộ luật đường bộ đã được đề xuất và đây là bản thảo lần thứ bảy nhưng vẫn đang tiếp tục hoàn thiện. Bản dự thảo cuối sẽ phải tính đến việc thay thế các qui định đã đưa ra trước đây, trong phạm vi khung bộ luật và /hoặc sửa đổi ngay vào trong bộ luật.

Tuy nhiên, thậm chí khi luật đường bộ đã hoàn chỉnh, vẫn cần phải tiến hành nhiều việc để cải tiến việc thực hiện các qui định. Những qui định cấp phép kinh doanh vận tải đường bộ bao gồm cả thủ tục nộp đơn mất nhiều thời gian khiến ngành

vận tải phải chịu chi phí khá cao. Ví dụ, để khai thác một xe buýt hoặc một xe tải đòi hỏi ngoài giấy phép kinh doanh chính, cần có giấy phép kinh doanh vận tải đường bộ (cấp theo Quyết định số 2076/QĐ-BGTVT/1998 ngày 18 tháng Bảy, 1998 của Bộ GTVT). Các xe được sử dụng để vận chuyển hàng hoá và hành khách công cộng và xe sử dụng cho các mục đích riêng (đối với bất cứ xe nào hơn 9 chỗ) được phân loại riêng, và có cách phân loại thứ ba cho những xe một phần sử dụng cho các mục đích riêng và một phần cho vận chuyển công cộng. Xin cấp những loại giấy phép này đòi hỏi một mẫu đơn hoàn chỉnh, chứng nhận kinh doanh có giá trị và chứng nhận đăng ký xe. Những xe buýt sử dụng trên các tuyến theo lịch trình đòi hỏi phải có giấy phép khai thác trên các tuyến cụ thể do cơ quan có thẩm quyền cấp - Sở giao thông tương ứng cho các tuyến xe buýt nội tỉnh và một số tuyến liên tỉnh cự li ngắn, và do Cục Đường bộ cấp đối với các tuyến liên tỉnh đường dài. Cũng đòi hỏi phải có chứng nhận thoả thuận khai thác của bến xe buýt. Có những điều khoản riêng áp dụng cho xe hợp đồng và xe buýt du lịch.

Các giấy phép đó có thể được cấp cho thời hạn một năm đối với các doanh nghiệp khai thác do nhà nước quản lý, các hợp tác xã vận tải, các liên doanh, công ty trách nhiệm hữu hạn và công ty tư nhân, trong khi thời hạn tối đa cho các cơ sở khai thác cá thể là 6 tháng. Cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép có thể cấp giấy phép cho các giai đoạn ngắn hơn nếu họ muốn và họ cũng có thể quy định rõ phạm vi khai thác. Trên thực tế, giấy phép được cấp cho các thời hạn ngắn hơn, đặc biệt đối với các nhà khai thác tư nhân, và thường hạn chế khu vực khai thác. Việc hạn chế các xe buýt chạy theo lịch trình đến một số tuyến cụ thể ảnh hưởng tới việc sử dụng những xe buýt có thể lập kế hoạch khai thác một cách hiệu quả trên hơn một tuyến. Các nhà khai thác cho biết rằng phải mất hai ngày để đổi bằng do đòi hỏi các thủ tục quan liêu rắc rối, và phải chịu thêm chi phí quản lý hành chính (khoảng 30.000 đồng/một xe buýt hoặc xe tải công cộng thêm cả những chi phí không chính thức nếu họ muốn đổi bằng nhanh hơn).

Nếu tất cả các giấy phép được cấp thời hạn một năm, tổng chi phí tiết kiệm được có thể lên tới 30 tỷ đồng, ước tính số giấy phép được cấp có thể giảm khoảng 50% từ 600.000 xuống 300.000 (từ hai lần/một xe xuống còn một lần/xe) và chi phí cấp giấy phép khoảng 30.000 đồng (phí cấp giấy phép) cộng cả 70.000 đồng (chi phí cho thời gian quản lý, chi phí vận hành và các chi phí khác). Thậm chí có thể tiết kiệm được nhiều hơn nếu chỉ cấp một giấy phép cho mỗi loại hình dịch vụ cụ thể, thay cho cấp giấy phép cho từng xe buýt. Có thể thu được những lợi ích đáng kể hơn nhiều do việc sử dụng xe tăng lên nếu bãi bỏ những hạn chế về khu vực và tuyến khai thác, kể cả việc có các biện pháp khuyến khích đối với các nhà khai thác chấp nhận những rủi ro thương mại do mở dịch vụ mới.

Theo nghị định của Thủ tướng Chính phủ số 03/2000/ND-CP tháng Hai năm 2000, tất cả các giấy phép vận tải này đã bị loại bỏ cùng với khoảng 80 giấy phép của các ngành khác. Nếu như Bộ GTVT/Cục ĐBVN muốn sử dụng lại loại giấy phép này thì nó phải được cấp lại theo các điều khoản của luật doanh nghiệp mới. Điều này đem lại cơ hội tốt để đơn giản hoá hệ thống cấp phép.

Cục Đường bộ nhận thấy rằng cần phải đơn giản hoá hệ thống cấp giấy phép, không những cho xe buýt và xe tải mà cả trong các lĩnh vực khác như nhập khẩu xe, đăng kiểm xe và cấp bằng lái xe, những lĩnh vực cần phân rõ ràng các nhiệm vụ của các cơ quan khác nhau.

Vẫn còn tồn tại các trạm kiểm soát giá cước đối với việc đi lại của xe tải ở những vùng xa xôi. Đối với xe buýt, về nguyên tắc Cục Đường bộ có thẩm quyền trong việc đặt ra giá vé cho các tuyến liên tỉnh, thế nhưng các quy định chi tiết chưa bao giờ được thiết lập. Điều này phần nào mang lại sự linh hoạt cho các nhà khai thác điều chỉnh lại cước phí, giá vé. Giá vé cho các tuyến nội tỉnh do các địa phương quy định mặc dù họ không thể cưỡng chế việc thực hiện các giá vé này một cách hiệu quả.

Trong lĩnh vực an toàn đường bộ cần thay thế các quy định kỹ thuật công trình đường bộ nhất định nhằm đẩy mạnh các khía cạnh an toàn giao thông. Cần hợp tác chặt chẽ giữa Cục Đường bộ và cảnh sát trên cơ sở pháp lý vững chắc hơn.

Đường sắt

Ngành đường sắt phải đương đầu với một loạt vấn đề nghiêm trọng về tổ chức gây cản trở cho việc phát triển hiệu quả. Các vấn đề đó có thể được trình bày tóm tắt như sau:

1) Thiếu tư cách pháp nhân rõ ràng để đường sắt có quyền hạn về thương mại

Theo những cải cách bước đầu của Chính phủ, đường sắt đã được thành lập như một liên hiệp các xí nghiệp quốc doanh (SOE) - ngoài ra nhiều xí nghiệp độc lập cũng đang được thành lập với tư cách là các đơn vị kinh doanh như các nhà máy, và các đơn vị xây dựng hoặc bảo dưỡng đa dạng. Sau đó đường sắt cũng được dự định chuyển đổi thành tổng công ty mang tính chất thương mại như các tổng công ty được thành lập trong ngành vận tải biển (VINALINES và VINASHIN), nhưng điều đó chưa bao giờ được thực hiện. Mặc dù đường sắt đã được đổi tên thành Liên hiệp Đường sắt Việt Nam theo quyết định số 575/QĐ-TCCB/LĐ ngày 16 tháng Tư, 1990 của Bộ GTVT, Đường sắt Việt Nam vẫn hoạt động như một doanh nghiệp quốc doanh được cấp vốn bằng ngân sách nhà nước và có trách nhiệm quản lý các doanh nghiệp kinh doanh độc lập hình thành nên Đường sắt Việt Nam. Có 48 DNQD cộng với các đơn vị khác, như các trường đào tạo đường sắt và các trung tâm y tế. Các DNQD này được tổ chức thành:

- Ba khối có 28 xí nghiệp kinh doanh (xây dựng, công nghiệp và vật liệu/du lịch/khách sạn),
- Một khối có 20 xí nghiệp công ích (làm công tác duy tu bảo dưỡng đường và các trang thiết bị thông tin tín hiệu),
- Trên các khu đoạn có 4 xí nghiệp công ích (bao gồm ba liên hợp phân theo khu vực (I, II, III) khai thác các dịch vụ chạy tàu và xí nghiệp in vé đường sắt
- Trường đào tạo, trung tâm y tế và các tổ chức báo chí, và
- Năm Ban quản lý dự án.

Bốn xí nghiệp quốc doanh khai thác trên các khu đoạn do Trụ sở chính quản lý trực tiếp (hạch toán phụ thuộc), trong khi đó, các xí nghiệp quốc doanh khác lại hạch toán độc lập. Khối CSHT (chịu trách nhiệm tiến hành các công việc duy tu bảo dưỡng đường và các trang thiết bị thông tin tín hiệu) được Chính phủ cấp vốn trực tiếp. Phần còn lại đường sắt phải tự trang trải và trả 10% doanh thu của mình cho Chính phủ đối với việc duy tu bảo dưỡng CSHT.

Trụ sở chính được điều hành bởi tổng giám đốc và 5 phó giám đốc (như Hình 3.2 của Báo cáo Kỹ thuật 4). Mặc dù một vài vị phó tổng giám đốc có các trách nhiệm về các chuyên ngành khác nhau (như về đầu máy, thiết kế xây dựng, vận tải, kinh doanh và quản lý) nhưng có 7 đơn vị phải báo cáo trực tiếp cho tổng giám đốc (gồm Ban kế hoạch và Ban thanh tra giao thông đường sắt).

Với cơ cấu tổ chức này, đường sắt có sự tự chủ hạn chế và thiếu các biện pháp khuyến khích cho hoạt động thương mại. Nói đúng hơn phạm vi quyền hạn của đường sắt chỉ giới hạn ở việc hoạt động theo chỉ đạo trực tiếp của Bộ GTVT. Ba xí nghiệp liên hiệp khu vực có quyền tự quyết rất hạn chế, mặc dù họ đã có những đề xuất lên trụ sở chính nhưng trên thực tế họ vẫn phải hoạt động theo những kế hoạch mà trụ sở chính của Liên hiệp Đường sắt đã đặt ra.

2) Thiếu các mục tiêu dài hạn rõ ràng

Vấn đề bức xúc của đường sắt là phải lấy thu bù chi (sau khi đã khấu trừ 10% cho phí cơ sở hạ tầng). Tuy nhiên, cơ sở tạo vốn lâu dài cho đường sắt chưa rõ ràng. Thậm chí cả khi đường sắt được trao quyền tự chủ nhiều hơn về tài chính Đường sắt vẫn cần chính sách đầu tư rõ ràng hơn của Chính phủ.

3) Thiếu khung điều tiết

Không có đạo luật đường sắt nào cung cấp khung pháp lý cơ bản để điều tiết các hoạt động vận tải đường sắt, mặc dù các trách nhiệm về an toàn được đề ra ở Nghị Định số 39-CP/1996 ngày 5 tháng Bảy 1996 của Chính phủ (được bổ sung trong Quyết định của Chính phủ số 76/ND-CP/1998 ngày 26 tháng Chín 1998).

Mặc dù cước phí hàng hoá đường sắt có thể được đường sắt và khách hàng thỏa thuận với nhau nhưng một số cước phí hàng hoá đường sắt vẫn do Ban Vật giá Chính phủ qui định. Cụ thể, khối lượng gạo luân chuyển từ miền Nam ra miền Bắc và phân bón từ Bắc vào Nam vẫn phải tuân theo mức giá tối đa. Giá vé hành khách cũng phải được nhà nước phê chuẩn, giá vé dành cho người nước ngoài được qui định ở mức cao hơn so với mức cho người Việt Nam. Nếu giá vé không thể trang trải được cho các chi phí thì cũng chẳng có cơ chế nào trợ cấp cho Đường sắt.

4) Thiếu các hệ thống thông tin quản lý

Như đã mô tả trong "Hỗ trợ cơ cấu lại ngành đường sắt Việt nam", GTZ, tháng Một năm 1996, nhìn chung đường sắt Việt Nam thiếu khả năng đưa ra những quyết định quản lý có hiệu lực và kịp thời dựa trên tiêu chuẩn về dịch vụ và tài chính. Đáng tiếc là thông tin không đầy đủ, các nhà quản lý phải dựa vào các văn bản viết tay, thường truyền miệng qua điện thoại và thường được xử lý thủ công. Dữ liệu thường không đầy đủ và khó có thể chính xác. Một trong những khâu thường gặp khó khăn là vé, thường được viết tay. Máy tính chỉ được sử dụng để tóm tắt và trình bày thông tin chứ ít sử dụng để xử lý dữ liệu.

