

## 6 KẾ HOẠCH NGẮN HẠN

### 6.1 Giới thiệu

Chương này đưa ra những ưu tiên đầu tư ngắn hạn đối với đầu tư Nhà nước dựa trên việc đánh giá các dự án được đề cập đến trong quy hoạch tổng thể.

Ban đầu từng phương thức đều có những chính sách đầu tư ngắn hạn đề xuất cùng với biện pháp chính sách hỗ trợ chính và những thay đổi về mặt thể chế cần thiết để đạt được những mục tiêu của QHTT trong giai đoạn ngắn hạn. Chi tiết về những thay đổi thể chế và chính sách cần thiết được trình bày trong chương 8 cùng với những dự án hỗ trợ kỹ thuật sẽ giúp cho việc thực hiện kế hoạch ngắn hạn thành công tốt đẹp.

Cuối cùng chương này chỉ ra chương trình đầu tư ngắn hạn đề xuất, dựa trên việc xác định mức độ ưu tiên đối với các dự án trong quy hoạch tổng thể.

### 6.2 Những ưu tiên trước mắt đối với các chuyên ngành

**Đường bộ:** Để vận tải đường bộ có thể thực hiện vai trò mong đợi của mình trong việc vận chuyển khối lượng vận tải lớn hơn với chi phí tối thiểu, trong việc tăng cường khả năng tiếp cận và mức dịch vụ đồng thời giảm thiểu những tác động xấu như tai nạn thì những ưu tiên đầu tư ngắn hạn chính là (a) hoàn thiện chương trình khôi phục mạng lưới đường chính yếu/thứ cấp hiện tại nhằm cung cấp một mạng lưới các đầu mối chiến lược cơ bản nhằm khai thác các phương tiện cơ giới một cách hiệu quả, và (b) thực hiện dự án cải tạo đường cấp III nhằm cung cấp tiếp cận nông thôn. Điều này đòi hỏi phải hoàn thiện các dự án đường chính yếu/thứ cấp đã cam kết hoặc đang thực hiện và, nếu tài chính cho phép, bắt đầu những dự án mới xóa bỏ những ách tắc trước mắt (chủ yếu là tại những đoạn vượt qua sông và quanh những khu vực đô thị như Hà Nội và TPHCM) hoặc những dự án phát triển các hành lang đông-tây, bắc-nam chiến lược (cả 2 loại dự án này xét trên quan điểm về mặt chính sách của Chính phủ đều được đánh giá là quan trọng). Xem Bảng 6.3.2 và Hình 6.3.1 để biết thêm chi tiết về các dự án này.

Để hỗ trợ cho những khoản đầu tư này nhằm nâng cao hiệu quả, mức dịch vụ và an toàn đồng thời giảm thiểu các chi phí CSHT thì cần tiến hành các biện pháp chính sách ngắn hạn quan trọng đối với 3 lĩnh vực chính sau:

- (a) Nâng cao tính hiệu quả của các dịch vụ vận tải đường bộ bằng việc cung cấp cơ sở pháp lý cho môi trường cạnh tranh của các dịch vụ vận tải đường bộ và chương trình cổ phần hóa tốt hơn cho các doanh nghiệp xe tải và xe buýt,
- (b) Cải thiện an toàn bằng việc tăng cường chương trình an toàn đường bộ và phương pháp thực thi các quy định (được các khoản đầu tư trong kế hoạch ngắn hạn hỗ trợ),
- (c) Thiết lập một hệ thống tạo vốn và quản lý đường bộ bền vững (đặc biệt là bảo trì) thông qua việc tăng cường thể chế cho các cơ quan chuyên ngành, các hệ thống đấu thầu đường bộ tốt hơn, các phương pháp cấp vốn cho đường bộ dựa vào phí đánh vào người sử dụng tốt hơn.

**Đường sắt:** Nếu có thể, nâng cao tính hiệu quả khai thác và mức dịch vụ thì ngành đường sắt sẽ có vai trò lớn hơn nhiều trong tương lai. Tuy nhiên trên thực tiễn thì trước mắt điều này vẫn bị hạn chế do năng lực thể chế của ngành đường sắt không cao. Những hạn chế về CSHT có mặt khắp nơi do hầu hết đường, cầu, đầu máy toa xe và các trang thiết bị khác đã lạc hậu. Do đó ưu tiên đầu tư là nhằm tác động vào những khu vực xung yếu nhất cần thiết để duy trì năng lực của ngành đường sắt nhằm duy trì khai thác ổn định và an toàn. Điều này sẽ giúp ngành đường sắt có thể đảm nhận khối lượng vận tải tương tự như hiện tại trong khi tiến hành cải cách thể chế. Điều này đòi hỏi phải đầu tư nhiều hơn nữa vào cơ sở hạ tầng để khôi phục đường, cầu và thiết bị tính hiệu quả các tuyến chiến lược chính. Chỉ nên tính đến đầu tư thêm để mở rộng năng lực nếu điều này chắc chắn sẽ nâng cao khả năng tài chính của đường sắt. Trên thực tế tất cả những khoản đầu tư này sẽ thông qua các dự án mới.

Đồng thời có 3 biện pháp cải cách thể chế và chính sách quan trọng để đường sắt có thể trở thành một tổ chức có năng lực về thương mại và kinh tế, đó là:

- (a) xây dựng đường sắt thành một tổng công ty, trong đó các phòng ban được tổ chức theo các hình thức công việc với các hệ thống quản lý mới để có thể có được một phương pháp tiếp cận quản lý hướng về khách hàng hơn.
- (b) thiết lập mối quan hệ giữa Chính phủ và đường sắt trên cơ sở thương mại (trừ các khía cạnh điều tiết), với thỏa thuận về phạm vi trách nhiệm khuyến khích nâng cao hiệu quả và giá trị tài chính.
- (c) chuẩn bị một kế hoạch kinh doanh khả thi mà ngành đường sắt có thể bắt đầu thực hiện trong giai đoạn ngắn hạn nhằm cải thiện tính hiệu quả của việc vận chuyển khối lượng vận tải hiện tại và thu hút khối lượng vận tải tiềm năng trong giai đoạn dài hạn.

**Đường thủy nội địa a:** Mặc dù tiềm năng tăng nhu cầu trong tương lai không lớn nhưng có thể làm được nhiều việc để cải thiện tính hiệu quả và giảm chi phí. Những khoản đầu tư ưu tiên ngắn hạn tập trung vào bảo đảm tính ổn định và an toàn chạy tàu trên các tuyến chính. Những khoản đầu tư này bao gồm cải tạo cảng và các tuyến đường thủy để hoạt động tàu thuyền, xếp dỡ hàng hoá hiệu quả hơn cũng như sử dụng được các tàu lớn hơn. Những khoản đầu tư khác tập trung vào an toàn hành thủy (đặc biệt là đảm bảo hoạt động của tàu vào ban đêm an toàn) và đào tạo cán bộ công nhân viên vận tải thủy. Phần lớn các khoản đầu tư này là các dự án mới.

Để hỗ trợ cho chương trình đầu tư này, 3 lĩnh vực chính sau cần có những biện pháp chính sách để nâng cao tính hiệu quả, an toàn và mức độ dịch vụ và giảm thiểu chi phí cơ sở hạ tầng:

- (a) đẩy mạnh cạnh tranh, nâng cao hiệu quả và mức dịch vụ của các dịch vụ vận tải thủy bằng việc cổ phần hoá các DNNN về vận tải thủy và thiết lập một khung điều tiết, giảm thiểu những hạn chế về việc gia nhập (về những tiêu chuẩn an toàn tối thiểu).
- (b) xây dựng năng lực tạo vốn và quản lý đường thủy bền vững (đặc biệt là đối với nạo vét và công tác bảo trì khác) để đảm bảo rằng các công trình thiết bị khi đã cải tạo sẽ có được mức độ an toàn và dịch vụ như quy hoạch (cần phải xác định rõ ràng trách nhiệm quản lý giữa đường thủy nội địa a và hàng hải, và thực hiện dự án tăng cường thể chế đường thủy hiện tại cũng như các chương trình giáo dục khác),

- (c) cải tạo cảng để cho chính quyền địa phương nắm giữ trách nhiệm chung, đồng thời giúp công tác quản lý có tính cạnh tranh và hiệu quả hơn (thông qua các hợp đồng quản lý và thoả thuận cho thuê) nhằm xoá bỏ những hạn chế về tính hiệu quả trong khai thác.

**Vận tải biển:** Khi đường bộ được cải tạo, cảng trở thành những điểm ách tắc lớn nhất trong toàn bộ hệ thống giao thông vận tải - các cảng cần được cải tạo về mặt dịch vụ và khả năng tiếp cận. Cụ thể là để nâng cao tính hiệu quả, an toàn và mức độ dịch vụ của các dịch vụ vận tải biển thì cần phải xoá bỏ những điểm ách tắc này bằng cách nâng cao năng suất/khối lượng hàng qua cảng và khuyến khích sử dụng những tàu hiệu quả và hiện đại hơn. Các cảng cửa ngõ, vốn rất quan trọng đối với mạng dịch vụ quốc tế của Việt Nam, rất cần được cải tạo về CSHT. Tuy nhiên những cảng địa phương khác, các cảng ngành và những khu vực trên các luồng tiếp cận chính và các tuyến đường biển có lưu lượng vận tải cao cũng cần được đầu tư. Những hoạt động liên quan tới an toàn cũng cần đầu tư để Việt Nam có thể đáp ứng được những tiêu chuẩn quốc tế. Do đó ưu tiên đầu tư ngắn hạn là nhằm đạt được năng suất tối đa trên mỗi đơn vị đầu tư tại các cảng chiến lược chính, và cải thiện an toàn hàng hải (đào tạo thuyền viên, các công trình thiết bị hỗ trợ dẫn luồng v.v.). (Xem Bảng 6.3.2).

Các biện pháp thể chế và chính sách ngắn hạn gồm việc cung cấp các dịch vụ cảng và vận tải biển và phương pháp quản lý chuyên ngành nhằm nâng cao tính hiệu quả, an toàn và mức độ dịch vụ, đồng thời giảm thiểu chi phí cơ sở hạ tầng:

- (a) nâng cao tính hiệu quả của cảng và mức độ dịch vụ thông qua việc thực hiện các dự án thí điểm trong lĩnh vực thương mại (xây dựng các cảng thành các chủ thể độc lập có sự tham gia của địa phương trong việc quy hoạch và kiểm soát, độc lập hơn trong việc định mức cước phí, cung cấp các dịch vụ xếp dỡ và quản lý dưới dạng hợp đồng, và cho chủ khai thác bến bãi thuê các công trình thiết bị nhằm thu hút đầu tư tư nhân và kinh nghiệm quản lý),
- (b) thúc đẩy cạnh tranh trong các dịch vụ vận tải ven biển thông qua việc cho phép các chủ khai thác tàu thuộc VINALINES được độc lập hơn (cho phép VINALINES tập trung vào chức năng quan trọng của mình là phát triển ngành vận tải viễn dương Việt Nam) và bắt đầu tiến hành cổ phần hoá các đơn vị khai thác vận tải ven biển,
- (c) cải thiện phương pháp điều tiết và quy hoạch ngành hàng hải thông qua việc phân chia rõ ràng trách nhiệm giữa ngành hàng hải và đường thủy nội địa; tăng cường kiểm tra tàu và các tiêu chuẩn điều tiết cần thiết để đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế khác; cải thiện năng lực quy hoạch CSHT của Cục Hàng hải dựa trên nhu cầu của chủ hàng, có xem xét đến những ưu tiên quốc gia và những vấn đề môi trường; và cải thiện môi trường kinh doanh cho đầu tư nước ngoài và tư nhân.

**Hàng không:** Đạt được tỷ lệ tăng trưởng cao, ổn định về khối lượng vận tải, đồng thời nâng cao tiêu chuẩn an toàn/kỹ thuật, là một thách thức lớn ở cả thị trường trong nước và quốc tế. Cần có những bản quy hoạch cẩn thận để giảm thiểu những yêu cầu đầu tư. Song song với việc tăng cường sân bay cửa ngõ và tiến hành những cải tạo cần thiết theo cam kết quốc tế (đặc biệt là về hệ thống quản lý không lưu mới), mạng lưới hàng không cần được tăng cường thông qua những

cải tạo tại các sân bay chính khác trong nước mà ngành đề ra sau khi cân nhắc kỹ lưỡng. Với những thông tin hiện có thì khó có thể xác định chính sách ưu tiên ngắn hạn. Bởi vậy kế hoạch đầu tư ngắn hạn ưu tiên hoàn tất những dự án hiện tại và thực hiện những dự án mới mà những hiệp ước quốc tế yêu cầu hoặc những dự án có khả năng hoàn vốn lớn (ví dụ là tại các sân bay chính). Điều này cho phép những dự án có lợi ích kinh tế thấp có thể được xem xét, sử dụng những dữ liệu quy hoạch trong 5 năm tới trước khi quyết định thực hiện những dự án này. (Xem Bảng 6.3.2).

Để hỗ trợ cho kế hoạch hàng không ngắn hạn, những lĩnh vực sau cần có những biện pháp chính sách và thể chế để nâng cao tính hiệu quả, an toàn và mức độ dịch vụ và giảm thiểu chi phí cơ sở hạ tầng:

- (a) nâng cao tiêu chuẩn kỹ thuật đáp ứng yêu cầu của những hiệp định quốc tế bằng cách thực hiện các khuyến nghị của những nghiên cứu cải cách pháp lý gần đây.
- (b) nâng cao tính hiệu quả của ngành hàng không Việt Nam bằng cách thúc đẩy cạnh tranh (giữa các hãng hàng không và giữa các tổ chức hỗ trợ), xoá bỏ những hạn chế chính sách không cần thiết (như kiểm soát giá vé), và thu cước phí CSHT dựa vào chi phí.
- (c) cải thiện năng lực quản lý của chuyên ngành bằng cách tách biệt các hoạt động thương mại và điều tiết (về lâu dài, chuẩn bị xây dựng các sân bay thành các đơn vị thương mại độc lập), và áp dụng các phương pháp đánh giá và quy hoạch hiện đại (để những khoản đầu tư tương lai được quy hoạch hiệu quả hơn).

Vấn đề quản lý ngành GTVT: Cần có thêm các biện pháp chính sách và thể chế về những lĩnh vực sau để có thể thực hiện kế hoạch ngắn hạn một cách hiệu quả:

- (a) phối hợp nhiều cải cách về pháp lý được đề xuất cho từng chuyên ngành để đảm bảo rằng đã áp dụng một phương pháp tiếp cận nhất quán,
- (b) tăng cường thể chế cho Bộ GTVT và các cơ quan chuyên ngành trực thuộc các cấp để hoạch định và thực hiện các chính sách về GTVT,
- (c) tìm kiếm hỗ trợ của Chính phủ để giải quyết những vấn đề tài chính mà tất cả các phương thức vận tải phải đối mặt,
- (d) thực hiện các chương trình cổ phần hoá mở rộng trong ngành GTVT của Chính phủ.

Những biện pháp này được nói rõ trong phần cải cách thể chế và chính sách trong Chương 7 (cũng bàn về những vấn đề quen thuộc đối với nhiều phương thức như vận tải đa phương thức, phát triển giao thông nông thôn và vận tải qua biên giới, tất cả những vấn đề đó đều cần có những hoạt động chính sách trong giai đoạn ngắn hạn).

### 6.3 Các dự án ngắn hạn

Các dự án chủ chốt đã được lựa chọn cho các chương trình ngắn hạn bao gồm cả các dự án đang tiến hành/đã cam kết và các dự án mới. Sơ lược về nhu cầu đầu tư được chỉ ra ở Bảng 6.3.1. Trong tổng số chi phí 7,3 tỷ USD mà Chính phủ gánh chịu thì 4,2 tỷ USD được dành cho các dự án đang tiến hành/đã cam

kết. Các dự án đường bộ (bao gồm cả các dự án đang tiến hành/đã cam kết) chiếm 4.8 tỷ USD hay bằng 65% trong tổng chi tiêu của Chỉ nh phủ cho GTVT. Tuy nhiên 75% trong tổng số chi phí này là dành cho các dự án đang tiến hành/đã cam kết và chỉ có 1,2 tỷ USD được dành cho các dự án mới. Chuyên ngành cảng và vận tải biển cần có 1,03 tỷ USD (14%), hàng không là 0,61 tỷ USD (8,4%), đường sắt cần 0,55 tỷ USD (7,5%) và 0,35 tỷ USD (4,7%) cho vận tải thủy nội đị a.

Các dự án ngắn hạn được liệt kê ở Bảng 6.3.2 sẽ cho chúng ta biết tổng chi phí dự án và các chi phí giải ngân ước tí nh trong giai đoạn 2001-2005. Chi phí này được tí nh dựa trên kế hoạch thực hiện giả đị nh như ở Hì nh 6.3.1. Bảng 6.3.3 sẽ so sánh yêu cầu đầu tư với khả năng sẵn có của nguồn vốn có thể có. Nguồn vốn sẵn có trong giai đoạn 2001-2005 vào khoảng 5 tỷ USD trong khi các yêu cầu đầu tư cho các dự án nhỏ/bảo dưỡng, giao thông đô thị và giao thông nông thôn, các dự án đang được tiến hành và đã được cam kết lên tới 5,8 tỷ USD vượt qua khả năng mà nguồn vốn sẵn có. Điều này khiến Chỉ nh phủ gặp khó khăn trong việc thực hiện những dự án lớn nếu không có nguồn vốn với hoặc ngành GTVT được ưu tiên nhiều hơn.

