

4 CÁC CHIẾN LƯỢC GTVT DÀI HẠN

4.1 Các mục tiêu của ngành GTVT

Mục tiêu phát triển của ngành GTVT là góp phần thực hiện các mục tiêu phát triển quốc gia về tăng trưởng kinh tế, giảm đói nghèo, tăng cường an toàn, bảo vệ môi trường và phát triển nguồn nhân lực. Các mục tiêu chí nh sách này bao gồm các lĩnh vực kinh tế (đảm bảo tăng trưởng GDP và thoả mãn nhu cầu của người tiêu dùng), phát triển (hỗ trợ cho phát triển cân đối), khí a cạnh xã hội (cung cấp các dịch vụ cho người nghèo), và môi trường (bảo vệ và giữ gìn môi trường) cần phải được xem xét khi hoạch định chiến lược GTVT. Ngoài việc đáp ứng các mục tiêu quốc gia này, ngành GTVT của Việt Nam còn nhằm tăng cường hội nhập khu vực trong phạm vi các nước ASEAN cũng như với Trung Quốc. Việt Nam đã tham gia kí kết hàng loạt các hiệp định song phương và đa phương với các quốc gia này nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận tải hàng hoá và hành khách qua biên giới.¹

Trong khi vạch ra các chiến lược dài hạn, việc đầu tiên là phải xác định được môi trường chí nh sách trong tương lai của Việt Nam trong đó ngành GTVT sẽ đóng vai trò quan trọng. Như đã được chỉ ra trước đây, các mục tiêu chí nh sách là hướng tới sự tăng trưởng kinh tế, xoá đói giảm nghèo, nâng cao an toàn, bảo vệ môi trường và phát triển nguồn nhân lực. Do đó trọng tâm chí nh là chuyển công tác quản lí và cấp vốn từ khu vực công cộng sang sử dụng nguồn lực và kỹ năng của khu vực tư nhân khu vực công cộng sẽ tạo điều kiện thuận lợi và hỗ trợ cho việc mua sắm trang thiết bị. Các hình thức can thiệp sẽ thay đổi từ đầu tư cho các dự án sang xây dựng năng lực/ cơ cấu lại thể chế, cải tiến các chí nh sách nhằm tạo ra thị trường cạnh tranh và đầu tư cho các dự án mang tính chiến lược. Nhiều nhà hoạch định chí nh sách thấy rõ điều đó và đang cố gắng khắc phục tình hình này. Nhưng người ta cũng nhận thấy rằng việc tiến hành cải tổ hiện nay vẫn chưa thoả đáng.

Các mục tiêu và chí nh sách của ngành GTVT cần hỗ trợ cho việc thực hiện các mục tiêu phát triển quốc gia. Những mục tiêu đó được xác định ngắn gọn như sau:

- tỉ nh kinh tế, các chi phí vận tải phải được giảm thiểu đồng thời làm thoả mãn nhu cầu người tiêu dùng và sử dụng GTVT,
- hỗ trợ cho việc phát triển cân đối trên toàn quốc,
- bảo đảm có thể tiếp cận được nhằm hỗ trợ các hoạt động kinh tế xã hội của người nghèo, đặc biệt là tại các khu vực nông thôn,
- không gây ảnh hưởng xấu tới môi trường văn hoá xã hội và tự nhiên, có các biện pháp đối phó phù hợp vào thời điểm và vị trí cần thiết để bảo vệ và cải thiện môi trường
- tạo điều kiện cho việc hội nhập khu vực, đặc biệt là khu vực ASEAN và tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng (GMS).

Trong số một loạt những mục tiêu phát triển ngành, khí a cạnh quan trọng nhất là đáp ứng được các nhu cầu xã hội và kinh tế của đất nước. Các mục tiêu trọng điểm của phát triển GTVT được tóm tắt trong một câu như sau:

“Vận tải cạnh tranh với Công bằng xã hội”

¹ Kế hoạch khung hợp tác GTVT ASEAN là khung qui hoạch GTVT trong khu vực ASEAN đã được thông qua, và tiểu vùng Sông Mê-kông là một cơ chế để đẩy mạnh và phối hợp các dự án và các vấn đề GTVT trong khu vực.

4.2 Các chiến lược

Các chiến lược và mục tiêu của ngành GTVT

Cần phải xây dựng các chiến lược và mục tiêu của ngành GTVT theo cách thức thống nhất với những hạn chế và chí nh sách kinh tế vĩ mô tổng thể.

Các chiến lược, chí nh sách và vấn đề chí nh cần được xác đị nh đối với ngành GTVT Việt Nam được phân loại thành 4 lĩnh vực sau đây: (1) khai thác và quản lý, (2) CSHT, (3) khung cạnh tranh/thể chế, và (4) cấp vốn. Các chiến lược cần phải thoả mãn các mục tiêu về chí nh sách miêu tả ở trên được tóm tắt như sau:

Quản lý/khai thác

- Mục tiêu :**
- Đáp ứng nhu cầu của người sử dụng VT với chi phí thấp nhất.
 - Cung cấp các dịch vụ VT có thể tiếp cận, chi trả được và an toàn, đặc biệt cho người nghèo.
 - Giảm tai nạn giao thông và ảnh hưởng xấu tới môi trường.
 - Hiện đại hoá các kỹ thuật tác nghiệp hàng hoá và công nghệ GTVT.

- Chiến lược :**
- Cổ phần hoá các tổ chức khai thác VT quốc doanh và tăng tỉ nh hiệu quả của các DNQD còn lại để thúc đẩy sự cạnh tranh.
 - Tạo điều kiện thuận lợi cho việc tham gia của các tổ chức khai thác VT mới (tư nh) và sử dụng các kỹ thuật tác nghiệp hàng hoá/công nghệ hiện đại.
 - Đào tạo kỹ năng kinh doanh cho các ngành vận tải.

Cơ sở hạ tầng

- Mục tiêu :**
- Thiết lập mạng lưới GT quốc gia chí nh yếu và thứ yếu hiệu quả kết nối với các cửa ngõ quốc tế và khu vực nông thôn.
 - Thiết lập mạng lưới đường nông thôn/đường cấp ba hiệu quả để tiếp cận với mạng lưới chí nh.

- Chiến lược :**
- Hoàn thành các chương trì nh khôi phục mạng lưới GT chí nh và giải quyết công việc bảo trì còn tồn đọng.
 - Nâng cấp mạng lưới chí nh theo cách liên hoàn và có sự phân cấp.
 - Cải tạo CSHT giao thông nông thôn đem lại lợi ích về mặt xã hội/kinh tế.
 - Xây dựng các đường cao tốc mới và đầu mối/điểm nút giao thông có tỉ nh khả thi về mặt kinh tế.

Khung cạnh tranh/thể chế

- Mục tiêu :**
- Thiết lập khung điều tiết để tạo ra sân chơi công bằng, bảo vệ môi trường và an toàn một cách hiệu quả.
 - Xây dựng năng lực quản lý của ngành ở cấp đị a phương/quốc gia, đặc biệt đối với quản lý CSHT.
 - Thúc đẩy sự tham gia và xây dựng năng lực cho khu vực tư nh.

- Chiến lược** :
- Khung thể chế với các quy định rõ ràng, hợp lý và có thể thực thi.
 - Xây dựng và thực hiện chí nh sách hoàn trả chi phí và định giá kinh tế.
 - Phát triển các chương trình về môi trường và an toàn một cách hiệu quả cũng như các công cụ để thực hiện các chương trình đó.
 - Loại bỏ những rào cản không cần thiết đối với sự cạnh tranh.
 - Tăng cường hệ thống quản lý CSHT để thúc đẩy sự phân quyền quản lý, loại bỏ các chức năng thương mại và phát triển nguồn nhân lực.
 - Xác định các chiến lược và chí nh sách phát triển nguồn nhân lực cho ngành GTVT (dựa trên các cơ hội và biện pháp khuyến khích đào tạo) và thực hiện chúng.
 - Đào tạo cho các lĩnh vực kỹ thuật và quản lý chủ chốt.
 - Cải tiến các công tác xây dựng bằng cách nâng cao tiêu chuẩn và cải thiện sự cạnh tranh.

Cấp vốn

- Mục tiêu** :
- Thiết lập cơ chế cấp vốn bền vững cho CSHT (đặc biệt đối với việc bảo trì) được hỗ trợ bởi những người sử dụng GTVT.
- Chiến lược** :
- Phát triển việc cấp vốn bền vững cho bảo trì CSHT (hệ thống ngân sách đã được cải tiến và các quỹ riêng).
 - Cung cấp các nguồn tín dụng trong nước cho khu vực tư nhân.
 - Duy trì / mở rộng nguồn vốn ODA.
 - Phát triển các nguồn vốn riêng.

Các chiến lược của từng chuyên ngành

Đối với từng chuyên ngành, các chiến lược và mục tiêu dài hạn được xác định dựa trên các chiến lược và mục tiêu tổng thể của ngành GTVT về bốn lĩnh vực là khai thác/quản lý, CSHT, khung cạnh tranh/thể chế và cấp vốn.

< Các chiến lược và mục tiêu của chuyên ngành đường bộ >

Khai thác/quản lý

- Mục tiêu** :
- Thúc đẩy hơn nữa các dịch vụ VT có thể chi trả được và có khả năng cạnh tranh.
 - Cung cấp sự tiếp cận tối thiểu cho người nghèo.
 - Giảm số lượng và chi phí cho các vụ tai nạn giao thông.

- Chiến lược** :
- Cổ phần hoá các tổ chức khai thác xe buýt và xe tải quốc doanh để thúc đẩy sự cạnh tranh.
 - Thúc đẩy các tiêu chuẩn chuyên ngành và đào tạo cho các tổ chức khai thác xe tải và xe buýt thông qua kế hoạch tham gia tự nguyện.
 - Xây dựng và thực hiện chương trình an toàn đường bộ.

Cơ sở hạ tầng

- Mục tiêu** :
- Thiết lập mạng lưới xương sống quốc gia đáng tin cậy của các đường chí nh.
 - Cải tạo/phát triển mạng lưới đường nông thôn.
 - Xây dựng mạng lưới đường tỉ nh hiệu quả kết nối với mạng lưới quốc lộ và đường nông thôn.

- Chiến lược** :
- Hoàn thành việc khôi phục mạng lưới đường chí nh/thứ yếu.
 - Hoàn thành mạng lưới đường chí nh yếu/thứ yếu.
 - Thúc đẩy phát triển các đường đị a phương/đường cấp ba.
 - Chuẩn bị các tiêu chuẩn thiết kế và phương pháp xây dựng phù hợp.

Khung cạnh tranh/thể chế

- Mục tiêu** :
- Tăng cường năng lực quản lý đường bộ cấp đị a phương/quốc gia.
 - Thiết lập môi trường cạnh tranh để thúc đẩy các dị ch vụ hiệu quả và có chất lượng cao.
 - Xây dựng và thực thi các tiêu chuẩn về môi trường và an toàn một cách hiệu quả.

- Chiến lược** :
- Thực hiện khung pháp lý với các tiêu chuẩn rõ ràng và có thể thực thi mà không gặp các trở ngại khác về điều tiết.
 - Tăng cường hệ thống bảo trì và lập quy hoạch đường đị a phương/quốc lộ.
 - Đào tạo về các hệ thống quản lý bảo trì đường bộ, các kỹ năng kinh doanh và ký kết hợp đồng.
 - Thiết lập các tiêu chuẩn cao hơn và cải thiện sự cạnh tranh trong ngành xây dựng.

Cấp vốn

- Mục tiêu** :
- Thiết lập cơ chế cấp vốn bền vững cho phát triển và bảo trì đường bộ được hỗ trợ bởi những người sử dụng đường bộ.

- Chiến lược** :
- Cấp vốn bền vững cho bảo trì đường bộ (quỹ đường bộ và ngân sách đường bộ hiệu quả hơn)
 - Duy trì nguồn vốn ODA.
 - Mở rộng và tạo điều kiện thuận lợi cho thành phần tư nhân để tiếp cận với các nguồn tí n dụng.
 - Phát triển các nguồn vốn riêng.

< Các chiến lược và mục tiêu của chuyên ngành đường sắt >

Quản lý/Khai thác

- Mục tiêu** :
- Tăng hiệu quả và mức dị ch vụ trên các tuyến chủ chốt (hàng rời).
 - Phát triển các thị trường mới (như các dị ch vụ công ten nơ).

- Chiến lược** :
- Khôi phục và thay thế đầu máy toa xe để duy trì năng lực vận tải cho các tuyến chủ chốt.
 - Cần phải mua đầu máy toa xe đã được cải tiến cho các dị ch vụ mới.
 - Cải thiện khai thác đường sắt, các công trì nh và trang thiết bị cũng như nguồn nhân lực.

Cơ sở hạ tầng

- Mục tiêu** :
- Duy trì các tuyến chí nh như là một phần của tuyến xương sống trong mạng lưới giao thông tổng thể.
 - Kéo dài mạng lưới để kết nối với các điểm phát sinh vận tải/các cảng chí nh có tí nh khả thi về mặt kinh tế.
 - Giải toả những nút thắt cổ chai.

- Chiến lược** :
- Tiếp tục khôi phục CSHT xung yếu để duy trì khai thác.
 - Khôi phục/cải tạo mạng lưới chí nh theo sự ưu tiên về mặt KT.
 - Khôi phục các tuyến thứ yếu có tí nh khả thi về mặt kinh tế.
 - Cải tạo các đoạn xung yếu ở Hà Nội và TP HCM.
 - Phát triển các ga hàng hoá chí nh và CSHT khác
- **Khung cạnh tranh/thể chế**
- Mục tiêu** :
- Thương mại hoá đường sắt và làm cho đường sắt phát triển theo hướng thị trường hơn.
 - Tăng sự cạnh tranh trong chuyên ngành đường sắt và ngành GTVT.
- Chiến lược** :
- Thành lập đường sắt như một Tổng Cty kinh doanh, loại bỏ bớt các đơn vị trực thuộc.
 - Chuẩn bị các kế hoạch kinh doanh có tí nh thực tiễn đối với vận chuyển hành khách và hàng hoá.
 - Thực hiện các hệ thống quản lý (đặc biệt là các hệ thống thông tin, đị nh giá và những cơ sở để chi trả cho CSHT và các đị ch vụ sửa chữa ở xưởng và nhà máy).
 - Đào tạo các phương pháp quản lý đường sắt hiện đại.
 - Thành lập Ban thanh tra đường sắt trong Bộ GTVT để giám sát an toàn đường sắt và thực hiện các quy đị nh/đạo luật đường sắt.
- Cấp vốn**
- Mục tiêu** :
- Đưa ra các biện pháp khuyến khí ch để tăng hiệu quả quản lý và khả năng tự trang trải về tài chí nh ngoại trừ những khoản trợ cấp cụ thể.
- Chiến lược** :
- Thiết lập cam kết thực hiện giữa Đường sắt và Chí nh phủ, đưa ra các quyền lợi và nghĩa vụ rõ ràng với cơ chế cấp vốn có thể dự báo.
 - Thống nhất với các kế hoạch đầu tư và thực hiện dài hạn.
 - Khuyến khí ch tăng nguồn vốn ODA.

< Các chiến lược và mục tiêu của chuyên ngành đường thủy nội đị a >

Quản lý/Khai thác

- Mục tiêu** :
- Thúc đẩy các đị ch vụ cảng và đị ch vụ VT có thể chi trả được và có tí nh cạnh tranh.
 - Cải thiện năng suất khai thác cảng và khai thác vận tải.
 - Giảm số lượng và chi phí cho các vụ tai nạn.
- Chiến lược** :
- Cổ phần hoá các tổ chức khai thác VT đường sông quốc doanh để thúc đẩy sự cạnh tranh và đầu tư cho các tàu lớn và hiện đại hơn.
 - Thương mại hoá lí nh vực quản lý cảng.
 - Thực hiện các đị ch vụ hiện đại bao gồm cả đị ch vụ container.
 - Xây dựng và thực hiện các chương trì nh về an toàn.