5) Thiếu sự rõ ràng trong công tác kế toán

Hệ thống kế toán hoàn toàn không rõ ràng và khó giải thích. Hệ thống hiện tại được Bộ Tài chính đưa ra ngày 1 tháng Một năm 1996 dựa trên tiêu chuẩn kế toán quốc tế được luật pháp Việt Nam quy định áp dụng cho tất cả các doanh nghiệp (tham khảo "Hỗ trợ đặc biệt cho thực hiện dự án (SAPI) các cầu đường sắt Hà Nội - TP Hồ Chí Minh", OECF, tháng Ba, năm 1998). Phần kế toán theo đoạn, tuyến (đối với ba xí nghiệp liên hiệp khu vực, đơn vị in vé và trụ sở chính của Đường sắt Việt nam) không bao gồm các chi phí cho các hoạt động cơ sở hạ tầng mà từ năm 1995 đã tồn tại dưới sự kiểm soát của nhà nước. Tuy nhiên, nó bao gồm phí nhà nước đánh vào việc sử dụng cơ sở hạ tầng (tương đương khoảng 10% doanh thu). Doanh thu từ phí này ít hơn các chi phí cung cấp cơ sở hạ tầng và Chính phủ cân đối bằng trợ cấp. Thực tế, một phần doanh thu từ phí cơ sở hạ tầng có thể được hoàn lại cho ngành GTVT để trang trải cho việc sắm các thiết bị vận tải, duy tu bảo dưỡng và sửa chữa (nếu được Bộ GTVT phê chuẩn). Hệ thống kế toán riêng đưa ra cho các khối chính (khối xây dựng, khối công nghiệp và khối dịch vụ), và do các xí nghiệp trong các khối này được tự do tham gia các hoạt động thương mại không liên quan đường sắt, nên lĩnh vực kế toán bao gồm một số hoạt động cũng không liên quan đến đường sắt.

6) Công cụ quản lý nghèo nàn lạc hậu

Mặc dù đã có sự cải tiến trong các hệ thống kế toán và ngân sách từ năm 1995, Đường sắt Việt Nam vẫn thiếu một hệ thống quản lý chi phí một cách đầy đủ để có thể quản lý từ thông tin cơ bản nhất về các chi phí cung cấp các loại dịch vụ đa dạng. Sự phân bổ giao thông và các chi phí cho các đoạn cụ thể là không dễ, cho nên không thể đánh giá khả năng thực tế của các tuyến khác nhau. Các thông tin hàng ngày về việc sử dụng các trang thiết bị, các dự báo nhu cầu ngắn hạn liên quan đến công suất sẵn có cũng còn thiếu.

7) Thiếu định hướng về vấn đề tiếp thị

Chức năng này còn kém phát triển. Các hoạt động này được tập trung ở trụ sở chính và ba xí nghiệp liên hiệp khu vực nhưng chiến lược về thị trường dường như vẫn thiên về định hướng khách hàng cạnh sản xuất hơn là các yêu cầu của khách hàng. Các chủ hàng chính của đường sắt hiện nay vẫn như trước đây (các doanh nghiệp lớn kinh

doanh các mặt hàng rời như quặng apatít, than, xi măng, các vật liệu xây dựng khác và phân bón). Các công ty giao nhận hàng hoá phàn nàn rằng không có các tàu hàng có lịch trình được bảo đảm. Việc giao các toa xe rỗng và việc giao hàng cuối cùng không thể dự đoán được và không có thông tin về vị trí của các toa xe chất hàng. Cần có những cải tiến cơ bản đối với dịch vụ vận chuyển hành khách như bán vé tàu vì việc bán vé khứ hồi vẫn chưa được thực hiện. Biểu cước phí phản ánh yêu cầu của nền kinh tế kế hoạch tập trung hơn yêu cầu của nền kinh tế thị trường và đối với nhân viên cấp dưới thì các biểu cước này rất phức tạp và khó hiểu.

8) Thừa nhân viên

ĐSVN tuyển dụng một số lượng nhân viên quá mức cần thiết và dường như rất nhiều nhân viên được tuyển dụng vì lý do xã hội hơn là vì các lợi ích kinh doanh của ĐSVN. Kinh nghiệm của các doanh nghiệp quốc doanh ở Việt Nam cho thấy rằng nếu ĐSVN được tổ chức lại thành một Tổng công ty thì áp lực thương mại sẽ giảm lực lượng lao động một cách đáng kể. Điều này có thể lại là mối quan tâm về mặt xã hội.

Đường thuỷ nội địa

1) Thiếu chính sách rõ ràng về vận tải thuỷ nội địa

Cụ thể là thiếu sự rõ ràng trong chính sách vận tải của ngành đường thuỷ nội địa. Đầu tư cho ngành còn ít, đặc biệt là ở Đồng bằng Sông Hồng nơi mà hoạt động của các tàu sông bị hạn chế theo mùa. Xác định rõ ràng về vai trò dự kiến của vận tải thuỷ nội địa dựa trên các khuyến nghị của nghiên cứu này giúp cho việc lập quy hoạch và phát triển của ngành đường sông.

2) Khung pháp lý đối với chuyên ngành chưa đầy đủ

Hiện không có luật hoặc đạo luật đường thuỷ nội địa nên các hoạt động giao thông được quản lý bằng hàng loạt các quy định cũng như quy tắc khác nhau, trong đó có một số quy định đang gây cản trở đến hiệu quả khai thác. Ví dụ như trên giấy phép vận tải có quy định các tuyến cụ thể cho tàu khai thác nhằm tránh đi vào những luồng không phù hợp. Những giới hạn này hạn chế việc sử dụng các tuyến phù hợp khác khiến cho hoạt động của tàu bị giảm đi và chi phí tăng lên.

Một mối lo nữa là có nhiều tàu nhỏ không đăng ký, trong đó có những tàu do dân tự đóng thường gặp các tai nạn đường sông. Các chủ khai thác than phàn nàn rằng chính những chủ tàu không đăng ký đang gây khó khăn cho việc cạnh tranh trong kinh doanh vận tải do không trả các loại thuế và cước phí đường thuỷ đúng như quy định.

Các vấn đề khác về cấp giấy phép là giấy phép vận tải có hiệu lực trong thời gian ngắn, những yêu cầu về tài chính tối thiểu làm tăng chi phí gia nhập kinh doanh.

Không có sự phân định pháp lý rõ ràng về phạm vi trách nhiệm và quyền hạn của Cục Đường sông Việt Nam do có sự chồng chéo về trách nhiệm trong vận tải biển với Cục Hàng hải Việt Nam. Bộ GTVT nhận thức được đầy đủ khó khăn này và đang dự thảo một nghị định để xác định rõ sự phân chia trách nhiệm.

3) Cơ chế thị trường còn yếu

Vẫn còn nhiều cơ sở kinh doanh vận tải do nhà nước sở hữu, đặc biệt trong việc cung cấp các dịch vụ phải sử dụng tàu trọng tải lớn, trên 100 DWT. Môi trường hệ thống giữa khách hàng/người chuyên chở vẫn tiếp tục nên việc cạnh tranh chưa được thực sự phát triển. Khu vực tư nhân chủ yếu có qui mô nhỏ, hầu hết đều khai thác tàu dưới 100 DWT. Theo điều tra của VITRANSS, khu vực tư nhân chuyên chở một khối lượng vận tải khá lớn không chỉ ở khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long mà cả ở khu vực Đồng bằng Sông Hồng (nơi đường sông đảm nhận được khối lượng vận tải lớn).

Thế nhưng, theo báo cáo có ít xưởng sửa chữa và đóng tàu tư nhân qui mô lớn, ít nhất là ở KV Miền Bắc và cũng không có ngành đóng tàu tư nhân nào có tầm quan trọng đáng kể. Sự phát triển nhanh chóng của KV tư nhân bị hạn chế do tiến độ cổ phần hoá các Cty kinh doanh VT còn chậm và khó khăn trong việc vay tín dụng.

4) Công tác quản lý cảng yếu kém với những biện pháp khuyến khích còn yếu

Các cảng cung cấp các dịch vụ nghèo nàn và các chủ khai thác coi đây là một vấn đề lớn. Trang thiết bị không sạch sẽ và phục vụ luôn chậm chễ. Công tác xếp dỡ và các dịch vụ khác không được thực hiện trên cơ sở hợp đồng, do vậy ít có cạnh tranh.

5) Cơ chế cấp vốn cho CSHT và công tác cưỡng chế thi hành chưa thích hợp

Nhìn chung, Cục Đường sông Việt Nam có những hệ thống quản lý kém phát triển, trong đó có lập kế hoạch tài chính và ngân sách. Phát triển và bảo trì các tuyến đường thủy gặp khó khăn về mặt tài chính. Hơn nữa, không có cơ chế cải thiện tính hiệu quả của công tác bảo trì và xây dựng (như thông qua ký kết hợp đồng). Nguồn thu từ người sử dụng đường thủy nội địa (chủ yếu từ thu thuế nhiên liệu và ngoài ra có phí đường thủy đối với tàu) được ước tính là để trang trải các chi phí bảo trì. Song để phát triển mạng lưới đường thủy nội địa cần tăng phí đối với người sử dụng.

6) Các Sở GTVT yếu kém

Các tỉnh chịu trách nhiệm cung cấp mạng lưới đường thủy ở địa phương và giữ một vai trò quan trọng trong việc giám sát vận tải cũng như thực hiện kế hoạch. Tuy nhiên, họ lại thiếu công cụ quản lý và không được đào tạo cơ bản.

7) Cục Đường sông Việt Nam vẫn còn yếu

Vì những lý do lịch sử mà tổ chức này được chia thành 2 bộ phận khiến cho công

tác quản lý hành chính thiếu hiệu quả. Cục ĐSVN thiếu hệ thống quản lý hiện đại trong mọi lĩnh vực, chẳng hạn trong việc lập kế hoạch tài chính/nghân sách, quản lý ngân hàng dữ liệu bằng máy tính, duy tu bảo dưỡng CSHT cũng như trong việc lập qui hoạch kinh doanh. An toàn cũng được coi là một vấn đề quan trọng: nhiều tai nạn xảy ra vào ban đêm do thiếu đèn hiệu dẫn luồng, do sử dụng tàu tự động lấy chưa qua thủ tục đăng ký thí nghiệm, do vi phạm luật giao thông đường thủy và do các tàu nhỏ sử dụng động cơ công suất cao chạy quá nhanh. Tuy nhiên, các chương trình an toàn được xây dựng còn yếu.

Vận tải biển

1) Khả năng cạnh tranh yếu so với các công ty vận tải biển nước ngoài

Các chủ khai thác vận tải biển có quy mô lớn, tất cả đều là sở hữu Nhà nước, gặp nhiều khó khăn khi cạnh tranh với các chủ khai thác vận tải biển nước ngoài do chủ khai thác nước ngoài hiệu quả hơn, sử dụng các tàu hiện đại, có nhiều kinh nghiệm quản lý và đã thiết lập được mối liên hệ với khách hàng và cơ quan tiếp thị. Họ cố gắng phát triển các dịch vụ mới (sử dụng container và các phương pháp bốc xếp hiện đại khác) và đã đầu tư vào các tàu mới (đã qua sử dụng) nhưng họ đang mất dần thị phần. Lợi nhuận biên của các tổ chức khai thác tàu của VINALINES trong những năm 90 đã giảm xuống còn 0-4% doanh thu năm 1997. Khi thực hiện các hiệp định nhập khẩu dịch vụ ASEAN trong tương lai, cạnh tranh sẽ tăng, gây ra áp lực lớn đối với các chủ khai thác Việt Nam phải nâng cao tính hiệu quả và tạo điều kiện mở rộng trong phạm vi khu vực cho các công ty vận tải biển Việt Nam có thể tận dụng được các lợi thế so sánh ví dụ như chi phí lao động thấp.

Đối mặt với cạnh tranh nước ngoài mạnh mẽ, các chủ khai thác Việt Nam cho rằng môi trường kinh doanh trong ngành vận tải biển là khó khăn và không ổn định, đặc biệt là đối với các chủ khai thác nhỏ hơn không thuộc Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam do họ thiếu sự ảnh hưởng và bảo trợ của Tổng công ty. Quyền lợi của họ được đại diện thông qua Hiệp hội Chủ tàu Việt Nam, nhưng tổ chức này phần lớn là các thành viên của Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam.