Vì yêu cầu đầu tư cho các dự án chủ chốt dù nhiều hay ít cũng phù hợp với nguồn vốn sẵn có trong giai đoạn QHTT nên giả đị nh rằng các dự án chủ chốt sẽ được khởi công trong vòng 5 năm đầu tiên. Khoảng 0,6 tỷ USD trong tổng số 2,4 tỷ USD dành cho các dự án mới sẽ được giải ngân trong giai đoạn 2001-2005.

**Bảng 6.3.1**  
**Nhu cầu đầu tư cho ngành GTVT đến năm 2005**

Ngành	Hạng mục	Vốn ước tí nh (triệu US\$)		Chi phí mà CP phải chi u		
		Tổng số	Đang TH	% trên vốn	Triệu US\$	% trên TS
Đường bộ	Phát triển mạng lưới đường bộ chỉ nh yếu	4.102 <sup>1)</sup>	3.578 <sup>1)</sup>	100	4.102 <sup>1)</sup>	56,0
	Phát triển mạng lưới đường bộ thứ yếu	663	-	100	663	9,0
	An toàn đường bộ	30	-	100	30	0,4
	<b>Tổng phụ</b>	<b>4.795</b>	<b>3.578</b>		<b>4.795</b>	<b>65,4</b>
Đường sắt	Khôi phục và cải tạo nhỏ	521	47	100	521	7,1
	Tăng năng lực tại các khu đoạn xung yếu	26	-	100	26	0,4
	Khai thác	136	-	0	0	0,0
	<b>Tổng phụ</b>	<b>683</b>	<b>47</b>		<b>547</b>	<b>7,5</b>
Đường thủy nội đị a	Nâng cấp cảng	101	21	90	91	1,2
	Nâng cấp đường thủy	189	72	100	189	2,6
	An toàn khai thác	67	14	100	67	0,9
	<b>Tổng phụ</b>	<b>357</b>	<b>107</b>		<b>347</b>	<b>4,7</b>
Cảng & VT biển	Phát triển/Mở rộng cảng	1.270	438	70	889	10,4
	An toàn khai thác	137	-	100	137	1,9
	<b>Tổng phụ</b>	<b>1.407</b>	<b>438</b>		<b>1.026</b>	<b>12,3</b>
Hàng không	Phát triển/Mở rộng sân bay	626	62	80	501	6,8
	Kiểm soát không lưu	112	-	100	112	1,5
	<b>Tổng phụ</b>	<b>738</b>	<b>62</b>		<b>612</b>	<b>8,4</b>
	<b>Tổng cộng</b>	<b>7.980</b>	<b>4.232</b>		<b>7.327</b>	<b>100,0</b>

1) Bao gồm cả các dự án đường nội đô trị giá 1,5 tỷ USD.

**Bảng 6.3.2**  
**Danh sách các dự án ngắn hạn**

Ngành	Số	Tên dự án	Trạng thái (hồ sơ ban đầu)	Nguồn vốn	Chi phí dự án (triệu đô la)		
					2001-	2001-2005	
Đường bộ	<i>Phát triển mạng lưới đường bộ chính yếu</i>						
	H01	Dự án khôi phục quốc lộ (Hà Nội - Lạng Sơn; 160km)	Đ.T. hiện (1997-2000)	ADB	16,3	16,3	
	H02	Dự án khôi phục quốc lộ lần II (Vinh - Đồng Hả; 100km)	Đ.T. hiện (1997-2000)	WB	23,7	23,7	
	H03	Phát triển đường bộ lần 2 (Nhà Trang-Quảng Ngãi; 600km)	Đ.T. hiện (1999-2002)	ADB	81,5	81,5	
	H04	Dự án khôi phục quốc lộ lần III (Cần Thơ - Năm Căn; 230km)	Đ.T. hiện (2000-2004)	WB	180,0	180,0	
	H05	Dự án khôi phục cầu - GB 1(435km)	Đ.T. hiện (1995-2000)	JBIC	16,2	16,2	
	H06	Dự án khôi phục cầu - GB 2 (752km)	Đ.T. hiện (1995-2001)	JBIC	105,5	105,5	
	H07	Hầm đèo Hải Vân (2 làn xe, 14km)	Đ.T. hiện (1995-2003)	JBIC	225,9	225,9	
	H08	Cầu Mỹ Thuận (1,535m)	Đ.T. hiện (1997-2000)	Australia	15,9	15,9	
	H09	Xây dựng cầu Cần Thơ	Đ.T. hiện (2000-2004)	JBIC	294,0	294,0	
	H10	Đường tránh đô thị (Hà Nội - HCM; 70km)	Mới		67,0	2,3	
	H12	Khôi phục và nâng cấp đường Hồ Chí Minh (Hòa Lạc - Ngọc Hồi)	Mới		380,0	380,0	
	H13	Khôi phục quốc lộ 14	Mới		15,0	15,0	
	H14	Đường vành đai Hà Nội	Mới		266,0	9,0	
	H15	Xây dựng cầu Thanh Trì	Đ.T. hiện (2000-2004)	JBIC	410,0	410,0	
	H16	Dự án cải tạo QL5 (đoạn cũ lại, 91km)	Đ.T. hiện (1995-2000)	JBIC	215,6	215,6	
	H17	Dự án mở rộng QL16 - GC02 (đoạn cũ lại, 70km)	Đ.T. hiện (1995-2003)	JBIC	232,0	232,0	
	H18	Xây dựng cầu Bãi Cháy	Đ.T. hiện (2000-2004)	JBIC	98,0	98,0	
	H19	Dự án mở rộng QL1 Hà Nội - Ninh Bình (80km)	Mới		75,0	2,7	
	H20	Dự án nâng cấp QL70 (Hà Nội - Lào Cai; 191km)	Mới		125,0	4,4	
	H21	Dự án nâng cấp QL10 (147km)	Đ.T. hiện (1999-2003)	JBIC	302,0	302,0	
	H24	Dự án hành lang Đông-Tây (ASEAN 8; QL8; 75km)	Đ.T. hiện (1999-2003)	ADB	24,0	24,0	
	H25	Dự án hành lang Đông - Tây (ASEAN 7A; AL12A, 29; 120km)	Đ.T. hiện	GOV	39,0	39,0	
	H29	Dự án đường cao tốc qua TPHCM (21,4km)	Đ.T. hiện (2000-2004)	JBIC	758,6	758,6	
	H30	Dự án đường xuyên Á (QL22 tới Campuchia; 80km)	Đ.T. hiện (1999-2002)	ADB	144,7	144,7	
	<i>Phát triển mạng lưới đường bộ thứ cấp</i>						
		H48	Chương trình khôi phục mạng lưới đường bộ thứ cấp	Mới		94,0	94,0
		H50	Dự án cải tạo đường cấp 3	Mới		569,0	113,8
	<i>An toàn đường bộ</i>						
		H52	Chương trình cải tạo an toàn đường bộ	Mới		30,0	15,0
	<b>Tổng phụ</b>					<b>4.794,9</b>	<b>3.819,0</b>
	Đường sắt	<i>Khôi phục và cải tạo mới</i>					
		R01	Khôi phục cầu đường sắt Hà Nội - TP Hồ Chí Minh	Đ.T. hiện (1995-2001)	JBIC	47,0	47,0
R02		Khôi phục cầu và đường	Mới		325,0	70,4	
R05		Hiện đại hoá trang thiết bị thông tin tín hiệu	Mới		128,0	7,7	
R07		Bảo hiểm tại đường ngang	Mới		21,0	1,3	
<i>Mở rộng năng lực tại các đoạn cần thiết</i>							
R08		Cải mới để chuyển tàu (100 ga)	Mới		26,0	1,6	
<i>Khác</i>							
R28	Điều độ tàu tập trung và phổ cập tin học	Mới		136,0	8,2		
<b>Tổng phụ</b>					<b>683,0</b>	<b>136,1</b>	
Đường thủy nội địa	<i>Cải tạo cảng</i>						
	W01	Cải tạo cảng Khuyến Lương/Hà Nội	Mới		11,0	5,5	
	W03	Cải tạo cảng Ninh Phúc/Ninh Bình	Đ.T. hiện một phần	GOV	14,4	7,2	
	W08	Cải tạo cảng Cần Thơ/Mỹ Tho cho đường TND	Đ.T. hiện một phần	WB/GOV	6,1	4,2	
	W10	Cải tạo cảng Vĩnh Thái (Vĩnh Long)	Mới		4,3	2,1	
	W12	Cải tạo cảng Ca Mau	Mới		2,9	1,5	
	W14	Cải tạo cảng Cao Lãnh (Đồng Tháp)	Mới		6,4	3,2	
	W16	Cải tạo cảng Mỹ Thới (Long Xuyên)	Mới		6,2	3,1	
	W18	Phát triển bến hành khách	Mới		2,2	2,2	
	W20	Phát triển các cảng đa phương thức	Mới		47,7	10,7	
	<i>Cải tạo đường thủy</i>						
	W22	Cải tạo đường thủy Quảng Ninh - Hà Nội/Phố Lái	Mới		13,9	6,8	
	W23	Cải tạo đường thủy Ninh Bình/Nam Định - Hà Nội	Mới		19,9	10,0	
	W24	Cải tạo đường thủy Quảng Ninh - Nam Định/Ninh Bình	Mới		6,0	3,0	
	W26	Cải tạo đường thủy Hà Nội - Việt Trì - Lào Cai	Mới		74,0	40,3	
	W29	Cải tạo đường thủy TPHCM-Cần Thơ	Đ.T. hiện một phần	WB/GOV	23,2	23,2	
	W30	Cải tạo đường thủy Cần Thơ - Ca Mau	Đ.T. hiện một phần	WB/GOV	17,6	17,6	
	W31	Cải tạo đường thủy Chợ Lách - Kiến Lương	Đ.T. hiện một phần	WB/GOV	25,5	25,5	
	W32	Cải tạo đường thủy Sài Gòn - Đồng Tháp Mười - Long Xuyên	Đ.T. hiện một phần	GOV	5,4	5,4	
	W33	Phát triển kênh Thi Vĩnh - Nước Mặn	Mới		3,2	3,2	
	<i>An toàn và khác</i>						
	W39	Nâng cao an toàn vận tải thủy nội địa	Mới		52,7	20,7	
	W41	Giáo dục đường thủy nội địa	Đ.T. hiện (1997-2002)	CIDA	14,1	7,4	
<b>Tổng phụ</b>					<b>306,7</b>	<b>202,9</b>	
Cảng và Vận tải biển	<i>Phát triển/Mở rộng cảng</i>						
	P01	Dự án mở rộng cảng Cái Lán	Đ.T. hiện (95-01)	JBIC	128,1	70,0	
	P03	Cảng tổng hợp Hải Phòng (giai đoạn 2)	Đ.T. hiện (2000-2010)	JBIC	138,0	106,0	
P05	Dự án cảng Cửa Lò	Mới		49,3	49,3		

Tiếp Bảng 6.3.2

Ngành	Số	Tên dự án	Trạng thái (kế hoạch ban đầu)	Nguồn vốn	Chi phí dự án (triệu đồng)	
					2001-	2001-2006
	P09	Khôi phục cảng Tiên Sa - vịnh Đà Nẵng	Đ.T.hiện (99-03)	JBIC	172,0	113,0
	P10	Cảng chuyên dụng cho khu công nghiệp Dung Quất	Mới		130,0	4,6
	P12	Phát triển cảng Quy Nhơn	Mới		35,0	1,3
	P14	Phát triển cảng Nha Trang	Mới		57,0	2,0
	P16	Cảng tổng hợp TP HCM	Mới		200,0	35,5
	P18	Cảng tổng hợp Bà Rịa - Vũng Tàu	Mới		206,0	36,0
	P20	Phát triển cảng Cần Thơ	Mới		64,0	3,8
	P22	Phát triển các cảng ngành	Mới		67,0	2,3
	P24	Các cảng địa phương khác	Mới		22,7	4,9
			<b>An toàn và khác/nhac</b>			
	P31	Phát triển hệ tự dẫn lường (ATN)	Mới		63,6	63,6
	P33	Bảo vệ dấu biển và an toàn hàng hải	Mới		52,8	52,8
	P35	Dự án nâng cấp giáo dục thuyền viên	Mới		20,9	20,9
		<b>Tổng phụ</b>			<b>1.407,4</b>	<b>566,0</b>
Hàng không	<i>Phát triển/ mở rộng sân bay</i>					
	A01	Dự án phát triển sân bay Nội Bài	Đ.T.hiện (1996-2002)	GOV	17,1	17,1
	A02	Xây dựng nhà ga hành khách mới (T1) tại sân bay quốc tế Nội Bài	Đ.T.hiện (1996-2001)	GOV & Credit	24,0	24,0
	A03	Dự án phát triển sân bay quốc tế Nội Bài - GĐ 1	Mới		53,9	16,9
	A05	Dự án phát triển sân bay quốc tế Đà Nẵng - GĐ1	Mới		77,7	22,9
	A07	Mở rộng nhà ga hành khách quốc tế tại sân bay QT Tân Sơn Nhất	Đ.T.hiện (1999-2002)	SAA	6,0	6,0
	A08	Rải mặt khu vực bay tại sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất	Đ.T.hiện (1999-2001)	SAA	14,4	14,4
	A09	Dự án phát triển sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất	Mới		226,7	66,9
	A11	Dự án phát triển sân bay cấp 2 (Cát Bi, Phú Bài, Nha Trang)	Mới		95,6	0,9
	A14	Khôi phục các sân bay cấp III - gđ1 (ở sân bay)	Mới		120,8	53,7
	<i>Kiểm soát không lưu</i>					
	A16	Tái xây dựng TT kiểm soát Khu vực HCM và TT quản lý không lưu Nội Bài	Mới		68,0	68,0
	A19	Chương trình thay thế trang thiết bị không vận và thông tin liên lạc	Mới		12,2	12,2
	A20	Dự án nâng cấp và lắp đặt trang thiết bị cho hệ thống CNS/ATM mới - Giai đoạn 1	Mới		32,8	32,8
	A22	Cải tạo mạch hoạt động trực tiếp - dịch vụ không lưu (ATS - DG) và mạng lưới viễn thông cố định hàng không (AFTN)	Mới		2,5	2,5
A23	Khôi phục trường đào tạo HKDD Việt Nam	Mới		3,0	1,7	
A24	Thiết bị kiểm tra không vận các chuyến bay	Mới		1,1	0,4	
A25	Thay thế các thiết bị kiểm tra và Phòng thí nghiệm các thiết bị chuẩn.	Mới		1,9	1,9	
		<b>Tổng phụ</b>			<b>737,7</b>	<b>331,3</b>
<b>Tổng cộng</b>					<b>7.979,7</b>	<b>5.050,3</b>
Ngành	Số	Tên dự án	Trạng thái (kế hoạch ban đầu)	Nguồn vốn	Chi phí dự án (triệu đồng)	
					2001-	2001-2006
Đường sắt	R26	Mua đầu máy tua xe	Mới		1.882,0	841,0
TN&D	W43	Phát triển đội tàu sông	Mới		<b>191,9</b>	<b>96,0</b>
Vận tải biển	P29	Chương trình hiện đại hoá và mở rộng đội tàu	Mới		1.470,0	703,5
H.không	A32	Máy bay mới	Đ.T.hiện (2000-2003)	VAC & vay tín dụng	400,0	400,0
		<b>Tổng phụ</b>			<b>3.889,9</b>	<b>2.140,5</b>

**Bảng 6.3.3**  
**Yêu cầu đầu tư so với tỉ nh sẵn có của nguồn vốn**

	Tỷ đô la
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Yêu cầu đầu tư đối với quy hoạch tổng thể giai đoạn (2001-2005)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>1) Các dự án bảo trì /sửa chữa nhỏ không thuộc phạm vi của VITRANSS</li> <li>2) Giao thông đô thị <sup>1/</sup></li> <li>3) Giao thông nông thôn <sup>2/</sup></li> </ul> </li> </ul>	      
<b>Tổng phụ</b>	<b>2,9</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>4) <b>Dự án VITRANSS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) Các dự án đang thực hiện/đã cam kết</li> <li>(2) Các dự án mới</li> </ul> </li> </ul>	   
<b>Tổng phụ</b>	<b>3,5</b>
<b>Tổng cộng</b>	<b>6,4</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nguồn vốn có thể (tỉ nh hướng thấp - cao)</b></li> </ul>	<b>4,9 - 5,1</b>

1/ Hiện tại, không có chương trì nh đầu tư và chiến lược rõ ràng nào cho giao thông đô thị

2/ Lượng đầu tư cần được điều chỉ nh dựa vào chiến lược mà Chí nh phủ đang xây dựng.