Cơ sở hạ tầng

- Mục tiêu** :
- Thiết lập mạng lưới đường thủy liên tỉ nh/QT được xác đị nh rõ ràng.
 - Xây dựng mạng lưới đường thủy đị a phương và mạng lưới đường thủy thứ yếu kết nối với mạng lưới giao thông chí nh.
- Chiến lược** :
- Hoàn thành việc khôi phục các sông chí nh.
 - Khôi phục mạng lưới đường thủy nông thôn

Khung cạnh tranh/thể chế

- Mục tiêu** :
- Xây dựng năng lực quản lý vận tải thủy nội đị a ở cấp đị a phương/cấp quốc gia.
 - Khuyến khí ch sự tham gia tí ch cực hơn của khu vực tư nhân.
 - Bảo đảm hành thủy an toàn, đặc biệt dọc trên các tuyến chí nh.
- Chiến lược** :
- Thực hiện khung pháp lý (gồm việc ban hành đạo luật đường thủy nội đị a), cải tiến thanh tra tàu thuyền và loại bỏ những cản trở về điều tiết.
 - Tăng cường hệ thống bảo trì /lập quy hoạch các tuyến đường thủy đị a phương/quốc gia với sự phân chia trách nhiệm rõ ràng giữa vận tải thủy nội đị a và vận tải biển.
 - Đào tạo kĩ nh vực quản lý CSHT, các kỹ năng KD và ký hợp đồng.
 - Hoàn thành việc cổ phần hoá các doanh nghiệp bảo trì /xây dựng quốc doanh và cải tiến các thủ tục ký kết hợp đồng.
 - Thiết lập cơ chế để đối thoại với thành phần tư nhân như Hiệp hội xà lan.

Cấp vốn

- Mục tiêu** :
- Thiết lập cơ chế cấp vốn bền vững cho phát triển và bảo trì các tuyến đường thủy được hỗ trợ bởi người sử dụng đường thủy.
- Chiến lược** :
- Phát triển quỹ bảo trì bền vững và đưa ra biện pháp thu để đạt doanh thu một cách hiệu quả về mặt chí phí .
 - Khuyến khí ch thành phần tư nhân cấp vốn cho các cảng container
 - Duy trì nguồn vốn ODA
 - Phát triển các nguồn vốn riêng của chuyên ngành.

< Các chiến lược và mục tiêu của chuyên ngành hàng hải >

Quản lý/khai thác

- Mục tiêu** :
- Thúc đẩy ngành VT biển Việt Nam phát triển một cách hiệu quả và có tí nh cạnh tranh.
 - Cải thiện tí nh hiệu quả và các dị ch vụ cảng cũng như các dị ch vụ hỗ trợ.
 - Giảm số lượng/chi phí của các vụ tai nạn và rủi ro của các vết dầu loang và những ảnh hưởng xấu tới môi trường.

- Chiến lược** :
- Thương mại hoá và sau đó cổ phần hoá các tổ chức khai thác vận tải ven biển quốc doanh để thúc đẩy sự cạnh tranh.
 - Công ty hoá các cảng thành các thực thể độc lập với sự tham gia ngày càng nhiều hơn của đị a phương để thúc đẩy cạnh tranh giữa các cảng.
 - Cải tiến việc xếp dỡ hàng hoá chuyên dụng/hàng bách hoá.
 - Mở rộng, cải tiến các trang thiết bị cảng và các tuyến vận tải biển tàu chợ vận chuyển công ten nơ nội đị a/quốc tế.
 - Thúc đẩy VT chuyên dụng và VT đa phương thức (hàng rời).
 - Thương mại hoá và cổ phần hoá các xưởng sửa chữa và xưởng đóng tàu.
 - Đào tạo các kỹ năng kinh doanh và những phương pháp xếp dỡ hàng hoá hiện đại.
 - Xây dựng và thực hiện các chương trì nh về môi trường và an toàn.

Cơ sở hạ tầng

- Mục tiêu** :
- Phát triển hệ thống cảng theo phương thức phân cấp để cung cấp đủ năng lực.
 - Phát triển các cảng cửa ngõ có khả năng cạnh tranh để tăng cường kết nối cảng với thị trường toàn cầu.

- Chiến lược** :
- Tăng việc sử dụng năng lực của các cảng hiện tại bằng cách khôi phục, nâng cấp và sử dụng các phương pháp làm hàng/trang thiết bị /quản lý hiệu quả hơn.
 - Phát triển năng lực của các cảng mới theo nhu cầu bao gồm 3 cảng cửa ngõ ở miền Bắc, miền Trung và miền Nam cùng với 8 cảng tổng hợp chỉ nh.

Khung cạnh tranh/thể chế

- Mục tiêu** :
- Tăng cường năng lực quản lý để lập quy hoạch, quản lý CSHT và quy đị nh cũng như thực thi các tiêu chuẩn về môi trường và an toàn.
 - Sử dụng hệ thống điều tiết cảng dựa trên đị nh hướng thị trường, khuyến khí ch hiệu quả và sự tham gia của thành phần tư nhân.

- Chiến lược** :
- Tăng cường năng lực của Cục HHVN để giám sát chuyên ngành (sử dụng năng lực, sự cạnh tranh cũng như các quy hoạch CSHT dựa trên nhu cầu người sử dụng và các chi phí phát triển tổng thể).
 - Tăng cường năng lực của Cục HHVN để giám sát tí nh trạng của CSHT và lập kế hoạch bảo trì CSHT dựa trên sự phân chia trách nhiệm rõ ràng giữa hàng hải và đường thủy nội đị a.
 - Tăng cường vai trò của Hiệp hội cảng biển Việt Nam và Hiệp hội chủ tàu Việt Nam.

- Loại bỏ chức năng quản lý của Cục HHVN đối với các cảng còn lại và các chức năng thương mại khác.
- Các cảng cần có quyền tự chủ hơn cước phí cảng tùy thuộc vào các mục tiêu thực hiện và tài chí nh nghiêm ngặt.
- Tiếp tục kết hợp các hiệp đị nh quốc tế vào luật hàng hải.
- Cải tiến các tiêu chuẩn thanh tra kiểm soát nhà nước đối với các cảng.
- Đào tạo phương pháp quản lý CSHT cũng như các kỹ năng điều tiết.

Cấp vốn

- Mục tiêu :**
- Phát triển những phương án cấp vốn cho các cảng bằng cách thu hút nguồn vốn của tư nhân và các nguồn vốn khác.
 - Phát triển đội tàu Việt Nam có đủ khả năng cạnh tranh và khả năng đi biển.

- Chiến lược :**
- Khuyến khí ch thành phần tư nhân cấp vốn cho các cảng công ten nơ cũng và các hoạt động khai thác cảng.
 - Hỗ trợ tài chí nh để tạo điều kiện thuận lợi cho việc mở rộng và hiện đại hoá đội tàu.
 - Duy trì nguồn vốn ODA và phát triển các nguồn vốn riêng.

<Các chiến lược và mục tiêu của chuyên ngành hàng không >

Quản lý/khai thác

- Mục tiêu :**
- Tăng cường các hãng hàng không của Việt Nam, phát triển các hãng này để có đủ khả năng cạnh tranh trong môi trường tự do hoá hơn.
 - Cải thiện tí nh hiệu quả của các sân bay cũng như các công tác hỗ trợ.

- Chiến lược :**
- Tăng tí nh độc lập cho các hãng hàng không là thành viên của Tổng công ty hàng không Việt Nam.
 - Thương mại hoá và công ty hoá các sân bay để khuyến khí ch các đị ch vụ vận tải tốt hơn.
 - Thúc đẩy cạnh tranh trong việc cung ứng các đị ch vụ hỗ trợ.
 - Đào tạo các kỹ năng kinh doanh.

Cơ sở hạ tầng

- Mục tiêu :**
- Phát triển hệ thống sân bay theo phân cấp để cung cấp đủ năng lực cần thiết.
 - Phát triển hệ thống kiểm soát không lưu sử dụng công nghệ hiện đại đáp ứng các yêu cầu quốc tế.

- Chiến lược :**
- Tăng năng lực và khôi phục các sân bay chí nh.
 - Khuyến khí ch sự phối hợp QH các sân bay dân sự và quân sự.
 - Phát triển hệ thống kiểm soát không lưu ở các khu vực ưu tiên.
 - Lắp đặt thiết bị cho hệ thống CNS/ATM mới.
 - Tăng năng lực của các sân bay cấp hai mà có tí nh khả thi về mặt kinh tế.

Khung cạnh tranh/thể chế

- Mục tiêu :**
- Tăng cường năng lực quản lý để quy hoạch và quản lý CSHT cũng như điều tiết chuyên ngành.
 - Nâng cao các tiêu chuẩn về môi trường và an toàn hàng không.

- Thiết lập hệ thống giá vé tự do hoá hơn để cân đối cung cầu một cách hiệu quả.

- Chiến lược :**
- Tăng cường năng lực năng lực quy hoạch và đánh giá sự phát triển CSHT của Cục HKDDVN dựa vào nhu cầu của người sử dụng.
 - Loại bỏ các chức năng thương mại của Cục HKDDVN, trao cho các sân bay quyền tự chủ hơn trong việc quy đị nh cước phí sân bay nhưng với các mục tiêu thực hiện khắt khe hơn.
 - Xem xét lại các tiêu chuẩn về điều tiết và kỹ thuật quốc tế, áp dụng các tiêu chuẩn này vào tì nh hì nh thực tiễn ở Việt Nam.
 - Loại bỏ việc kiểm soát giá vé và tạo điều kiện cho các hãng hàng không có quyền tự do hơn để thiết lập các giá vé dựa trên cơ sở thị trường.
 - Đào tạo cho việc lập quy hoạch và sử dụng công nghệ hiện đại.

Cấp vốn

- Mục tiêu :**
- Phát triển những phương án cấp vốn cho các sân bay bằng cách thu hút nguồn vốn của tư nhân và các nguồn vốn khác.
 - Thúc đẩy sự hợp tác nước ngoài/Việt Nam để tăng nguồn tài chí nh và chuyển giao bí quyết kỹ thuật.

- Chiến lược :**
- Bảo đảm hoàn trả toàn bộ chi phí (toàn bộ chi phí cấp vốn) từ các loại cước phí đánh vào người sử dụng và xoá bỏ việc giảm giá cho các hãng hàng không Việt Nam.
 - Cho phép đầu tư nước ngoài vào kinh doanh hàng không.
 - Khuyến khí ch đầu tư tư nhân vào các nhà ga/công trì nh sân bay.
 - Phát triển các nguồn vốn riêng.

< Các chiến lược và mục tiêu của vận tải đa phương thức >

Quản lý/Khai thác

- Mục tiêu :**
- Cung cấp cho các chủ hàng những dị ch vụ VT từ cửa-tới cửa có chất lượng cao đối với các hệ thống phân phối trong tương lai.

- Chiến lược :**
- Phát triển các đại lý kho bãi và giao nhận hàng hoá cũng như các đại lý thu gom hàng hoá/trung gian.
 - Phát triển các Hiệp hội của tổ chức khai thác vận tải và các Hội đồng chủ hàng.
 - Áp dụng các dị ch vụ thường xuyên có bảo đảm đối với những lô hàng nhỏ được vận chuyển bằng các tàu chuyên dụng lớn hơn.
 - Áp dụng các hệ thống quản lý thông tin về hàng hoá.
 - Đào tạo kỹ năng kinh doanh và những phương pháp hậu cần.

Cơ sở hạ tầng

- Mục tiêu :**
- Loại bỏ những trở ngại trong các hệ thống phân phối làm cản trở việc cung cấp các dị ch vụ kị p thời và tin cậy với chi phí thấp.

- Chiến lược :**
- Áp dụng các phương pháp xếp dỡ hàng hoá hiện đại tại cảng, bến bãi, nhà kho để chuyển đổi phương thức một cách thuận tiện.

- Cải tạo các đường tiếp cận tới các cảng và các cơ sở sản xuất (đặc biệt vận chuyển công ten nơ).
- Phát triển các công trình cảng chuyên dụng mới.

Khung cạnh tranh/thể chế

- Mục tiêu** :
- Thiết lập khung pháp lý đối với việc quản lý và khai thác đa phương thức.
 - Hoàn thành khung pháp lý cho từng phương thức.
 - Loại bỏ những trở ngại ảnh hưởng đến các dịch vụ vận tải.

- Chiến lược** :
- Thiết lập khung pháp lý đối với vận tải hàng hoá (giới hạn trách nhiệm, cơ sở pháp lý cho các tổ chức khai thác vận tải hoặc các tổ chức khai thác vận tải đa phương thức cũng như các đại lý giao nhận đóng vai trò là người vận chuyển chứ không phải các đại lý đơn thuần) dựa trên các tiêu chuẩn quốc tế.
 - Cải cách các quy định hải quan để thiết lập hệ thống hải quan hiện đại bằng cách hình thành cơ quan hải quan tại các cảng và các cảng nội địa được uỷ quyền.
 - Gia nhập các hiệp định quốc tế chính về thương mại và vận tải, đồng thời đưa các hiệp định này vào luật của Việt Nam.
 - Đào tạo các quy định và khai thác đa phương thức.
 - Loại bỏ hạn chế về đầu tư nước ngoài cho lĩnh vực VT.

Cấp vốn

- Mục tiêu** :
- Phát triển những phương án cấp vốn cho các cảng bằng cách thu hút nguồn vốn của tư nhân và các nguồn vốn khác

- Chiến lược** :
- Khuyến khích tư nhân đầu tư vào các cảng công ten nơ và các cảng nội địa bằng cách cung cấp CSHT hỗ trợ như mặt bằng và các đường tiếp cận tốt.

4.3 Đánh giá sự cân đối phương thức

Trong khi ngành GTVT Việt Nam bao gồm đầy đủ các phương thức vận tải, thì vấn đề bức xúc trong qui hoạch là phải tìm ra sự cân bằng tương đối giữa các phương thức này. Đây không phải là một nhiệm vụ dễ dàng vì năng lực và kết quả thực hiện của các phương thức vận tải chịu ảnh hưởng bởi hàng loạt các thông số gồm cơ sở hạ tầng, trang thiết bị, khai thác v.v. Tuy nhiên, một tính toán đã được tiến hành để kiểm nghiệm những thay đổi tương ứng trong các chi phí vận tải tổng thể thông qua việc phân tích hàng loạt các kịch bản khác nhau về tỷ phần đảm nhận của từng phương thức trong tương lai trên mạng lưới giao thông quốc gia.

Khi phân tích, tổng chi phí vận tải được tính như tổng chi phí khai thác các thiết bị vận tải, chi phí thời gian của hành khách và hàng hóa, xếp/dỡ và chuyển tải hàng hoá, chi phí xây dựng và duy tu bảo dưỡng cơ sở hạ tầng GTVT. Các trường hợp được áp dụng để tính toán như sau:

- 1) Hiện tại: Nhu cầu vận tải năm 1999 trên mạng lưới GTVT hiện có.
- 2) Không làm gì : nhu cầu năm 2020 trên mạng lưới hiện có (1999).
- 3) Kinh tế nhất: nhu cầu năm 2020, 100% được phân bổ trên phương thức (tuyến) kinh tế nhất.

- 4) Kinh tế: Nhu cầu năm 2020 được xác đị nh tỷ lệ nghị ch với chi phí đối với các phương thức (tuyến) có sẵn.
- 5) Cơ sở: Nhu cầu năm 2020 được xác đị nh theo các phần đảm nhận hiện nay của cặp OD.
- 6) Mục tiêu: Nhu cầu 2020, kết hợp 1/2 Kị ch bản kinh tế và 1/2 Kị ch bản gốc.
- 7) Chỉ dành cho Đường bộ: nhu cầu 2020, tương tự kị ch bản kinh tế nhưng chỉ giới hạn đầu tư cho đường bộ
- 8) Chỉ giành cho Đường sắt: nhu cầu 2020, đầu tư mới giới hạn chỉ cho đường sắt.
- 9) Chỉ giành cho vận tải thủy nội đị a: nhu cầu 2020, đầu tư mới chỉ giới hạn cho vận tải thủy nội đị a.
- 10) Chỉ giành cho vận tải ven biển: nhu cầu 2020, đầu tư mới chỉ giới hạn cho vận tải ven biển.