Những năm gần đây, bốn liên doanh với đối tác Liên Xô cũ đã tan rã do không có đủ lợi nhuận. Các liên doanh hiện nay của VINALINES đang hoạt động tương đối có lãi. Chính những sự phát triển này có thể sẽ tập trung ngành vận tải biển trong tay Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam. Các chủ khai thác cấp tỉnh không phát triển, và theo báo cáo một vài chủ khai thác đang gặp vấn đề nan giải về tài chính. Nhiều chủ khai thác sẽ sớm phải tiến hành thanh lý và vai trò của họ có thể sẽ giảm. Khu vực hợp tác xã cũng không phát triển. Tuy nhiên khu vực tư nhân lại tăng mạnh về quy mô, nhưng từ nền tảng rất thấp (3% năm 1996 lên 6% năm 1998) và sử dụng chủ yếu các tàu nhỏ có trọng tải dưới 500 DWT.

2) Thiếu sân chơi công bằng trong lĩnh vực vận tải ven biển

Thiếu kinh phí để mua tàu mới là một hạn chế đáng kể và các tổ chức của Nhà nước có thể nhận sự trợ giúp từ VINALINES dưới hình thức đảm bảo tín dụng. Các

tổ chức khai thác Nhà nước mua tàu đã qua sử dụng của nước ngoài (thường khoảng 10,000 DWT) sử dụng các khoản vay ngân hàng sử dụng tài sản thế chấp. Khu vực tư nhân chủ yếu mua các tàu khoảng 500 DWT mới do Việt Nam sản xuất và dường như có được đầu tư từ doanh thu và các nguồn khác ngoài ngành vận tải.

Các công ty thành viên của Tổng công ty HHVN có thể có lợi ích từ việc hỗ trợ thêm. Ví dụ, Tổng công ty vận tải sông pha biển đã được cứu nguy khỏi bờ vực phá sản bằng cách chuyển giao các tàu từ các công ty thành viên khác của Tổng công ty HHVN (Tổng công ty HHVN có quyền chuyển giao khoản đầu tư với vốn nhà nước trong khi các thành viên phải được bồi thường đối với giá trị của tài sản được cấp vốn với lợi nhuận tái đầu tư). Mỗi một thành viên đóng góp 0,3 % doanh thu của mình cho Tổng công ty HHVN để thành lập quỹ (khoảng 7 tỷ đồng hay 500.000 đô la) để hỗ trợ cho các thành viên. Do các cảng thu được nhiều lợi nhuận hơn các doanh nghiệp vận tải biển nên có nguy cơ phải trợ cấp chéo cho việc khai thác vận tải biển từ các lợi nhuận thu được ở các cảng.

3) Quy định nghiêm ngặt đối với việc tham gia vào ngành vận tải biển

Theo các khuyến nghị trong Nghiên cứu Quy hoạch Tổng thể Vận tải Ven biển (1997), gần đây các quy định ở một chừng mực nào đó đã được tự do hoá, ví dụ:

- Các thủ tục mua tàu biển đã được đơn giản hoá (Nghị định Chính phủ số 99/1998/NĐ-CP ngày 28 tháng 11 năm 1998) nhằm giúp người mua có được giấy phép mua tàu mà không phải liên hệ với nhiều cơ quan Chính phủ,
- Đã áp dụng các quy định cụ thể xác định rõ ràng hơn cơ sở để cho phép khu vực tư nhân tham gia vào ngành vận tải biển (Nghị định Chính phủ số 40/NĐ-CP/1998 ngày 10 tháng 6 năm 1998), và
- Đã đơn giản hoá các thủ tục cấp hộ chiếu cho thủy thủ và đã xoá bỏ các yêu cầu về giấy tờ không cần thiết (Nghị định Chính phủ số 91/CP ngày 23 tháng 8 năm 1997). Nghị định này cũng xoá bỏ các hạn chế trước đó đối với tàu có chủ sở hữu là người nước ngoài đăng ký tại Việt Nam cung cấp dịch vụ VT ven biển nội địa.

Tuy nhiên Nghị định Chính phủ số 40/NĐ-CP/1998 chỉ áp dụng với các chủ khai thác tư nhân, không áp dụng với các chủ khai thác của Nhà nước vốn vẫn nằm ngoài chế độ cấp giấy phép. Các yêu cầu tài chính tối thiểu lại rất cao - ví dụ, cần có 10 tỷ đồng (700.000 đô la Mỹ) vốn pháp định để có được giấy phép cung cấp các dịch vụ vận tải ven biển quốc tế và khu vực - điều này làm tăng chi phí gia nhập kinh doanh vận tải. (Giấy phép này đã bị loại bỏ theo Nghị định số 19/2000/NĐ-CP ngày 3 tháng 2 năm 2000).

4) Môi trường đầu tư nước ngoài cho vận tải biển không thuận lợi

Cho dù đã xoá bỏ các hạn chế về đăng ký tàu thì theo luật đầu tư nước ngoài hiện hành trên thực tế các công ty vận tải biển Việt Nam với một phần sở hữu nước ngoài vẫn rất khó thành lập. Cụ thể, luật đầu tư nước ngoài gây khó khăn cho các tàu đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam với quyền sở hữu nước ngoài không nhiều khi

tham gia vào vận tải ven biển. Theo Quyết định của Bộ GTVT số 2054/QĐ/PC ngày 6 tháng 8 năm 1996 về các điều kiện để cấp phép cho các công ty vận tải biển nước ngoài khai thác các dịch vụ tàu chở từ các cảng Việt Nam (đặc biệt là thị trường nội địa) thì Cục Hàng hải Việt Nam có thể đặt ra nhiều điều kiện và trong thực tiễn có thể cưỡng chế thi hành các giá sàn tối thiểu nhằm bảo hộ ngành vận tải biển Việt Nam.

Ngay cả trong lĩnh vực kinh doanh đại lý tàu biển, chính sách của Chính phủ cũng tỏ ra hết sức hạn chế đối với việc tham gia của nước ngoài. Đối lập với các nước khác trong ASEAN như Philippine và Thái Lan, Việt Nam yêu cầu các công ty vận tải biển nước ngoài có văn phòng đại diện tại Việt Nam phải sử dụng một cơ quan vận tải biển Việt Nam, không sử dụng một cơ quan vận tải biển nước ngoài, làm tổng đại lý cung cấp các dịch vụ đại lý hàng hải.

5) Những hạn chế trong hoạt động giao nhận hàng hoá

Mặt khác, hoạt động giao nhận hàng hoá tại Việt Nam đang phát triển, mang tính cạnh tranh cao, và có một hiệp hội năng động mang tên Hiệp hội Giao nhận Hàng hoá Việt Nam. Tuy nhiên, ngành vẫn có nhiều bất lợi do những hạn chế sau:

- Thiếu cơ sở pháp lý để các chủ giao nhận hàng hoá có thể hoạt động với tư cách người uỷ thác hay chủ khai thác vận tải đa phương thức có trách nhiệm với hàng hoá được chuyên chở bởi hơn một phương thức vận tải. Mỗi nhà chuyên chở chịu trách nhiệm riêng với chủ hàng theo các điều khoản trong Pháp lệnh về Hợp đồng kinh tế (1989),
- Thiếu các điều khoản pháp lý trong Luật lệ Việt Nam phù hợp với thông lệ quốc tế (đặc biệt các khuyến nghị của ESCAP, ADB và UNCTAD), thiếu khung pháp lý cho vận tải đường bộ, thủy nội địa và vận tải đường sắt, các điều khoản trong luật hàng hải đã lỗi thời (trách nhiệm pháp lý được xác định với các đơn vị tiền tệ cũ sử dụng thời thực dân không sử dụng đơn vị SDR thông thường), và chưa phê chuẩn các Công ước quốc tế cụ thể như các Quy tắc Hague và Hague VISBY về vận đơn, các điều khoản liên quan đến các khía cạnh vận tải biển cụ thể về qui định tàu và xác định trách nhiệm nếu xảy ra va chạm tàu và sự cố dầu loang,
- Các thủ tục cấp giấy phép phức tạp yêu cầu các chủ giao nhận hàng phải có vài loại giấy phép vốn phải đối thường xuyên, một từ phí của Cục Hàng hải cho mỗi hợp đồng đại lý tàu biển, một từ Bộ thương mại cho việc giao nhận hàng, một từ Bộ thương mại cho các hoạt động thương mại, một từ Cục Hàng không dân dụng Việt Nam cho việc bốc xếp hàng hoá, một từ Tổng cục Bưu chính Viễn thông cho việc vận chuyển thư tín nhanh chóng, một từ Cục đường bộ Việt Nam cho việc khai thác vận tải đường bộ, và một từ Tổng cục Hải quan cho việc môi giới hải quan. Tuy nhiên tình trạng này hiện nay đã được đơn giản hoá một cách đáng kể sau khi xoá bỏ các loại giấy phép theo Nghị định số 12/2000/ND-CP ngày 3 tháng 2 năm 2000.
- Phối hợp không hiệu quả giữa Bộ GTVT, Bộ thương mại, Bộ Tài chính, Tổng cục hải quan về các vấn đề chính sách nhằm thiết lập các quy định và thủ tục giải quyết các vấn đề vận tải và thương mại (tổng cục hải quan có vẻ không hiểu vai trò của các chủ giao nhận hàng hoá trong vận tải có hiệu quả),

- Các công ty bảo hiểm Việt Nam không áp dụng bảo hiểm đối với hàng hoá do các chủ giao nhận nước ngoài quản lý,
- Những chỉ nh sách hạn chế đối với các hãng giao nhận hàng hoá nước ngoài tại Việt Nam.

6) Tiềm năng cổ phần hoá trong ngành vận tải biển còn hạn chế

Các kế hoạch cổ phần hoá các thành viên thuộc Tổng công ty HHVN hiện nay chỉ hạn chế đối với khối dịch vụ. Mặc dù VINASHIP và các công ty vận tải biển khác cũng nằm trong tiến trình cổ phần hoá song khó có thể cổ phần hoá các công ty này vì cần phải có lượng vốn lớn.

Tuy nhiên, đã có một vài tiến triển trong quá trình cổ phần hoá. Công ty Giao nhận và Vận chuyển container GEMADEPT đã cổ phần hoá năm 1993. Từ khi có Nghị định Chính phủ số 44/1998/NĐ-CP ngày 26 tháng 6 năm 1999 ba doanh nghiệp nhỏ thuộc Tổng công ty Hàng Hải đã tiến hành cổ phần hoá: Công ty cổ phần Safi, vốn là một bộ phận của VOSA; công ty giao nhận INFACON, từng là một bộ phận của Công ty Container Miền Nam; và INLACO (Công ty hợp tác lao động nước ngoài) tại Hải Phòng. Theo Cục Hàng hải, xí nghiệp Tàu - Thuyền Bình Định thuộc sở hữu nhà nước cũng đã được cổ phần hoá. 17 doanh nghiệp khác cũng đã được khuyến nghị tiến hành cổ phần hoá trong năm 1999 (tám doanh nghiệp thuộc Bộ GTVT, các doanh nghiệp còn lại thuộc các bộ khác và thuộc địa phương). Trong số đó gồm cả 5 tổ chức thuộc Tổng công ty Hàng Hải (a) Một bộ phận khác của Công ty Container Miền Nam, (b) Xí nghiệp dịch vụ vận tải hành khách và hàng hoá, một bộ phận của Công ty Vận tải biển III, (c) Công ty Vận tải biển Hải Âu, thành viên của VOSCO, (d) Công ty XNK và cung cấp dịch vụ, thành viên của VITRANSHART, và (e) một chi nhánh của Công ty Container Miền Nam tại Đà Nẵng. Tuy nhiên ở đâu đó vẫn còn có những khó khăn về tài chính cản trở quá trình cổ phần hoá.

7) Nâng cao năng lực điều tiết của Cục Hàng hải

Đã đạt được những kết quả đáng chú ý nhằm tăng cường năng lực điều tiết của Cục Hàng Hải dựa trên các khuyến nghị trong QHTT Vận tải ven biển, bao gồm việc thông qua các quy định mới dựa trên các tiêu chuẩn kỹ thuật tối thiểu đối với tàu thuyền theo công ước SOLAS và MARPOL, tăng cường hệ thống kiểm tra tàu thuyền (nhằm đáp ứng được những điều kiện trong Biên bản Ghi nhớ Tokyo (MOU) về Kiểm soát Nhà nước đối với các cảng Việt Nam) và thực hiện Công ước STCW về tiêu chuẩn đào tạo và cấp giấy phép cho thuyền viên.