Hình 6.3.1  
Kế hoạch các dự án ngắn hạn

Ngành	Số	Tên dự án	Tổng chi phí (trệu đồng)		2001	2002	2003	2004	2005	2006-
			định	2001-						
Đường bộ * Phát triển mạng lưới Chính yếu	H01	Dự án khôi phục quốc lộ (Hà Nội - Lạng Sơn, 160km)	162,6	162,6						
	H02	Dự án khôi phục quốc lộ lần II (Vinh - Đồng Hới, 100km)	228,6	228,6						
	H03	Phát triển đường bộ lần 2 (Hà Tĩnh - Quảng Ngãi, 600km)	162,0	61,5						
	H04	Dự án khôi phục quốc lộ lần III (Cần Thơ - Năm Căn, 230km)	180,0	180,0						
	H05	Dự án khôi phục cầu - Cầu 1 (425km)	162,2	16,2						
	H06	Dự án khôi phục cầu - Cầu 2 (752km)	211,0	105,5						
	H07	Hầm đào Hải Vân (2 lần xe, 14km)	251,0	225,0						
	H08	Cầu Mỹ Thuận (1,526m)	79,2	15,9 (đã hoàn tất)						
	H09	Xây dựng cầu Cần Thơ	254,0	254,0						
	H10	Đường trình đô thị (Hà Nội - HCM, 70km)	67,0	67,0						
	H12	Khôi phục và nâng cấp đường Hồ Chí Minh (Hòa Lạc - Ngọc Hồi)	350,0	350,0						
	H13	Khôi phục QL14	15,0	15,0						
	H14	Đường vành đai Hà Nội	256,0	256,0						
	H15	Xây dựng cầu Thanh Trì	410,0	410,0						
	H16	Dự án cải tạo QL5 (đoạn còn lại, 91km)	215,6	215,6 (đã hoàn tất)						
	H17	Dự án mở rộng QL15 - Đ12 (đoạn còn lại, 70km)	232,0	232,0						
	H18	Xây dựng cầu Bãi Cháy	96,0	96,0						
	H19	Dự án mở rộng QL1 Hà Nội - Ninh Bình (60km)	76,0	76,0						
	H20	Dự án nâng cấp QL70 (Hà Nội - Lào Cai, 191km)	128,0	128,0						
	H21	Dự án nâng cấp QL10 (147km)	302,0	302,0						
H24	Dự án hành lang Đông - Tây (ASEAN 8, QL9, 75km)	30,0	24,0							
H25	Dự án hành lang Đông - Tây (ASEAN 7A, A1, 12A, 2B, 120km)	65,0	39,0							
H29	Dự án đường cao tốc qua TPHCM (21,4km)	758,6	758,6							
H30	Dự án đường xuyên á (QL22 đi Campuchia, 60km)	144,7	144,7							
* Phát triển mạng lưới Thủ cấp	H49	Chương trình khôi phục mạng lưới đường bộ thủ cấp	64,0	64,0						
	H50	Dự án cải tạo đường cấp 3	569,0	569,0						
* An toàn đường bộ	H62	Chương trình cải tạo an toàn đường bộ	30,0	30,0						
Đường sắt * Khôi phục và cải tạo nhỏ	R01	Khôi phục cầu đường sắt Hà Nội - TP Hồ Chí Minh	104,0	47,0						
	R02	Khôi phục cầu và đường	205,0	205,0						
	R05	Hiện đại hóa trang thiết bị thông tin tín hiệu	128,0	128,0						
	R07	Đào sâu tại đường ngang	21,0	21,0						
* Mở rộng mạng lưới	R08	Cải tạo để chuyển trục (150 ga)	26,0	26,0						
Đường thủy nội địa * Cải tạo cảng	W01	Cải tạo cảng Khuyến Lương/Hà Nội	11,0	11,0						
	W02	Cải tạo cảng Ninh Phước/Ninh Bình	14,4	14,4						
	W05	Cải tạo cảng Cán Thoai/Mỹ Tho cho đường TNB	6,1	6,1						
	W10	Cải tạo cảng Vĩnh Thái (Vĩnh Long)	4,3	4,3						
	W12	Cải tạo cảng Cà Mau	2,9	2,9						
	W14	Cải tạo cảng Cao Lãnh (Đồng Tháp)	6,4	6,4						
	W16	Cải tạo cảng Mỹ Thới (Long Xuyên)	6,2	6,2						
	W18	Phát triển bến khách	2,2	2,2						
	W20	Phát triển các cảng ngành khác	47,7	47,7						
	* Cải tạo đường thủy	W22	Cải tạo đường thủy Quảng Ninh - Hà Nội/Phủ Lý	13,9	13,9					
W23		Cải tạo đường thủy Ninh Bình/Nam Định - Hà Nội	19,9	19,9						
W24		Cải tạo đường thủy Quảng Ninh - Nam Định/Ninh Bình	6,0	6,0						
W25		Cải tạo đường thủy Hà Nội - Việt Trì - Lào Cai	74,0	74,0						
W29		Cải tạo đường thủy TPHCM-Cần Thơ	22,2	22,2						
W30		Cải tạo đường thủy Cần Thơ - Cà Mau	17,6	17,6						
W31		Cải tạo đường thủy Chợ Lách - Kiến Lương	25,5	25,5						
W32		Cải tạo đường thủy Sài Gòn - Đồng Tháp Mười - Long Xuyên	5,4	5,4						
W33		Phát triển kênh Thị Vải - Nước Mặn	3,2	3,2						
* An toàn	W39	Nâng cao an toàn vận tải thủy nội địa	62,7	62,7						
	W41	Đào đục đường thủy nội địa	14,1	14,1						
Cảng và Vận tải biển * Phát triển mở rộng Cảng	P01	Dự án mở rộng cảng Cái Lân	128,1	128,1						
	P03	Cảng tổng hợp Hải Phòng (giai đoạn 2)	138,0	138,0						
	P05	Dự án cảng Cửa Lơ	49,2	49,2						
	P06	Khôi phục cảng Tiên Sa - vịnh Đà Nẵng	172,0	172,0						
	P10	Cảng chuyên dụng cho khu công nghiệp Dung Quất	130,0	130,0						
	P12	Phát triển cảng Quy Nhơn	36,0	36,0						
	P14	Phát triển cảng Nha Trang	57,0	57,0						
	P16	Cảng tổng hợp TP HCM	200,0	200,0						
	P18	Cảng tổng hợp Bà Rịa - Vũng Tàu	206,0	206,0						
	P20	Phát triển cảng Cần Thơ	64,0	64,0						
P22	Phát triển các cảng ngành	67,0	67,0							
P24	Các cảng địa phương khác	22,7	22,7							
* An toàn và Bảo vệ Môi trường	P21	Phát triển tổ trợ dẫn luồng (ATN)	63,6	63,6						
	P23	Bảo vệ đầu luồng và an toàn hàng hải	52,8	52,8						
	P25	Dự án nâng cấp ghe đục thuyền viên	20,9	20,9						
Hàng không * Phát triển mở rộng Sân bay	A01	Dự án phát triển sân bay Nội Bài	67,1	17,1						
	A02	Xây dựng ga hành khách mới (T1) tại sân bay quốc tế Nội Bài	50,0	24,0						
	A03	Dự án phát triển sân bay quốc tế Nội Bài - GP 1	52,9	52,9						
	A05	Dự án phát triển sân bay quốc tế Đà Nẵng - GP1	77,7	77,7						
	A07	Mở rộng ga hành khách quốc tế tại sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất	12,0	6,0						
	A08	Rời mặt khu vực bay tại sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất 1	16,0	14,4						
	A09	Dự án phát triển sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất	226,7	226,7						
	A11	Dự án phát triển sân bay cấp 2 (Cần Bì, Phú Bài, Nha Trang)	65,6	65,6						
	A14	Khôi phục các sân bay cấp III - gđ1 (ở sân bay)	120,8	120,8						
	A16	Tái xây dựng TT kiểm soát khu vực HCM và TT quản lý không lưu Nội Bài	58,0	58,0						
* Kiểm soát không lưu	A19	Chương trình thay thế trang thiết bị không vận và thông tin liên lạc	12,2	12,2						
	A20	Dự án nâng cấp và lắp đặt trang thiết bị cho hệ thống CNS/ATM nội - Giai đoạn 1	32,8	32,8						
	A22	Cải tạo mạch hoạt động trực tiếp - dịch vụ không lưu (ATS - DG) và mạng lưới viễn thông cố định hàng không (AFTN)	2,5	2,5						
	A23	Khôi phục trường đào tạo HROD Việt Nam	3,0	3,0						
	A24	Thiết bị kiểm tra không vận các chuyến bay	1,1	1,1						
	A25	Thay thế các thiết bị kiểm tra và Phòng TN nghiêm các thiết bị chuẩn	1,9	1,9						

## 7 ƯU TIÊN CHÍ NH SÁCH VÀ CẢI THIỆN THỂ CHẾ

### 7.1 Giới thiệu

Những đề xuất thay đổi về thể chế và chí nh sách trong 5 năm tới được dựa trên các chiến lược dài hạn cho ngành GTVT và từng chuyên ngành như đã đề cập ở Chương 4 và 5. Ngoài những nỗ lực cải cách thể chế và cải tạo CSHT được phản ánh trong các dự án đầu tư quy hoạch tổng thể cho từng chuyên ngành, những chiến lược này bao gồm cả những hoạt động chí nh sách và các thể chế nhằm cải thiện:

- Khung cạnh tranh,
- Những thu xếp thể chế, bao gồm quản lý ngành và cải cách các DNNN, và
- Tạo vốn cho các hoạt động giao thông vận tải.

Những phương pháp có thể để hỗ trợ thực hiện kế hoạch ngắn hạn, thông qua các chiến lược thể chế và chí nh sách phù hợp, được đề cập dưới đây.

### 7.2 Kế hoạch thực hiện

Như đã nói ở Chương 6, từng phương thức vận tải cần có một loạt các hoạt động chí nh sách hỗ trợ cho việc thực hiện kế hoạch ngắn hạn: (a) nhằm nâng cao tí nh hiệu quả, an toàn và mức độ dị ch vụ vận tải, và (b) cung cấp một cách hiệu quả chi phí cho những CSHT đã được quy hoạch với nguồn vốn phù hợp.

Tuy nhiên để thực hiện quy hoạch tổng thể một cách hiệu quả thì quá trình nh hoạch đị nh chí nh sách không nên chỉ dựa vào quan điểm của từng phương thức mà phải dựa vào quan điểm của toàn ngành GTVT. Đối lại, điều này cần có những chí nh sách GTVT hiệu quả cho từng lĩnh vực sau:

- Cung cấp khung điều tiết và cơ chế thực hiện bảo đảm các dị ch vụ vận tải có tí nh cạnh tranh và hiệu quả để cho công tác cải tạo CSHT đề xuất có thể đạt được những kết quả mong muốn mà không tạo ra những chi phí phát sinh lớn như tai nạn và những ảnh hưởng xấu tới môi trường,
- Xây dựng năng lực quy hoạch hiệu quả để có thể thực hiện được những mục tiêu một cách hiệu quả với chi phí hợp lý,
- Thiết lập các dị ch vụ xây dựng phù hợp để có thể cung cấp các tiêu chuẩn cần thiết cho cơ sở hạ tầng với chi phí tối thiểu,
- Xây dựng năng lực bảo trì CSHT phù hợp để những CSHT đã cải tạo có thể cung cấp được những điều kiện vận tải tốt hơn như dự kiến trong suốt quá trình nh được quy hoạch,
- Cung cấp các cơ chế tài chí nh cho phát triển, bảo trì và quản lý chung cơ sở hạ tầng nhằm tạo ra sự bền vững, và
- Tăng cường quản lý ngành nhằm phối hợp cải tạo và thực hiện chí nh sách và dự án.

Chương này tóm tắt những yêu cầu về hoạch định chính sách đối với những lĩnh vực trên và chỉ ra những kết quả của việc thực hiện và nhu cầu hỗ trợ kỹ thuật.

Cung cấp khung điều tiết và cơ chế thực hiện bảo đảm các dịch vụ vận tải có tính cạnh tranh và hiệu quả

Chiến lược dài hạn thiết lập môi trường cạnh tranh cho các dịch vụ vận tải gồm 3 khía cạnh - (a) khung điều tiết có thể đáp ứng những tiêu chuẩn về môi trường/an toàn tối thiểu và thúc đẩy cạnh tranh, (b) những biện pháp thu hồi chi phí và định giá hiệu quả về mặt kinh tế, và (c) cổ phần hoá/thương mại hoá các DNNN. Các hoạt động ngắn hạn cần thiết được xác định như sau:

**Khung điều tiết: Việc thực hiện khung điều tiết đối với GTVT bao gồm:**

- xác định các tiêu chuẩn kỹ thuật tối thiểu, rõ ràng (đúng đắn về khía cạnh môi trường và an toàn), đặc biệt là đối với đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt và vận tải đa phương thức hiện không có khung pháp lý phù hợp,
- xây dựng các chương trình về môi trường/an toàn hiệu quả nhằm nâng cao hiệu quả thực hiện và đáp ứng được những tiêu chuẩn tối thiểu, và giảm thiểu những ảnh hưởng xấu của GTVT, đặc biệt là đối với đường bộ, đường biển và vận tải hàng không hiện đang mắc phải những vấn đề nghiêm trọng về môi trường và an toàn, và
- giảm thiểu những hạn chế đối với cạnh tranh để thúc đẩy tính hiệu quả bằng cách xoá bỏ những hạn chế về cấp phép vận tải và duy trì những tiêu chuẩn về môi trường/an toàn qua việc cấp giấy phép cho lái xe/thuyền trưởng/thuyền viên và xe cộ/tàu thuyền chặt chẽ hơn.

Các chính sách thu hồi chi phí và định giá: những điều kiện cạnh tranh có thể được nâng cao trong giai đoạn ngắn hạn bằng cách thực hiện những chính sách mà trong thực tiễn có thể xoá bỏ những ảnh hưởng xấu tới cạnh tranh (ví dụ như duy trì kiểm soát giá cả và thu hồi chi phí từ người sử dụng đường bộ không hiệu quả, và nhất trí những mục tiêu cụ thể đối với việc thực hiện những chính sách khác và vạch ra những bước tiếp theo.

Những đề xuất bao gồm xoá bỏ kiểm soát biểu cước và mức vé chung hiện tại<sup>1</sup> và những bất cập khác như sự chênh lệch về cước phí cơ sở hạ tầng đối với vận tải ven biển và vận tải quốc tế, áp dụng phí trọng tải trực đối với phương tiện đường bộ, và tìm kiếm thoả thuận giữa Bộ GTVT và Bộ Tài chính về những nguyên tắc thu phí cơ sở hạ tầng.

**Cổ phần hóa và cải cách các doanh nghiệp vận tải quốc doanh:** Chương trình cổ phần hoá cần được đẩy mạnh thông qua dự án cổ phần hoá gần đây của Bộ GTVT bằng cách xác định thời điểm cổ phần hoá các doanh nghiệp vận tải quy mô nhỏ (đặc biệt là vận tải đường bộ và các doanh nghiệp vận tải biển và đường thủy nội địa quy mô nhỏ) và tiến hành cổ phần hoá. Việc theo dõi kết quả sẽ cho phép

<sup>1</sup> Nếu Chính phủ muốn biểu cước thấp hơn chi phí, thì phải thay thế việc kiểm soát này bằng trợ cấp cụ thể cho những chủ vận tải có thể cung cấp dịch vụ một cách hiệu quả nhất (với chi phí tối thiểu đối với Chính phủ).

những quy định cổ phần hoá được phát triển thêm và được áp dụng đối với cổ phần hoá quy mô lớn (ví dụ như các doanh nghiệp vận tải biển).

Đối với các DNNN không được cổ phần hoá trong giai đoạn ngắn hạn, cần ưu tiên tiến hành thương mại hoá hoặc cải cách, có thể với hình thức dự án thí điểm, để có thể nâng cao tính hiệu quả cho các DNNN và xác định những hoạt động cải cách thiết thực có thể áp dụng rộng rãi hơn trong giai đoạn dài hạn (đặc biệt là đối với các doanh nghiệp đường sắt, cảng và vận tải biển như đã đề cập ở chương trước).

#### **Xây dựng năng lực quy hoạch hiệu quả**

Việc quy hoạch một cách hiệu quả gặp nhiều khó khăn do thiếu sự uỷ thác các chức năng quản lý CSHT cơ bản cho các phòng ban chuyên ngành của Bộ GTVT. Những phòng ban này không có đủ năng lực đóng vai trò một cơ quan quản lý nhà nước đối với từng phương thức vận tải chứ chưa nói tới những mục đích cụ thể như trực tiếp quản lý công tác bảo trì cơ sở hạ tầng.

Việc thiếu một mạng lưới GTVT được phân cấp rõ ràng đã gây khó khăn cho việc đầu tư và phân chia chức năng quản lý giữa chính quyền trung ương và địa phương. Cần tăng cường và thể chế hoá hơn nữa việc xác định mạng lưới chính yếu, thứ cấp, cấp 3 như VITRANSS đề xuất về chức năng, tiêu chuẩn kỹ thuật, trách nhiệm quản lý cụ thể. Để xây dựng mạng lưới cấp ba, cần tăng cường hơn nữa năng lực quy hoạch và đánh giá quy hoạch của các nhà trách cấp tỉnh/huyện.