Bảng 4.3.1 về các kết quả phân tí ch cho thấy chi phí vận tải sẽ thay đổi đáng kể phụ thuộc vào các chí nh sách về GTVT mà Việt Nam sẽ áp dụng. Có thể rút ra các kết luận quan trọng nhất là:

- Đầu tư cho cơ sở hạ tầng là hết sức cần thiết đối với ngành GTVT trong tương lai của. Nếu không tiến hành đầu tư, các chi phí phải trả thêm của chí nh phủ sẽ tăng lên khoảng 10 đến 18 tỷ US\$/năm tí nh đến giai đoạn 2020.
- Không một phương thức đơn lẻ nào có thể đáp ứng được nhu cầu vận tải tương lai. Nếu chỉ đầu tư cho riêng một chuyên ngành, sẽ dẫn đến một hệ thống GTVT không cân bằng và kém hiệu quả. Cần đầu tư để kết hợp liên hoàn các phương thức vận tải một cách hợp lý.
- Việt Nam có có một cơ hội lớn để cải tiến hệ thống GTVT một cách kinh tế.

Bảng 4.3.1

Tổng chi phí vận tải và các phần đảm nhận của các phương thức (hàng hoá) theo các trường hợp

Trường hợp	Năm	Chi phí vận tải tổng thể theo năm ¹		Phần đảm nhận của phương thức trong vận tải hàng hoá Tấn-Km (%)				
		(Tỷ US\$)	Chỉ số TH Kté = 100	Đườn g bộ	Thuy ỷ nội đị a	Đườn g sắt	VT ven biển	Hàng không
1. Hiện tại	1999	5,0	-	43	18	6	33	0
2. Không làm gì cả	2010	27,3	229	43	7	13	36	1
3. Kinh tế nhất	2010	9,7	82	13	11	12	64	0
4. Kinh tế	2010	11,9	100	24	9	19	48	0
5. Cơ sở	2010	16,8	141	71	6	6	17	0
6. Mục tiêu	2010	14,5	122	48	7	12	33	0
7. Chỉ Đư Đường bộ	2010	18,5	155	57	3	7	32	1
8. Chỉ Đư Thủy nội đị a	2010	21,5	181	34	11	11	42	2
9. Chỉ Đư Đường sắt	2010	21,7	182	30	6	36	27	1
10. Chỉ Đư Vận tải ven biển	2010	21,1	177	34	7	9	49	1

¹ Chi phí xây dựng ước tí nh bì nh quân năm trong vòng 30 là 12% /năm.

Chiến lược được khuyến nghị

Mặc dù dựa trên các giả định nhưng các kết quả phân tích cho thấy nếu xu hướng hiện tại trong phân chia phương thức còn tiếp tục thì mạng lưới GTVT tổng thể sẽ không mang lại hiệu quả kinh tế. Dựa trên quan điểm kinh tế, khả năng có thể có được các dịch vụ cạnh tranh trong vận tải ven biển, đường sắt và thủy nội địa vẫn là vấn đề gây nhiều tranh cãi. Tuy nhiên, điều này không có nghĩa là mở rộng các phương thức đó một cách không hạn chế mà đưa ra một sự cân bằng thoả đáng của ba phương thức này. Chiến lược nêu ra là phải tạo điều kiện thuận lợi cho việc chuyển đổi phần đảm nhận phương thức của đường bộ. Tuy nhiên, trong tương lai vai trò của đường thủy nội địa đối với vận tải liên tỉnh sẽ ít quan trọng hơn mặc dù vẫn có vai trò đáng kể trong vận tải nội tỉnh.

4.4 Phát triển mạng lưới tổng thể

Những cân nhắc khi lập qui hoạch

Mạng lưới GTVT dài hạn đưa ra cơ sở hữu ích để hướng dẫn đầu tư cho cơ sở hạ tầng một cách liên hoàn và đồng bộ. Cấu trúc của mạng lưới tổng thể đã được lập ra chủ yếu dựa trên nhu cầu dự báo được ước tính với những cân nhắc sau (xem Hình 4.4.1):

- 1) Tất cả các trung tâm tăng trưởng, các khu vực sản xuất, và các trung tâm hoạt động khác nên được cung cấp đầy đủ cơ sở hạ tầng và các dịch vụ GTVT.
- 2) Để phát huy tối đa các năng lực của CSHT mạng lưới vận tải nên được lập qui hoạch có phân cấp rõ ràng, tận dụng các công trình/thiết bị và mạng lưới hiện có nhằm đáp ứng nhu cầu tương lai một cách hiệu quả và kinh tế.
- 3) Phải đảm bảo kết nối liên phương thức thông qua việc sắp xếp thể chế và CSHT để tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải hàng hoá và hành khách được thông suốt.
- 4) Các tuyến nối quốc tế tiếp cận thị trường thế giới và các nước láng giềng phải được tăng cường.
- 5) Các vành đai tăng trưởng ở Miền Bắc, Miền Nam và Miền Trung Việt Nam phải được cung cấp các CSHT GTVT mang tính chiến lược.
- 6) Các yếu tố khác như môi trường và các đặc điểm địa lý phải được đưa vào qui hoạch một cách hợp lý.

Mạng lưới tổng thể sẽ bao gồm các đầu mối GTVT then chốt và các tuyến nối với đường bộ, đường sắt, thủy nội địa, các cảng và các sân bay mà theo phân cấp trong báo cáo của VITRANSS là "chính yếu" và "thứ yếu". Với mạng lưới này, giao thông sẽ được kết nối xuống tận các huyện trên phạm vi cả nước.

Phân cấp mạng lưới GTVT:

Vai trò mong muốn của các phương thức vận tải ở các mức phân cấp khác nhau được tóm tắt như sau:

Cửa ngõ quốc tế: Các cảng và sân bay sẽ phải thực hiện chức năng là các cửa ngõ quốc tế đối với luân chuyển hành khách và hàng hoá, trong khi đó đường sắt,

đường bộ và vận tải thủy nội đị a sẽ cung cấp các đầu mối vận tải quốc tế với các nước láng giềng ở mức độ thấp hơn. Ba cảng và ba sân bay tại ba miền Bắc, Trung, Nam sẽ là những cửa ngõ quốc tế. Các hành lang qua biên giới nhỏ cũng sẽ bổ sung cho VT quốc tế.

Xương sống Bắc-Nam: Phương pháp thiết lập/tăng cường hành lang vận tải Bắc-nam là vấn đề chủ chốt tiếp theo trong công tác quy hoạch. Bốn phương thức vận tải là đường hàng không, hàng hải, đường sắt và đường bộ sẽ chia sẻ trách nhiệm tăng cường trục xương sống vận tải này.

Kết nối với các đầu mối phát sinh vận tải/Nút giao thông chiến lược: Các đầu mối đường bộ, đường sắt và đường thủy nội đị a cần được kết nối với các sân bay, cảng trung tâm phân phối hàng hoá, ga xe lửa v.v.

Giao cắt giữa Mạng lưới nội đô và liên thành phố: Mở rộng và phát triển các khu vực đô thị , đặc biệt là tại Hà Nội và TP HCM, cần một mạng lưới nội đô và liên đô thị được kết nối liên hoàn và hiệu quả, đặc biệt là đường sắt và đường bộ.

Mạng lưới thứ cấp: Mạng lưới chí nh yếu trên cần được bổ sung và tăng cường hơn nữa với mạng lưới thứ cấp mang tí nh chiến lược. Phương hướng chung của mạng lưới giao thông thứ cấp này là tối thiểu phải liên kết với các tỉ nh lý và các trung tâm tỉ nh có tỉ nh chiến lược khác với đường bộ chí nh yếu/thứ yếu.

Mạng lưới cấp 3: Mặc dù cấp độ này không được VITRANSS xem xét chi tiết nhưng chức năng cần thiết và các đị nh hướng quy hoạch sẽ được nghiên cứu dựa trên nghiên cứu tỉ nh hướng đối với các tỉ nh được lựa chọn.

Bảng 4.4.1

Vai trò được mong đợi của các phương thức vận tải ở Việt Nam.

Phân cấp	Hàng không	Hàng hải	Đường sắt	Đường bộ	Đường thủy nội đị a
Liên quốc gia	✓✓✓	✓✓✓	✓	✓	✓
Liên vùng	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓	-
Liên tỉ nh	✓✓	✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓
Tỉ nh	-	✓	✓	✓✓✓	✓✓
Đĩ a phương	-	-	-	✓✓✓	✓

Chú thí ch: ✓ chỉ ra tầm quan trọng

Quy hoạch mạng lưới giao thông vận tải dài hạn phác thảo

Trên cơ sở thảo luận, một phác thảo dài hạn kế hoạch mạng lưới GTVT đã được hì nh thành như trên Hì nh 4.4.1. Mạng lưới cho các phương thức vận tải cơ bản được chia thành 3 cấp: chí nh yếu, thứ cấp, và cấp 3. Cấp chí nh yếu là có tầm quan trọng quốc gia, trong khi đó cấp thứ yếu liên kết các trung tâm phát triển của tỉ nh với mạng lưới chí nh yếu. Mạng lưới cấp 3 cung cấp các tiếp cận phù hợp tới/từ các khu vực còn lại. Hiện tại cần phải liên kết mạng lưới đối với cả các điểm nút/đầu mối

chí nh yếu của các phương thức khác nhau, và giữa các mạng lưới chí nh yếu, thứ yếu và cấp 3. Mạng lưới kết nối liên hoàn bao gồm:

Cảng và Vận tải biển

- Cấp I:** 3 hệ thống cảng ở miền Bắc (Quảng Ninh-Hải Phòng), Miền Trung (Vị nh Đà Nẵng) và miền Nam (Sài Gòn-Vũng Tàu) thực hiện chức năng của các cảng cửa ngõ quốc tế.
- Cấp II:** Các cảng khác trực thuộc Bộ GTVT bao gồm Cửa Lò, Quy Nhơn, Nha Trang, Cần Thơ, Mỹ Tho và Mỹ Tho thực hiện luân chuyển hành khách và hàng hoá khu vực
- Cấp III:** Các cảng đị a phương khác phục vụ nhu cầu đị a phương

Hàng không

- Cấp I:** 3 cửa ngõ quốc tế ở miền Bắc (Nội Bài), Miền Trung (Đà Nẵng) và miền Nam (Tân Sơn Nhất) liên kết các điểm đến chí nh ở nước ngoài
- Cấp II:** Các sân bay quốc tế/nội đị a có tầm quan trọng khu vực như Hải Phòng, Huế, Cần Thơ, Lào Cai.
- Cấp III:** Các sân bay đị a phương khác phục vụ các mục đĩ ch quản lý và kinh tế xã hội khác nhau

Đường sắt

- Cấp I:** Trục Bắc-Nam (Hà Nội-TP HCM), các đầu mối quốc tế chí nh và các tuyến nối với các cảng cấp I.
- Cấp II:** Các tuyến liên kết các thành phố chí nh, các sân bay/cảng cấp II
- Cấp III:** Các tuyến đị a phương khác

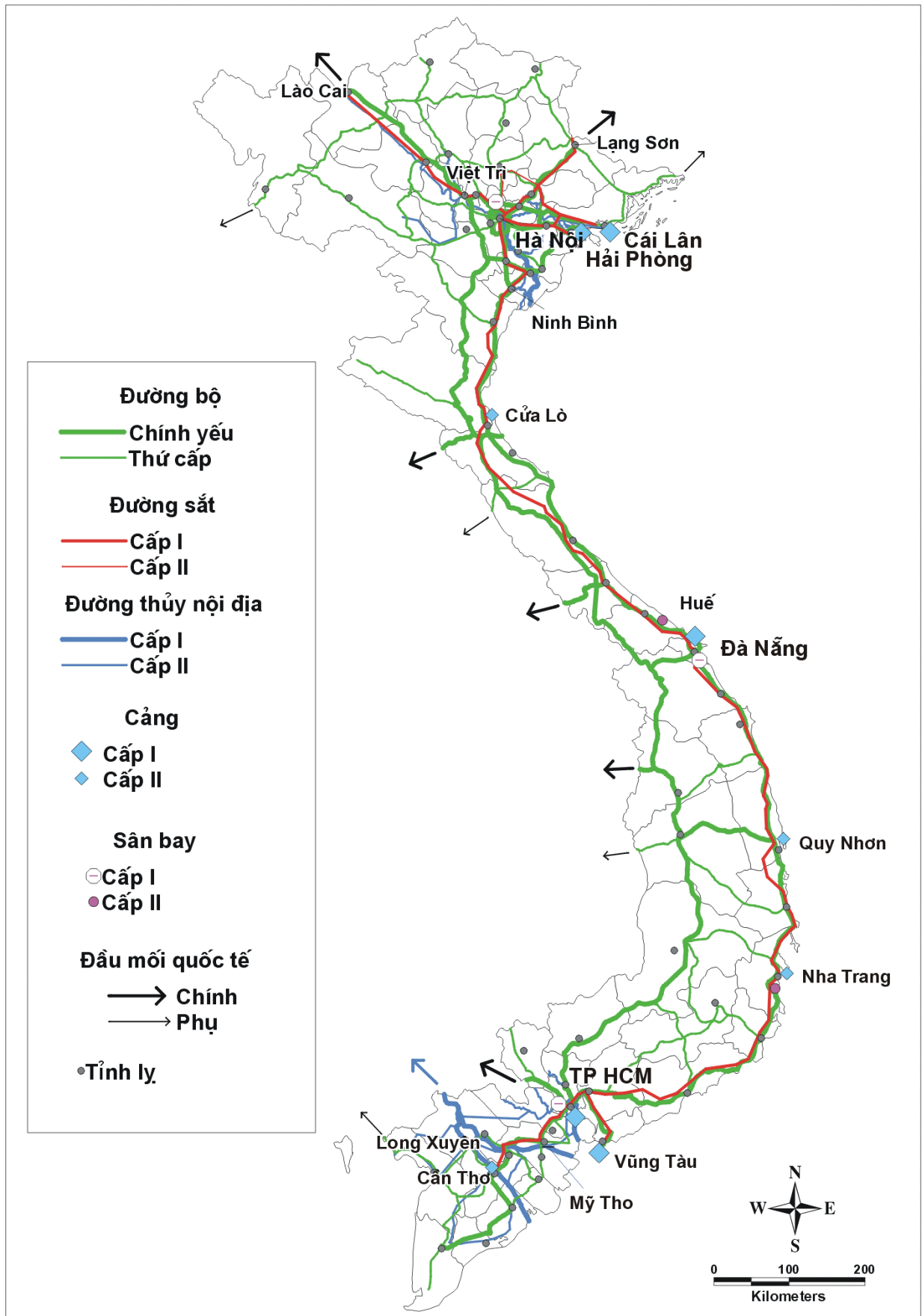
Thủy nội đị a

- Cấp I:** Những tuyến ĐT dọc các sông QT và các cảng sông liên quan trực tiếp
- Cấp II:** Những tuyến ĐT có tầm quan trọng KV và các cảng sông liên quan trực tiếp
- Cấp III:** Các tuyến đường thủy khác và các cảng sông có liên quan

Đường bộ

- Chí nh yếu:** Xương sống quốc gia Bắc-Nam đường tiếp cận tới các sân bay/cảng cấp I (chí nh yếu), các trung tâm chiến lược và đường bộ qua biên giới chí nh
- Thứ yếu:** Đường bộ liên kết các đường chí nh yếu với các tỉ nh lý, sân bay/cảng chí nh, các trung tâm hoạt động, các đầu mối vận tải khác, các đường qua biên giới khác v.v.
- Cấp 3:** Đường bộ liên kết các trung tâm huyện và các trung tâm tăng trưởng cùng cấp khác với mạng lưới chí nh yếu và thứ cấp
- Đ.phương:** Các đường đị a phương khác nối liên các xã

Hình 4.4.1
Mạng lưới GTVT dài hạn



4.5 Phân tí ch hành lang

Tổng quát

Mạng lưới vận tải tổng thể tương lai của Việt Nam bước đầu đã được quy hoạch dựa vào nhu cầu tương lai có tí nh đến phân cấp mạng lưới và hội nhập khu vực/quốc tế. Mục tiêu cơ bản của phần này là xem xét các đặc điểm, hạn chế và tiềm năng của các hành lang chí nh được lựa chọn để xác đị nh các dự án cần thiết và các đề xuất về chí nh sách sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho luân chuyển hàng hoá và hành khách dọc các hành lang thông suốt và khuyến khí ch sử dụng hiệu quả CSHT.