Theo dự án tăng cường thể chế do CIDA Canada tài trợ, Cục HHVN có nhiều bước tiến quan trọng nhằm xác định những thay đổi cần thiết đối với các quy định và luật hàng hải, xác định các quy định quản lý đã cải tiến và đề xuất các cơ chế xác định trách nhiệm và bồi thường trong trường hợp có dầu loang. Cụ thể là Cục Hàng hải đang nghiên cứu việc Việt Nam tham gia vào Công ước về Trách nhiệm

dân sự của chủ tàu đối với ô nhiễm dầu (CLC92) và Công ước về Thiết lập một Quỹ quốc tế bồi thường thiệt hại do dầu gây ra (FC2).

Cục Hàng hải đã trình lên Bộ GTVT các quy định mới nhằm tăng cường cường chế thực hiện an toàn hàng hải, và đang xây dựng các thủ tục mới để giải quyết những vấn đề liên quan tới ô nhiễm môi trường do tàu biển. Tuy nhiên, vẫn có những khúc mắc cản trở việc thực hiện chính sách, bao gồm:

- Các điều khoản pháp lý về kiểm tra/bắt giữ tàu tại Việt Nam chưa được xác định
- Các trở ngại về tài chính cũng đã hạn chế việc thực hiện nhiều cải tiến cần thiết (bao gồm việc dự thảo các văn bản pháp lý và dịch các văn bản quan trọng từ tiếng Anh sang tiếng Việt),
- Thiếu các hệ thống thông tin quản lý (ví dụ như về đặc điểm các liên doanh và các chủ khai thác vận tải biển khác)
- Thiếu nguồn nhân lực, đặc biệt là các chuyên gia kỹ thuật (hầu hết các chuyên gia đều gặp nhiều khó khăn do vốn tiếng Anh bị hạn chế). Cần phải đào tạo nhiều thanh tra Kiểm soát Nhà nước đối với cảng hơn nữa vì nhiều tàu Việt Nam không đáp ứng được các tiêu chuẩn kỹ thuật quốc tế tối thiểu.

Cảng

1) Khả năng quy hoạch và hoạch định chính sách yếu

Việc hoạch định chính sách và lập qui hoạch cảng quốc gia vẫn còn yếu bởi vì thiếu sự phối hợp giữa các Bộ ngành khác nhau có liên quan. Cho nên Bộ GTVT không có được cái nhìn toàn diện về nhu cầu đầu tư và hiệu quả đầu tư của các tổ chức thuộc địa phương và các Bộ ngành khác. Sự yếu kém rõ ràng của Bộ GTVT cũng như cơ quan chuyên ngành và Cục hàng hải Việt Nam khi thực hiện các qui hoạch cảng quốc gia là một vấn đề nghiêm trọng bởi vì có nguy cơ là các cảng sẽ được phát triển mà không có sự xem xét thích hợp đối với các chi phí tổng thể và các hoạt động phát triển có liên quan (đối với cơ sở hạ tầng khác, các chính sách phát triển vùng, v.v...). Chính phủ đã nhận ra vấn đề này trong năm nay bằng việc ban hành Nghị định Chính phủ số 588/VPCP-CN ngày 8 tháng 2 năm 1999 để hỗ trợ Bộ GTVT và Cục hàng hải Việt Nam lập qui hoạch cảng biển cho khu vực TP HCM.

Khả năng của Cục hàng hải Việt Nam trong việc xây dựng các qui hoạch đề trình lên Bộ GTVT bị hạn chế vì Cục HHVN không có chức năng giám sát rõ ràng (không có sự phân chia rõ ràng về trách nhiệm giữa Cục hàng hải Việt Nam và Cục đường sông Việt Nam đối với việc quản lý và phát triển cơ sở hạ tầng). Do sự yếu kém cố hữu về qui hoạch các cảng biển, Cục hàng hải Việt Nam thấy rất khó khăn trong việc nắm bắt được các thông tin về qui hoạch cảng biển đang được xây dựng từ các tổ chức khác.

2) Trách nhiệm và quyền hạn không rõ ràng

Việc quản lý đầu tư cảng cũng không thường xuyên được giao cho Cục HHVN theo luật định. Trên thực tế vấn đề đầu tư lại thường do Bộ GTVT quản lý hơn là Cục HHVN, đối lập với nguyên tắc phân cấp các hoạt động này.

Sự tách biệt của các chức năng thương mại và điều tiết vẫn chưa được hoàn thiện trong ngành hàng hải, với việc Cục hàng hải Việt Nam tiếp tục quản lý ba cảng chính sau khi chuyển giao 5 cảng khác cho Tổng công ty hàng hải Việt Nam. Việc chuyển giao trách nhiệm cho Tổng công ty hàng hải Việt Nam không thể coi như một sự bố trí thỏa đáng bởi vì điều đó có nghĩa là chủ khai thác vận tải biển chính cũng là các chủ khai thác chính của tất cả các cảng công cộng. Việc tiếp tục sắp xếp lại tổ chức rõ ràng rất cần thiết để phân tách vận tải biển và các lợi ích của cảng đối với Tổng công ty hàng hải Việt Nam.

Yêu cầu phải có sự phân chia rõ ràng về chức năng và quyền hạn giữa trách nhiệm qui hoạch/điều tiết của Cục hàng hải Việt Nam và trách nhiệm kinh doanh của các doanh nghiệp cảng công cộng về vấn đề phát triển và qui hoạch cơ sở hạ tầng cũng như các hoạt động khai thác trong cảng như hoạt động xếp dỡ, và các hoạt động khai thác ngoài cảng như công tác hoa tiêu.

Việc quản lý cảng quá tập trung mà sự tự chủ và phân cấp quản lý cho các cấp địa phương lại không đầy đủ. Sự tham gia của thành phần tư nhân rất ít. Ngoài ra tại Việt Nam không có hội đồng các chủ hàng đại diện cho quan điểm của người sử dụng về quy hoạch cảng và các vấn đề liên quan khác.

Các cảng nhìn chung không được phép khai thác như một tổ chức thương mại được tự do hơn trong việc cung cấp các dịch vụ và qui định giá để đáp ứng nhu cầu của khách hàng và cần thiết thu hồi các khoản đầu tư. Hiệu quả xếp dỡ hàng hoá chậm của các cảng Việt Nam đã không khuyến khích việc triển khai các dịch vụ vận tải biển hiệu quả và sự phát triển công nghệ hoá.

Không có sự phối hợp đầy đủ giữa các cơ quan nhà nước khác nhau ở các cảng biển để tạo luồng hàng hoá thông suốt. Các thủ tục hải quan và những thủ tục khác rất phức tạp và mất nhiều thời gian. Cho nên sự chậm trễ đối với hàng hoá là điều không tránh khỏi.

3) Các cơ sở xác định cước phí cảng không phù hợp

Nhà nước đã qui định các cước phí cảng biển có sự phân biệt giữa vận tải nội địa và vận tải quốc tế cũng như giữa các chủ khai thác Việt Nam và nước ngoài. Các cước phí này không khuyến khích việc sử dụng hiệu quả các công trình và thiết bị của cảng. Ví dụ, cước phí trọng tải hoặc phí đường thuỷ luôn được quy định dựa trên cơ sở mỗi chuyến đi thay vì trên cơ sở hàng năm đã cản trở rất nhiều đến các hoạt động khai thác tàu chợ. Điều này đã dẫn đến các loại cước phí có hiệu lực cho mỗi lượt tàu vào ra cảng Sài Gòn gấp ba lần so với các cảng ở Băng Cốc và các cảng khác ở Châu Á (một phần là do phí dẫn luồng cao hơn vì các luồng vào ra các cảng biển ở Việt Nam dài hơn). Trên thực tế các công ty vận tải biển phải trả các cước phí phụ thêm không chính thức để đẩy nhanh các quá trình tại cảng (có thể dễ dàng hơn đối với các công ty vận tải biển nước ngoài so với các công ty vận tải biển Việt Nam).

Bảng 5.5.1
Các cước phí so sánh do tàu nước ngoài trả tại cảng Sài Gòn và Băng Cốc

Phí	Khoản tiền trả cho mỗi lần vào ra cảng		
	Sài Gòn	Băng Cốc	
	Đô la	Bạt	Đô la
Cước phí trọng tải	1.410	83.650	2.390
Cước phí luồng ¹⁾	3.970	1.600	46
Cước phí hoa tiêu	4.010	20.360	581
Phí lai dắt	800	20.000	571
Phí cầu bến	1.110	7.310	209
Các loại khác	210	450	13
Tổng	11.510	133.370	3.810

Nguồn: Hãng NYK.

1/ Được coi là phí an toàn hàng hải ở Việt Nam.

4) Thủ tục cổ phần hoá chưa có các cải tiến đáng kể

Mặc dù nhà nước đã có các kế hoạch tiến hành cổ phần hoá các cảng của ngành hàng hải (khởi đầu là cảng Đồng Nai và Bến Nghé ở TP HCM) nhưng việc tạo vốn rất khó khăn vì đòi hỏi khối lượng đầu tư lớn. Thủ tục cổ phần hoá vẫn chưa chuyển được thành các quy định có tính khả thi để chuyển giao thành công hình thức sở hữu các chủ thể lớn như cảng.

5) Các nguồn tài chính cho công tác cải tạo không ổn định

Các cơ hội huy động vốn phát triển các cảng còn chưa ổn định, đặc biệt thông qua sự tham gia của các thành phần tư nhân. Mặc dù đã có kế hoạch cho các dự án theo hình thức BOT nhưng vẫn chưa có dự án nào được thực hiện và sự sa sút kinh tế trong khu vực đã làm giảm sự hấp dẫn của chúng.

6) Đội ngũ nhân viên trình độ chuyên môn yếu

VINALINES đang cân nhắc đến khả năng các cảng có thể phải cần đến một số lượng nhân viên thực sự có năng lực nhiều gấp hai lần hiện nay. Nhiều nhân viên không thành thạo chuyên môn. Việc áp dụng kỹ thuật bốc xếp mới đòi hỏi phải tiến hành các khóa đào tạo cho một số nhân viên song một số cán bộ lớn tuổi có thể sẽ không phù hợp cho việc tham dự các khóa đào tạo. Làm thế nào để giải quyết được lao động dư thừa ở tổng công ty này cũng như ở các doanh nghiệp nhà nước khác là vấn đề lớn của xã hội Việt Nam.

Mặc dù thừa nhân viên có trình độ chuyên môn kém nhưng lại thiếu các giám sát viên, các kỹ sư, các nhà quản lý cảng chuyên nghiệp có chuyên môn cao. Ngoài ra, cán bộ nhân viên thiếu hiểu biết về các kỹ thuật xếp dỡ hàng hoá hiện đại nhất.

Hiệp hội cảng biển Việt Nam đã ra đời nhưng dường như nó vẫn hoạt động chưa mấy hiệu quả trong việc thúc đẩy ứng dụng các tiêu chuẩn quốc tế trong ngành. VITC, một cảng công ten nơ mới của tư nhân ở TP HCM, đã làm đơn xin ra nhập đầu năm nay nhưng hoàn toàn vẫn chưa nhận được hồi âm từ phía Hiệp hội.

7) Dữ liệu ngành thiếu tin cậy

Thông tin quản lý thiếu tin cậy, thiếu thông tin trong lĩnh vực cần thiết, thiếu tỉ lệ chi tiết, thiếu tỉ lệ nhất quán và kịp thời. Tốt hơn hết, cần phải có thông tin dựa trên hệ thống vì tỉ lệ cho các nhà quản lý cảng để đánh giá hiệu quả tài chính, khai thác và cho cả Cục hàng hải Việt Nam để kiểm soát các tiêu chuẩn môi trường/an toàn, tỉ lệ cạnh tranh, sự công bằng đối với các chủ khai thác và sử dụng cơ sở hạ tầng. Các thông tin cơ bản như thời gian tàu nằm tại các cảng và làm dịch vụ được thu thập hàng ngày nhưng lại không được báo cáo lên các nhà hoạch định chính sách một cách hiệu quả.

Sân Bay

1) Môi trường cạnh tranh đối với các dịch vụ hàng không

Mặc dù ngoài Vietnam Airlines, Việt Nam còn có một hãng hàng không khác nhưng tất cả đều thuộc Tổng Công ty hàng không Việt Nam (VAC). Các tuyến bay nội địa theo lịch trình hầu hết đều do Vietnam Airlines (Hãng hàng không quốc gia Việt Nam) đảm nhận. Đối thủ cạnh tranh chính là Pacific Airlines - một hãng liên doanh có 30% vốn của Vietnam Airlines đáp ứng khoảng 20% thị trường trong nước trên tuyến duy nhất (TP HCM-Hà Nội). Ở Việt Nam hoạt động khai thác máy bay cần phải được Thủ Tướng Chính phủ cho phép nhưng các điều kiện chi tiết để được cấp phép lại không được xác định trong luật.