Hiện tại, ở Việt Nam cơ sở dữ liệu cho mạng lưới quy hoạch rất yếu đặc biệt là ở cấp tỉnh và cấp huyện. Phương pháp tiếp cận cụ thể thông qua các nghiên cứu chuyên ngành như VITRANSS không phải là một giải pháp lâu dài. Để có thể hoạch định chính sách và quy hoạch bền vững cho ngành GTVT Việt Nam thì một hệ thống quản lý dữ liệu và thu xếp thể chế phù hợp là vô cùng quan trọng. Phương pháp tiếp cận được đề xuất bao gồm (a) phối hợp công tác quản lý dữ liệu giữa các cơ quan chủ chốt về GTVT để củng cố thông tin về quản lý và khai thác của chúng, (b) tiến hành định kỳ (3-5 năm) các cuộc điều tra vận tải quốc gia đối với các lĩnh vực chủ chốt như VITRANSS đã thực hiện, và (c) tăng cường một phòng trong Bộ GTVT/Viện Chiến lược và phát triển GTVT để quản lý cơ sở dữ liệu GTVT. Cần đẩy mạnh công tác quản lý cơ sở dữ liệu ở cấp tỉnh theo cách tương tự.

#### **Thiết lập các dịch vụ xây dựng phù hợp**

Để cung cấp CSHT có chất lượng cao hơn với chi phí tối thiểu thì các biện pháp ngắn hạn bao gồm việc nâng cao các tiêu chuẩn kỹ thuật và cải thiện sự cạnh tranh trong công tác quy hoạch/thiết kế/xây dựng. Nâng cao nghiệp vụ của các nhà thầu và tư vấn Việt Nam, trước mắt cần có (1) những biện pháp khuyến khích lớn hơn đối với công tác đào tạo (thông qua các tiêu chuẩn cao hơn về trình độ) và (2) đầu tư vào hệ thống xây dựng và trang thiết bị tốt hơn. Để có thể cải thiện

cạnh tranh trong xây dựng, nạo vét và các lĩnh vực tương tự, cần áp dụng những biện pháp như (1) từng bước cổ phần hoá các DNNN, (2) làm rõ những nguyên tắc về mua trang thiết bị, (3) xoá bỏ những hạn chế ngăn cản các công ty xây dựng nước ngoài tham gia đấu thầu các hợp đồng nước ngoài, (4) xoá bỏ kiểm soát giá cả, (5) khuyến khích nhiều nhà thầu tham gia đấu thầu, và (6) giám sát chặt chẽ hơn các hoạt động mua bán trang thiết bị.

#### **Xây dựng năng lực bảo trì CSHT phù hợp**

Nhằm đảm bảo rằng những CSHT được cải tạo trong QHTT có thể cung cấp những điều kiện vận tải tốt hơn trong cả giai đoạn quy hoạch thì cần phải đặc biệt ưu tiên cải thiện các hệ thống và tiêu chuẩn bảo trì trong giai đoạn ngắn hạn, đối với cả CSHT chính yếu/thứ tạo vốn chủ yếu do Trung ương trực tiếp quản lý và đối với cả CSHT cấp 3 do địa phương quản lý.

Về vấn đề cải thiện công tác bảo trì CSHT chính yếu và thứ cấp, đã có một loạt các biện pháp được đề xuất trong các nghiên cứu và các dự án tăng cường thể chế trước đây đối với tất cả các chuyên ngành nhằm (1) nâng cao tiêu chuẩn bảo trì (2) áp dụng các hệ thống quản lý bảo trì CSHT hiện đại, (3) tăng cường năng lực của các phòng ban thuộc Bộ GTVT chuyên về quản lý bảo trì bằng các thủ tục và các văn bản hướng dẫn mới, đồng thời đào tạo nhân viên về các thủ tục và hệ thống mới, (4) nâng cao các biện pháp khuyến khích quản lý bằng việc mở rộng khối lượng bảo trì theo các hợp đồng cạnh tranh, và (5) nâng cao các biện pháp khuyến khích quản lý trong các đơn vị quản lý trực thuộc bằng cách cho phép các đơn vị này độc lập hơn nhưng phải chịu nhiều trách nhiệm hơn về các dịch vụ mà họ cung cấp.

Công tác cải tạo CSHT cấp 3 trước đây ít khi được quan tâm nên trong 5 năm tới cần được tập trung chú ý nhiều. Tuy nhiên vẫn không thể đạt được một tiến độ ổn định cho đến khi xác định được các mạng lưới, các công trình thiết bị cơ bản và các tiêu chuẩn thiết kế của chúng, và đến khi làm rõ được các trách nhiệm bảo trì. Nói chung công tác bảo trì ở tất cả các lĩnh vực đều cần được cải thiện, thường là thay thế các thoả thuận phi thể thức hiện tại bằng các thoả thuận làm việc và các hệ thống hoàn toàn mới, bao gồm (1) xác định các tiêu chuẩn kỹ thuật, (2) kết hợp công tác quy hoạch và tạo vốn cho bảo trì với quy hoạch khôi phục/nâng cấp/xây mới, (3) xây dựng các hệ thống bảo trì hiện đại và các chương trình bảo trì có thể đáp ứng được nhu cầu của CSHT cấp 3, (4) tăng cường năng lực của các đơn vị bảo trì cấp tỉnh thuộc Bộ GTVT, và (5) nếu có cơ hội, tiến hành thử nghiệm nhiều phương pháp khác nhau đối với việc uỷ quyền trách nhiệm bảo trì cho các tổ chức địa phương theo các hợp đồng.

## **Cung cấp các cơ chế tài chí nh cho phát triển, bảo trì và quản lý CSHT**

**Trước mắt việc thực hiện quy hoạch tổng thể cần được tạo vốn tốt hơn đối với cả bảo trì /quản lý và khôi phục/nâng cấp/cải tạo/xây mới cơ sở hạ tầng.**

**Tạo vốn cho bảo trì : Ưu tiên hàng đầu là cải thiện quản lý và quy hoạch bảo trì để các nguồn lực có thể được phân bổ hiệu quả hơn và giảm thiểu nhu cầu nguồn lực bổ sung. Tuy nhiên, ngay cả sau khi thực hiện được những điều trên thì việc phân bổ tài chí nh hiện tại vẫn hoàn toàn không đáp ứng được nhu cầu tương lai, và cần có những cơ chế tốt hơn để thực hiện những chương trì nh bảo trì theo quy hoạch. Những cải thiện có thể gồm (1) thực hiện triệt để những cơ chế mới như quỹ đề xuất cho đường bộ được quản lý về mặt thương mại, trong đó có một ban (gồm cả những đại diện của người sử dụng đường bộ) quản lý nguồn vốn ngoài ngân sách lấy từ phí đánh vào người sử dụng (không tí nh thuế dành riêng cho mục đích đặc biệt), (2) một số dạng khác của nguồn vốn, trong đó các khoản thu từ thuế đánh vào người sử dụng được Bộ Tài chí nh phân bổ cho các mục đích bảo trì và (3) một hệ thống tạo vốn cho bảo trì rõ ràng hơn, trong đó các nhu cầu tương lai được cung cấp dựa trên các chương trì nh bảo trì theo quy hoạch. Hiện tại, Việt Nam chưa có biện pháp nào như vậy. Việc phân bổ nguồn vốn chỉ đơn thuần dựa vào những chỉ tiêu đơn giản (như chi phí /km đường) và không thể kiểm soát tí nh hiệu quả về tài chí nh.**

**Có thể cân nhắc xem xét một trong ba phương án cải thiện trên cho từng phương thức vận tải. Hiện tại, Việt Nam đang chủ động xem xét quỹ đường bộ được quản lý về mặt thương mại. Mô hình quỹ đường bộ có thể có nhiều lợi thế đối với Việt Nam như (1) tạo điều kiện tạo vốn cho bảo trì đường bộ với sự hỗ trợ chủ động của người sử dụng đường bộ, và (2) cải thiện tí nh hiệu quả và tinh thần trách nhiệm. Tuy nhiên cho tới khi xác định được những khó khăn thực tế với một phương pháp tiếp cận như vậy thì cần phải ưu tiên cải thiện hệ thống ngân sách của từng phương thức: (1) xem xét lại các thủ tục ngân sách hiện tại và nhu cầu đầu tư, (2) tiến hành những thay đổi cần thiết đối với những thủ tục và trách nhiệm về ngân sách, và (3) áp dụng những hệ thống đã được cải tiến cho việc định giá và quy hoạch bảo trì , và cho việc theo dõi tí nh trạng CSHT.**

**Việc thực hiện phương pháp này đã được áp dụng cho đường bộ. Những cải thiện tương tự về quy hoạch bảo trì đang được thực hiện đối với vận tải thủy nội địa nhằm thiết lập một mạng lưới tốt hơn trong vòng 5 năm, nhưng đối với quy hoạch bảo trì hàng hải thì công tác cải tạo chưa được tiến hành (vốn là lĩnh vực được ưu tiên cải tạo).**

**Những nguồn vốn phát triển mới: Cần xem xét kỹ lưỡng việc thiết lập những nguồn đầu tư mới. Trong toàn bộ giai đoạn quy hoạch tổng thể, theo dự kiến vốn dành cho GTVT sẽ ít dựa vào nguồn ODA hơn, và Chí nh phủ hiện đang chủ động xem xét các nguồn đầu tư mới có thể huy động thông qua một quỹ phát triển GTVT, bao gồm cả các khoản tiết kiệm huy động từ nguồn tài chí nh trong nước.**

Cũng sẽ cần thêm những nguồn tài chí nh mới nếu thành phần tư nhân đầu tư vào vận tải biển quy mô lớn. Việc cải thiện nguồn tài chí nh trong nước trước mắt rất có thể sẽ thúc đẩy đầu tư nhiều hơn vào GTVT vì , theo Bộ Tài chí nh, nhiều khoản đầu tư nước ngoài chưa được giải ngân vì thiếu nguồn cung vốn đối ứng đáng tin cậy.

Hiện có khả năng thu hút đầu tư nước ngoài vào CSHT thông qua hình thức đầu tư trực tiếp, liên doanh, và dưới hình thức BOT. Tuy nhiên hiện tại những đầu tư đó không mang lại nhiều lợi ích. Nhưng để khuyến khích thêm đầu tư nước ngoài về lâu dài, những biện pháp sau có thể được Chính phủ thực hiện, kết hợp với Bộ GTVT: (1) xoá bỏ những trở ngại đối với đầu tư nước ngoài như những điều luật hạn chế hoạt động kinh doanh nước ngoài, kiểm soát giá cả, sử dụng vốn nước ngoài và các nguồn tiền từ nước ngoài gửi về, (2) xoá tên ngành GTVT khỏi danh sách các ngành chịu sự hạn chế đặc biệt về đầu tư nước ngoài (đặc biệt là khi xem xét trong mối liên hệ với các hệ thống hậu cần hiện đại thì GTVT chỉ đơn thuần là đầu mối liên kết của quá trình sản xuất), (3) làm rõ những điều kiện theo đó trách nhiệm pháp lý sẽ thuộc về chính phủ (ví dụ như những rủi ro về phát triển trong các dự án BOT) và chủ đầu tư nước ngoài (nghĩa vụ lao động), và (4) giám sát ngân hàng Việt Nam cung cấp tín dụng cho các công ty tư nhân so với khi cung cấp cho các DNNN, và nếu có thể xoá bỏ những tồn tại trong việc cấp tín dụng (trong và ngoài nước).

### Tăng cường quản lý ngành

Chiến lược quy hoạch tổng thể chung cho phát triển quản lý ngành bao gồm việc cải thiện công tác quản lý thông qua quá trình phân cấp, loại bỏ những chức năng thương mại và thúc đẩy nguồn nhân lực. Thực hiện chiến lược này trong giai đoạn ngắn hạn, kết hợp với những cải cách quy mô lớn cần thiết đối với ngành GTVT trong 7 lĩnh vực sau là một thử thách lớn đối với Bộ GTVT.

Thiết lập khung điều tiết: Bộ GTVT cần tiếp tục hướng dẫn để đảm bảo rằng những đề xuất của các chuyên ngành nhất quán với các chính sách và chiến lược GTVT chung của Chính phủ đặc biệt là đối với (1) các vấn đề quốc tế và đa phương thức, vốn là những khía cạnh mà các chuyên ngành không thể giải quyết triệt để được, (2) đảm bảo rằng việc xoá bỏ những hạn chế về cấp phép hiện nay được kiện toàn trở thành một thể chế điều tiết ít rào cản đối với việc gia nhập, và (3) hỗ trợ xác định vai trò của địa phương trong việc điều tiết GTVT.

Bộ GTVT cần tiến đến nhất trí với Bộ Tài chí nh về nguyên tắc thu phí CSHT, và cần làm việc với các bộ khác để xoá bỏ những kiểm soát về biểu cước còn lại đối với (1) các tuyến xe buýt nội địa, nếu vẫn còn bất kỳ sự kiểm soát nào, (2) biểu cước xe tải tại khu vực miền núi, thay thế những biểu cước này, nếu cần, bằng những khoản bao cấp cho một số dịch vụ cụ thể, (3) vận chuyển gạo và phân bón bằng đường sắt, (4) mức vé hành khách đường sắt (với 2 mức vé đối với người

Việt Nam và người nước ngoài), (5) biểu cước cảng sông và cảng biển, (6) biểu cước vận tải hàng không (đối với cả người Việt Nam và người nước ngoài), và (7) các dịch vụ hỗ trợ như nạo vét và xây dựng.

Tăng cường năng lực hoạch định chính sách và quy hoạch của Bộ GTVT: Năng lực hoạch định chính sách và quy hoạch của Bộ GTVT không đủ do Bộ không có đủ nhân viên có những kinh nghiệm cần thiết trong các lĩnh vực như điều tiết, định giá, trợ cấp và hoạch định chính sách thu hồi chi phí, đánh giá chính sách và dự án, quy hoạch chiến lược, và giám sát thực hiện dự án và chính sách. Ngoài ra, những kinh nghiệm chuyên môn hiện nay lại không tập trung ở một vụ chuyên ngành cụ thể nào và thậm chí nằm ở các tổ chức ngoài bộ. Mặc dù VITRANSS đã cố gắng thu thập và xây dựng dữ liệu quy hoạch nhưng những dữ liệu này rất khó tiếp cận.

Để tăng cường năng lực của Bộ GTVT, cần phải (1) có một kế hoạch cải cách thể chế nhằm mục đích tăng cường năng lực của Bộ GTVT đối với các lĩnh vực trọng tâm là hoạch định chính sách và quy hoạch (có lẽ bằng cách tập trung các chuyên gia về quy hoạch/kinh tế vào một phòng ban), (2) cải thiện công tác quy hoạch chiến lược bằng các phương pháp đánh giá/quy hoạch hiện đại và các đường lối rõ ràng để có thể xác định được những ưu tiên đầu tư dựa trên một cơ sở hợp lý, và việc đưa ra quyết định được ủy quyền cho cấp thấp hơn, cho phép người ra quyết định tập trung vào các vấn đề chiến lược và chính sách chung, (3) phát triển mô hình VITRANSS để cập nhật các dự báo khi có các dữ liệu quy hoạch tốt hơn, (4) các chính sách thu hồi chi phí và điều tiết được xây dựng bằng việc sử dụng các công cụ phân tích tài chính, (5) phát triển các hệ thống giám sát thực hiện chính sách, và (6) chỉ định một cơ quan ngoài bộ, như Viện CLPTGTVT, duy trì và phát triển cơ sở dữ liệu quy hoạch của VITRANSS.

Cải thiện việc cung cấp các thông tin đáng tin cậy cho những người lập quy hoạch và ra quyết định: Bộ GTVT thấy rằng lượng thông tin có được chỉ đáp ứng được khoảng 30% nhu cầu thực sự. Những số liệu hiện tại chỉ phản ánh những nhu cầu trong quá khứ chứ không phải nhu cầu của những người ra quyết định trong tương lai theo các điều kiện thị trường. Nhiều mục quan trọng như số lượng phương tiện, luồng vận tải, biểu cước và tai nạn hoặc là hoàn toàn thiếu hoặc là chỉ phản ánh một phần của ngành. Nói chung dữ liệu thường không đáng tin cậy.

Để cung cấp cho những người ra quyết định đầy đủ thông tin thì trước mắt Bộ GTVT cần (1) phối hợp xem xét các nhu cầu thông tin của tất cả các cơ quan thuộc các cấp khác nhau (trung ương, tỉnh, huyện) và (2) xác định các phương pháp cần phải tiến hành để có được những thông tin cần thiết với chi phí thấp nhất dựa trên kết quả xem xét và đánh giá về hệ thống cơ sở dữ liệu hiện tại.

Kết hợp thay đổi thể chế và khuyến khích phân cấp quản lý: Bộ GTVT cần giúp các cơ quan trực thuộc tăng cường năng lực thực hiện chính sách trong những lĩnh vực (1) liên quan đến những quyết định chỉ do Chính phủ đưa ra, (2) liên quan



tới những vấn đề chồng chéo chính giữa các phương thức, hoặc (3) cần có một phương pháp tiếp cận chung giữa các phương thức.