Tổng cộng có 27 hành lang vận tải đã được xác đị nh để đánh giá có cân nhắc đầu đủ các yếu tố sau (xem Hì nh 4.5.1):

- Các hành lang đã được công nhận là các tuyến vận tải chí nh yếu;
- Các hành lang có tầm quan trọng chiến lược từ các triển vọng phát triển khu vực và quốc gia và được các chí nh sách hiện tại của Chí nh phủ hỗ trợ; và
- Các hành lang sẽ có tiềm năng phát triển lớn hơn nếu khả năng tiếp cận của chúng được cải thiện.

Đối với các hành lang xác đị nh đã tiến hành miêu tả hiện trạng, phân tí ch nhu cầu tương lai, đánh giá những hạn chế và cơ hội và xác đị nh các chiến lược phát triển hì nh thành cơ sở của các dự án sẽ được hì nh thành (Tham khảo Phụ lục 4-B).

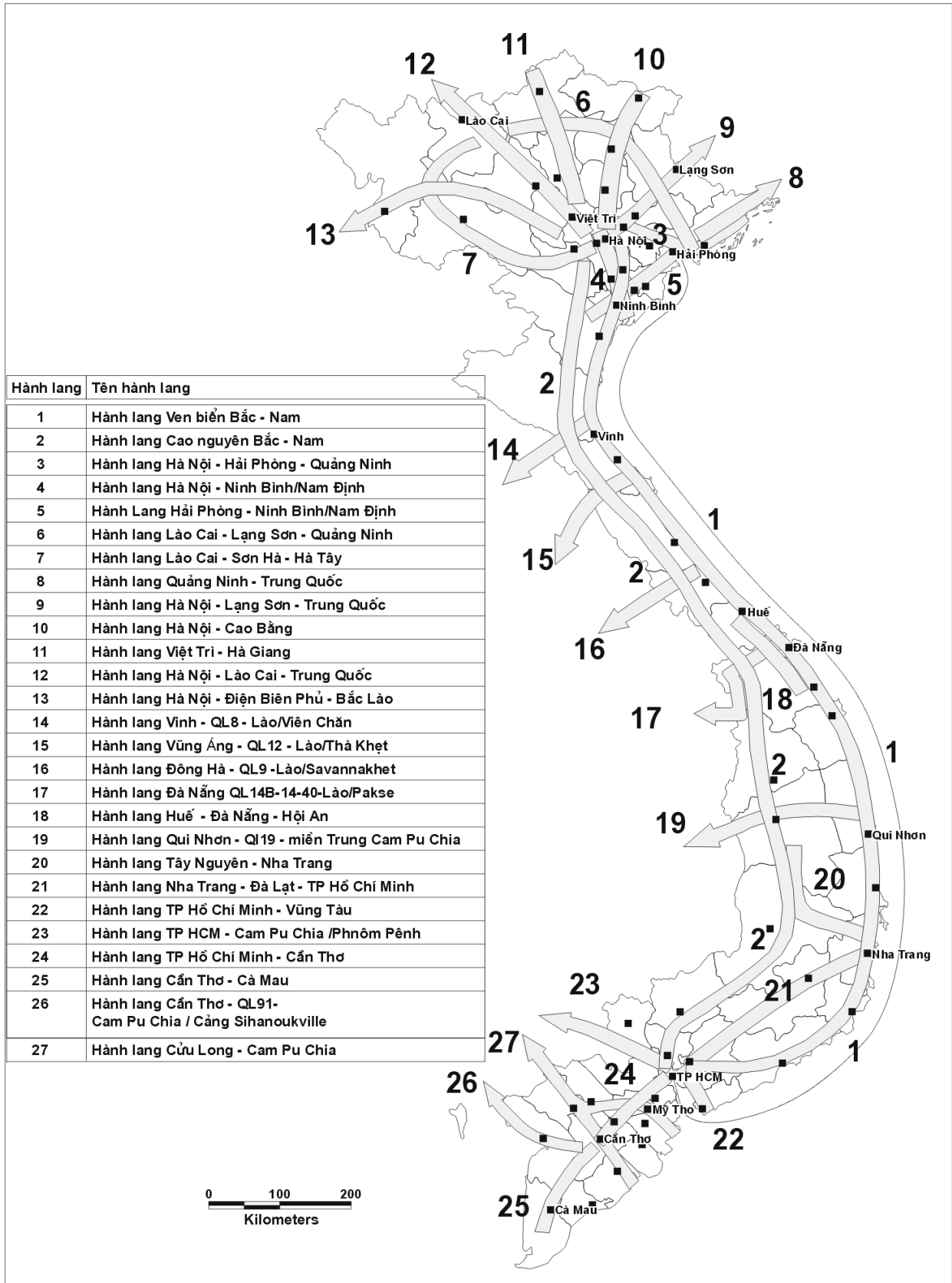
Xác đị nh các dự án ưu tiên

Các dự án được lựa chọn bước đầu đã được đánh giá dựa trên những phân tí ch mạng lưới sử dụng mô hì nh phân bố vận tải. Điều này bao gồm việc ước tí nh số lượng làn xe đường bộ cần thiết để đáp ứng nhu cầu vận tải phát sinh về hành khách và hàng hoá liên tí nh. Mặc dù các phân tí ch được thực hiện dựa trên một số giả đị nh, các kết quả sẽ cho thấy những hạn chế về năng lực ước tí nh và tầm quan trọng tương đối của các hành lang. Hơn nữa, mặc dù tất cả các hành lang đã xác đị nh đều quan trọng, nhưng cần tập trung ưu tiên vào 7 hành lang sau:

- 1) Hành lang ven biển Bắc Nam (Hà Nội - TP Hồ Chí Minh)
- 2) Hành lang Hà Nội-Hải Phòng-Quảng Ninh
- 3) Hành lang Hà Nội-Ninh Bì nh-Nam Đị nh
- 4) Hành lang Huế-Đà Nẵng-Hội An
- 5) Hành lang Nha Trang-Đà Lạt-TP Hồ Chí Minh
- 6) Hành lang TP Hồ Chí Minh-Vũng Tàu
- 7) Hành lang TP Hồ Chí Minh-Cần Thơ

Bên cạnh các phân tí ch theo hành lang, 2 khu vực tăng trưởng ở miền Bắc và miền Nam cũng đã được thảo luận riêng rẽ bằng cách kết hợp các hành lang liên quan.

Hình 4.5.1
 Các hành lang vận tải chí nh đã được xác đị nh



Mục tiêu và chiến lược của các hành lang ưu tiên

1) Hành lang Ven biển Nam-Bắc (Hà Nội - TP HCM)

Mục tiêu dài hạn là phát triển tuyến hành lang này thành một hành lang hiệu quả, có tính cạnh tranh và có tỷ phần đảm nhận giữa các phương thức cân đối với nhau. Chính điều này sẽ hỗ trợ các hoạt động kinh tế của quốc gia và đảm bảo sự liên kết của hai miền Bắc-Nam.

Các chiến lược khác nhau đã được đề ra cho hành lang ven biển Bắc-Nam này. Các chiến lược này như sau:

Các chiến lược dài hạn: Hành lang này nên luôn sẵn sàng có những điều chỉnh phù hợp để đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng. Các điều chỉnh đó bao gồm mở rộng QL1, xây dựng đường tránh đô thị, nâng cấp cơ sở hạ tầng và các hoạt động khai thác đường sắt, cải thiện và hiện đại hóa các cảng và vận tải ven biển. Năng lực của hệ thống vận tải hàng không cũng phải được cải thiện tương ứng.

Sự phối kết hợp giữa các phương thức nên được cân nhắc kỹ lưỡng vì bốn phương thức vận tải chính là đường bộ, đường sắt, đường biển và hàng không đều hoạt động trên hành lang đô thị phát triển dày đặc này. Vai trò của từng phương thức nên được xác định phù hợp với dịch vụ của các phương thức này và phù hợp với thị trường để đảm bảo hoạt động khai thác thu được kết quả tốt. Ví dụ tiêu biểu trong tình hình của ngành đường sắt là nhu cầu mở rộng đường sắt chỉ được thực hiện chừng nào đường sắt có thể đưa ra mức giá cạnh tranh và dịch vụ chất lượng cao.

Tính cạnh tranh trong ngành vận tải cũng là một vấn đề gây nhiều tranh cãi trên bình diện quốc tế đặc biệt là trong bối cảnh toàn cầu hóa và hòa nhập kinh tế khu vực (ASEAN) và tiểu vùng (Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng, GMS).

Các chiến lược ngắn hạn đến trung hạn: Để cho các vấn đề hiện nay được triển khai phù hợp với các chiến lược dài hạn thì cần đề ra các chiến lược từ ngắn đến trung hạn như sau:

- 1) Tăng cường an toàn đường bộ và trật tự đường bộ.
- 2) Khôi phục hệ thống đường sắt.
- 3) Mở rộng các cảng tổng hợp chính (chủ yếu là các cảng Hải Phòng, Tiên Sa và các cảng sông Sài Gòn).
- 4) Mở rộng các sân bay cấp I (Các sân bay Nội Bài, Đà Nẵng và Tân Sơn Nhất)
- 5) Xây dựng đường tránh đô thị tại các "điểm nóng" trong thành phố
- 6) Cải thiện khai thác đường sắt.
- 7) Mở rộng các cảng tổng hợp chính (chủ yếu là các cảng Cửa Lò, Quy Nhơn và Nha Trang).
- 8) Mở rộng các sân bay cấp hai (Cát Bi, Phú Bài và Nha Trang)

2) Hành lang Hà Nội-Hải Phòng-Quảng Ninh

Hành lang này cần hiệu quả và có khả năng cạnh tranh hơn để phục vụ cho giao thông đô thị /ngoại ô cũng như VT quốc tế được kết nối với các sân bay cửa ngõ và VT biển. Hành lang này sẽ phải liên quan đến các phương thức VT khác nhau chẳng hạn như VT đa phương thức hiệu quả, VT hàng rời kinh tế, VT hành khách liên thành phố, VT khách du lịch và giao thông đô thị. Chiến lược phát triển hành lang đề xuất là hiện đại hoá các tuyến đường sắt, đường thuỷ nội địa và các đường bộ để đáp ứng lưu lượng vận tải đa dạng và mật độ cao trên hành lang với mức đầu tư tối thiểu cho CSHT. Cơ cấu phương thức thích hợp sẽ rất cần thiết để thoả mãn các nhu cầu vận tải khác nhau theo chức năng. Đường sắt nên phục vụ vận chuyển hành khách liên tỉnh và nội địa (trong một chừng mực giới hạn) cũng như phục vụ vận tải đa phương thức. Còn đường thuỷ nội địa nên phục vụ cho việc vận chuyển công tenơ/hàng rời và trong một chừng mực nhất định phục vụ cho VT đa phương thức.

Đường bộ sẽ đáp ứng các yêu cầu của giao thông đô thị, vận tải hành khách liên thành phố, vận tải du lịch, vận tải đa phương thức và vận chuyển các lô hàng nhỏ và kích cỡ ngắn.

Các chiến lược dài hạn liên quan đến việc cung cấp dịch vụ vận tải có khả năng cạnh tranh quốc tế mà sẽ hỗ trợ hơn nữa cho việc phát triển đô thị và công nghiệp dọc hành lang. Ngoài ra cũng nên cân nhắc kỹ lưỡng những tác động môi trường đối với các khu vực ven biển. Các chiến lược trung hạn và ngắn hạn sẽ:

- (1) Hoàn thành các dự án cầu và đường đang tiến hành
- (2) Nâng cao trật tự an toàn giao thông và luồng vận tải đường bộ
- (3) Khôi phục hai tuyến đường sắt hiện có
- (4) Mở rộng các cảng biển cửa ngõ
- (5) Mở rộng các cảng sông và cải tạo các tuyến đường thuỷ nội địa
- (6) Tăng năng lực của tuyến đường sắt Hải Phòng bằng cách lắp đặt đường đôi và điện khí hoá
- (7) Thúc đẩy VT đa phương thức chủ yếu là đường bộ và đường sắt đồng thời với việc mở rộng các cảng cửa ngõ và xây dựng cảng công tenơ nội địa.

3) Hành lang Hà Nội Ninh Bình/ Nam Định

Hành lang này có thể cung cấp dịch vụ vận tải đô thị / ngoại ô một cách hiệu quả và khả thi với các loại phương thức khác nhau và sẽ hỗ trợ cho các hoạt động công nghiệp. Chiến lược dài hạn là đáp ứng nhu cầu đang tăng đối với đường bộ chất lượng cao và các dịch vụ đường sắt. Các chiến lược ngắn và trung hạn như sau:

- (1) Khôi phục đường sắt, đặc biệt là đoạn giữa Hà Nội - Phú Lý
- (2) Mở rộng các cảng sông
- (3) Cải tạo các tuyến đường thuỷ nội địa dọc Sông Đáy và Sông Hồng, xây dựng kênh Đáy - Ninh Cơ
- (4) Tăng cường quản lý giao thông và an toàn giao thông
- (5) Mở rộng QL1 từ 2 lên 4 làn
- (6) Cải thiện sự kết nối liên phương thức

4) Hành lang Huế - Đà Nẵng - Hội An

Có 3 mục tiêu phát triển đối với hành lang này. Một là kết nối 2 khu vực đô thị riêng rẽ với nhau và củng cố nền móng cho phát triển kinh tế xã hội ở Miền Trung. Hai là cung cấp các cửa ngõ vận tải quốc tế năng động thông qua các dịch vụ vận tải biển và hàng không có tính cạnh tranh. Ba là tạo điều kiện tăng cường liên kết Bắc-Nam.