Chính phủ không cho phép đầu tư trực tiếp của nước ngoài vào các dịch vụ hàng không vì vậy cách duy nhất để có thể tiếp cận được sự đầu tư của các doanh nghiệp nước ngoài là thông qua các hình thức liên doanh.

Các giá vé nội địa do Chính phủ quy định theo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ số 818/TTg/1995 ngày 13 tháng 12 năm 1995. Người nước ngoài phải trả gấp đôi so với người Việt Nam. Giá vé trên một số tuyến nội địa cụ thể ngắn được tỉ lệ toán còn thấp hơn cả chi phí và do vậy sẽ phải có sự trợ cấp chéo cho các tuyến này từ các tuyến có nhiều lợi nhuận khác.

Theo bài phát biểu của ông Nguyễn Tiến Sâm - Cục trưởng Cục HKDD Việt Nam tại Hội nghị thường niên các nhà lãnh đạo phụ trách HKDD lần thứ 35 tổ chức ngày 20/9/1999 thì Việt Nam đã cam kết chuyển các dịch vụ hàng không theo hướng thị trường tự do bằng cách tạo ra một môi trường “cạnh tranh và công bằng” vì sự phát triển bền vững của các hãng hàng không Việt Nam. Điều này sẽ đặt ra những thách thức lớn cho ngành hàng không Việt Nam.

Trên các thị trường quốc tế thì sự cạnh tranh chỉ giới hạn trong các hiệp định song phương. Vietnam Airlines khai thác hầu hết các dịch vụ mà các hãng hàng không Việt Nam được phép nhưng hãng Pacific lại khai thác một tuyến từ TP HCM đi Đài Bắc. Các tuyến này là các tuyến đem lại tương đối nhiều lợi nhuận cho các hãng hàng không này.

2) Thua lỗ về tài chính tăng

Các khó khăn về kinh tế gần đây đã có ảnh hưởng tiêu cực đến ngành hàng không Việt Nam. Các tuyến bay trong nước bị cắt giảm (Đội tàu bay của Pacific Airlines đã giảm từ 2 chiếc xuống còn 1 chiếc)

Theo báo cáo thì với các mức cước và chi phí hiện tại, Vietnam Airlines khó có thể đứng vững về mặt tài chính và hãng lại không có đủ tự do thương mại để đối phó với vấn đề này (đặc biệt là việc tăng giá vé trên các tuyến bay trong nước). Theo Tổng Giám đốc Đào Mạnh Nhưỡng thua lỗ năm 1998 là 4,5 triệu USD và dự kiến năm 1999 lên đến 38 triệu USD. Vì Việt Nam tham gia vào môi trường vận tải hàng không quốc tế được tự do hoá ngày càng tăng nên áp lực phát triển các dịch vụ quốc tế hấp dẫn cũng như cân đối giá vé và mức độ dịch vụ cho phù hợp với chi phí sẽ tăng lên. Cần nhanh chóng lưu ý đến tình hình này để tránh nợ nần chồng chất và nguy cơ phá sản.

3) Thu hồi chi phí không đủ cho CSHT

Phí sân bay và không vận đường như là không dựa trên các chi phí và vì vậy mà mức độ thu hồi chi phí ở các sân bay khác nhau thì khác nhau. Rõ ràng là các khoản thu từ quản lý bay được chuyển sang sân bay mặc dù không thể xác định được chi tiết vì các số liệu về tài khoản và tài chính không được tiết lộ.

Tất cả đều biết rằng cước phí đối với các máy bay bay qua tạo ra nguồn thu nhập đáng kể và có thể là khoản phí này nhiều hơn chi phí cung cấp cơ sở hạ tầng. Vì vậy theo định hướng của Tổ chức HKDD Quốc tế (ICAO) thì cước phí cần phải phản ánh được chi phí song vấn đề này vẫn còn chưa chắc chắn.

Một khó khăn nữa khi đánh giá việc thu hồi chi phí là ở chỗ các sân bay thường do cả bên dân sự lẫn quân sự sử dụng nên gây khó khăn đối với việc chia sẻ các chi phí cố định.

4) Có rất ít cơ hội tiến hành cổ phần hoá

Hiện vẫn chưa triển khai chương trình cổ phần hóa trong ngành hàng không và có lẽ là có rất ít cơ hội để cổ phần hóa bởi vì cần phải có một lượng tài chính lớn.

Tuy nhiên Chính phủ đang khuyến khích các DNNN khai thác các dịch vụ hàng không triển khai các hoạt động thương mại với mục đích cho phép các DN này khai thác các lợi ích thương mại có liên quan đến như mở các cửa hàng, khách sạn, dịch vụ quảng cáo v.v. Một số các tổ chức liên doanh tham gia kinh doanh khách sạn, chế biến xuất ăn, các hoạt động giao nhận, kho vận nhưng rất nhiều liên doanh đang gặp khó khăn về tài chính. Tất cả các hoạt động này đều đặt dưới sự kiểm soát của Tổng công ty hàng không Việt Nam.

5) Thực thi các hiệp định với ICAO

Thực thi các hiệp định quốc tế về các tiêu chuẩn về an toàn và kỹ thuật là một thách thức lớn đối với ngành hàng không Việt Nam khi ngành này đã tiến hành nhiều cải tổ lớn trong những năm gần đây.

Thách thức sẽ càng tăng lên khi Việt Nam ứng dụng hệ thống CNS/ATM mới như được đề xuất vì vậy đòi hỏi phải nâng cấp hệ thống quản lý và nâng cao trình độ của đội ngũ CBCNV.

6) Khả năng đáp ứng an toàn môi trường chưa thoả đáng

Hệ thống xử lý rác thải và thoát nước của các sân bay chưa phù hợp. 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 ảnh hưởng nhất định đến môi trường xung quanh khu vực sân bay Đà Nẵng và Tân Sơn Nhất.

7) Thiếu sự tách biệt giữa các chức năng điều tiết và thương mại

Để đảm bảo cho vận tải hàng không an toàn, kinh tế và hiệu quả thì các chức năng thương mại cần phải được tách biệt rõ ràng. Điều này đã được thực hiện trên quy mô lớn thông qua việc tách thành Cục HKDD và tổng công ty HKVN.

Tuy nhiên sự tách biệt các chức năng này vẫn chưa được thực hiện đối với các dịch vụ sân bay. Đối với các dịch vụ sân bay cả hai chức năng điều tiết và thương mại vẫn do 3 cụm cảng hàng không đảm nhận mà 3 cụm cảng hàng không này đều là các DN hoạt động công ích (và chính vì thế chỉ có ít quyền tự chủ về tài chính). Thiết lập sự giám sát thực sự độc lập đối với các hoạt động khai thác sân bay đòi hỏi cần phải xem xét lại và tái cơ cấu các cụm cảng hàng không.

8) Sự phối hợp giữa các cơ quan còn phức tạp

Cục HKDDVN chịu sự quản lý của Văn phòng Chính phủ chứ không trực thuộc Bộ GTVT. Điều này đã đơn giản hoá việc quản lý của chuyên ngành hàng không song chính sự sắp xếp này đã nảy sinh các vấn đề cơ bản như sau:

- nó không nhất quán với các chính sách tổng thể của nhà nước đối với việc phân quyền quản lý
- làm cho sự phát triển mạng lưới giao thông liên hoàn và khung chính sách tổng thể cho ngành GTVT trở nên phức tạp hơn (đặc biệt đối với việc đề ra những ưu tiên đầu tư)
- việc giám sát điều tiết phần lớn được giao cho Cục HKDDVN và do đó có nguy cơ là Cục HKDDVN lại trực tiếp quản lý chính mình - một thực trạng nguy hiểm có liên quan đến các vấn đề chính về an toàn kỹ thuật.

Điểm yếu kém của việc giám sát điều tiết đặc biệt rất quan trọng vì giống như tất cả các Cục chuyên ngành của Chính phủ, Cục HKDDVN có những quyền lực đáng kể đối với việc chỉ định các giám đốc điều hành những tổ chức kinh doanh và các kế hoạch phát triển của các tổ chức đó - cụ thể, Cục HKDDVN cũng có

những quyền lực như vậy đối với Tổng công ty hàng không Việt Nam và cùng với nguồn cung cấp các cán bộ cao cấp trong lĩnh vực quản lý hàng không hạn chế thì điều này đã tạo ra những khó khăn cho Cục HKDDVN trong việc sát cánh với Tổng công ty hàng không Việt Nam tạo thành một lực lượng hùng mạnh.

Sự phối hợp qui hoạch trong ngành HK cũng không được thoả đáng. Ví dụ:

- Ga mới số 1 ở sân bay Nội Bài-Hà Nội che khuất phần lớn tầm nhìn từ đường lăn đến ngưỡng đường cất hạ cánh số 11, và
- Các trung tâm kiểm soát khu vực mới gần đây được xây dựng ở thành phố HCM dường như đã không tính đến việc sẽ được thay thế bởi trung tâm quốc gia mới sử dụng công nghệ hiện đại trong vài năm tới.

Trong tương lai thậm chí sẽ có nhiều chủ thể sử dụng sân bay hơn mà lợi ích của họ sẽ phải được cân nhắc khi tiến hành qui hoạch các sân bay. Cho nên cần phải thiết lập các qui trình qui hoạch mới liên quan đến người sử dụng và tăng cường năng lực của Cục HKDDVN có tính đến tất cả các yếu tố về môi trường và xã hội khi đánh giá dự án.

Hơn nữa cần có sự hợp tác mật thiết hơn nữa giữa Tổng cục Bưu điện và Cục HKDDVN để đảm bảo các dịch vụ viễn thông đáng tin cậy và an toàn cho các sân bay.

Đối với những sân bay sử dụng chung cho quân sự và dân sự, cần phải cải tiến sự phối hợp hoạt động để giảm tối đa những vấn đề có thể phát sinh khi bị mất liên lạc giữa hai tổ chức này. Nếu xét ở góc độ an toàn thì vấn đề này đặc biệt nghiêm trọng ở sân bay Nội Bài là nơi có đang có nguy cơ các hoạt động quân sự lấn át các hoạt động dân sự, trái với thông lệ quốc tế.

PHỤ LỤC

Phụ lục 3 A
Luân chuyển hành khách liên tỉnh theo phương thức

	1	2	3	4	5	6	7	8	Tổng	
1	Xe con (%)	12.9	12.7	14.7	13.2	6.9	0.2	1.6	5.8	12.3
	Xe buýt (%)	75.3	82.1	84.5	75.3	51.9	99.8	38.7	94.2	77.4
	Thuỷ nội địa (%)	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
	Đường sắt (%)	11.8	4.5	0.0	10.6	24.6	0.0	23.0	0.0	8.8
	Hàng không (%)	0.0	0.0	0.8	0.9	16.6	0.0	36.6	0.0	1.3
	Tổng (HK/ngày)	57,811	95,939	10,560	22,190	3,091	4,188	6,778	312	258,680
2	Xe con (%)		11.2	20.4	4.3	8.6	0.0	6.6	0.0	12.1
	Xe buýt (%)		73.4	79.6	94.6	81.2	100.0	93.4	100.0	80.3
	Thuỷ nội địa (%)		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5
	Đường sắt (%)		15.3	0.0	1.1	10.2	0.0	0.0	0.0	7.2
	Hàng không (%)		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Tổng (HK/ngày)		17,542	716	3,426	379	342	638	190	136,714
3	Xe con (%)			32.0	6.3	11.5	0.0	0.0	0.0	15.1
	Xe buýt (%)			68.0	93.8	88.5	0.0	0.0	0.0	84.2
	Thuỷ nội địa (%)			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Đường sắt (%)			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Hàng không (%)			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7
	Tổng (HK/ngày)			194	672	122	0	0	0	12,458
4	Xe con (%)				6.3	6.5	8.4	3.9	3.7	9.5
	Xe buýt (%)				75.7	56.4	91.6	59.7	96.3	75.3
	Thuỷ nội địa (%)				0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Đường sắt (%)				17.9	36.0	0.0	28.4	0.0	14.2
	Hàng không (%)				0.0	1.0	0.0	7.9	0.0	1.0
	Tổng (HK/ngày)				6,047	3,379	838	2,737	108	45,444
5	Xe con (%)					1.4	1.9	4.2	9.7	2.8
	Xe buýt (%)					92.8	97.3	78.2	90.3	86.3
	Thuỷ nội địa (%)					0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Đường sắt (%)					5.3	0.0	12.5	0.0	8.6
	Hàng không (%)					0.5	0.8	5.2	0.0	2.4
	Tổng (HK/ngày)					15,524	11,934	14,359	554	64,866
6	Xe con (%)						15.7	5.6	0.0	4.8
	Xe buýt (%)						84.3	91.3	0.0	94.1
	Thuỷ nội địa (%)						0.0	0.0	0.0	0.0
	Đường sắt (%)						0.0	0.0	0.0	0.0
	Hàng không (%)						0.0	3.1	0.0	1.1
	Tổng (HK/ngày)						2,116	6,976	0	28,510
7	Xe con (%)							9.3	4.8	8.0
	Xe buýt (%)							90.1	94.3	89.9
	Thuỷ nội địa (%)							0.3	0.9	0.5
	Đường sắt (%)							0.2	0.0	0.9
	Hàng không (%)							0.0	0.0	0.7
	Tổng (HK/ngày)							185,005	117,968	519,466
8	Xe con (%)								4.4	4.7
	Xe buýt (%)								71.6	90.0
	Thuỷ nội địa (%)								24.0	5.2
	Đường sắt (%)								0.0	0.0
	Hàng không (%)								0.0	0.0
	Tổng (HK/ngày)								13,596	146,324
Tổng	Xe con (%)									8.7
	Xe buýt (%)									85.5
	Thuỷ nội địa (%)									0.9
	Đường sắt (%)									4.1
	Hàng không (%)									0.8
	Tổng (HK/ngày)									1,212,462