Điều đó bao gồm (1) tiếp tục thực hiện cam kết của bộ chuyển giao quyền hạn và trách nhiệm quản lý CSHT xuống cho các cơ quan chuyên ngành trực thuộc, (2) xem xét những thủ tục thực hiện dự án hiện tại thông qua các ban quản lý dự án nhằm hợp lý hoá bộ máy quản lý và giảm thiểu sự chậm trễ, (3) đi đầu trong công tác quản lý CSHT GTVT tỉnh và huyện, (4) thiết lập một cơ sở pháp lý rõ ràng hơn cho việc hợp tác giữa các bộ và các UBND tỉnh, đặc biệt là nhằm giải quyết những khó khăn dường như không thể khắc phục được đôi lúc xuất hiện ở địa phương (ví dụ như thu thập dữ liệu chi tiết về đăng ký phương tiện từ Bộ Công an) và (5) thành lập những nhóm liên lạc giúp người sử dụng GTVT tham gia đầy đủ hơn vào công việc của Bộ GTVT.

Phối hợp phát triển các nguồn nhân lực: Để thúc đẩy phát triển nguồn nhân lực, trong giai đoạn ngắn hạn ưu tiên triển khai các chính sách và chiến lược phát triển nguồn nhân lực toàn diện cho toàn ngành GTVT. Do đó, (1) Bộ GTVT cần tiếp tục cam kết phát triển nguồn nhân lực thông qua một tuyên bố rõ ràng về mục tiêu chính sách, bao gồm việc tăng cường các biện pháp khuyến khích đào tạo (thông qua việc tăng các tiêu chuẩn về nghiệp vụ đối với cả các cán bộ của Bộ GTVT và các nhà thầu khác), và các cơ hội đào tạo (nâng cấp các chương trình đào tạo nhằm thoả mãn nhu cầu tương lai); (2) theo chính sách này, Vụ Tổ chức Cán bộ - Lao động của Bộ GTVT cần làm việc với các bộ khác để xây dựng một chiến lược phát triển nguồn nhân lực đáp ứng những nhu cầu về kỹ thuật, quản lý cũng như những nhu cầu chung khác trong ngành bên cạnh những nhu cầu cụ thể về đào tạo của ngành GTVT mà VITRANSS cũng như những nghiên cứu khác đã xác định, (3) chiến lược này cũng cần tính đến nhu cầu cụ thể về những cán bộ có khả năng ra quyết định và chuyên gia cao cấp về kinh tế vận tải, quy hoạch và phân tích chính sách của Bộ GTVT.

Tăng cường cơ sở tạo vốn cho khai thác và CSHT: nhằm thực hiện những cải thiện đề xuất đối với việc tạo vốn cho CSHT và hoạt động khai thác thì trước mắt các cơ quan chuyên ngành cần Bộ GTVT để có được sự hỗ trợ của Chính phủ đối với (a) các nguồn vốn ngoài ngân sách cho bảo trì cơ sở hạ tầng (ban đầu là quỹ đường bộ theo đề xuất), (b) tăng các nguồn bổ sung cho đầu tư vào GTVT (thông qua quỹ phát triển GTVT), và (c) giảm thiểu những rào cản hạn chế sự tham gia của vốn nước ngoài vào GTVT (để tăng nguồn tài chính tiềm năng cho các cảng container và để mua tàu).

Thực hiện cổ phần hoá và cải cách các DNNN: Bộ GTVT chịu trách nhiệm đi đầu chương trình cổ phần hoá; trước mắt chương trình này vẫn còn nhiều việc cần phải làm. Điều này đòi hỏi Bộ GTVT phải (a) chỉ định những cán bộ chuyên trách để xác định và thực hiện một thời gian biểu đối với việc tiến hành chương trình cổ phần hoá, (b) thiết lập một cơ chế giám sát để đánh giá tiến độ chương trình và thực hiện cải thiện chương trình đó, (c) đánh giá sự cần thiết có thể phải có sự hỗ trợ lớn hơn từ phía Chính phủ nhằm giải quyết tình trạng thừa nhân viên do việc cải cách các DNNN gây ra, (d) làm việc với Chính phủ nhằm giúp các DNNN còn

lại trong các tổng công ty lớn (VINALINES, VINASHIN và VAC) có tính độc lập hơn, (e) tìm kiếm sự hỗ trợ của Chính phủ đối với công tác cải cách lớn hơn như thay đổi tư cách pháp nhân của các doanh nghiệp hoạt động công ích để các doanh nghiệp này được hoàn toàn tự quyết về tài chính đồng thời làm cho họ có trách nhiệm hơn đối với việc sử dụng các tài sản của nhà nước và về mức độ dịch vụ của họ, (f) tìm kiếm sự hỗ trợ của Chính phủ nhằm thiết lập các dịch vụ hoa tiêu, phà và các đơn vị thương mại trực thuộc dưới hình thức các DNNN chứ không phải là các doanh nghiệp công ích.

### 7.3 Các cân nhắc khi thực hiện

Kế hoạch thực hiện ngắn hạn đề xuất ở trên được tóm tắt trong Bảng 7.3.1 đối với từng phương thức và trong Bảng 7.3.2 đối với những khía cạnh quản lý ngành.

Kế hoạch này gồm có nhiều hoạt động chính sách cần phải thực hiện cùng với những khoản đầu tư quy hoạch tổng thể. Để có thể quản lý được quá trình này thì nhiều khuyến nghị liệt kê ở trên cần phải được ưu tiên hơn nữa, xác định các mục tiêu và các bước thực hiện ban đầu cần được xác định chi tiết hơn. Sau đó chúng sẽ trở nên biện pháp được áp dụng trong kế hoạch 5 năm tới của Chính phủ.

Bước đầu, những khuyến nghị liệt kê trong những bảng tóm tắt đã có những kế hoạch và mục tiêu ban đầu. Tuy nhiên, chỉ khi xem xét kỹ hơn về quá trình thực hiện thì mới có thể xác định được kế hoạch thực hiện khả thi. Đồng thời, chỉ nên coi ngày tháng và mục tiêu đề xuất trong những bảng tóm tắt là những gợi ý ban đầu làm cơ sở cho các cuộc thảo luận tiếp theo.

**Bảng 7.3.1**  
**Các hoạt động cải tiến thể chế và chính sách ở cấp chuyên ngành**

Chuyên ngành	Hoạt động	CQ chịu trách nhiệm chính
<b>ĐƯỜNG BỘ</b>	<p>(1) <i>Khung công việc mang tính cạnh tranh</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng luật ĐB trong vòng 2 năm và thực hiện các quy định trong vòng 3 năm, với                         <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) Các tiêu chuẩn kỹ thuật rõ ràng/có thể thực thi,</li> <li>(b) Các chính sách không kiểm soát về số lượng hoặc giá vé trên các tuyến xe buýt ngoài khu vực đô thị,</li> <li>(c) Không có yêu cầu tài chính tối thiểu gì thêm ngoài các yêu cầu đã xác định trong giấy phép kinh doanh, và</li> <li>(d) Nhất quán với những yêu cầu quốc tế như các quy định đối với kích cỡ và trọng lượng đối với xe tải công-ten-nơ</li> </ul> </li> </ul> <p>(2) <i>Những thay đổi về thể chế</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kết hợp các khuyến nghị trong giai đoạn ngắn hạn của Nghiên cứu Chiến lược An toàn đường bộ của Ngân hàng Thế giới trong chương trình tăng cường an toàn giao thông đã được đề xuất với Chính phủ thông qua UBATGTQG để giảm bớt số vụ tai nạn đường bộ và mức độ tai nạn:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) Xây dựng cơ sở dữ liệu về tai nạn,</li> <li>(b) Gộp kiểm tra an toàn đường bộ trong thiết kế cải tạo đường bộ,</li> <li>(c) Xây dựng các biện pháp hạn chế lấn chiếm đường bộ,</li> <li>(d) Cải tiến giáo dục/phổ biến an toàn đường bộ,</li> <li>(e) Cải tiến đào tạo lái xe và cưỡng chế thi hành.</li> <li>(f) Điều này đòi hỏi ngân sách an toàn đường bộ của UBATGTQG tăng khoảng 1,5 triệu US\$ đến 3 triệu US\$ và phải có các dữ liệu ban đầu nhiều hơn của các chuyên gia quốc tế để thiết lập cơ sở vững chắc về mặt chi phí cho chương trình an toàn.</li> </ul> </li> <li>Thực hiện đầy đủ các khuyến nghị hỗ trợ kỹ thuật về tăng cường thể chế của Ngân hàng phát triển Châu Á đối với Bộ GTVT/ Cục Đường bộ, tiến hành cải tổ sâu đối với Cục Đường bộ và mở rộng ra các cấp tỉnh/huyện để đảm bảo toàn bộ mạng lưới chính yếu và thứ yếu (và ít nhất là 20% đường cấp ba) được bảo trì đầy đủ trong vòng 5 năm.</li> <li>Mục tiêu đào tạo về các lĩnh vực quản lý đường bộ như quản lý việc trả mặt và bảo trì cũng như các thủ tục ký kết hợp đồng.</li> </ul> <p>(3) <i>Cấp vốn</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dựa vào các kết quả hội thảo tới đây của Ngân hàng Thế giới, thiết lập quỹ đường bộ trong vòng 2 năm cho các hoạt động bảo trì thường xuyên, sử dụng các quỹ ngoài ngân sách thu từ những người sử dụng đường bộ, với một ban quản lý chịu trách nhiệm đối với Bộ Giao thông hoặc Bộ Tài chính. Phân bổ quỹ như sau:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) Mới đầu, 250 VND/1 lít dầu diesel và xăng tiêu thụ ở Việt Nam để tạo vốn mà không tăng mức phân bổ ngân sách cho bảo trì đường bộ,</li> <li>(b) Sau đó tăng mức phân bổ từng bước bằng cách áp dụng phí trọng tải trực và tăng mức thuế đánh vào xăng dầu khoảng 50% trong vòng 5 năm.</li> </ul>                         Điều này có thể tạo vốn cho bảo trì đường bộ khoảng 80 triệu đô la đến 150 triệu đô la                     </li> </ul> <p>(4) <i>Khai thác/Quản lý</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Cổ phần hóa tất cả các doanh nghiệp xe buýt và xe tải còn lại của nhà nước trực thuộc Bộ GTVT và các tỉnh trong vòng 3 năm</li> </ul>	<p>Bộ GTVT</p> <p>Chính phủ, Bộ GTVT và các thành viên UBATGTQG</p> <p>Bộ GTVT, Cục đường bộ, UBND Tỉnh, Sở GTVT</p> <p>Bộ GTVT, ĐBVN, UBND Tỉnh, Sở GTVT</p> <p>Bộ GTVT và Bộ Tài chính</p> <p>Bộ GTVT, UBND Tỉnh</p>
<b>ĐƯỜNG SẮT</b>	<p>(1) <i>Khung công việc cạnh tranh</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng luật ĐS trong vòng 2 năm và thực hiện các quy định trong 3 năm.</li> <li>Thành lập đơn vị thanh tra đường sắt trực thuộc Bộ GTVT trong vòng 1 năm để giám sát an toàn</li> </ul> <p>(2) <i>Những thay đổi về thể chế</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Thành lập ĐSVN như một Tổng công ty trong vòng 1 năm có 6 ban kinh doanh thuộc Tổng Cty chịu trách nhiệm về hành khách, hàng hoá, khai thác, duy tu bảo dưỡng đầu máy toa xe, CSHT và quản lý (với các đơn vị tương ứng trong mỗi khu vực và liên hiệp)</li> <li>Trụ sở chính và 3 liên hợp cùng chuẩn bị kế hoạch kinh doanh thực tiễn trong vòng 3 năm đối với hành khách, hàng hoá và các ban hỗ trợ khác</li> <li>Phát triển các hệ thống quản lý (MIS, công cụ định giá, lập quy hoạch kinh</li> </ul>	<p>Bộ GTVT/ ĐSVN</p> <p>Bộ GTVT</p> <p>Bộ GTVT</p> <p>ĐSVN</p> <p>ĐSVN</p>

	doanh/tài chí nh, tiếp thị ) trong vòng 2 năm, và thực hiện trên cơ sở thí điểm trong vòng 3 năm trước khi áp dụng cho toàn ngành ĐS trong 4 năm.	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Áp dụng các biện pháp tiếp thị chi phí thấp trong vòng 2 năm (bán vé, thông tin khách hàng và mối liên hệ khách hàng ...)</li> </ul> <p>(3) <i>Cấp vốn</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dựa trên kế hoạch kinh doanh, thiết lập sự thoả thuận về việc thực hiện trong vòng 4 năm giữa Ban Kế hoạch đầu tư của Bộ GTVT và ĐSVN để xác định cơ sở hợp đồng trung hạn đối với việc chi trả cho sử dụng CSHT của ĐSVN (phí cố định hàng năm cộng cả phần doanh thu có được) và trợ cấp của Chính phủ (mục tiêu khai thác/tài chí nh rõ ràng và các nghĩa vụ đối với mỗi bên).</li> <li>Xoá bỏ việc tiếp tục kiểm soát giá vé và cước phí đường sắt, kể cả cơ cấu 2 mức giá đối với hành khách nước ngoài và người Việt Nam trong hai năm.</li> </ul> <p>(4) <i>Khai thác/quản lí</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Khôi phục và thay mới thiết bị và CSHT hiện có để duy trì năng lực vận tải trong 3 năm tới với mức đầu tư tối thiểu</li> <li>Xác định các tiêu chuẩn kĩ thuật đối với việc phát triển CSHT và mua các thiết bị mới với công nghệ hiện đại trong vòng hai năm</li> <li>Xác định các thủ tục và luật lệ khai thác mới để áp dụng công nghệ mới trong vòng 3 năm.</li> <li>Đào tạo về quản lý và đào tạo nhân viên theo các hệ thống, sách hướng dẫn và các qui trình mới vừa hình thành nhờ cải tổ về tổ chức và nên áp dụng công nghệ mới trong vòng 4 năm.</li> </ul>	<p>ĐSVN</p> <p>Bộ GTVT/ĐSVN</p> <p>Ban Vật giá CP</p> <p>ĐSVN</p> <p>ĐSVN</p> <p>ĐSVN</p> <p>ĐSVN</p>
<b>VẬN TẢI THUYẾT NỘI ĐỊA</b>	<p>(1) <i>Khung công việc cạnh tranh</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng luật vận tải TND trong 2 năm và thực hiện các qui định trong 3 năm, với             <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) Các tiêu chuẩn kĩ thuật rõ ràng/có thể thực thi</li> <li>(b) Không có hạn chế về khu vực hoặc tuyến khai thác (chỉ giới hạn dựa trên phân cấp các tuyến đường thuỷ)</li> <li>(c) Không có yêu cầu gì thêm về tài chí nh ngoài các yêu cầu đã xác định trong giấy phép kinh doanh</li> </ul> </li> </ul> <p>(2) <i>Những thay đổi về thể chế</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng các hệ thống quản lí đã được cải tiến cho Cục Đường sông theo dự án trợ giúp kĩ thuật Việt Nam - Canada, gồm tổ chức mới, hệ thống quản lí cơ bản, kiểm tra tàu thuyền, khung ký kết hợp đồng/mua sắm, kế hoạch theo dõi về môi trường, và kế hoạch duy tu bảo dưỡng đường thuỷ trong 3 năm. Mở rộng việc đào tạo tại chỗ.</li> <li>Thực hiện dự án thí điểm hỗ trợ kĩ thuật Việt Nam - Canada với các chí nh sách, qui hoạch và hệ thống mới năm 2002.</li> <li>Nhận rộng dự án thí điểm trên toàn quốc năm 2003</li> </ul> <p>(3) <i>Cấp vốn</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Cải tiến các hệ thống thu phí để nâng cao hiệu quả về mặt chi phí và đánh giá tiềm năng để đạt được hiệu quả chi phí cao hơn bằng cách thay thế các phí sử dụng đường thuỷ với các phí phương tiện trong vòng 1 năm.</li> <li>Dựa trên các kết quả đề xuất lập quỹ đường bộ, xây dựng quỹ vận tải thuỷ trong 3 năm dựa trên cơ sở tương tự (hoặc mở rộng phạm vi của quỹ đường bộ). Lập quỹ đường thuỷ nội địa với mức thuế đánh vào nhiên liệu là 27 VND/lít dầu diesel tiêu thụ ở Việt Nam. Điều này có thể mang lại 9 triệu US\$ năm 2005 (cao hơn chi phí duy tu bảo dưỡng các tuyến đường thuỷ hiện tại 50%)</li> </ul> <p>(4) <i>Khai thác/quản lí</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Cổ phần hoá các doanh nghiệp vận tải thuỷ nội địa của nhà nước trong 5 năm</li> <li>Chuyển nhượng quyền sở hữu cảng cho các tỉ nh và thương mại hoá quản lí cảng thông qua việc ban hành các hợp đồng quản lí trong vòng 5 năm.</li> <li>Cho các chủ đầu tư tư nhân thuê các công trình thiết bị cảng để họ có thể cung cấp các thiết bị bốc xếp công-ten-nơ-ít nhất là ở 1 dự án thí điểm trong vòng 5 năm.</li> </ul>	<p>Bộ GTVT/Cục ĐS</p> <p>Cục Đường sông</p> <p>Cục Đường sông Cục Đường sông</p> <p>Cục Đường sông</p> <p>Bộ GTVT/ Cục ĐS</p> <p>Bộ GTVT /Các tỉ nh Chí nh phủ/ Bộ GTVT /Các tỉ nh Các tỉ nh</p>
<b>VẬN TẢI BIỂN</b>	<p>(1) <i>Khung công việc mang tính cạnh tranh</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng các qui định đối với việc thanh tra tàu và các lí nh vực khác theo yêu cầu để đáp ứng các hiệp định quốc tế.</li> </ul> <p>(2) <i>Những thay đổi về thể chế</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Xác định rõ các trách nhiệm giữa Cục HHVN Cục Đường sông về quản lí CSHT thông qua việc giao trách nhiệm cho Cục HHVN quản lí tất cả khu vực ven biển (ngoại trừ các trường hợp đã được chỉ định) và một số sông nhất định tỉ nh từ bờ</li> </ul>	<p>Cục HHVN</p> <p>Bộ GTVT</p>