Do đó các chiến lược dài hạn nên tính đến việc loại bỏ những hạn chế về năng lực tại Đèo Hải Vân thông qua việc cung cấp các hầm đường bộ và đường sắt, tăng cường các dịch vụ sân bay và cảng cửa ngõ, và thúc đẩy liên kết đường bộ đông-tây với các nước láng giềng. Các kế hoạch ngắn đến trung hạn bao gồm:

- (1) Xây dựng hầm đường bộ ngắn hơn tại Đèo Hải Vân
- (2) Mở rộng cảng Tiên Sa với đường vào cảng tốt hơn
- (3) Mở rộng sân bay Đà Nẵng nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng
- (4) Khôi phục đường sắt
- (5) Phát triển mạng lưới đường bộ dành cho du lịch trong khu vực
- (6) Xây dựng cảng Liên Chiểu

5) Hành lang Nha Trang-Đà Lạt-TP Hồ Chí Minh

Hành lang này dự kiến có thể sẽ có các luồng vận tải đường bộ thông suốt giữa TP HCM và vùng cao nguyên, đồng thời là một tuyến hỗ trợ cho QL1. Do địa hình của hành lang này không bằng phẳng, sẽ rất khó có thể đáp ứng được nhu cầu tương lai của nó nếu chỉ phát triển đường bộ. Ngoài ra, do hành lang này cần được liên kết một cách hiệu quả với hành lang duyên hải bắc-nam nhằm chia sẻ nhu cầu một cách hiệu quả, nên việc mở rộng các dịch vụ hàng không qua Đà Lạt, Nha Trang và phát triển các dịch vụ vận tải biển bao gồm vận chuyển hàng container qua Nha Trang là rất cần thiết. Các chiến lược ngắn đến trung hạn như sau:

- (1) Khôi phục và nâng cấp đường bộ hiện tại
- (2) Khôi phục và cải tạo các sân bay hiện tại
- (3) Mở rộng cảng Nha Trang
- (4) Hiện đại hoá vận tải hàng hoá

6) Hành lang TP HCM-Vũng Tàu

Hành lang vận tải này có vai trò rất quan trọng. Quy hoạch TP HCM nhằm mở rộng khu vực đô thị tương lai qua Sông Sài Gòn mà theo đó hành lang này sẽ được kết nối tốt hơn với toàn bộ hệ thống đô thị. Quá trình phát triển hiện đang diễn ra dọc sông Thị Vải và có thể sẽ có một cảng cửa ngõ mới tại Vũng Tàu và/hoặc Thị Vải. Kế hoạch dài hạn phát triển một sân bay quốc tế mới tại Long Thành hiện đang được cân nhắc. Ngoài ra, chắc chắn trong vòng 1-2 thập kỷ tới, TP HCM sẽ trở thành một thành phố lớn với dân số 10 triệu người, gồm cả cư dân sinh sống tại các khu vực kế cận. Với tình hình như vậy, hiệu quả của các hoạt động đô thị và công nghiệp sẽ trực tiếp bị ảnh hưởng bởi hiệu quả và chất lượng của CSHT và dịch vụ GTVT đã được đề cập

kỹ càng trong các chiến lược dài hạn của hành lang này. Việc cung cấp các sân bay và cảng cửa ngõ hiện đại được kết nối với các dịch vụ đường bộ, đường cao tốc và đường thủy nội địa thông qua quá trình container hoá và vận tải đa phương thức, được hỗ trợ công nghệ thông tin và các biện pháp hỗ trợ thể chế là một mục tiêu đề ra. Các chiến lược ngắn đến trung hạn bao gồm:

- (1) Tăng cường các đầu mối liên kết giữa TP HCM, đặc biệt là các cảng Sông Sài Gòn và các khu công nghiệp tại Đồng Nai và Vũng Tàu
- (2) Mở một kênh đào mới giữa sông Thị Vải và ĐB Sông Cửu Long vòng qua các cảng sông Sài Gòn.
- (3) Mở rộng năng lực đường sắt tại đoạn TP HCM-Biên Hoà bằng việc đường đôi hoá và điện khí hoá
- (4) Bắt đầu xây dựng một cảng biển nước sâu với một cảng công ten nơ nội địa a

7) Hành lang TP HCM - Cần Thơ

Cân bằng phương thức là chìa khoá giải quyết các hạn chế năng lực tại hành lang này. Vai trò tiềm tàng của đường thủy nội địa đối với vận tải hàng hoá rất quan trọng. Năng lực tiềm tàng của hành lang này cần được phát huy tối đa để có thể đáp ứng được nhu cầu.

Hành lang đã được đô thị hoá cao này tạo ra khối lượng vận tải hành khách lớn trên các tuyến liên tỉnh và nội tỉnh do đường bộ đảm nhận, trong khi vận tải thủy nội địa không thể đáp ứng được nhu cầu. Việc mở rộng và xây dựng đường cao tốc là không thể tránh khỏi; và không nên bỏ qua phương án mở rộng đường sắt từ TP HCM tới Mỹ Tho và xa hơn nữa, tới Cần Thơ trong tương lai. Các chiến lược ngắn đến trung hạn được tóm tắt như sau:

- (1) Xây dựng 2 cầu (Mỹ Thuận và Cần Thơ) nhằm đảm bảo GT đường bộ thông suốt
- (2) Hiện đại hoá đường thủy nội địa a và các cảng sông
- (3) Mở rộng năng lực đường bộ (cải tạo QL50, xây dựng đường cao tốc giữa TP HCM và Mỹ Tho)
- (4) Thúc đẩy vận tải container/container đông lạnh

Chiến lược phát triển các hành lang khác

1) Hành lang Cao nguyên Bắc-Nam (Hà Nội - TP HCM)

Mặc dù, nếu dựa trên quan điểm phát triển quốc gia, dự án này đóng vai trò quan trọng mang tầm chiến lược song dự báo nhu cầu vận tải cho thấy việc mở rộng năng lực không phải là vấn đề cấp bách. Về lâu dài, hành lang này sẽ là tuyến thay thế cho những người sử dụng đường bộ, đặc biệt các xe tải đường dài có thể chọn lựa hành lang này để tránh tắc nghẽn giao thông trên hành lang ven biển. Hoà nhập mạng lưới với tuyến nối kết Đông-Tây và QL 1 là một khía cạnh quan trọng của chiến lược. Chiến lược trung và ngắn hạn sẽ bao gồm:

- (1) Khôi phục các đoạn không qua lại được.
- (2) Chuẩn bị khôi phục toàn bộ và nâng cấp
- (3) Kết nối mạng lưới với với các hành lang Đông-Tây

2) Hành lang Hải Phòng - Ninh Bình/ Nam Định

Phát triển các phương tiện vận tải hàng hoá một cách kinh tế và hiệu quả là mục tiêu phát triển mà cần phải có các chiến lược để nâng cấp đường thuỷ nội địa và đường bộ cũng như nâng cao an toàn giao thông.

3) Hành lang Lào Cai - Lạng Sơn - Quảng Ninh

Mục tiêu là đảm bảo đường bộ có thể hoạt động trong tất cả mọi điều kiện thời tiết trong năm, cung cấp sự tiếp cận từ trang trại tới thị trường cho dân cư nông thôn và các cơ hội kinh doanh đối với các ngành công nghiệp đô thị. Các chiến lược bao gồm việc khôi phục các đường hiện tại có thể hoạt động trong tất cả các mùa và nâng cấp các đường hiện có để nối các tỉnh miền núi với nhau tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại biên giới với Trung Quốc và CHDCND Lào là nơi có nhu cầu lớn phù hợp với mức đầu tư.

4) Hành lang Lào Cai - Sơn La - Hà Tây

Mục tiêu là cung cấp các đường bộ có thể hoạt động trong tất cả mọi điều kiện thời tiết trong năm, cung cấp sự tiếp cận từ trang trại tới thị trường cho dân cư nông thôn và các cơ hội kinh doanh đối với các ngành công nghiệp đô thị. Có thể kết hợp chặt chẽ nhu cầu du lịch trong quá trình phát triển. Các chiến lược phát triển bao gồm việc khôi phục các đường bộ hiện có để có thể hoạt động trong tất cả các mùa và nâng cấp đường bộ để nối các tỉnh miền núi với nhau tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại biên giới với Trung Quốc và CHDCND Lào phát triển tương xứng với nhu cầu.

5) Hành lang Quảng Ninh - Trung Quốc

Mục tiêu là phát triển hành lang đường bộ để cung cấp sự tiếp cận hiệu quả cho khách du lịch Trung Quốc tới khu vực Vịnh Hạ Long và hỗ trợ cho thương mại biên giới. Các chiến lược bao gồm việc cải tạo và nâng cấp đường bộ hiện có đạt tiêu chuẩn quốc tế khi cửa khẩu được mở hoàn toàn.

6) Hành lang Hà Nội - Lạng Sơn - Trung Quốc

Chiến lược đề xuất cho hành lang này là sử dụng CSHT và các công trình hiện có một cách hiệu quả thông qua việc khôi phục, cải tạo nhỏ, nâng cao an toàn giao thông và cải tiến các hoạt động khai thác của đường sắt.

7) Hành lang Hà Nội - Cao Bằng

Mục tiêu là cải tạo hành lang theo nhu cầu, đảm bảo các đường bộ có thể hoạt động trong mọi điều kiện thời tiết. Kết nối với đường nông thôn cũng là một chiến lược quan trọng để nâng cao hiệu quả đầu tư. Cần phải chú ý đến vấn đề sụt lún, xói mòn đất, hệ sinh thái quý giá cũng như cuộc sống của các cộng đồng dân cư để bị ảnh hưởng ở các khu vực nông thôn khi phát triển GTVT.

8) Hành lang Việt Trì -Hà Giang

Hành lang này là một hành lang nan quạt quan trọng ở phía bắc nối các tỉnh nằm sâu trong đất liền với thủ đô. Bảo đảm các đường bộ có thể hoạt động trong mọi điều kiện thời tiết là yêu cầu tối thiểu. Ngoài ra cần phải tiến hành nâng cấp hơn nữa theo nhu cầu. Tối đa hoá đầu tư và kết nối mạng lưới với các đường nông thôn và đường cấp ba cũng rất cần thiết.

9) Hành lang Hà Nội-Lào Cai-Biên giới Trung Quốc

Do chi phí cao trong việc cải tạo đường bộ nên hành lang này cần có sự phát triển cân đối giữa các phương thức vận tải có sẵn, đặc biệt là đường bộ và đường sắt.

10) Hành lang Hà Nội-Điện Biên Phủ-Bắc Lào

Mục tiêu là đảm bảo các đường bộ có thể hoạt động trong tất cả mọi điều kiện thời tiết, cung cấp sự kết nối quốc tế thứ yếu với Lào và sự tiếp cận nông thôn với các tỉnh miền núi. Các chiến lược phát triển bao gồm việc khôi phục các đường hiện tại để có thể khai thác trong mọi điều kiện thời tiết đồng thời nâng cấp để cải thiện sự tiếp cận nông thôn và tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải qua biên giới với Lào.

11) Hành lang Vinh-Đường 8-Lào/Viêng Chăn

Các chiến lược phát triển bao gồm việc khôi phục và nâng cấp các đường bộ hiện có để cải thiện sự tiếp cận nông thôn và tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải qua biên giới đồng thời khôi phục và hiện đại hoá cảng hiện tại và sử dụng các dịch vụ vận tải đạt tiêu chuẩn quốc tế.

12) Hành lang Vũng Áng-Đường 12-Lào/Thà Khẹt

Mục tiêu là đảm bảo đường bộ có thể hoạt động trong mọi điều kiện thời tiết trong năm, cung cấp tuyến nối quốc tế thứ yếu với Lào và sự tiếp cận nông thôn với các tỉnh miền núi. Địa hình của tuyến này là núi cao ở khu vực biên giới Việt Nam và Lào. Ngoài ra những khó khăn mà hành lang này gặp phải là khó khăn khi thi công thi công và bảo vệ môi trường, và cảng Vũng Áng dự định xây dựng cho hành lang này cần phải được phát triển. Thuận lợi của hành lang này là dự án cải tạo đường bộ đã đang được tiến hành. Các chiến lược đối với hành lang này là khôi phục các đường hiện có để cải thiện sự tiếp cận nông thôn và tạo điều kiện thuận lợi cho VT qua biên giới đồng thời nâng cấp đường hiện có phụ thuộc vào sự phát triển trong vùng

13) Hành lang Đông Hà-Đường 9-Lào/Savanakhet

Các chiến lược gồm có việc khôi phục và nâng cấp các đường hiện tại để thúc đẩy thương mại biên giới và cung cấp sự tiếp cận nông thôn với các khu vực miền núi đồng thời nâng cấp các cảng hiện có và sử dụng các dịch vụ vận tải có khả năng cạnh tranh quốc tế

14) Hành lang Đà Nẵng-Đường 14B-14-40-Lào/Paske

Các chiến lược gồm có việc khôi phục các đường bộ hiện tại để cải thiện sự tiếp cận nông thôn và tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải qua biên giới đồng thời khôi phục các cảng cửa ngõ hiện tại ở Đà Nẵng, nâng cấp các đường bộ hiện có để sử dụng các dịch vụ vận tải có khả năng cạnh tranh và nâng cấp các cảng cửa ngõ ở Đà Nẵng.

15) Hành lang Qui Nhơn-Đường 19-Miền Trung Chăm phu chia

Các chiến lược gồm khôi phục cơ sở hạ tầng GTVT hiện có để cải thiện sự tiếp cận nông thôn và thúc đẩy thương mại biên giới đồng thời nâng cấp các đường bộ phù hợp với sự phát triển của vùng.

16) Hành lang Tây Nguyên-Nha Trang

Mục tiêu đối với hành lang này là cung cấp đường bộ có thể hoạt động trong mọi điều kiện thời tiết và đạt hiệu quả cao để phục vụ cho khu vực nông nghiệp rộng lớn trồng các loại cây công nghiệp và nối với cảng Nha Trang. Các chiến lược bao gồm việc khôi phục và nâng cấp cơ sở hạ tầng GTVT hiện có.

17) Hành lang TP Hồ Chí Minh-Căm phu chia/Phnom Pênh

Mục tiêu là cung cấp một hành lang vận tải quốc tế đa phương thức đã được nâng cấp bao gồm đường bộ và đường thủy nội địa a. Các chiến lược phát triển cho hành lang này bao gồm việc khôi phục và nâng cấp các tuyến đường thủy và đường bộ hiện tại đồng thời cải thiện sự sắp xếp về mặt thể chế đối với vận tải qua biên giới và dịch vụ vận tải có khả năng cạnh tranh quốc tế.

18) Hành lang Cần Thơ-Cà Mau

Mục tiêu là cung cấp các dịch vụ hiệu quả, ổn định và an toàn bằng cách phát triển hệ thống GTVT không bị ảnh hưởng bởi lũ lụt có thể hoạt động trong mọi điều kiện thời tiết. Các chiến lược là khôi phục các đường bộ và những tuyến đường thủy hiện tại đồng thời khôi phục/cải tạo các cảng cho cả tàu biển và tàu sông, cải tạo/nâng cấp các đường bộ và các cảng, kết nối liên phương thức.

19) Hành lang Cần Thơ-Đường 9-Căm phu chia/Cảng Suhanoukville

Mục tiêu là thúc đẩy sự phát triển của khu vực nông thôn và thương mại biên giới giữa Việt Nam và Campuchia. Các chiến lược bao gồm việc khôi phục cơ sở hạ tầng GTVT hiện có và cải tạo các tuyến đường thủy và đường bộ.

20) Hành lang Cửu Long-Cầm phu chia

Mục tiêu là phát triển tuyến đường thuỷ quốc tế cung cấp các dịch vụ vận tải hàng hoá kinh tế, ổn định và an toàn. Các chiến lược phát triển là khôi phục và cải tạo các cảng sông và các tuyến đường thuỷ chính, nâng cấp các cảng và tuyến đường thuỷ phù hợp với nhu cầu và sự sắp xếp về mặt thể chế, phát triển các cảng sông như một điểm liên kết các phương thức vận tải.