1) Các số từ 1-8 thể hiện các vùng đi và đến

Phụ lục 3 - B (2)

Luà chuyển hàng hoá liên tỉnh theo phương thức (Lúa và các cây lương thực khác)

		1	2	3	4	5	6	7	8	Tổng
1	Đường bộ (%)	99.9	100.0	100.0	100.0	94.7	100.0	99.2	100.0	99.7
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	0.1								0.0
	Vận tải ven biển (%)					5.3		0.8		0.2
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	572	296	84	126	42	1	96	24	1,241
2	Đường bộ (%)	97.9	98.1	100.0	100.0	100.0		100.0	100.0	98.3
	Đường thủy n.địa (%)	2.1								1.0
	Đường sắt (%)		1.9							0.7
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	237	177	1	0	3	0	51	15	485
3	Đường bộ (%)	100.0	100.0	100.0						100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	152	8	13	0	0	0	0	0	173
4	Đường bộ (%)	100.0	100.0		100.0	100.0		100.0		100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	163	31	0	12	41	0	7	0	254
5	Đường bộ (%)	100.0	75.6		99.0	99.3	100.0	100.0	100.0	94.2
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)		24.4		1.0	0.7				5.8
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	169	153	0	38	147	53	77	36	672
6	Đường bộ (%)	100.0	100.0		100.0	100.0		95.7	53.0	96.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)							4.3	47.0	4.0
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	65	9	0	4	184	0	93	24	380
7	Đường bộ (%)	12.7	100.0		38.5	86.8	100.0	100.0	88.4	68.7
	Đường thủy n.địa (%)								11.6	2.7
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)	87.3			61.5	13.2				28.6
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	1,453	141	0	204	207	116	1,680	1,164	4,964
8	Đường bộ (%)	12.5	100.0		32.4	100.0	100.0	53.5	18.8	48.0
	Đường thủy n.địa (%)							46.5	81.2	41.5
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)	87.5			67.6					10.5
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	514	61	0	135	126	75	3,734	483	5,126
Tổng	Đường bộ (%)	48.2	95.4	100.0	58.2	95.9	100.0	69.7	69.2	67.7
	Đường thủy n.địa (%)	0.2						30.2	30.2	17.0
	Đường sắt (%)	0.0	0.4					0.1	0.6	0.1
	Vận tải ven biển (%)	51.7	4.3		41.8	4.1		0.0		15.1
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	3,324	875	97	519	750	245	5,738	1,745	13,295

Phụ lục 3 - B (3)
Lưu chuyển hàng hoá liên tỉnh theo phương thức (Đường, mía)

		1	2	3	4	5	6	7	8	Tổng
1	Đường bộ (%)	100.0	100.0	100.0	100.0					100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	34	75	12	46	0	0	0	0	166
2	Đường bộ (%)	100.0		100.0						100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	7	0	0	0	0	0	0	0	7
3	Đường bộ (%)	100.0	100.0	100.0						100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	69	6	2	0	0	0	0	0	76
4	Đường bộ (%)	100.0			100.0	100.0		100.0		100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	100	0	0	7	26	0	1	0	134
5	Đường bộ (%)	100.0			100.0	100.0	100.0	100.0		100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	23	0	0	24	92	28	115	0	281
6	Đường bộ (%)				100.0	100.0		100.0		100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	1	72	0	13	0	87
7	Đường bộ (%)	100.0			100.0	100.0	100.0	100.0	85.5	96.7
	Đường thủy n.địa (%)								14.5	3.3
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	18	0	0	1	38	20	955	310	1,341
8	Đường bộ (%)							100.0		54.1
	Đường thủy n.địa (%)								100.0	45.9
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	0	0	0	104	89	193
Tổng	Đường bộ (%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	66.5	94.2
	Đường thủy n.địa (%)								33.5	5.8
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	249	81	14	79	228	48	1,188	399	2,286

Phụ lục 3 - B (4)
Luân chuyển hàng hoá liên tỉnh theo phương thức (Gỗ và sản phẩm lâm nghiệp)

		1	2	3	4	5	6	7	8	Tổng
1	Đường bộ (%)	100.0	95.6	100.0	100.0			100.0		99.2
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)		4.4							0.8
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	54	25	3	23	0	0	27	0	132
2	Đường bộ (%)	59.4	87.1			100.0		100.0	100.0	66.1
	Đường thủy n.địa (%)	38.0								29.7
	Đường sắt (%)	2.6	12.9							4.2
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	170	37	0	0	5	0	3	1	217
3	Đường bộ (%)	100.0								100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	32	0	0	0	0	0	0	0	32
4	Đường bộ (%)	95.7	64.5		97.1	83.3		80.9		92.4
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	4.3	35.5		2.9	15.0		6.4		6.1
	Vận tải ven biển (%)					1.7		12.7		1.5
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	278	11	0	12	22	0	40	0	364
5	Đường bộ (%)	87.5			100.0	98.8	100.0	62.3		60.9
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	12.5	100.0			1.3		36.1		7.8
	Vận tải ven biển (%)							1.6	100.0	31.3
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	9	0	0	5	146	21	70	113	364
6	Đường bộ (%)	100.0	100.0			100.0		100.0	100.0	100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	13	5	0	0	28	0	74	1	121
7	Đường bộ (%)	95.2	94.7					99.8	81.9	98.5
	Đường thủy n.địa (%)								18.1	1.2
	Đường sắt (%)	4.8	5.3			100.0		0.2		0.3
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	8	7	0	0	1	0	1,143	82	1,241
8	Đường bộ (%)					100.0		100.0	54.3	77.8
	Đường thủy n.địa (%)								45.7	22.2
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	0	3	0	21	23	47
Tổng	Đường bộ (%)	85.4	87.7	100.0	99.1	97.0	100.0	97.4	37.3	89.1
	Đường thủy n.địa (%)	11.4							11.5	3.6
	Đường sắt (%)	3.2	12.3		0.9	2.9		2.1		2.6
	Vận tải ven biển (%)					0.2		0.5	51.2	4.7
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	564	86	3	41	205	21	1,378	220	2,518

Phụ lục 3 - B (5)
Luân chuyển hàng hoá liên tỉnh theo phương thức (Thép)

		1	2	3	4	5	6	7	8	Tổng
1	Đường bộ (%)	98.7	98.4	100.0	100.0	97.4	100.0	18.8	100.0	82.4
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	1.3	1.6			1.3				0.9
	Vận tải ven biển (%)					1.3		81.2		16.7
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	329	112	29	59	28	7	146	3	712
2	Đường bộ (%)	50.0	24.0		75.7	100.0				39.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	50.0	76.0		24.3					61.0
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	476	658	0	74	31	0	0	0	1,238
3	Đường bộ (%)	100.0								100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	3	0	0	0	0	0	0	0	3
4	Đường bộ (%)	17.2	22.0		1.3	2.1		67.6		14.6
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	82.8	78.0		98.7	97.9		32.4		85.4
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	70	45	0	28	68	0	14	0	224
5	Đường bộ (%)	100.0			100.0	100.0	100.0	94.9		95.9
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)		100.0					0.6		1.1
	Vận tải ven biển (%)							4.6		3.0
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	6	1	0	4	22	1	64	0	98
6	Đường bộ (%)					100.0		100.0		100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	0	1	0	30	0	32
7	Đường bộ (%)	6.9	100.0		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	79.3
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)	93.1								20.7
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	174	1	0	5	20	7	233	342	783
8	Đường bộ (%)							88.6	17.9	56.3
	Đường thủy n.địa (%)							11.4	82.1	43.7
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	0	0	0	54	45	99
Tổng	Đường bộ (%)	56.3	34.2	100.0	73.4	60.4	100.0	75.5	90.5	59.8
	Đường thủy n.địa (%)							1.1	9.5	1.4
	Đường sắt (%)	28.4	65.8		26.6	39.4		0.9		29.9
	Vận tải ven biển (%)	15.3				0.2		22.5		8.9
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	1,057	817	29	170	170	14	540	390	3,188

Phụ lục 3-B (6)

Luân chuyển hàng hoá liên tỉnh theo phương thức (Cát, đá, quặng sắt và các sản phẩm khác)

		1	2	3	4	5	6	7	8	Tổng
1	Đường bộ (%)	40.1	68.7	100.0	100.0	33.9	100.0	47.9		46.7
	Đường thủy n.địa (%)	49.6	29.3							40.2
	Đường sắt (%)	10.3	2.0			0.4		2.5		7.9
	Vận tải ven biển (%)					65.7		49.6	100.0	5.2
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	2,697	403	37	211	99	12	87	81	3,627
2	Đường bộ (%)	19.5	53.1		100.0	85.7		100.0		38.0
	Đường thủy n.địa (%)	78.0	44.5							59.6
	Đường sắt (%)	2.5	2.4			14.3				2.5
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	1,681	1,737	0	55	20	0	5	0	3,499
3	Đường bộ (%)	100.0		100.0						100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	53	0	2	0	0	0	0	0	54
4	Đường bộ (%)	97.2	97.7		5.5	66.7		56.3	100.0	69.2
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	2.8	2.3		94.5	33.3		0.8		25.5
	Vận tải ven biển (%)							42.9		5.3
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	184	32	0	87	21	0	46	4	374
5	Đường bộ (%)	90.0			100.0	86.0	100.0	96.0		91.1
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	10.0				14.0		4.0		8.9
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	7	0	0	43	267	8	182	0	508
6	Đường bộ (%)					100.0		100.0		100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	0	16	0	28	0	43
7	Đường bộ (%)	93.5			100.0	83.1	100.0	99.1	30.1	68.0
	Đường thủy n.địa (%)								69.9	31.3
	Đường sắt (%)	6.5				16.9		0.9		0.7
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	11	0	0	2	43	16	2,200	1,840	4,112
8	Đường bộ (%)	100.0						98.6	4.7	14.8
	Đường thủy n.địa (%)							1.4	95.3	85.2
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	3	0	0	0	0	0	121	1,023	1,146
Tổng	Đường bộ (%)	35.8	56.7	100.0	79.4	74.3	100.0	96.5	20.5	50.9
	Đường thủy n.địa (%)	57.1	41.0					0.1	76.7	43.4
	Đường sắt (%)	7.0	2.3		20.6	11.8		1.1		4.1
	Vận tải ven biển (%)					13.9		2.4	2.7	1.6
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	4,636	2,172	38	399	466	36	2,669	2,947	13,364

Phụ lục 3-B (7)
Luân chuyển hàng hoá liên tỉnh theo phương thức (Xi măng)