	<p>biển (đến cảng Hải Phòng, Sài Gòn và Cần Thơ) trong một năm.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Loại bỏ chức năng quản lý các cảng còn lại và các chức năng thương mại khác của Cục HHVN trong một năm</li> <li>Mục tiêu đào tạo là nâng cao tri nh độ cho cán bộ thanh tra nhà nước kiểm soát cảng để thực hiện các tiêu chuẩn kĩ thuật quốc tế tối thiểu về quản lí CSHT và tàu thuyền</li> <li>Tăng cường năng lực của Cục HHVN để quản lí chuyên ngành hàng hải (cải thiện nội dung các cuộc đàm phán với lí nh vực vận tải biển và chủ hàng, lập QH và bảo tri CSHT)</li> </ul> <p>(3) Cấp vốn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Đảm bảo đầu tư tư nhân cho các công trì nh thiết bị bốc xếp công-ten-nơ ở các cảng tổng hợp, phù hợp với vai trò tương lai đã được quy hoạch (thông qua việc cho thuê, liên doanh hoặc theo hi nh thức BOT) tối thiểu là ở một cảng trong vòng 5 năm</li> <li>Thống nhất cước phí vận tải ven biển và vận tải viễn dương đối với việc sử dụng CSHT hàng hải trong vòng 1 năm</li> <li>Loại bỏ kiểm soát của Ban VGCP đối với cước phí cảng và cho phép các cảng đặt ra mức cước căn cứ vào chi phí trong một năm</li> </ul> <p>(4) Khai thác/quản lí</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Cổ phần hoá các DN dị ch vụ vận tải biển còn lại của nhà nước trong vòng một năm</li> <li>Tổng công ty hàng hải nên nhanh chóng thông qua vai trò sở hữu thụ động đối với và các doanh nghiệp khai thác cảng và vận tải biển của nhà nước nhằm thúc đẩy sự cạnh tranh,             <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) Tránh sự hỗ trợ trực tiếp về mặt tài chí nh, và</li> <li>(b) Thay thế mức thuế đồng loạt hiện nay mà các thành viên phải trả bằng mức thấp hơn nhưng phải qui đị nh cước phí bổ sung đối với các dị ch vụ quản lí mà các thành viên được hưởng.</li> </ul> </li> <li>Thương mại hoá các cảng thông qua việc thành lập mỗi cảng như một công ty độc lập với ban quản lí bao gồm cả đại diện của các chủ tàu đi a phương và các đại diện khác thông qua áp dụng cải cách tại một cảng lựa chọn trên cơ sở thí nghiệm trong hai năm và áp dụng những cải cách đó đối với tất cả các cảng còn lại khác trong 5 năm</li> <li>Cho đấu thầu dị ch vụ bốc xếp và các DV khác để khuyến khí ch cạnh tranh giữa 2 hoặc hơn 2 cảng trong vòng 2 năm, và trong phạm vi tất cả các cảng còn lại trong 5 năm</li> <li>Mục tiêu đào tạo là tăng cường quản lí cảng (các hệ thống quản lí, các phương pháp bốc xếp hiện đại) và đội ngũ cán bộ nhân viên giàu kĩ năng (sử dụng thiết bị hiện đại)</li> </ul>	<p>Bộ GTVT</p> <p>Cục HHVN</p> <p>Cục HHVN</p> <p>Cục HHVN</p> <p>Cục HHVN</p> <p>Bộ Tài chí nh</p> <p>Bộ GTVT</p> <p>Bộ GTVT</p> <p>Bộ GTVT</p> <p>Tổng cty HH VN</p> <p>Tổng cty HH VN</p>
HÀNG KHÔNG	<p>(1) Khung công việc cạnh tranh</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Đưa các tiêu chuẩn kĩ thuật và các hiệp đị nh quốc tế vào luật VN trong vòng 2 năm bằng việc thực hiện những thay đổi mang tí nh điều tiết được khuyến nghị trong dự án hỗ trợ kĩ thuật Việt/Pháp.</li> <li>Loại bỏ dẫn việc kiểm soát cước phí hiện nay để cho phép quy đị nh cước phí dựa trên cơ sở thị trường hơn nữa và loại bỏ cơ cấu 2 mức giá đối với người nước ngoài và người Việt Nam trong vòng hai năm. Duy trì phương án kiểm soát giá cước tối đa trong những điều kiện độc quyền.</li> </ul> <p>(2) Những thay đổi về thể chế</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tăng cường năng lực quản lí của Cục HKDDVN trong vòng 4 năm thông qua việc áp dụng các kĩ năng lập qui hoạch, quản lí tuổi thọ của công trì nh và dự báo nhu cầu vận tải hiện đại mà đòi hỏi sự tham gia của đông đảo các tổ chức quan tâm đến lí nh vực sân bay. Yêu cầu phải có sự hỗ trợ về đào tạo.</li> <li>Tăng cường quản lí ngành trong 5 năm thông qua việc áp dụng/sửa đổi cơ sở pháp lí đối với các cụm cảng hàng không sân bay khu vực và Trung tâm quản lí bay dân dụng Việt Nam để tập trung vào các trách nhiệm giám sát điều tiết then chốt, chứ không phải là các hoạt động thương mại như các công tác mặt đất trong sân bay và công tác đào tạo.</li> <li>Tiến hành đào tạo việc ứng dụng các hệ thống CNS/ATM mới trong vòng 5 năm</li> </ul> <p>(3) Cấp vốn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Qui đị nh cước phí sân bay dựa trên chi phí cung cấp CSHT ở mỗi sân bay, và quy đị nh cước phí quản lí không lưu dựa trên các chi phí dị ch vụ quản lí không lưu, đồng thời xoá bỏ việc giảm cước phí cho các hãng hàng không Việt Nam trong 2 năm theo các hiệp đị nh quốc tế</li> </ul> <p>(4) Khai thác/quản lí</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Để khuyến khí ch cạnh tranh thực sự trên thị trường trong nước, quyền sở hữu của Tổng Cty HKVN trong Pacific Airlines nên giảm xuống đơn thuần là quyền sở hữu của một nhà đầu tư chỉ liên quan tới việc làm sao đạt được mức hoàn vốn đầu tư tối thiểu chứ không liên quan tới chiến lược kinh doanh.</li> <li>Các đơn vị hỗ trợ hàng không như các công ty cung ứng, các công ty dị ch vụ hàng không, các công ty cung cấp xuất ăn và bốc xếp hàng hoá nên được tách khỏi VAC, bắt đầu với 3 trường hợp thí điểm trong 3 năm, rồi đến các đơn vị còn lại trong vòng 5 năm.</li> <li>Sẽ thiết lập các công ty hàng không mới để quản lí các chức năng quản lí CSHT và</li> </ul>	<p>Cục HKDDVN</p> <p>Ban VGCP</p> <p>Cục HKDDVN</p> <p>Cục HKDDVN</p> <p>VATM</p> <p>Cục HKDDVN</p> <p>Bộ GTVT</p> <p>VAC</p> <p>Chí nh phủ/</p>

	<p>sân bay thương mại ở 3 khu vực hiện nay của các cụm cảng hàng không khu vực. Cần phải có các đại diện địa phương trong ban quản trị. Đầu tiên, trong năm năm tới, cần thành lập một công ty như vậy để thí điểm.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tiến hành đào tạo quản lý sân bay bao gồm dịch vụ hành khách, các chiến lược phát triển kinh doanh, lập kế hoạch tài chính, tỉ lệ toán chi phí, kí kết hợp đồng cho phép thương mại hoá gia tăng trong việc quản lý sân bay và hoàn thành việc thành lập các tổng công ty hàng không.</li> </ul>	<p>Cục HKDDVN</p> <p>Cục HKDDVN</p>
<b>VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC</b>	<p><i>(1) Khung điều tiết</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng một 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 đa phương thức, cơ sở cho các đại lý giao nhận hàng hoá hoạt động như người uỷ thác chứ không phải đại lý) trong vòng 3 năm, dựa trên các hiệp định quốc tế</li> <li>Tìm kiếm hỗ trợ của Chính phủ để cải tổ các quy định hải quan, cho phép hệ thống hải quan hiện đại và sử dụng các hệ thống hậu cần hiệu quả trong 3 năm.</li> <li>Tham gia các hiệp định quốc tế chí nh về GTVT và thương mại quốc tế và đưa vào bộ luật Việt Nam trong 3 năm</li> </ul> <p><i>(2) Những thay đổi về thể chế</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tìm kiếm hỗ trợ của các tổ chức khai thác quốc tế cho việc đào tạo khai thác vận tải đa phương thức trong 3 năm</li> </ul> <p><i>(3) Cấp vốn</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Khuyến khích tư nhân cấp vốn bằng việc lập quy hoạch phát triển cảng công-tên-ơ và cảng nội địa trong 2 năm và cung cấp mặt bằng cũng như các đường tiếp cận hoàn chí nh trong vòng 5 năm.</li> <li>Cần loại bỏ những hạn chế của CP đối với đầu tư nước ngoài cho GTVT trong 3 năm</li> </ul> <p><i>(4) Khai thác/quản lý</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Cần tìm kiếm sự giúp đỡ của nước ngoài để hỗ trợ cho việc thành lập hội đồng các chủ hàng ở Việt Nam để đại diện cho người sử dụng trong 3 năm.</li> </ul>	<p>Bộ GTVT</p> <p>Bộ GTVT</p> <p>Bộ GTVT</p> <p>Bộ GTVT</p> <p>Bộ GTVT</p> <p>Bộ GTVT</p> <p>Bộ GTVT</p>
<b>GIAO THÔNG NÔNG THÔN</b>	<p><i>(1) Khung điều tiết</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Loại bỏ dần sự kiểm soát cước phí ở những khu vực miền núi để thiết lập một sân chơi công bằng và cho phép cấp vốn bền vững cho các dịch vụ giao thông nông thôn (nếu cần thiết có thể tiến hành trợ cấp cho các tổ chức khai thác với chi phí thấp bằng đấu thầu cạnh tranh).</li> </ul> <p><i>(2) Những thay đổi về thể chế</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Thành lập (trong một năm) và đào tạo trong 3 năm tiếp theo một ban giao thông nông thôn trong Bộ GTVT</li> <li>Tăng cường năng lực quản lý giao thông nông thôn của các sở GTVT và phòng GTVT của các huyện (lập quy hoạch và đánh giá quản lý bảo trì, phát triển CSHT)</li> </ul> <p><i>(3) Cấp vốn</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Thiết lập cơ sở vững chắc việc cấp vốn cho bảo trì và phát triển đường thuỷ/đường bộ nông thôn, dựa trên những khuyến nghị của Nghiên cứu Chiến lược Giao thông nông thôn.</li> </ul>	<p>Ban VGCP</p> <p>Bộ GTVT</p> <p>Bộ GTVT/Sở GTVT/ĐBVN</p> <p>Sở GTVT/Bộ Tài chí nh/ Bộ GTVT</p>
<b>VẬN TẢI QUA BIÊN GIỚI</b>	<p><i>(1) Khung điều tiết</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tìm kiếm các hiệp định song phương với các nước láng giềng cho phép các phương tiện/tàu thuyền đi lại thuận tiện và hiệu quả giữa các nước trong 5 năm.</li> <li>Đảm bảo rằng luật GTVT của Việt Nam phù hợp với các hiệp định quốc tế và các nghị định thư chí nh trong 5 năm</li> </ul> <p><i>(2) Những thay đổi về thể chế</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Chính phủ cần hỗ trợ để hợp lí hoá các thủ tục hải quan và các thủ tục khác trong 3 năm</li> </ul> <p><i>(3) Cấp vốn</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng một hệ thống kiểm soát đối với các luồng vận tải qua biên giới theo hình thức vận tải và loại phương tiện để xác định các khâu hay gây ách tắc sao cho đầu tư có thể đạt được hiệu quả ở những nơi cần thiết nhất trong vòng 1 năm</li> </ul>	<p>Bộ GTVT</p> <p>Bộ GTVT</p> <p>Bộ GTVT</p> <p>Bộ GTVT</p>

**Bảng 7.3.2**  
**Các hoạt động cải cách thể chế và chí nh sách đối với quản lý ngành**

Hoạt động	Cơ quan chí u trách nhiệm chí nh
<p><b>(1) Khung điều tiết</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Làm việc với các Cục chuyên ngành về từng phương thức để có thể đưa ra các đường lối chỉ đạo mới của Bộ GTVT cho các ban pháp chế của chuyên ngành, trong một năm, trên cơ sở dự thảo quy đị nh tương lai của mỗi phương thức nhằm thống nhất chế độ chí nh sách trong ngành và làm cho việc thực hiện dễ dàng hơn. Bao gồm:             <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) các khí a cạnh về khung pháp lý tổng thể cần tăng cường hoặc phối hợp tốt hơn như lí nh vực đa phương thức, môi trường và an toàn mà VITRANSS đã nêu ra.</li> <li>(b) mức độ chi tiết trong các đạo luật của từng phương thức và thực hiện các quy đị nh</li> <li>(c) việc sử dụng CSHT và thực hiện các hoạt động vận tải dựa trên một đạo luật chung hay là các đạo luật riêng biệt cho từng phương thức</li> <li>(d) quy mô cấp giấy phép, sau khi xoá bỏ các giấy phép kinh doanh trước đây, nhằm thiết lập những tiêu chuẩn an toàn tối thiểu trong khi giảm thiểu những rào cản đối với cạnh tranh.</li> <li>(e) quyền hạn và trách nhiệm được đề xuất trong tương lai cho các cơ quan Chí nh phủ và Sở GTVT/UBND tỉ nh về việc cấp giấy phép hoặc thiết lập mức giá (ví dụ để hướng dẫn các đị ch vụ xe buýt đô thị ),</li> <li>(f) cơ sở kinh tế cho những tiêu chuẩn kỹ thuật tối thiểu (ví dụ như dựa vào điều kiện của phương tiện mà không dựa vào tuổi của phương tiện)</li> <li>(g) làm sao bao gồm được các điều luật chung về GTVT và hiệp đị nh quốc tế trong tương lai mà Việt Nam sẽ ký.</li> </ul> </li> <li>• Trong 2 năm xoá bỏ những kiểm soát về cước phí vận tải còn lại để các cước phí có thể phản ánh cước phí của từng phương thức và từng chủ khai thác (chi tiết xem Phụ lục 8-1). Có thể sẽ thành lập UBVGNN dưới dạng một cơ quan điều tiết cạnh tranh trong vòng 5 năm</li> </ul>	<p>BGTVT/ Cục ĐB /LHĐSVN/ Cục ĐS/ Cục HH</p> <p>Ban VGCP/ Bộ Tài chí nh</p>
<p><b>(2-1) Thay đổi thể chế - Tăng cường năng lực hoạch đị nh chí nh sách và lập quy hoạch của Bộ GTVT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Phát triển kế hoạch cải cách thể chế để tăng cường Bộ GTVT trong các lí nh vực then chốt (bao gồm những thay đổi về tổ chức, xác đị nh các chức năng, thủ tục/công cụ quản lý, đào tạo và đội ngũ cán bộ)</li> <li>• Tập trung các chức năng hoạch đị nh chí nh sách và lập quy hoạch của BGTVT vào một vụ duy nhất (Vụ Kế hoạch và Đầu tư) bằng cách chuyển các chức năng không liên quan đến thể chế của Vụ Pháp chế Vận tải cho vụ này trong vòng một năm.</li> <li>• Cải tiến việc lập quy hoạch chiến lược thông qua việc áp dụng các phương pháp đánh giá và lập quy hoạch hiện đại cũng như những hướng dẫn rõ ràng để tiến hành phân công nhiệm vụ quy hoạch trong một năm.</li> <li>• Phát triển các mô hình của VITRANSS dưới hình thức công cụ chí nh sách/quy hoạch nhằm tiếp tục phân tí ch các phương án chí nh sách (bảo trì CSHT so với phương án phát triển, xây dựng mới trong từng hành lang, vị trí lý tưởng cho cảng và loại cảng v.v.) Xác đị nh các chương trì nh làm việc trong 3 năm và thực hiện chương trì nh trong 5 năm.</li> <li>• Phát triển các hệ thống phân tí ch tài chí nh (để đánh giá các chí nh sách thu hồi chí phí ) và các hệ thống phân tí ch khai thác (để đánh giá việc sử dụng năng lực của CSHT, tỉ nh cạnh tranh và hiệu quả của GTVT) trong vòng 5 năm.</li> <li>• Trong vòng một năm, xây dựng hệ thống theo dõi việc thực hiện chí nh sách và dự án dựa trên những đề xuất của VITRANSS (các đề xuất về chí nh sách và đầu tư Quy hoạch Tổng thể - xem Phụ lục 8-1) để đánh giá quy mô thực hiện và cưỡng chế thi hành, và cần xoá bỏ những hạn chế còn tồn tại.</li> </ul>	<p>BGTVT</p> <p>BGTVT</p> <p>BGTVT/</p> <p>Viện CL và PT GTVT/Bộ GTVT</p> <p>BGTVT</p> <p>BGTVT</p>