Các chiến lược về mạng lưới hành lang cho vùng tăng trưởng Bắc và Nam

Hướng tiếp cận hành lang đã được mở rộng hơn đối với các vùng tăng trưởng phía bắc và phía nam. Đối với các khu vực này người ta dự kiến rằng khi các hành lang được kết nối liên hoàn hơn nữa thì nó sẽ thúc đẩy tiềm năng phát triển của các khu vực đó như giải thích trong các phần sau đây:

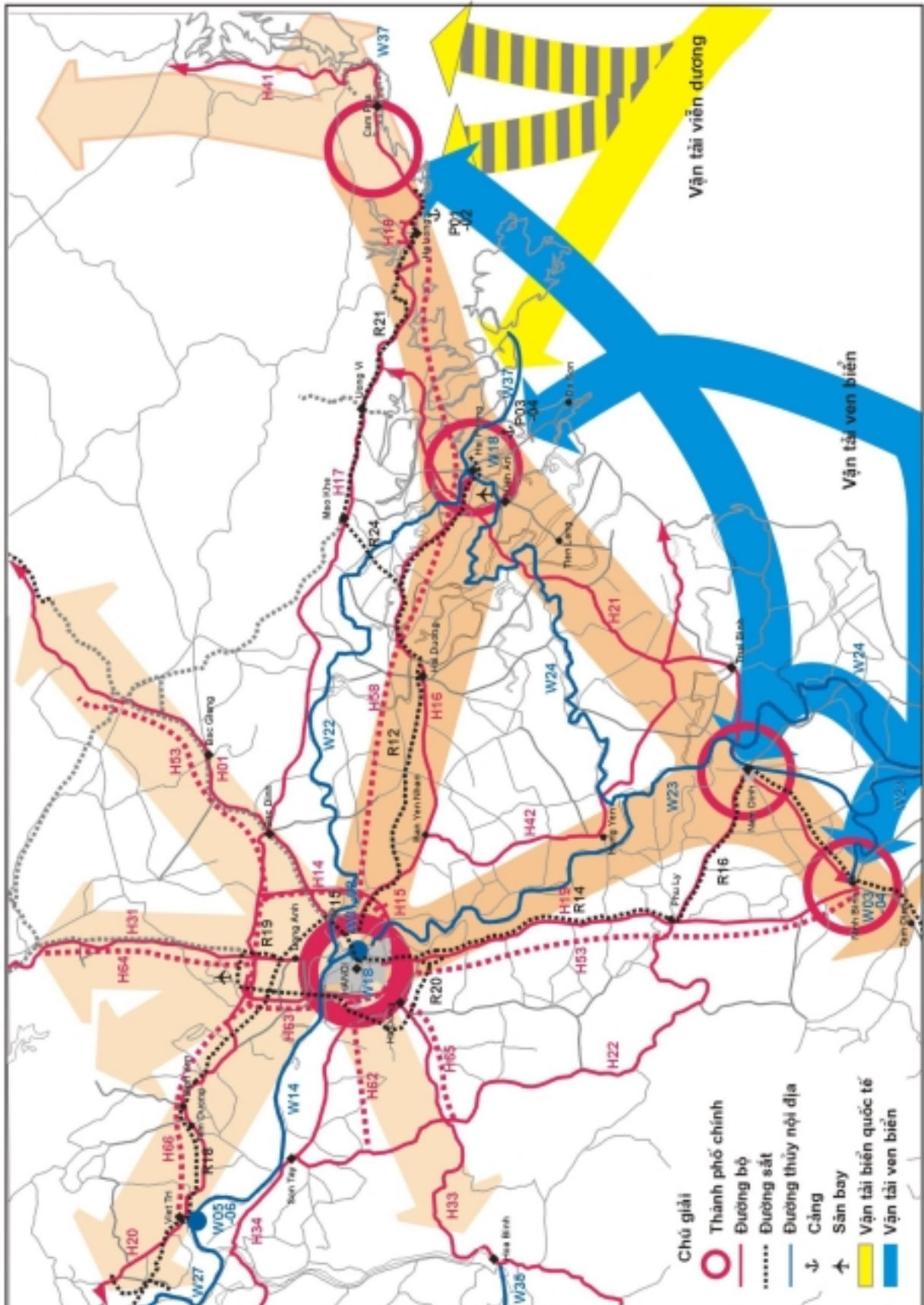
Vùng tăng trưởng phía bắc

Hiện tại, tam giác tăng trưởng bao gồm chỉ khu vực được bao quanh bởi Hà Nội, Hải Phòng và Quảng Ninh. Tuy nhiên chưa có một hành lang tăng trưởng nào khác về phía các khu vực Ninh Bình/Nam Định. Bằng cách tăng cường sự kết nối giữa Ninh Bình/Nam Định và Hải Phòng/Quảng Ninh thì khu vực tam giác tăng trưởng sẽ được mở rộng (xem Hình 4.5.2). Vùng tăng trưởng sẽ được cung cấp các dịch vụ vận tải đa phương thức bao gồm đường bộ, đường sắt, đường thuỷ nội địa, vận tải ven biển, vận tải biển và vận tải hàng không. Một trong số những yếu tố quan trọng nhất ảnh hưởng đến khả năng cạnh tranh của vùng này là sự có mặt của cảng biển nước sâu cùng với các dịch vụ cảng hiệu quả và sự kết nối liên phương thức.

Vùng tăng trưởng phía nam

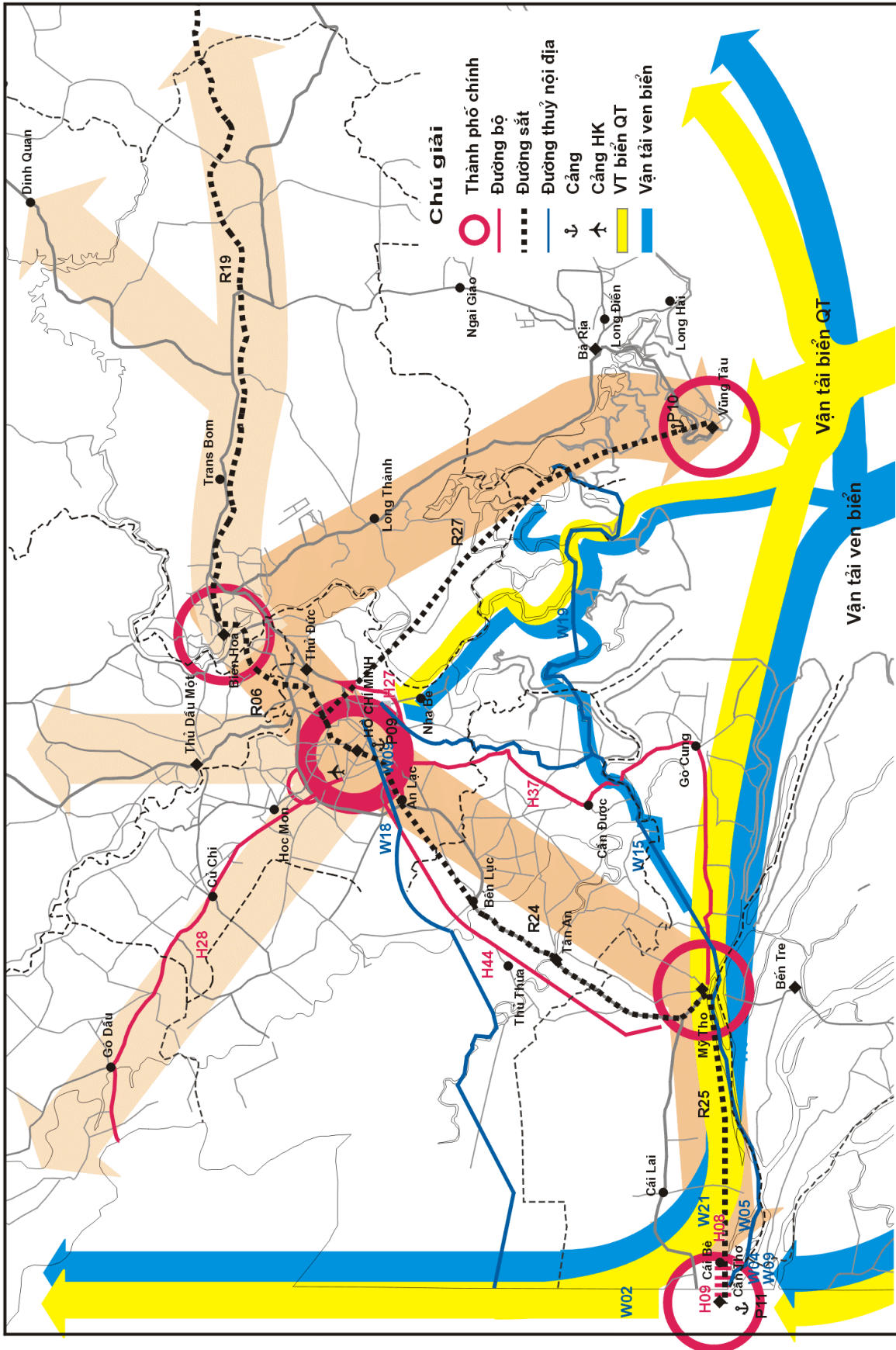
Tương tự như khái niệm truyền thống tam giác tăng trưởng phía bắc, tam giác tăng trưởng phía nam là khu vực được bao quanh bởi TP HCM, Biên Hoà và Bà Rịa-Vũng Tàu. Hành lang TP HCM-Cần Thơ được coi là khu vực tăng trưởng tách biệt với tam giác tăng trưởng. Tuy nhiên, việc phát triển khu tam giác kinh tế này có thể sẽ đẩy nhanh việc tập trung phát triển chủ yếu ở khu vực TPHCM. Cho nên, việc xác định lại tam giác tăng trưởng với qui mô lớn hơn bằng cách tăng cường sự kết nối giữa khu vực Cần Thơ-Mỹ Tho và Bà Rịa-Vũng Tàu - nơi sẽ xây dựng cảng cửa ngõ có tầm chiến lược trong tương lai là điều đang được mong muốn. (xem Hình 4.5.3).

Hi nh 4.5.2
Phác thảo phát triển Mạng lưới hành lang tăng trưởng phía Bắc (QH dài hạn)



Hình 4.5.3

Phác thảo phát triển Mạng lưới hành lang tăng trưởng phía Nam (QH dài hạn)



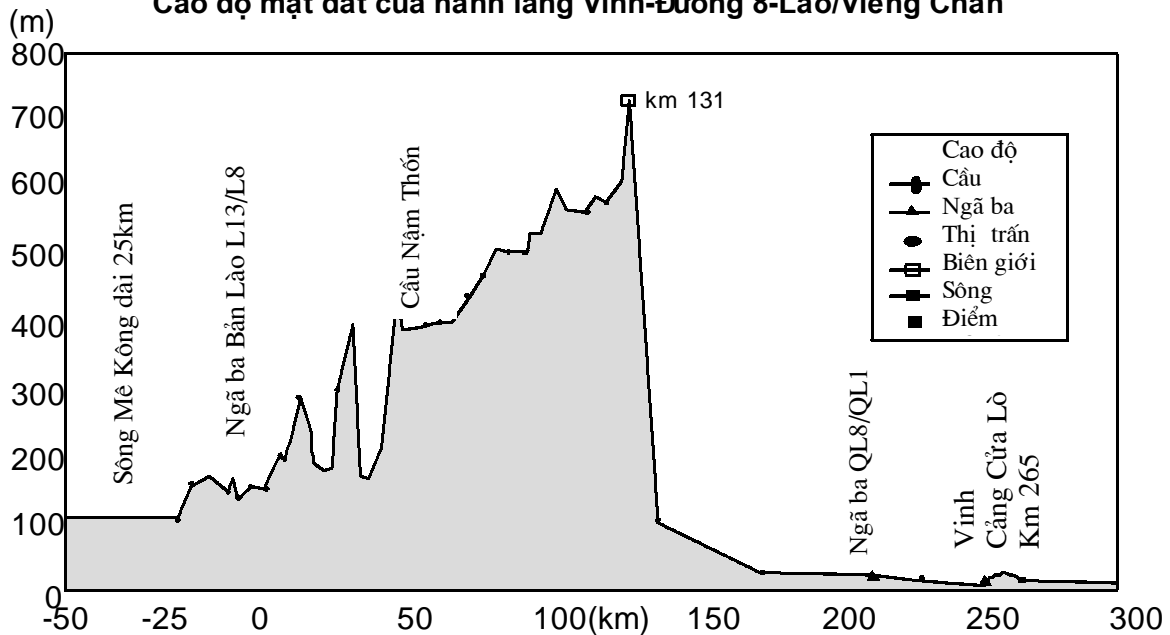
Tóm tắt các hành lang qua biên giới

Có tất cả 12 hành lang vận tải qua biên giới, trong đó 7 hành lang là các hành lang chính yếu và 5 hành lang còn lại là các hành lang thứ yếu. Nhu cầu vận tải trên các hành lang vận tải qua biên giới này không đủ lớn để phải xây dựng đường có hơn hai làn xe. Mặc dù sẽ có những cơ hội hợp tác vận tải qua biên giới với các nước láng giềng nhưng vẫn chưa chắc chắn là các chính sách, thể chế và CSHT tương ứng có được cung cấp đầy đủ hay không. Tuy nhiên, đối với tất cả các hành lang vận tải qua biên giới chính yếu thì nên cung cấp dịch vụ vận tải được cải thiện trên mạng lưới cơ sở hạ tầng GTVT đã được khôi phục để thúc đẩy sự luân chuyển của vận tải qua biên giới theo hướng Việt Nam hội nhập với khu vực. Còn trên các tuyến thứ yếu, việc nâng cấp các đường bộ hiện có để có thể hoạt động trong mọi điều kiện thời tiết để cải thiện sự tiếp cận nông thôn (tham khảo Hình 4.5.1 và Bảng 4.5.4) là rất cần thiết.

Bảng 4.5.1
Chiến lược phát triển GTVT của các hành lang vận tải qua biên giới

	Hành lang	Cấp		Phương thức			Mục tiêu phát triển	
		Chính yếu	Thứ yếu	Đường bộ	Đường sắt	TNĐ	Nâng cấp để có thể hoạt động trong mọi ĐK thời tiết	Cải tiến các dịch vụ GTVT
8	Quảng Ninh-Trung Quốc		✓	✓			✓	
9	Hà Nội-Lạng Sơn-Trung Quốc	✓		✓	✓		✓	✓
1 2	Hà Nội-Lào Cai-T.Quốc	✓		✓	✓	✓	✓	✓
1 3	Hà Nội-ĐBP-Bắc Lào		✓	✓			✓	
1 4	Vinh-Đường 8-Lào/Viên Chăn	✓		✓			✓	✓
1 5	Vũng Áng-Đường 12-Lào/Thà Khẹt		✓	✓			✓	
1 6	Đông Hà-Đường 9-Lào/Savanakhet	✓		✓			✓	✓
1 7	Đà Nẵng-Đường 14B-14-40-Lào/Paske	✓		✓			✓	✓
1 9	Qui Nhon-Đường 19-Miền Trung Campuchia		✓	✓			✓	
2 3	TPHCM-Campuchia/Phnôm Pênh	✓		✓		✓	✓	✓
2 6	Cần Thơ-Đường 19-Campuchia/Cảng Sihanouville		✓	✓		✓	✓	
2 7	Cửa Long-Hải phận Campuchia	✓		✓		✓	✓	✓

Hình 4.5.4
Cao độ mặt đất của hành lang Vinh-Đường 8-Lào/Viêng Chăn



4.6 Môi trường cạnh tranh đối với các dịch vụ vận tải

Đưa khung điều tiết vào khuôn khổ sẽ thúc đẩy các dịch vụ vận tải hiệu quả và người dân có thể chi trả được. Khung điều tiết này cũng thúc đẩy phát triển GTVT cân đối giữa các phương thức mà vẫn đáp ứng được các mối quan tâm về an toàn và môi trường đòi hỏi một chiến lược với ba điểm chủ yếu sau:

- 1) Khuyến khích sự cạnh tranh cũng như khuyến khích các chủ khai thác mới gia nhập vào ngành vận tải tuân theo các tiêu chuẩn môi trường và an toàn tối thiểu.

Cần mở rộng cạnh tranh hơn nữa trong việc cung cấp các dịch vụ vận tải chất lượng tốt hơn cho khách hàng với chi phí rẻ nhất. Điều này đòi hỏi phải ưu tiên hàng đầu cho phát triển và thực hiện khung pháp lý phù hợp với quy luật kinh tế của thị trường (bao gồm các đạo luật của các phương thức đường bộ, thủy nội địa và vận tải đường sắt, cùng với việc thực hiện các qui định).