		1	2	3	4	5	6	7	8	Tổng
1	Đường bộ (%)	48.5	76.8	100.0	34.0	1.6	100.0	2.8		36.3
	Đường thủy n.địa (%)	51.1								21.0
	Đường sắt (%)	0.4	23.2							2.0
	Vận tải ven biển (%)				66.0	98.4		97.2		40.7
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	967	183	117	332	650	2	103	0	2,354
2	Đường bộ (%)	99.0	92.4			12.8				96.4
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	1.0	7.6							2.1
	Vận tải ven biển (%)					87.2				1.5
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	1,474	329	0	0	31	0	0	0	1,834
3	Đường bộ (%)	100.0		100.0						100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	32	0	31	0	0	0	0	0	64
4	Đường bộ (%)	85.5	100.0	100.0	33.3	71.4		100.0		68.6
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	14.5			66.7	15.6				29.7
	Vận tải ven biển (%)					13.0				1.8
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	257	5	48	199	84	0	24	0	616
5	Đường bộ (%)				88.9	100.0	100.0	29.8		83.7
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)				11.1			0.6		0.3
	Vận tải ven biển (%)							69.6	100.0	16.0
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	7	176	84	66	8	341
6	Đường bộ (%)					100.0	100.0			100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	0	12	4	0	0	16
7	Đường bộ (%)	95.8	100.0				100.0	100.0	25.0	70.2
	Đường thủy n.địa (%)								75.0	29.8
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)	4.2								0.0
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	9	2	0	0	0	21	919	625	1,576
8	Đường bộ (%)							1.2	8.5	2.1
	Đường thủy n.địa (%)							98.8	91.5	97.9
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	0	0	0	3,995	505	4,500
Tổng	Đường bộ (%)	79.9	87.0	100.0	34.4	27.5	100.0	19.9	17.5	40.8
	Đường thủy n.địa (%)	18.0						77.3	81.8	47.5
	Đường sắt (%)	2.0	13.0		24.8	1.4			0.0	2.4
	Vận tải ven biển (%)	0.0			40.8	71.1		2.9	0.7	9.3
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	2,739	518	196	537	954	111	5,107	1,139	11,301

Phụ lục 3 - B (8)
Lưu chuyển hàng hoá liên tỉnh theo phương thức (phân bổ)

		1	2	3	4	5	6	7	8	Tổng
1	Đường bộ (%)	67.3	85.0	100.0	82.0	4.5	100.0	4.4		49.1
	Đường thủy n.địa (%)	16.9								6.1
	Đường sắt (%)	15.9	15.0		17.8	41.1		0.1		13.0
	Vận tải ven biển (%)				0.3	54.4		95.6	100.0	31.8
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	596	235	81	123	153	7	419	44	1,658
2	Đường bộ (%)	21.4	47.7		9.5	5.6				23.2
	Đường thủy n.địa (%)	30.0								19.1
	Đường sắt (%)	48.6	52.3		52.9	94.4		100.0		51.4
	Vận tải ven biển (%)				37.6					6.3
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	645	167	0	169	26	0	6	0	1,013
3	Đường bộ (%)									
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	Đường bộ (%)	100.0				30.6		47.4		43.2
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)		100.0		100.0	2.3				5.2
	Vận tải ven biển (%)					67.1		52.6		51.5
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	12	6	0	3	63	0	118	0	203
5	Đường bộ (%)				16.3	100.0	100.0	100.0		88.1
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)				83.7					11.9
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	38	65	154	9	0	266
6	Đường bộ (%)					100.0		100.0		100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	0	22	0	17	0	39
7	Đường bộ (%)	4.3				65.8	100.0	100.0	10.1	47.5
	Đường thủy n.địa (%)								89.9	48.0
	Đường sắt (%)					0.6				0.0
	Vận tải ven biển (%)	95.7			100.0	33.5				4.5
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	170	0	0	19	59	128	1,695	2,367	4,437
8	Đường bộ (%)					100.0		100.0	2.0	10.5
	Đường thủy n.địa (%)								98.0	89.5
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	0	7	0	20	287	314
Tổng	Đường bộ (%)	39.3	68.5	100.0	35.0	40.7	100.0	79.5	9.1	44.8
	Đường thủy n.địa (%)	20.7							89.3	34.1
	Đường sắt (%)	28.7	31.5		32.5	22.6		0.3		9.4
	Vận tải ven biển (%)	11.4			32.4	36.7		20.3	1.6	11.7
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	1,423	408	81	352	396	288	2,285	2,698	7,931

Phụ lục 3 - B (9)
Luân chuyển hàng hoá liên tỉnh theo phương thức (Than)

		1	2	3	4	5	6	7	8	Tổng
1	Đường bộ (%)	82.8	7.4	100.0	76.1	100.0				31.4
	Đường thủy n.địa (%)		90.7							59.1
	Đường sắt (%)	17.2	1.9		23.9					8.9
	Vận tải ven biển (%)							100.0		0.7
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	23	1,222	35	582	1	0	13	0	1,876
2	Đường bộ (%)	6.3	9.2		6.0			0.7		6.9
	Đường thủy n.địa (%)	85.4	87.7							79.5
	Đường sắt (%)	8.2	3.1		26.1	1.1				7.2
	Vận tải ven biển (%)				67.9	98.9		99.3		6.4
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	7,928	3,426	0	472	131	0	342	0	12,298
3	Đường bộ (%)			100.0						100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	5	0	0	0	0	0	5
4	Đường bộ (%)	100.0	100.0		83.3					29.8
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)				16.7					0.8
	Vận tải ven biển (%)							100.0		69.4
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	31	2	0	7	0	0	90	0	130
5	Đường bộ (%)									
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	Đường bộ (%)					100.0				100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	0	6	0	0	0	6
7	Đường bộ (%)									
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	Đường bộ (%)							100.0		100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Tổng	Đường bộ (%)	6.9	8.8	100.0	45.0	5.3		16.6	100.0	11.1
	Đường thủy n.địa (%)	84.8	88.4							75.4
	Đường sắt (%)	8.2	2.8		24.8	1.1				7.3
	Vận tải ven biển (%)				30.2	93.7		83.4		6.2
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	7,982	4,650	40	1,060	138	0	530	35	14,435

Phụ Lục 3 - B (10)
Lưu chuyển hàng hoá liên tỉnh theo phương thức (Sản phẩm xăng dầu)

		1	2	3	4	5	6	7	8	Tổng
1	Đường bộ (%)	97.7	62.8	100.0	97.0				100.0	79.8
	Đường thủy n.địa (%)		30.1							15.4
	Đường sắt (%)	2.3	7.1		3.0	100.0				4.8
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	235	507	57	192	0	0	0	1	992
2	Đường bộ (%)	43.4	7.9							16.9
	Đường thủy n.địa (%)	56.6	92.1							77.0
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)				100.0	100.0				6.1
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	95	240	0	20	1	0	0	0	357
3	Đường bộ (%)	100.0								100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	13	0	0	0	0	0	0	0	13
4	Đường bộ (%)	100.0			100.0					100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	76	0	0	25	0	0	0	0	101
5	Đường bộ (%)				99.6	99.8	100.0			99.8
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)				0.4	0.2				0.2
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	98	394	168	0	0	660
6	Đường bộ (%)						100.0	100.0		100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	0	0	3	33	0	37
7	Đường bộ (%)					100.0	100.0	100.0	11.3	33.4
	Đường thủy n.địa (%)								88.7	49.6
	Đường sắt (%)	100.0			100.0					0.2
	Vận tải ven biển (%)		100.0							16.8
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	11	974	0	1	195	105	1,271	3,247	5,803
8	Đường bộ (%)							100.0		8.1
	Đường thủy n.địa (%)								100.0	91.9
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	0	0	0	25	287	313
Tổng	Đường bộ (%)	83.7	19.6	100.0	91.7	99.6	100.0	100.0	10.4	43.8
	Đường thủy n.địa (%)	12.5	21.7						89.6	43.5
	Đường sắt (%)	3.8	2.1		2.2	0.2				0.7
	Vận tải ven biển (%)		56.6		6.1	0.2				12.0
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	430	1,721	57	336	590	276	1,329	3,535	8,274

Phụ lục 3 - B (11)

Luân chuyển hàng hoá liên tỉnh theo phương thức (Cây công nghiệp (Cà phê, chè, cao su v.v.))

		1	2	3	4	5	6	7	8	Tổng
1	Đường bộ (%)	95.2	22.8				100.0	91.7		59.5
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	4.8	77.2			100.0		8.3		40.5
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	23	29	0	0	1	1	9	0	63
2	Đường bộ (%)	56.5				60.0				53.1
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	43.5	100.0			40.0		100.0		46.9
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	54	3	0	0	7	0	1	0	65
3	Đường bộ (%)									
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	Đường bộ (%)	100.0	60.9		100.0	100.0		100.0		87.8
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)		39.1							12.2
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	11	17	0	2	8	0	15	0	54
5	Đường bộ (%)	50.0	90.9		85.2	100.0	100.0	28.6		90.5
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	50.0	9.1		14.8			71.4		9.5
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	3	4	0	10	28	6	3	0	54
6	Đường bộ (%)		100.0			100.0		100.0		100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	10	0	0	1	0	327	0	338
7	Đường bộ (%)	11.0	77.1		42.2	92.5	100.0	100.0	100.0	92.4
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	89.0	22.9		57.8	7.5				7.6
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	60	13	0	23	29	7	697	111	941
8	Đường bộ (%)							100.0		100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Tổng	Đường bộ (%)	47.3	53.1		57.3	91.3	100.0	99.7	100.0	90.8
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	52.7	46.9		42.7	8.7		0.3		9.2
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	150	76	0	35	76	15	1,057	111	1,520

Phụ lục 3 - B (12)
Luân chuyển hàng hoá liên tỉnh theo phương thức (sản phẩm chế tạo)

		1	2	3	4	5	6	7	8	Tổng
1	Đường bộ (%)	95.0	78.5	100.0	98.8	85.1	100.0	47.3	100.0	82.6
	Đường thủy n.địa (%)	2.2								0.6
	Đường sắt (%)	2.7	21.5		1.2	13.8		6.5		9.7
	Vận tải ven biển (%)					0.4		44.5		6.8
	Hàng không (%)					0.7		1.8		0.3
	Tổng ('000 Tấn/năm)	697	865	51	411	98	13	388	31	2,553
2	Đường bộ (%)	74.1	92.5	100.0	98.2			8.2		60.5
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	25.9	7.5		1.8	12.6		2.2		13.5
	Vận tải ven biển (%)					87.4		89.6		25.9
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	492	160	5	182	93	0	252	0	1,183
3	Đường bộ (%)	100.0	100.0	100.0	100.0				100.0	100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	33	4	7	13	0	0	0	4	61
4	Đường bộ (%)	83.6	82.6		82.6	94.2		77.6		84.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	0.6	17.4		17.4	2.9		1.3		2.7
	Vận tải ven biển (%)	15.8				2.9		21.1		13.3
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	438	50	0	17	62	0	55	0	623
5	Đường bộ (%)	25.8			56.8	99.6	100.0	89.5	100.0	60.2
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	0.4	100.0		1.9	0.4		1.6		1.1
	Vận tải ven biển (%)	73.6			41.3			8.4		38.6
	Hàng không (%)	0.2						0.5		0.2
	Tổng ('000 Tấn/năm)	379	3	0	96	195	42	135	5	855
6	Đường bộ (%)	100.0				100.0		100.0	100.0	100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	21	0	0	0	9	0	30	1	61
7	Đường bộ (%)	53.7	76.3		60.7	90.2	100.0	99.9	86.0	90.6
	Đường thủy n.địa (%)								13.9	2.7
	Đường sắt (%)	19.9	23.7		39.3	4.6		0.1		3.2
	Vận tải ven biển (%)	23.1				5.0				3.0
	Hàng không (%)	3.3				0.3		0.0	0.1	0.4
	Tổng ('000 Tấn/năm)	426	14	0	39	273	87	2,140	725	3,703
8	Đường bộ (%)	100.0						100.0	19.7	64.9
	Đường thủy n.địa (%)								80.3	35.1
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	11	0	0	0	0	0	359	287	657
Tổng	Đường bộ (%)	71.5	80.6	100.0	91.0	81.0	100.0	86.1	68.5	80.1
	Đường thủy n.địa (%)	0.6							31.5	3.6
	Đường sắt (%)	9.4	19.4		3.8	5.5		1.1		5.7
	Vận tải ven biển (%)	17.9			5.3	13.3		12.5		10.4
	Hàng không (%)	0.6				0.2		0.2	0.0	0.3
	Tổng ('000 Tấn/năm)	2,496	1,096	62	758	729	142	3,360	1,052	9,695

Phụ lục 3 - B (13)
Luân chuyển hàng hoá liên tỉnh theo phương thức (Sản phẩm ngư nghiệp)

		1	2	3	4	5	6	7	8	Tổng
1	Đường bộ (%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		100.0		100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	79	20	2	7	11	0	1	0	120
2	Đường bộ (%)	100.0			100.0					100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	2	0	0	14	0	0	0	0	16
3	Đường bộ (%)									
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	Đường bộ (%)	100.0	100.0					100.0		100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	48	27	0	0	0	0	8	0	84
5	Đường bộ (%)	100.0	100.0			100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	41	4	0	0	0	0	23	5	74
6	Đường bộ (%)					100.0		100.0	100.0	100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	0	0	0	7	15	22
7	Đường bộ (%)	100.0	100.0		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	61	38	0	19	36	24	436	120	735
8	Đường bộ (%)	100.0			100.0	100.0	100.0	100.0	20.3	82.0
	Đường thủy n.địa (%)								79.7	18.0
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	14	0	0	4	22	63	353	133	589
Tổng	Đường bộ (%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	61.2	93.5
	Đường thủy n.địa (%)								38.8	6.5
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	245	90	2	45	69	87	829	273	1,640