(2-2) Thay đổi thể chế-Cải tiến và cung cấp thông tin đáng tin cậy cho người đưa ra quyết đị nh	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xác đị nh nhu cầu về thông tin của Bộ GTVT cũng như các cơ quan trực thuộc Bộ để hoạch đị nh chí nh sách và thực hiện chí nh sách trong vòng 1 năm.</li> <li>• Xác đị nh các phương tiện cung cấp thông tin đáng tin cậy cho người đưa ra quyết đị nh. Thực hiện trong vòng 1 năm</li> </ul>	<p>BGTVT</p> <p>BGTVT</p>
(2-3) Thay đổi thể chế - Phối hợp những thay đổi về thể chế trong toàn ngành	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Như một phần của việc xem xét lại các trách nhiệm trong ngành GTVT, xem xét lại cam kết của Bộ GTVT đối với việc phân công trách nhiệm và quyền lực để quản lý CSHT cho các Cục chuyên ngành trực thuộc Bộ.</li> <li>• Hoàn tất việc xem xét của Chí nh phủ về trách nhiệm của các tổ chức bằng việc ban hành các văn bản pháp lý xác đị nh tổ chức, chức năng, nhiệm vụ và quyền hạn của tất cả các cơ quan thuộc Bộ Giao thông Vận tải hoặc tỉ nh tham gia vào công tác quản lý ngành Giao thông Vận tải, nhằm làm rõ trách nhiệm, tránh sự chồng chéo và thiết lập các đầu mối trách nhiệm và quyền hạn rõ ràng giữa các cơ quan đó. Cụ thể như sau:             <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) Hoàn chí nh các nghị đị nh xác đị nh tổ chức, chức năng, nhiệm vụ và trách nhiệm của các Cục chuyên ngành này</li> <li>(b) Xem xét lại các thủ tục thực hiện dự án hiện hành thông qua Ban Quản lý dự án để hợp lý hoá cơ cấu tổ chức và giảm sự chậm trễ bằng cách (i) giảm yêu cầu buộc các Ban quản lý dự án phải trì nh các quyết đị nh lên cấp Bộ và (ii) giảm yêu cầu buộc Bộ GTVT phải trì nh các quyết đị nh với các Bộ khác.</li> <li>(c) Hợp lý hoá các đơn vị thuộc BGTVT nhằm làm giảm các đầu mối báo cáo, tránh các chức năng trùng lặp và thành lập các viện cũng như những cơ quan hỗ trợ dưới hì nh thức một bộ phận của BGTVT, các cơ quan phi lợi nhuận hoặc dưới hì nh thức các đơn vị tài chí nh độc lập.</li> <li>(d) Trong vòng một năm, tìm kiếm sự ủng hộ của Chí nh phủ để Bộ trưởng BGTVT có thể chỉ đị nh Giám đốc Sở GTVT, hoặc tối thiểu là bác bỏ việc chỉ đị nh trên cơ sở về nghiệp vụ.</li> </ul> </li> </ul> <p>Chuẩn bị các văn bản dự thảo trong vòng 1 năm và thực hiện trong vòng 2 năm.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sửa đổi Nghị đị nh 22-CP quy đị nh tổ chức của BGTVT nhằm thực hiện những thay đổi cấp bộ trong vòng 2 năm.</li> <li>• Đặt trọng tâm vào việc cải tiến lí nh vực quản lý CSHT GTVT cấp tỉ nh và cấp huyện bằng cách:             <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) Xây dựng các tiêu chuẩn lập quy hoạch và các tiêu chuẩn kỹ thuật đối với CSHT cũng như quy trì nh theo dõi việc áp dụng các tiêu chuẩn đó.</li> <li>(b) Thiết lập các phương thức để đảm bảo rằng các kế hoạch của từng đị a phương thống nhất với kế hoạch của quốc gia.</li> <li>(c) Phối hợp với Bộ Tài chí nh xây dựng các phương thức và văn bản hướng dẫn chi tiết đối với việc cấp vốn cho CSHT ở đị a phương.</li> <li>(d) Tăng cường năng lực quản lý CSHT ở cấp tỉ nh và cấp huyện (không chỉ đối với CSHT nông thôn và quốc gia mà còn cả mạng lưới đường bộ trung gian và CSHT ở các tỉ nh).</li> </ul> </li> <li>• Trong vòng 1 năm, thiết lập các thông tư liên bộ giữa BGTVT và các bộ khác ví dụ như Bộ Công an nhằm cung cấp cơ sở cho việc trao đổi thông tin và các lí nh vực hợp tác quan trọng khác.</li> <li>• Thành lập các nhóm liên lạc, do BGTVT chủ trì , với đại diện từ phí a người sử dụng GTVT nhằm phổ biến chí nh sách và tìm kiếm hỗ trợ về các biện pháp chí nh sách như tăng cước phí đánh vào người sử dụng. Trong vòng 1 năm thành lập nhóm đầu tiên về cấp vốn cho đường bộ.</li> </ul>	<p>Bộ GTVT</p> <p>Bộ GTVT</p> <p>Bộ GTVT</p> <p>Bộ GTVT</p> <p>Bộ GTVT/Các Bộ khác</p> <p>Bộ GTVT</p>



<b>(2-4) Thay đổi thể chế - Phối hợp phát triển nguồn nhân lực</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>BGTVT đổi mới các cam kết về phát triển nguồn nhân lực bằng những tuyên bố về chí nh sách rõ ràng, với những mục tiêu cụ thể, bao gồm việc tăng (a) các biện pháp khuyến khí ch đào tạo (các tiêu chuẩn cao hơn về tri nh độ tối thiểu của các viên chức thuộc BGTVT và đối với những nhà thầu bên ngoài) và (b) các cơ hội đào tạo (hướng những chương trì nh đào tạo vào những nhu cầu thực tế). Tuyên bố chí nh sách trong vòng một năm và xác đị nh các chương trì nh phát triển nguồn nhân lực trong vòng 3 năm.</li> <li>Tăng cường Vụ tổ chức cán bộ của Bộ GTVT trong vòng ba năm xây dựng các chiến lược và chí nh sách phát triển nguồn nhân lực cho ngành GTVT bao gồm:             <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) Xem xét tri nh độ chuyên môn của các kỹ thuật viên với Bộ Lao động và Thương binh xã hội cũng như các chí nh sách cải tiến việc đào tạo về kỹ thuật.</li> <li>(b) Đào tạo các chuyên viên/chuyên gia cao cấp và những người đưa ra quyết đị nh</li> <li>(c) Đào tạo các nhà quản lý cho các doanh nghiệp khai thác vận tải</li> <li>(d) Thực hiện nhu cầu đào tạo cụ thể đối với vận tải hàng không, vận tải biển và vận tải thuỷ nội đị a đã được xác đị nh trong Nghiên cứu VITRANSS.</li> </ul> </li> <li>Phối hợp các khoá đào tạo được hỗ trợ bởi nguồn vốn ODA để tăng mức độ ảnh hưởng và nâng cao hiệu quả chi phí (trong vòng một năm). Xác đị nh các lí nh vực đào tạo cần ưu tiên trong 2 năm và mở ra các khoá đào tạo giảng viên và nâng cấp các trường đào tạo GTVT trong các lí nh vực ưu tiên.</li> </ul>	<p>Bộ GTVT/Các cơ quan chuyên ngành</p> <p>Bộ GTVT</p> <p>Bộ GTVT/Các tỉ nh</p>
<b>(3) Tăng cường cơ sở cấp vốn cho CSHT</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Trong vòng 2 năm, tìm kiếm hỗ trợ từ Chí nh phủ nhằm thành lập những quỹ ngoài ngân sách cấp vốn cho bảo trì cơ sở hạ tầng vận tải đường bộ và đường sông (chi tiết xem Phụ lục 8-1).</li> <li>Trong vòng 3 năm, tìm kiếm hỗ trợ từ Bộ Tài chí nh và người sử dụng giao thông vận tải để huy động và phát triển các nguồn lực, với việc người sử dụng đóng góp nhiều hơn (thuế nhiên liệu và/hoặc thuế sở hữu và nhập khẩu phương tiện cao hơn).</li> <li>Trong vòng 2 năm, tìm kiếm hỗ trợ từ phí a Chí nh phủ và người sử dụng giao thông nhằm hạn chế đầu tư nước ngoài vào giao thông vận tải.</li> <li>Trong vòng 2 năm, lập kế hoạch cho những khoản đầu tư tư nhân có thể vào cảng và các cơ sở hạ tầng khác, và tìm kiếm hỗ trợ từ phí a Chí nh phủ và người sử dụng giao thông vận tải để xoá bỏ những trở ngại trong đầu tư.</li> </ul>	<p>Bộ GTVT/Bộ Tài chí nh</p> <p>Bộ GTVT với Bộ Tài chí nh</p> <p>Bộ GTVT/Bộ Tài chí nh</p> <p>Bộ GTVT/Bộ Tài chí nh</p>
<b>(4) Thực hiện cổ phần hoá và cải tổ các doanh nghiệp nhà nước trong ngành GTVT</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Trong vòng 1 năm, chỉ đị nh các nhân viên trong BGTVT để tiến hành các chương trì nh cổ phần hoá và ưu tiên cổ phần hoá các DNNN hỗ trợ và dị ch vụ GTVT quy mô nhỏ trực thuộc BGTVT và các tỉ nh (xem Phụ lục 6-A). Trong vòng 2 năm, xác đị nh các chương trì nh ưu tiên ngắn hạn và giám sát việc thực hiện nhằm nhằm có thể áp dụng các thủ tục để cải thiện tỉ nh hiệu quả.</li> <li>Trong vòng 1 năm, đánh giá những yêu cầu có thể xảy ra đối với việc đền bù hoặc trợ cấp thêm cho những nhân viên mất việc sau quá trì nh cổ phần hoá và thương mại hoá, và tìm kiếm hỗ trợ từ Chí nh phủ nhằm giảm những ách tắc trong cải cách các DNNN trong ngành GTVT như cảng và đường sắt.</li> <li>Đối với những DNNN không cổ phần hoá trong giai đoạn ngắn hạn, như cảng, đường sắt, đường biển, cần thành lập những DN này thành những công ty độc lập nhằm thúc đẩy cạnh tranh (như đã nêu trong Phụ lục 6-A). Nếu cần thiết, thảo luận về những hợp đồng hoạt động nhằm tạo ra cơ sở cho việc hỗ trợ tài chí nh. Trong vòng 1 năm, thiết lập 3 công ty đầu tiên để thử nghiệm, trước khi thực hiện trên toàn quốc.</li> <li>Nhằm thúc đẩy cạnh tranh giữa các DNNN còn lại trong Tổng Cty HHVN, Tổng Cty công nghiệp tàu thuỷ và Tổng Cty HKVN, trong vòng 1 năm, hạn chế quyền can thiệp trực tiếp vào công việc kinh doanh của DNNN trực thuộc các công ty này, nhưng phải cải thiện sự giám sát về hoạt động tài chí nh.</li> </ul>	<p>Bộ GTVT/Các tỉ nh</p> <p>Bộ GTVT</p> <p>Bộ GTVT/ Chí nh phủ</p> <p>Bộ GTVT/ Chí nh phủ</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thúc đẩy ngành xây dựng có tính cạnh tranh trên trường quốc tế và có hiệu quả bằng cách đưa các đơn vị xây dựng vào các chương trình cổ phần hoá ngắn hạn và mỗi năm, từng bước thiết lập các tiêu chuẩn về khả năng, trình độ cao hơn (nhằm khuyến khích đào tạo và hiện đại hoá). Trong vòng 3 năm, xem xét việc thành lập một tổ chức cho thuê thiết bị nhằm giúp các chủ thầu tiếp cận dễ dàng hơn các thiết bị chuyên dụng hiện đại.</li> </ul>	Bộ GTVT
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xây dựng các doanh nghiệp khai thác phà và các doanh nghiệp tương tự thành các doanh nghiệp kinh doanh nhà nước (chứ không phải là các doanh nghiệp nhà nước hoạt động công ích) để cho phép áp dụng các biện pháp khuyến khích và sự cạnh tranh hiệu quả hơn.</li> </ul>	Bộ GTVT
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trong vòng 2 năm, tìm kiếm hỗ trợ từ phía Chính phủ nhằm thành lập các đơn vị bảo trì CSHT và các bến phà dưới dạng các DNNN hạch toán độc lập (không phải là các doanh nghiệp công ích) nhằm có được cạnh tranh và các biện pháp khuyến khích hiệu quả hơn.</li> </ul>	Bộ GTVT

Sự phối hợp thực hiện kém sẽ dẫn tới những tổn thất nghiêm trọng như lợi ích đầu tư bị chậm trễ, chi phí đầu tư lớn và lợi ích giảm. Vì vậy khi Bộ GTVT hoàn tất kế hoạch thực hiện khả thi dựa trên những đề xuất của QHTT, thì để giảm thiểu những rủi ro về việc chậm trễ và phối hợp thực hiện kém, cần tăng cường năng lực thực hiện dự án và chính sách của ngành GTVT: thông qua việc xác định quá trình thực hiện và phân chia trách nhiệm thực hiện đối với: (1) công tác hoàn tất kế hoạch thực hiện, (2) thiết lập một hệ thống giám sát thực hiện, và (3) dự báo những trở ngại đối với việc thực hiện và xoá bỏ những trở ngại đó (đặc biệt là nếu điều này có thể thực hiện phân cấp việc ra quyết định một cách hữu ích và hiệu quả).

Việc tăng cường năng lực thực hiện dự án và chính sách của Vụ Kế hoạch Đầu tư thuộc Bộ GTVT có thể là một biện pháp được áp dụng để tăng cường năng lực thực hiện, đặc biệt là nếu có ai đó được chỉ định chịu trách nhiệm quản lý việc thực hiện.

Điều này sẽ cần đến ít nhất là một quan chức cao cấp của Bộ GTVT có thể:

- phối hợp với các cơ quan chuyên ngành, hoàn tất kế hoạch thực hiện của bộ (nhân vật này, chịu trách nhiệm cao nhất về việc thực hiện, phải được chỉ định chịu trách nhiệm đề xuất các chương trình thực hiện khả thi),
- thiết lập một hệ thống giám sát, và
- chịu trách nhiệm dự báo những trở ngại và có đủ quyền hạn để khắc phục những trở ngại đó.

Nhân vật này có một nhiệm vụ quan trọng đó là xác định những phương pháp cụ thể hơn, dựa vào những trở ngại mắc phải trong thực tiễn, để theo đó quá trình ra quyết định trở nên hiệu quả hơn với việc phân cấp quản lý nhiều hơn.

Để hữu ích cho Bộ GTVT thì quá trình thực hiện phải năng động dựa trên những mục tiêu hiện thực và phải cho phép giám sát thường xuyên việc thực hiện để xác định những trở ngại. Mặc dù quá trình đó sẽ dựa vào kế hoạch 5 năm nhưng hàng năm vẫn phải xem xét lại để có thể thay đổi thứ tự ưu tiên. Việc xem xét đó có thể sẽ hữu ích đối với các tổ chức tài trợ trong việc đánh giá tính hiệu quả của những chương trình hỗ trợ, và có thể hỗ trợ những khu vực bức xúc, sớm hơn nhiều nếu không thực hiện được điều đó.

## 7.4 Nhu cầu hỗ trợ kỹ thuật

Những lĩnh vực như cải cách pháp lý, hệ thống quản lý, cơ sở dữ liệu và đào tạo được hỗ trợ kỹ thuật rất nhiều, nhưng những hỗ trợ này không phải lúc nào cũng hiệu quả và bao quát được những mặt quan trọng. Phương pháp tiếp cận phát triển nguồn nhân lực trở nên vụn vặt và không hiệu quả, thường thông qua các khoá đào tạo tại chỗ trong thời gian dự án. Mặc dù đã có nhiều nghiên cứu về đào tạo được tiến hành, nhưng chúng vẫn không được thực hiện một phần là do những ưu tiên đặt ra không rõ ràng. Không có kế hoạch phát triển nguồn nhân lực tổng thể nào cho ngành GTVT. Sự phối hợp giữa các nhà tài trợ rất kém. Đường sắt, Bộ GTVT hay các sở GTVT nhận được rất ít hỗ trợ.