Hầu hết các chuyên ngành vận tải đều mang tính cạnh tranh, cho nên cần xây dựng và thực hiện khung pháp lý trên nguyên lý hạn chế các rào cản đối với việc tham gia khai thác của các tổ chức đáp ứng được các tiêu chuẩn về môi trường/an toàn và loại bỏ sự kiểm soát về giá. Điều này đòi hỏi phải có các quy định rõ ràng và đơn giản hóa các thủ tục cấp giấy phép, loại bỏ các điều kiện cấp phép không chính đáng hoặc tùy tiện cũng như việc kiểm soát giá vận tải. Các tiêu chuẩn an toàn cần được xem xét lại để mang lại hiệu quả kinh tế nhất. Để tránh sự độc quyền trong vận tải xe buýt đô thị, các cảng, bến xe và các công trình thiết bị cố định khác thì tình hình cạnh tranh cần được giám sát và nên áp dụng mức giá phù hợp hoặc kiểm soát quyền kinh doanh nếu cần thiết.

2) Áp dụng các chính sách thu hồi chi phí và định giá có cơ sở kinh tế:

Theo chính sách của Chính phủ, giá vận tải phải phản ánh chi phí cơ bản ngoại trừ trường hợp được trợ cấp vì lý do xã hội hoặc lý do khác.

Dựa trên nguyên tắc mức thu hồi chi phí tối thiểu (phản ánh các chính sách hiện tại của Chính phủ), đối với các CSHT không mang lại lợi nhuận như đường bộ và đường thủy:

- Người sử dụng nên trả các khoản thuế và phí ít nhất là các chi phí khả biến khi khai thác và duy tu bảo dưỡng để đóng góp cho những chi phí cố định, phần còn lại sẽ do Chính phủ đảm nhận.
- Đầu tư nên được cấp vốn từ ngân sách nhà nước hoặc từ doanh thu chung hoặc nguồn thu cụ thể từ CSHT.

Cũng tương tự như đối với các cảng, sân bay và đường sắt:

- người sử dụng phải trả thông qua các khoản phí ít nhất là các chi phí khả biến và phải đóng góp một phần nhất định cho các chi phí cố định, phần còn lại sẽ do Chính phủ gánh chịu.
- đầu tư nên theo nguyên tắc tự cấp vốn hoặc nếu cần sự trợ giúp của nhà nước, thì phải từ nguồn tín dụng nhà nước và phải bồi hoàn lại (chứ không phải từ ngân sách).

Về lâu dài, do thiếu nguồn vốn đầu tư cần tìm cách để mỗi phương thức vận tải có thể tự trang trải thông qua việc sử dụng những nguồn vốn sẵn có một cách hiệu quả hơn (ưu tiên cấp vốn cho bảo trì hơn là xây dựng mới, và ưu tiên cải tạo quản lý CSHT) và để ra các mức phí đánh vào người sử dụng hợp lý.

Về đường bộ, song song với cải thiện công tác quản lý, Ngân hàng Thế giới ước tính rằng đường bộ cần (a) từng bước áp dụng thu phí nhiên liệu và (b) áp dụng mức phí tải trọng trực (khoảng 120 USD đối với một xe tải vừa và 490 USD đối với một xe tải lớn có rơ-móc) vì mức cước phí này phản ánh những chi phí mà các xe cơ giới nặng gây hư hại cho đường bộ. Về lâu dài, để cải thiện tình trạng đường bộ, khoản thuế đánh vào nhiên liệu được sử dụng cho công tác bảo trì đường bộ sẽ phải tăng từ mức 250 đồng/lít như hiện nay lên khoảng 500 đồng/lít (đối với xăng và dầu). Do dầu diesel hầu như không được sử dụng cho vận tải đường bộ, nên có kế hoạch bồi hoàn cho các đối tượng sử dụng dầu diesel trong nông nghiệp, công nghiệp, vận tải đường sắt và các mục đích khác.

Một cách tiếp cận tương tự như vậy cũng dành cho vận tải thủy nội địa, cũng được khuyến nghị sử dụng thuế nhiên liệu, phí đăng ký tàu và phí luồng lạch để thu hồi toàn bộ chi phí. Hiện tại, doanh thu từ những khoản phí này trang trải cho các chi phí bảo trì CSHT dọc các sông chủ yếu sử dụng vận tải thủy nội địa (Ngoại trừ các sông có tuyến biển pha sông đến 3 cảng chính là Hải Phòng, Sài Gòn và Cần Thơ). Theo ước tính của VITRANSS, nếu thuế nhiên liệu tăng như đã nêu đối với đường bộ thì khoản doanh thu trong tương lai sẽ đủ trang trải cho các chi phí bảo trì CSHT ngày càng tăng.

Cần tạo vốn cho việc bảo trì các tuyến đường thủy chủ yếu do vận tải biển sử dụng thông qua phí trọng tải, phí an toàn hàng hải và phí thủ tục. Trong tương lai, để tránh việc những loại phí này có thể tăng đến mức không thể chấp nhận được, nên thu các mức phí vận tải ven biển như mức phí đối với vận tải viễn dương.

Phí cảng biển và phí sân bay cần dựa trên chi phí tại từng cảng và mức đầu tư được cấp thông qua các khoản vay theo điều kiện thương mại. Các hãng hàng không cũng phải tuân theo các điều kiện tài chính tương tự và được phép xây dựng cơ cấu vé trên cơ sở thị trường.

Hiện còn có những lo ngại về khả năng hiện thực của các dự ch vụ đường sắt. Sẽ cần có biểu cước vận tải cao hơn để bù đắp cho khoản đầu tư tương lai. Để đặt đường sắt vào một cơ sở cạnh tranh và tài chính hợp lý, cần phải chuẩn bị kế hoạch kinh doanh mang tính thực tiễn nhằm xác định các dự ch vụ có tính khả thi về mặt thương mại và những khoản đầu tư hợp lý. Cần xác định các dự ch vụ và những tuyến tiềm năng cần được trợ cấp. Để duy trì các dự ch vụ đường sắt, Chính phủ và ngành đường sắt nên có thoả thuận kinh doanh trong đó nêu rõ cơ sở trợ cấp của Chính phủ cùng bất cứ nghĩa vụ dự ch vụ công cộng nào đặt ra cho ngành đường sắt.

- 3) Đẩy nhanh quá trình cổ phần hoá các doanh nghiệp vận tải nhà nước và hoàn thiện thương mại hoá các doanh nghiệp còn lại để thúc đẩy cạnh tranh.

Không có cơ sở kinh tế để duy trì hầu hết các hoạt động khai thác vận tải trong tay nhà nước vì vậy mục tiêu đặt ra là đẩy nhanh quá trình thực hiện các chương trình cổ phần hoá hiện nay. Trong khi đó, cần phải thúc đẩy cạnh tranh bằng cách (a) trao quyền tự quản hơn nữa cho các doanh nghiệp nhà nước và có thêm các biện pháp khuyến khích hiệu quả hoạt động (đặc biệt là tổ chức lại đường sắt theo loại hình công việc và thành lập các cảng với tư cách là các tổng công ty độc lập có vai trò được xác định rõ ràng hoạt động với tư cách là người sở hữu và khai thác các bất động sản của nhà nước) (b) cải tổ các công ty lớn của nhà nước để hoạt động của các công ty này ít mang tính chất của các khối quản lý (hoặc thậm chí giải thể các công ty này và chuyển quyền sở hữu nhà nước sang một cơ quan chuyên ngành, thuộc Tổng cục Quản lý vốn Nhà nước).

Đối với các công trình nhiều người sử dụng, như các cảng và sân bay, khuyến nghị phải cải tiến dựa trên 5 nguyên tắc để nâng cao hiệu quả và đẩy mạnh cạnh tranh lành mạnh - tự quản về thương mại của mỗi cảng, tách lợi ích từ dự ch vụ vận tải với lợi ích từ cảng, cạnh tranh giữa các cảng, phân công trách nhiệm rõ ràng giữa quản lý Nhà nước và quản lý cảng; khuyến khích tối đa sự tham gia của thành phần tư nhân.

4.7 Tăng cường quản lý ngành

Để quản lý ngành có hiệu quả đòi hỏi phải có mức độ phân cấp quản lý nhiều hơn nữa, với việc Chính phủ tập trung nhiều hơn vào những chức năng quản lý cơ sở hạ tầng và giám sát chính, tuyển dụng những cán bộ được đào tạo tốt hơn.

Chiến lược chung để đạt được mục tiêu này gồm có 3 yếu tố sau:

- (a) Nâng cao các hệ thống quản lý để thúc đẩy quá trình phân cấp quản lý cần những biện pháp như:
- Thay đổi về cơ cấu tổ chức để cho phép ngay cả cấp thấp nhất cũng có thể đưa ra quyết định, mỗi tổ chức đều có quyền hạn phù hợp để hoàn thành các trách nhiệm quản lý GTVT của mình,

- Xác định các hệ thống và công cụ quản lý cho các hoạt động cần thiết như hoạch định chỉ nh sách, lập quy hoạch, lập chương trình, tạo vốn và xử lý cơ sở dữ liệu,
- Triển khai các hệ thống này sử dụng các văn bản hướng dẫn, các cơ chế kiểm soát và giám sát.

(b) Loại bỏ những chức năng thương mại cần những biện pháp như:

- Tách biệt các chức năng thương mại và điều tiết,
- Thúc đẩy cạnh tranh trong việc cung cấp DV (đấu thầu các DV tư vấn và XD).

(c) Phát triển nguồn nhân lực cần các biện pháp như:

- Bộ GTVT thực hiện cam kết chỉ nh sách để thúc đẩy phát triển nguồn nhân lực thông qua những tuyên bố chỉ nh sách rõ ràng, xác định, mục tiêu cụ thể (bao gồm cả những cơ hội và biện pháp khuyến khích đào tạo tốt hơn),
- Các biện pháp khuyến khích đào tạo mạnh mẽ hơn (định ra những tiêu chuẩn về trình độ cao hơn đối với những viên chức Chỉ nh phủ, đối với các dịch vụ xây dựng và tư vấn theo hợp đồng),
- Nâng cao năng lực đào tạo (giảng viên có chuyên môn cao hơn, chương trình học hiện đại hơn, các trang thiết bị hỗ trợ đào tạo tốt hơn),
- Thiết lập cơ sở tạo vốn (vốn vay cho đào tạo, hỗ trợ bằng nguồn ODA).

Sự hợp lý của chiến lược này là quá trình phân cấp trách nhiệm đưa ra quyết định cần phải hiệu quả hơn nữa (bao gồm quản lý đơn giản hơn để các cán bộ cao cấp có thể tập trung vào những vấn đề mang tính chiến lược quan trọng), Loại bỏ các hoạt động thương mại và chuyển sang khu vực tư nhân để thực hiện một cách hiệu quả hơn trong điều kiện cạnh tranh thực sự, và cũng cần có những biện pháp để giải quyết những hạn chế về phát triển nguồn nhân lực. Chiến lược này cũng có tính hiện thực. Trước mắt, Chỉ nh phủ sẽ không đủ nguồn lực để thực hiện quản lý một cách có hiệu quả. Chiến lược đề xuất cho phép Bộ GTVT thông qua xu hướng hiện tại giảm chi phí của Chỉ nh phủ cho công tác quản lý, đặc biệt là ở cấp trung ương, bằng cách giảm số lượng nhân viên nhưng tăng dần số lượng những nhân viên có trình độ thích hợp trong giai đoạn quy hoạch tổng thể.

Chiến lược này tập trung vào phát triển nguồn nhân lực bởi vì điều này đã trở thành một trở ngại đối với phát triển GTVT - việc thiếu những cán bộ có kinh nghiệm và nghiệp vụ phù hợp ở tất cả các cấp là hạn chế chỉ nh đối với việc thực hiện dự án và cải cách thể chế. Hạn chế này sẽ càng trở nên nghiêm trọng hơn khi công nghệ hiện đại được sử dụng và cần có những hệ thống quản lý và quy hoạch tinh vi hơn.

Nếu chiến lược này được sử dụng cho 10 năm tới hoặc hơn thế nữa thì có thể tiếp tục chuyển những cơ quan thuộc Bộ GTVT thành những đơn vị độc lập, có khả năng tự chi trả, Bộ GTVT chỉ duy trì các chức năng giám sát then chốt và kiểm soát trực tiếp việc quản lý cơ sở hạ tầng. Sẽ vẫn cần phải xây dựng các mối quan hệ dưới dạng hợp đồng với các cơ quan ngoài bộ trong quá trình quy hoạch tổng thể (không chỉ đối với các công tác xây dựng mà còn cả các công tác bảo trì CSHT, tư vấn kỹ thuật/quy hoạch địa phương và các dịch vụ khác). Bộ GTVT sẽ rất cần các phương pháp đấu thầu hiệu quả để đạt được các dịch vụ hiệu quả về mặt chi phí (những

phương pháp ký kết hợp đồng hiện tại cần được cải tiến để thúc đẩy cạnh tranh thực sự).

Với bất kỳ kịch bản nào thì phát triển nguồn nhân lực cũng là trung tâm của tăng cường thể chế. Với kịch bản giả định này, chiến lược đào tạo phải tính đến nhu cầu thiết lập những cơ chế để đáp ứng nhu cầu đào tạo không chỉ trong khu vực Nhà nước mà còn cả khu vực tư nhân. Trong khi nhu cầu cấp vốn đào tạo trực tiếp từ Chính phủ giảm xuống, Chính phủ vẫn có thể có ảnh hưởng lớn đối với phát triển nguồn nhân lực bằng cách thiết lập các tiêu chuẩn cao hơn đối với các dự án được cung cấp. Cụ thể là Chính phủ có thể sẽ nâng cao tiêu chuẩn đối với:

- công tác bảo trì và xây dựng CSHT do các nhà thầu Việt Nam thực hiện phù hợp các tiêu chuẩn quốc tế,
- các dự án tư vấn thiết kế và quy hoạch do các công ty trong nước cung cấp,
- một loạt các hoạt động thường nhật cần thiết cho việc điều tiết an toàn vận tải như kiểm tra an toàn đối với các phương tiện đường bộ (theo kế hoạch của Cục Đường bộ các xưởng tư nhân có thể được cấp phép thực hiện một cách hiệu quả).

Nâng cao trình độ theo cách này sẽ tiếp tục đưa ra những biện pháp khuyến khích mạnh mẽ cho việc đào tạo và thúc đẩy khu vực tư nhân cấp vốn cho đào tạo (tối thiểu là những lĩnh vực chuyên ngành trên mức cơ bản). Đổi lại, việc này sẽ làm giảm nhu cầu cấp vốn cho đào tạo chuyên ngành của Chính phủ và cho phép Bộ GTVT tập trung vào những nhu cầu đào tạo liên quan tới những chức năng giám sát quan trọng.

4.8 Những hạn chế và các cơ hội tạo vốn cơ sở hạ tầng

Kịch bản tạo vốn

Việc tạo vốn CSHT GTVT ở Việt Nam gặp rất nhiều hạn chế do một số nguyên nhân như tổng doanh thu thấp, giá không đầy đủ, thiếu chính sách phí đánh vào người sử dụng, sử dụng không hiệu quả các nguồn có sẵn v.v. Do đó, Chính phủ không có sự lựa chọn nào khác ngoài việc dựa vào nguồn vốn ODA. Một thử nghiệm đã được tiến hành để ước tính kịch bản tạo vốn tương lai cho ngành GTVT với các giả định khác nhau về mức phụ thuộc vào nguồn vốn ODA. Ba kịch bản đó như sau (xem Hình 4.8.1).

Kịch bản 1: Tiếp tục phụ thuộc nhiều vào nguồn vốn ODA (90%).