Phụ lục 3 - B (14)

Luân chuyển hàng hoá liên tỉnh theo phương thức (Thịt gia súc và các sản phẩm khác)

	1	2	3	4	5	6	7	8	Tổng	
1	Đường bộ (%)	93.6	89.8	100.0	94.8	65.0	100.0	100.0	100.0	92.9
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	6.4	10.2		5.2	35.0				7.1
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	155	147	23	146	22	1	53	15	563
2	Đường bộ (%)	84.4	68.3	100.0	78.6			100.0		80.7
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	15.6	31.7		21.4					19.3
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	115	61	1	5	0	0	17	0	199
3	Đường bộ (%)	100.0						100.0		100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	11	0	0	0	0	0	2	0	13
4	Đường bộ (%)	93.0	97.9					100.0	100.0	85.6
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	7.0	2.1		100.0	100.0				14.4
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	89	18	0	10	22	0	130	2	271
5	Đường bộ (%)	27.6	44.4			97.6	100.0	100.0		66.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	72.4	55.6		100.0	2.4				34.0
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	42	16	0	27	15	12	85	0	197
6	Đường bộ (%)					100.0		100.0		100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	0	0	0	0	12	0	39	0	51
7	Đường bộ (%)	96.1	96.1		95.6	99.8	100.0	100.0	100.0	99.6
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	3.9	3.9		4.4	0.2				0.4
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	104	19	0	41	152	46	813	538	1,712
8	Đường bộ (%)	100.0	100.0		100.0			100.0	100.0	100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	11	14	0	7	0	0	162	128	322
Tổng	Đường bộ (%)	87.0	83.8	100.0	79.8	86.3	100.0	100.0	100.0	94.2
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	13.0	16.2		20.2	13.7				5.8
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	527	274	24	237	223	58	1,302	683	3,328

Phụ lục 3 - B (1)
Luân chuyển hàng hoá liên tỉnh theo phương thức (Mọi hàng hoá)

		1	2	3	4	5	6	7	8	Tổng
1	Đường bộ (%)	63.3	57.5	100.0	82.3	20.5	100.0	34.2	37.1	60.1
	Đường thủy n.địa (%)	30.2	33.5							20.7
	Đường sắt (%)	6.5	9.0		8.0	7.8		2.1		6.8
	Vận tải ven biển (%)				9.7	71.6		63.2	62.9	12.4
	Hàng không (%)					0.1		0.5		0.0
	Tổng ('000 Tấn/năm)	6,461	4,119	530	2,259	1,105	44	1,342	199	16,059
2	Đường bộ (%)	26.5	31.4	100.0	35.6	19.2		14.7	100.0	28.0
	Đường thủy n.địa (%)	62.8	57.2							55.3
	Đường sắt (%)	10.7	11.4		23.7	12.5		2.4		11.3
	Vận tải ven biển (%)				40.7	68.3		82.9		5.4
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	13,377	6,991	7	992	350	0	681	16	22,414
3	Đường bộ (%)	100.0	100.0	100.0	100.0			100.0	100.0	100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	397	18	59	13	0	0	2	4	493
4	Đường bộ (%)	89.2	74.8	100.0	36.3	59.1		64.1	100.0	74.4
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	6.9	25.2		63.7	27.6		1.5		16.5
	Vận tải ven biển (%)	3.9				13.2		34.4		9.1
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	1,759	243	48	408	419	0	549	5	3,431
5	Đường bộ (%)	53.7	72.0		73.6	97.3	100.0	88.0	27.4	83.3
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)	5.2	7.4		8.0	2.6		4.5		3.6
	Vận tải ven biển (%)	41.0	20.5		18.4	0.1		7.4	72.6	13.1
	Hàng không (%)	0.1						0.1		0.0
	Tổng ('000 Tấn/năm)	679	181	0	391	1,548	576	829	167	4,370
6	Đường bộ (%)	100.0	100.0		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	Đường thủy n.địa (%)									
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)									
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	100	24	0	6	363	8	687	29	1,217
7	Đường bộ (%)	25.7	18.6		50.5	91.9	100.0	99.8	38.6	67.6
	Đường thủy n.địa (%)								61.4	22.4
	Đường sắt (%)	6.3	1.5		9.0	2.2		0.2		0.8
	Vận tải ven biển (%)	67.4	79.9		40.5	5.8				9.1
	Hàng không (%)	0.6				0.1		0.0	0.0	0.0
	Tổng ('000 Tấn/năm)	2,508	1,219	0	355	1,052	576	14,263	11,509	31,482
8	Đường bộ (%)	18.6	100.0		37.3	100.0	100.0	36.5	12.7	31.7
	Đường thủy n.địa (%)							63.5	87.3	64.3
	Đường sắt (%)									
	Vận tải ven biển (%)	81.4			62.7					4.1
	Hàng không (%)									
	Tổng ('000 Tấn/năm)	552	75	0	146	157	138	8,959	3,289	13,316
Tổng	Đường bộ (%)	41.8	40.6	100.0	63.5	70.8	100.0	72.6	33.1	53.2
	Đường thủy n.địa (%)	40.1	41.8					20.8	65.3	33.8
	Đường sắt (%)	8.4	9.8		16.1	6.2		0.4		5.0
	Vận tải ven biển (%)	9.6	7.9		20.4	23.0		6.1	1.6	8.1
	Hàng không (%)	0.1				0.0		0.0	0.0	0.0
	Tổng ('000 Tấn/năm)	25,833	12,872	643	4,568	4,994	1,342	27,312	15,219	92,783

1) Các số từ 1-8 thể hiện các vùng đi và đến

**PHỤ LỤC 3-D: SO SÁNH LUÂN CHUYỂN VẬN TẢI LIÊN TỈNH
GIỮA TỔNG QUAN NGÀNH VẬN TẢI (1992) VÀ VITRANSS (1999)**

**Bảng 3D-1
Các luồng hành khách giữa 7 khu vực, TQN (1992)**

(1.000 HK/năm)

MIỀN BẮC				MIỀN NAM			
	NM ¹⁾	RRD ²⁾	NC ³⁾				
					SC ⁴⁾	ENB ⁶⁾	MKD ⁷⁾
NM	1.672	11.256	76		57	31.384	3.403
RRD		9.567	2.768	N 3.650 S	2.228	30.354	
NC			422		3.150		
						70.576	
						5.950	WH ⁵⁾
Tổng		25.761		N 3.650 S		76.526	
%		24,3		3,4		72,2	

**Bảng 3D-2
Luồng hàng hoá giữa 7 khu vực, TQN (1992)**

(1.000 tấn/năm)

Miền bắc				Miền nam			
	NM ¹⁾	RRD ²⁾	NC ³⁾				
					SC ⁴⁾	ENB ⁶⁾	MKD ⁷⁾
NM	1.173	7.951	333		196	7.530	1.042
RRD		2.925	1.758	N 1.483 S	1.047	1.927	
NC			174		665		
						12.407	
						1.991	WH ⁵⁾
Total		14.314		N 1.483 S		14.398	
%		47,4		4,9		47,7	

**Bảng 3D - 3
Luồng hành khách liên tỉnh giữa 7 khu vực, TQN (1999)**

(1.000 HK/năm)

NORTH				SOUTH			
	NM ¹⁾	RRD ²⁾	NC ³⁾				
					SC ⁴⁾	ENB ⁶⁾	MKD ⁷⁾
NM	6.500	36.600	1.200		400	42.200	5.000
RRD		23.600	8.400	N 8.600 S	7.400	57.700	
NC			2.200		7.000		
						119.700	
						14.500	WH ⁵⁾
Total		78.500		N 8.600 S		134.200	
%		35,5		3,9		60,6	

Bảng 3A -4
Luân chuyển hàng hoá giữa 7 khu vực, VITRANSS (1999)

(1.000 HK/ngày)

MIỀN BẮC				MIỀN NAM				
	NM ¹⁾	RRD ²⁾	NC ³⁾					
					SC ⁴⁾	ENB ⁶⁾	MKD ⁷⁾	
NM	7.000	18.000	900		400	20.200	3.300	MKD
RRD		6.900	3.800	N 4.500 S	2.500	11.700		ENB
NC			400		1.800			SC
						39.900		
						4.200		WH ⁵⁾
Tổng		37.000		N 4.500 S		44.100		
%		43,2		5,3		51,5		

Bảng 3A - 5
Lượng tăng của luồng hành khách liên tỉnh, 1992 - 1999

MIỀN BẮC				MIỀN NAM				
	NM ¹⁾	RRD ²⁾	NC ³⁾					
					SC ⁴⁾	ENB ⁶⁾	MKD ⁷⁾	
NM	3,9	3,3	15,8		7,0	1,3	1,5	MKD
PRD		2,5	3,0	N 2,4 S	3,3	1,9		ENB
NC			5,2		2,2			SC
						1,7		
						2,4		WH ⁵⁾
Tổng		3,0		N 2,4 S		1,8		

Bảng 3A-6
Lượng tăng của luồng hàng hoá liên tỉnh, 1992-1999

NORTH				SOUTH				
	NM ¹⁾	RRD ²⁾	NC ³⁾					
					SC ⁴⁾	ENB ⁶⁾	MKD ⁷⁾	
NM	6.0	2.3	2.7		2.0	2.7	3.2	MKD
PRD		2.4	2.2	N 3.0 S	2.4	6.1		ENB
NC			2.3		2.7			SC
						3.2		
						2.1		WH ⁵⁾
Tổng		2.6		N 3.0 S		3.1		

Ghi chú:

NM (Miền núi phía bắc) trong nghiên cứu của VITRANSS bao gồm cả Đông Bắc và Tây Bắc

RRD (ĐBSH) trong nghiên cứu của VITRANSS chỉ ĐB sông Hồng .

NC (Ven biển phía bắc) trong nghiên cứu của VITRANSS chỉ Bắc Trung Bộ.

SC (Ven biển phía nam) trong nghiên cứu VITRANSS bao gồm ĐH Nam Trung Bộ và một phần của Đông Nam Bộ

WH (Cao Nguyên phía tây) trong nghiên cứu của VITRANSS bao gồm Tây Nguyên và một phần Đông Nam Bộ

ENB (Đông Nam Bộ) trong nghiên cứu của VITRANSS chỉ Đông Nam Bộ.

MKD (ĐB sông Mekong) trong nghiên cứu của VITRANSS chỉ ĐB sông Cửu Long.

**PHỤ LỤC 5-A : CÁC DỰ ÁN GTVT CÓ CÁC PHẦN ĐỀ CẬP ĐẾN
PHÁT TRIỂN THỂ CHẾ CỤ THỂ**

Tên dự án	Đơn vị tài trợ	Cơ quan thực hiện	Ngày hoàn thành
Dự án cải tạo Quốc lộ	IDA	MOT/VRA	
Giao thông nông thôn (đường bộ)	IDA	MOT	
Dự án cải tạo Cảng và Đường thủy nội địa a	IDA	IWB	
Dự án cải tạo Giao thông đô thị	IDA	Hà Nội & TP HCM	16/12/97
Dự án 3 cải tạo đường bộ	ADB (JSF)	PMU 1	30/3/98
Hệ thống quản lý thông tin cho Cảng Sài Gòn	ADB (JSF)	Cảng Sài Gòn	31/8/97
Tăng cường thể chế	ADB	MOT/VRA	31/8/97
Dự án 2 Cải tạo đường bộ	ADB (JSF)	MOT	17/1/98
Đường thủy sông Hồng	ADB (JSF)	IWB	Chưa bắt đầu
Cải tạo giao thông và QH chiến lược	ADB (JSF)	VRA	Đang t.hành
Hỗ trợ kỹ thuật cho Sân bay QT Nội Bài mới	ODA Pháp	CAAV	Chưa bắt đầu
Dự án đường thủy nội địa Việt Nam	CIDA	IWB	1999
Dự án hỗ trợ t.hiện chí nh sách Việt Nam - Canada	CIDA	MOT	1998
Dự án Hàng hải Việt Nam - Canada	CIDA	Vinamarine	Đang t.hành
Nâng cấp Trường Hàng Giang Số 1	ODA Hà Lan	MOT/STC	1997
Đào tạo cán bộ cho các công ty nạo vét và các cảng	ODA Hà Lan	MOT/Vinamarine/STC	Đang t.hành
Đào tạo hàng không dân dụng	ODA Hà Lan	CAAV	03/1998
Đào tạo nhân viên duy tu bảo dưỡng đường sắt	ODA Bỉ	VINH	