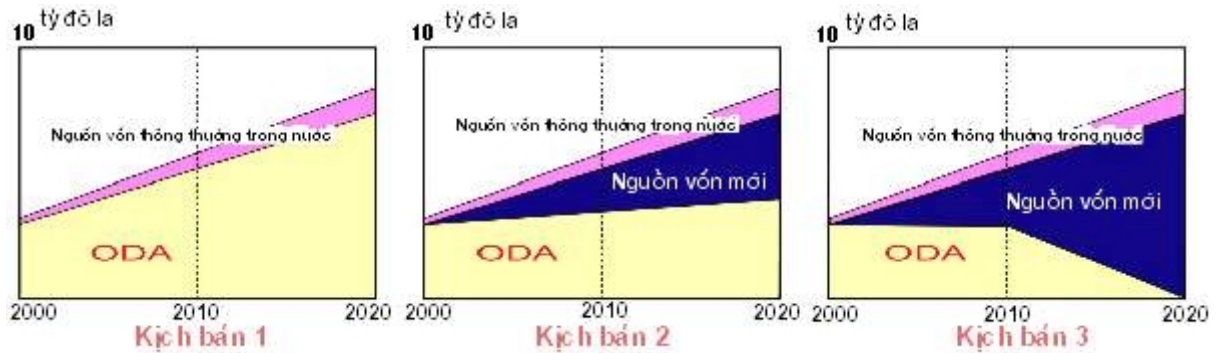
Kịch bản 2: Mức phụ thuộc vào nguồn vốn ODA giảm dần từ 90% (2001) xuống 50% (2020)

Kịch bản 3: Duy trì nguồn vốn ODA hiện tại đến năm 2010 và giảm dần xuống 0 vào năm 2020.

Giả định rằng nguồn vốn thông thường trong nước chiếm khoảng 10%. Lượng vốn đầu tư cần phải có 8,7-10,4 tỷ US\$ đối với Kịch bản 2 và 16,0-20,0 tỷ US\$ đối với Kịch bản 3 trong suốt giai đoạn 2001 - 2020 như trình bày ở Bảng 4.6.1.

Do Kịch bản 1 rõ ràng là không thực tế và Kịch bản 2 có thể là lạc quan, nên Chính phủ Việt Nam cần tạo ra các nguồn vốn mới để thực hiện các dự án/chương trình đầu tư của ngành GTVT dựa trên Kịch bản 3.

Hình 4.8.1
Phác thảo các kịch bản cấp vốn có thể có



Bảng 4.8.1
Tổng số vốn yêu cầu theo Kịch bản

Giai đoạn	Nguồn vốn	Kịch bản 1		Kịch bản 2		Kịch bản 3	
		Thấp	Cao	Thấp	Cao	Thấp	Cao
2001-2010	Vốn thông thường trong nước	1,2	1,3	1,2	1,3	1,2	1,3
	ODA	10,5	11,3	8,8	9,5	7,8	7,9
	Vốn trong nước mới	-	-	1,7	1,8	2,7	3,4
	Tổng phụ	11,7	12,6	11,7	12,6	11,7	12,6
2011-2020	Vốn thông thường trong nước	2,1	2,5	2,1	2,5	2,1	2,5
	ODA	18,4	22,5	11,4	13,9	5,1	5,8
	Vốn trong nước mới	-	-	7,0	8,6	13,3	16,7
	Tổng phụ	20,5	25,0	20,5	25,0	20,5	25,0
Tổng (2001-2020)	Vốn thông thường trong nước	3,2	3,8	3,2	3,8	3,2	3,8
	ODA	28,9	33,8	20,2	23,4	12,9	13,8
	Vốn trong nước mới	-	-	8,7	10,4	16,0	20,0
	Tổng cộng	32,1	37,6	32,1	37,6	32,1	37,6

Các nguồn thu tiềm năng mới

Do kịch bản đầu tiên phản ánh xu hướng hiện tại là phụ thuộc nhiều vào nguồn vốn ODA sẽ không còn là phương án được ưa thích đối với Việt Nam nên cần phải xác định và thiết lập các nguồn vốn mới cho ngành GTVT. Nhằm ước tính khối lượng tiềm năng của các nguồn vốn này thì một bài toán về các loại cước phí khác nhau đối với phương tiện đường bộ đã được tiến hành. Các loại cước phí giả định bao gồm thuế nhiên liệu (10% giá thị trường), thuế trước bạ phương tiện (10% giá phương tiện mới), và thuế sở hữu phương tiện (1% giá của phương tiện mới hàng năm). Kết quả cho thấy rằng có thể huy động được gần 37,5 tỷ đô la trong 2 thập kỷ tới (xem bảng 4.8.2).

Bảng 4.8.2
Các nguồn thu có thể có

Giai đoạn	Thuế nhiên liệu	Thuế trước bạ	Thuế sở hữu xe	Tổng
	10% giá thị trường	10% giá xe	1%/ năm giá xe mới	
2001-2010	2.1	7.5	5.5	15.1
2011- 2020	3.7	9.2	9.5	22.4
Tổng	5.8	16.7	15.0	37.5

Nhật Bản và nhiều nước khác áp dụng các hệ thống cấp vốn khác nhau cho ngành GTVT, thông qua nhiều kế hoạch thu thuế, tài khoản đặc biệt, cước phí đánh vào người sử dụng v.v... Phụ lục 4-D sẽ tóm tắt kinh nghiệm của Nhật Bản.

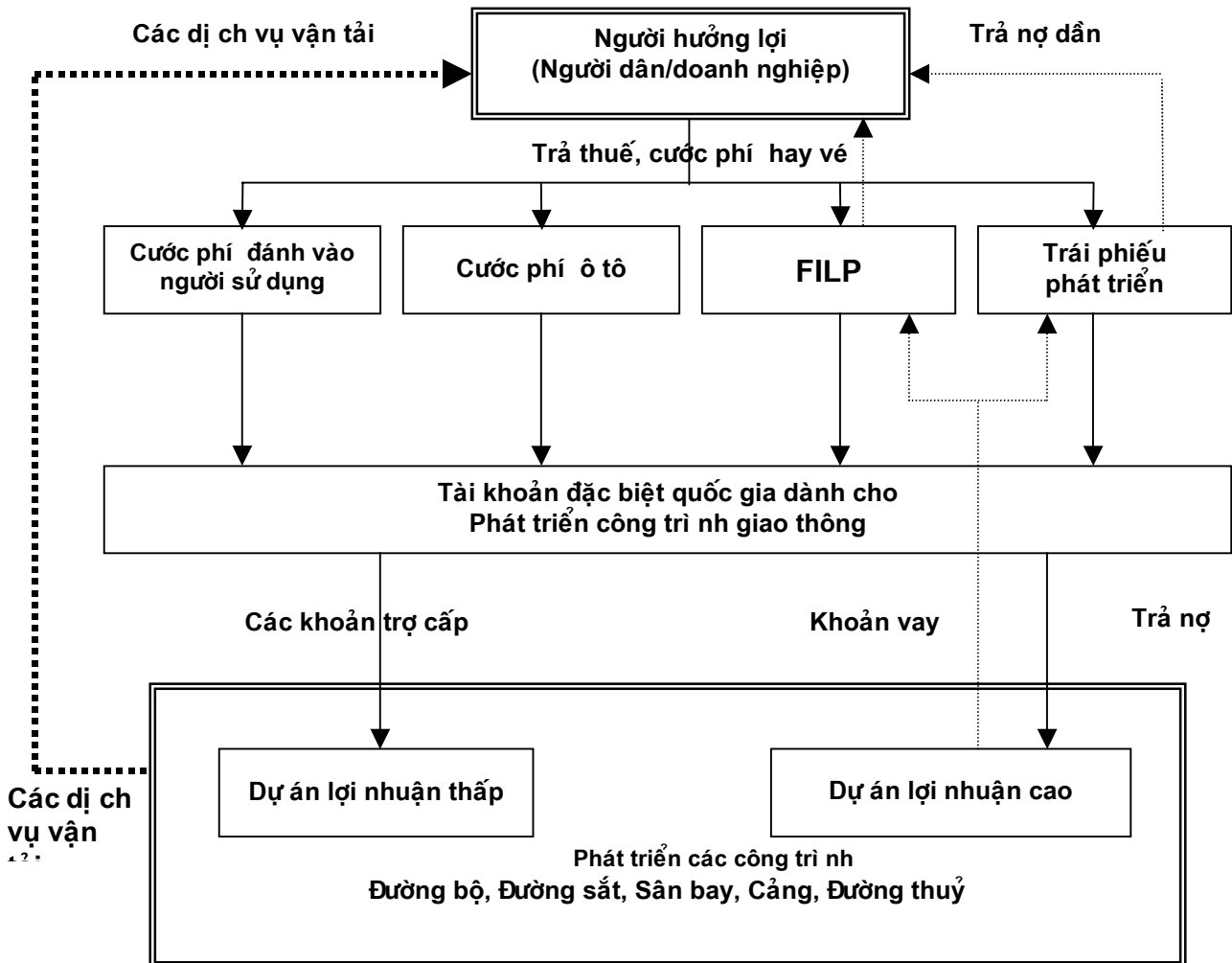
Tăng cường khả năng cấp vốn

Để Chính phủ có thể tăng cường khả năng cấp vốn của mình cho ngành GTVT, về cơ bản có 3 phương hướng sau:

- Tăng ngân sách bằng việc phát triển các nguồn vốn mới thông qua việc mở rộng chi phí đánh vào người sử dụng,
- Cắt giảm chi phí bằng cách áp dụng các phương pháp phát triển một cách kinh tế hoặc bằng cách cải thiện tính hiệu quả và công tác quản lý phát triển và khai thác cơ sở hạ tầng, và
- Chuyển các trách nhiệm tài chính nhiều hơn cho khu vực tư nhân, bao gồm cả đầu tư nước ngoài.

Chính phủ Việt Nam có nhiều phương án để tăng cường khả năng cấp vốn của mình. Cước phí đánh vào người sử dụng và FILP (chương trình cho vay và đầu tư tài chính) là các biện pháp chính được lựa chọn để mở rộng ngân sách Chính phủ. Phương án đầu tiên đáp ứng được nguyên tắc "người hưởng lợi phải trả" và có thể được sử dụng một cách rộng rãi hơn đồng thời cân nhắc về mức cước phí hiện tại và tăng trưởng kinh tế tương lai. Phương án sau, đã được bàn tới trong Báo cáo giữa kỳ (2) của VITRANSS, đáp ứng được điều kiện các thể chế khác nhau đều công bằng khi phải gánh chịu chi phí (CSHT GTVT có tuổi thọ dài), mặc dù cần được thể chế hoá một cách rõ ràng trước khi được huy động. Hình 4.8.2 trình bày Khung pháp thảo về Tài khoản đặc biệt Phát triển các công trình giao thông gồm có huy động cước phí đánh vào người sử dụng, FILP, trái phiếu phát triển trong số nhiều nguồn khác nhau để phát triển công trình giao thông. Một pháp thảo tương tự đã được thực hiện ở Hàn Quốc và không những được sử dụng cho đường bộ mà còn cho các chuyên ngành vận tải khác như đường sắt và cảng.

Hì nh 4.8.2
Phác thảo tài khoản đặc biệt quốc gia dành cho phát triển công trì nh



Sự tham gia của khu vực tư nhân vào việc cung cấp CSHT GTVT rất phổ biến ở nhiều nước. Tuy nhiên tại các nước đang phát triển, khu vực tư nhân không dễ dàng có thể thực hiện thành công những dự án đó do có nhiều rủi ro như sự can thiệp của Chí nh phủ, sự bất ổn đị nh về kinh tế xã hội và cơ sở pháp lý/thể chế không đầy đủ. Việc phân chia vai trò giữa khu vực nhà nước và tư nhân tại Việt Nam được tóm tắt trong Bảng 4.8.3, cần đáp ứng được các điều kiện sau để có thể huy động vốn tư nhân:

- 1) Vị thế về tài chí nh của các tổ chức đối tác, công ty nhà nước hay DNNN cần được thoả mãn.
- 2) Các cam kết hợp đồng cần phải được tôn trọng.
- 3) Cần duy trì sự rõ ràng trong quá trì nh xét duyệt hoặc trong việc lựa chọn các nhà cung cấp hoặc các chủ thầu.
- 4) Cần tránh việc Chí nh phủ can thiệp sâu vào công tác quản lý và hoạt động kinh doanh.
- 5) Cần ban hành các bộ luật và quy đị nh có liên quan.
- 6) Thông tin phải công khai.

7) Cần phải xem xét sự đảm bảo của Chính phủ đối với dự án nếu đó là điều kiện tiên quyết của đầu tư tư nhân

Hộp 4.8.1 Minh họa việc tạo vốn cho xây dựng bến cảng tại Nhật Bản để tham khảo.

Bảng 4.8.3

Phân chia vai trò Nhà nước-Tư nhân đối với việc khai thác và phát triển CSHT ngành GTVT

Ngành	Hạng mục		Đối tượng ¹⁾		
			Chính phủ.	Địa phương	Tư nhân
Đường bộ	Cơ sở hạ tầng	<ul style="list-style-type: none"> • Chính yếu/thứ yếu • Đường cấp 3 • Đường cao tốc 	✓✓	-	-
	Vận tải công cộng	<ul style="list-style-type: none"> • Hành khách • Hàng hoá • Bến xe 	✓	✓✓	✓✓
Đường sắt	Cơ sở hạ tầng	<ul style="list-style-type: none"> • Đường/Trang thiết bị • Nhà ga 	✓✓	✓	-
	Khai thác	<ul style="list-style-type: none"> • Hành khách • Hàng hoá 	-	✓✓	✓✓
Cảng	Cơ sở hạ tầng	<ul style="list-style-type: none"> • Cảng cấp I/cấp II • Cảng cấp III 	✓✓	✓	✓✓
	Trang thiết bị /Khai thác	<ul style="list-style-type: none"> • Cảng cấp I/cấp II • Cảng cấp III 	✓	✓✓	✓✓
Đường thủy nội địa	Đường thủy	<ul style="list-style-type: none"> • Cấp I/Cấp II • Cấp III 	✓✓	✓	-
	Cảng sông	<ul style="list-style-type: none"> • Cơ sở hạ tầng • Khai thác 	✓	✓✓	-
Sân bay	Cơ sở hạ tầng	<ul style="list-style-type: none"> • Cấp I/Cấp II • Cấp III 	✓✓	✓	✓
	Nhà ga	<ul style="list-style-type: none"> • Cấp I/cấp II • Cấp III 	✓	✓✓	-

1) Ý nghĩa của các ký hiệu như sau: ✓✓: vai trò chính yếu
✓: Vai trò thứ yếu

Hộp 4.8.1

Xây dựng bến cảng do công ty nhà nước Nhật bản thực hiện

1) Tổng quát

Tại Nhật Bản, có 1 chương trình phát triển bến cảng do các công ty nhà nước thực hiện. Công ty Nhà nước phát triển bến và cung cấp các thiết bị bốc xếp hàng hoá, bãi hàng và các văn phòng cho những người sử dụng cụ thể, và người sử dụng có thể thuê trang thiết bị cảng. Thuận lợi của chương trình này là người sử dụng có thể sử dụng trang thiết bị cảng mà không cần khoản đầu tư ban đầu lớn và công ty nhà nước có thể có thu nhập ổn định bất kể khối lượng hàng hoá bốc xếp tại bến nhiều hay ít.

2) Nguồn vốn

Nguồn vốn cho chương trình này rất đa dạng như chỉ ra trong Bảng sau. Một số nguồn vốn là các khoản cho vay không lấy lãi của Chính phủ hoặc địa phương, và đây thực sự là những khoản trợ cấp nhằm thúc đẩy phát triển cảng.

Nguồn vốn dành cho Phát triển bến do công ty nhà nước thực hiện

	Bến cho container nước ngoài		Bến phà
	Sâu trên 15 m	Sâu dưới 15 m	
1. Khoản vay không lãi từ Chính phủ	30 %	20 %	20 %
2. Khoản vay không lãi từ cơ quan quản lý cảng	30 %	20 %	20 %
3. Trái phiếu đặc biệt	20 %	30 %	50 %
4. Khoản vay từ các bên có liên quan bao gồm người sử dụng bến	20 %	30 %	10 %
Tổng	100 %	100 %	100 %

3) Chi phí thuê

Cước phí sử dụng bến được thiết lập theo điểm đến để bù cho những khoản sau:

- Khấu hao trang thiết bị
- Lãi suất

Nguồn: Bộ GTVT, Nhật Bản