Những dự án hỗ trợ kỹ thuật trước đây đã đạt được những kết quả quan trọng như giúp thiết lập các tổ chức quản lý chuyên ngành mới như Cục Đường bộ và các ban thực hiện dự án. Rõ ràng rằng để có thể hiệu quả, thì :

- Cần có hỗ trợ dài hạn cho nhiều lĩnh vực,
- Tập trung vào những nhu cầu đã xác định,
- Đánh giá thực tế về những nguồn lực cần thiết
- Nhằm duy trì công tác cải tạo thông qua chuyển giao công nghệ và bí quyết kỹ thuật một cách hiệu quả, và cung cấp các cơ chế tạo vốn tương lai.

Những lĩnh vực cần có hỗ trợ kỹ thuật để giúp thực hiện quy hoạch tổng thể VITRANSS trong 5 năm tới bao gồm:

Quản lý ngành: Tiếp tục cố vấn về việc tiến hành các hệ thống và tổ chức quản lý trong các phòng ban quản lý chuyên ngành của Bộ GTVT (Cục Đường bộ, Cục Đường sông v.v.) nhằm giúp Bộ GTVT uỷ thác trách nhiệm quy hoạch, bảo trì và phát triển CSHT cho các tổ chức này và giúp các tổ chức này thực hiện được các chức năng giám sát. Những hỗ trợ đó cần được mở rộng tới các tổ chức quản lý GTVT cấp tỉnh và huyện nhằm giúp họ vạch ra và đánh giá các kế hoạch GTVT địa phương và quản lý CSHT, thực hiện các chính sách của trung ương. Hỗ trợ bổ sung cho Bộ GTVT vào những lĩnh vực sau:

- Tăng cường năng lực quy hoạch GTVT chiến lược, hoạch định và thực hiện chính sách (đặc biệt đối với các khía cạnh cạnh chính sách như thu hồi chi phí và điều tiết),
- Cải cách pháp lý đối với các lĩnh vực như kết hợp các hiệp định quốc tế vào luật pháp Việt Nam, thiết lập một cơ sở pháp lý vững chắc cho vận tải đa phương thức, và xây dựng những văn bản hướng dẫn phối hợp khung pháp lý cho toàn ngành,
- Thiết lập một cơ sở dữ liệu GTVT cho những chuyên gia và những người ra quyết định nhằm cung cấp những thông tin đáng tin cậy cho công tác phát triển chính sách và giám sát việc thực hiện chính sách/dự án, với mức chi phí có thể.
- Thúc đẩy phát triển nguồn nhân lực trong ngành thông qua các chính sách và các chiến lược tăng cường các biện pháp khuyến khích và cơ hội đào tạo,

- Thúc đẩy công tác đào tạo cán bộ quản lý ngành GTVT về các lĩnh vực như tiếp thị, dự toán chi phí, lập kế hoạch tài chính, kiểm soát và quy hoạch đội tàu, đánh giá đầu tư, vận tải đa phương thức và container hoá,
- Nâng cấp các trường hướng nghiệp và dạy nghề nhằm giúp họ phát triển theo hướng phục vụ nhu cầu chứ không chỉ thoả mãn cung,
- Thực hiện kế hoạch cổ phần hoá, đặc biệt là xác định một chương trình và một thời gian biểu và hỗ trợ thực hiện chương trình đó,
- Tìm cách cải thiện khả năng tạo vốn và sự hỗ trợ của nhà tài trợ.

**Đường bộ:** các ưu tiên hỗ trợ ngắn hạn bao gồm:

- Cải thiện năng lực quản lý quốc lộ của Cục Đường bộ,
- Thiết lập các hệ thống quản lý gắn liền với bảo trì đường bộ,
- Thiết lập các tiêu chuẩn kỹ thuật và chức năng thống nhất cho cầu và đường,
- Thực hiện chương trình an toàn đường bộ 5 năm đã đề xuất như là một phần của chương trình an toàn GTVT chung của Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia,
- Quy hoạch đường nông thôn, phát triển việc hoạch định chính sách và quy hoạch nông thôn của Bộ GTVT, phát triển các phương pháp quy hoạch và năng lực quy hoạch để có thể thực hiện được ở địa phương,
- Quy hoạch GTVT tỉnh, tăng cường năng lực quản lý đường bộ và đường sông trong tỉnh của các Sở GTVT,
- Thiết lập các hệ thống bảo trì đường bộ cấp tỉnh,
- Tạo vốn cho đường bộ, nghiên cứu khả năng triển khai quỹ đường bộ,
- Quy hoạch phát triển đường cao tốc trong giai đoạn dài hạn.

**Đường sắt:** Những ưu tiên cần thực hiện:

- Một dự án tăng cường thể chế ngắn hạn nhằm thiết lập một chiến lược cải cách và giúp đỡ một cách cụ thể vào tái tổ chức, phát triển các kế hoạch kinh doanh và thực hiện hệ thống quản lý,
- Một dự án tăng cường thể chế dài hạn nhằm thực hiện các kế hoạch cải cách,
- Quy hoạch dài hạn các hệ thống đường sắt vé tháng,
- Quy hoạch dịch vụ đường sắt liên quốc gia, dựa trên các nghiên cứu quốc tế.

**Đường thủy nội địa:** Những ưu tiên là:

- Hoàn thành dự án tăng cường thể chế đang thực hiện của Cục Đường sông trước năm 2002 và thực hiện những khuyến nghị trong giai đoạn dài hạn,
- Thúc đẩy cạnh tranh và vai trò của thành phần tư nhân trong các dịch vụ GTVT, cảng, các hoạt động hỗ trợ như công tác nạo vét.

**Vận tải biển:** Cần có hỗ trợ để:

- Cải thiện quản lý cơ sở hạ tầng (đặc biệt là bảo trì luồng ra vào cảng, hỗ trợ dẫn luồng, hệ thống tìm kiếm cứu nạn),
- Thương mại hoá các cảng (phát triển chính sách, áp dụng các hệ thống quản lý, phát triển các kế hoạch kinh doanh, khuyến khích đầu tư tư nhân),
- Quy hoạch cảng cửa ngõ để tạo ra những kế hoạch phát triển chi tiết hơn cho các khu vực cảng có xem xét tới khía cạnh kinh tế và môi trường,
- Nâng cao an toàn HH và kiểm soát đội tàu nhằm cải thiện tiêu chuẩn về an toàn.

**Hàng không: Cần có hỗ trợ để:**

- Tăng cường năng lực lập quy hoạch/đánh giá của Cục HKDD, và năng lực thực hiện và cưỡng chế thực hiện các quy định được ban hành phù hợp với những hiệp định quốc tế,
- Đào tạo về các khía cạnh thương mại của công tác quản lý sân bay,
- Nâng cấp an toàn hàng không qua việc đào tạo sử dụng các hệ thống CNS/ATM mới,
- Đào tạo về khí tượng.

**Vận tải đa phương thức: Cần hỗ trợ cho tất cả các phương thức để:**

- Thúc đẩy các dịch vụ và các tổ chức khai thác vận tải đa phương thức, thông qua cải cách các quy định, khuyến khích tư nhân tham gia vào khai thác các thiết bị container, thiết lập các nhóm đại diện và đào tạo về các mô hình đa phương thức hiện đại.

Mặc dù không nằm trong phạm vi công việc của VITRANSS nhưng rõ ràng rằng, bên cạnh những lĩnh vực hỗ trợ kỹ thuật ở trên, cần phải chú ý tới nhiều vấn đề về giao thông đô thị và giao thông nông thôn có ảnh hưởng tới việc lập quy hoạch và hoạch định/ thực hiện chính sách của ngành GTVT. Trong khi hiện tại đã có nhiều nỗ lực quy hoạch cơ sở hạ tầng giao thông nông thôn (đã đề cập đến trong danh sách các dự án hỗ trợ kỹ thuật), thì lại không hề có kế hoạch cụ thể nào cho những nghiên cứu về đô thị.

Do các khu vực đô thị lớn thường gặp nhiều vấn đề nghiêm trọng, trong giai đoạn ngắn hạn cần phải ưu tiên cho công tác quy hoạch toàn diện và những nghiên cứu kỹ thuật xem xét các nhu cầu về giao thông đô thị tại Hà Nội và TPHCM. Như vậy chắc chắn cần phải có những nghiên cứu về GTVT chi tiết hơn - Nghiên cứu quy hoạch tổng thể toàn diện tại TPHCM có thể được xây dựng trên những nghiên cứu riêng lẻ được tiến hành cho đến nay và do đó có thể cung cấp một phương pháp tiếp cận quy hoạch chiến lược đúng đắn cho các vấn đề giao thông trong thành phố này. Đối với trường hợp Hà Nội, 5 năm trước đã có một nghiên cứu quy hoạch tổng thể nhưng những kết quả của nó không được thực hiện, vì vậy cần có các nghiên cứu về kỹ thuật/kinh tế để xác định phương pháp thực hiện hiệu quả.

## PHỤ LỤC 4-A CẤU TRÚC CỦA MÔ HÌNH PHÂN BỐ VẬN TẢI

### 1. Đại cương về phương pháp luận

Phân bố vận tải được tiến hành tách biệt nhau đối với hàng hoá và hành khách. Do nhu cầu vận tải hành khách bị phân bố bởi mô hình phân chia phương thức chẳng hạn như xe con, xe buýt, đường sắt, đường thủy nội địa và đường hàng không, các ma trận OD được đưa lên mạng lưới của từng phương thức theo mô hình phân bố vận tải. Trong sự phân bố này thì các tuyến nối của các phương thức khác phải chịu trở kháng lớn hơn so với phương thức được phân bố để lưu lượng vận tải đó không gây áp lực lên tuyến nối của các phương thức vận tải khác. Tuy nhiên các tuyến nối để chuyển tải và đi/đến được giả định là các tuyến nối đường sắt.

Trong trường hợp đối với hàng hoá thì hai phương pháp sau đây đã được thực hiện.

- A. Tỷ lệ hướng gốc (Các tỷ phần đảm nhận của từng phương thức tương tự nhau như hiện nay đối với từng cặp OD)
- B. Tỷ lệ hướng kinh tế (sự phân bố đối với các tuyến có chi phí kinh tế thấp nhất)

Tỷ lệ hướng gốc được phân bổ lên mạng lưới cùng một hình thức như phân bố vận tải hành khách bởi vì ma trận OD có thể dễ dàng được ước tính theo phương thức bằng chỉ số sự xác định của nó.

Tuy nhiên, ma trận OD theo từng phương thức là một trong những số liệu đầu vào của việc phân bổ vận tải trong Tỷ lệ hướng Kinh tế trong khi các ma trận OD theo loại hàng hoá (13 danh mục) là các số liệu đầu vào đối với mô hình phân bố vận tải. Ở đây tuyến có chi phí tối thiểu được xác định theo cặp OD, theo loại hàng hoá và khối lượng hàng hoá được phân bổ cho các tuyến đó phụ thuộc vào tỷ phần của từng phương thức được xác định bởi chi phí kinh tế của các tuyến của từng phương thức<sup>1</sup>. Phương pháp để xác định tỷ phần này gồm 2 tỷ lệ hướng:

- Tỷ lệ hướng kinh tế nhất: 100% phân bổ cho tuyến có chi phí thấp nhất (phương thức).
- Tỷ lệ hướng kinh tế: Tỷ phần đảm nhận của từng phương thức được xác định theo tỷ lệ nghịch với chi phí kinh tế.

$$R_m = \frac{C_m^{-a}}{\sum_i C_i^{-a}}$$

Trong đó:  $R_m$ : Tỷ phần của phương thức m  
 $C_m$ : Chi phí vận tải của phương thức m  
a: thông số (1,0 ~ 1,2 dựa trên tỉ lệ hiện tại)

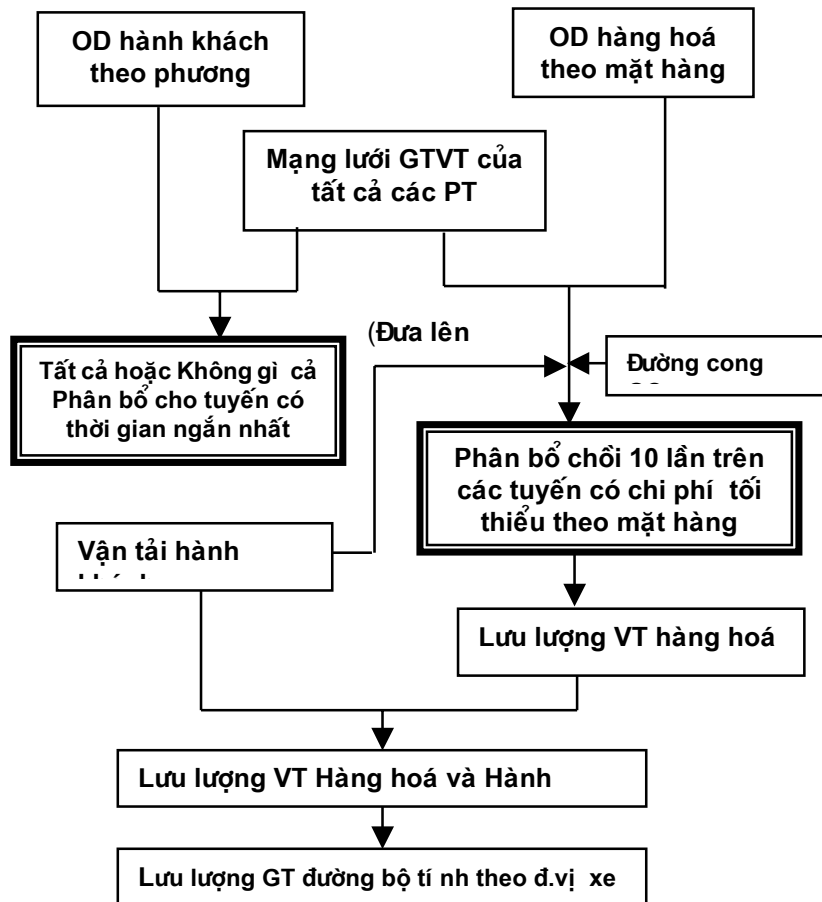
Tỷ lệ hướng gốc đem lại các kết quả không có thực tế bởi vì nó chỉ lấy một phương thức vận tải đối với từng cặp OD. Tuy nhiên, phân tích này cho thấy hạn chế về mặt lý thuyết mà trong một chừng mực nào đó có thể giảm chi phí vận tải. Cũng rất hữu ích để hiểu rõ tỷ phần đảm nhận của từng phương thức được khuyến nghị từ hạn chế về mặt lý

<sup>1</sup> Chi phí kinh tế của phương thức cụ thể được xác định khi chiều dài các tuyến nối ngắn hơn 50% chiều dài toàn tuyến. Phương thức tuyến nhánh/tuyến phân bố mặc nhiên được quyết định có tỉ lệ đến chi phí vận tải được tỉ lệ bằng đường cong QC (được giải thích sau đây). Chi phí bốc/dỡ/chuyển tải giữa các phương thức được tỉ lệ gộp trên mô hình bằng cách cộng thêm "tuyến nối chuyển tải" tại các vị trí chuyển tải

thuyết đó. Ngoài ra, Tỉnh hưởng gốc tương tự như tỉnh hưởng kinh tế nếu như thông số (a) không được xác định.

Khối lượng hàng hoá được đưa lên mạng lưới theo sự phân bổ tăng dần (10% x 10 lần). Để phản ánh được chi phí vận tải mà có thể thay đổi phụ thuộc vào khối lượng vận tải trong quá trình phân bổ, các đường cong chi phí-khối lượng (Đường cong QC) được lập như miêu tả dưới đây. Việc đón trả hành khách được đưa lên mạng lưới trước khi phân bổ hàng hoá. Toàn bộ qui trình này được miêu tả trong Hình 4.A.1.

Hình 4.A.1  
Qui trình phân bổ vận tải hàng hoá đối với Tỉnh hưởng Kinh tế



## 2. Các đường cong Chi phí - Khối lượng (Đường cong QC)

Các đường cong Chi phí - Khối lượng (Đường cong QC) là một trong những “ chi phí ” bao gồm chi phí khai thác, chi phí CSHT và chi phí bảo trì . Chi phí khai thác lại tiếp tục phân nhỏ thành chi phí khai thác trang thiết bị GTVT, chi phí xếp/dỡ (gồm cả chuyển tải) và chi phí thời gian của hàng hoá.

Các đường cong QC được lập cho việc phân bổ hàng hoá của Tỉnh hưởng kinh tế để xác định sự cân bằng phương thức lý tưởng về chi phí vận tải kinh tế. Do đó, việc phân bổ vận tải được tiến hành vượt quá năng lực của hệ thống GTVT bằng cách mặc nhiên giả định sự phát triển của CSHT mới (vượt quá năng lực, chi phí vận tải bao gồm chi phí cho CSHT mới). Các giả định này như sau:

- (1) Đối với đường bộ: Khi đạt tới năng lực như hiện tại thì nếu cần thiết sẽ tiến hành khôi phục, sau đó mở rộng thành 2 làn.
- (2) Đối với đường sắt: Khi năng lực đường đơn như hiện tại tới hạn thì tiến hành cải tạo hệ thống tín hiệu và rút ngắn thời gian giãn cách giữa các ga để đạt được năng lực đường đơn tối đa, sau đó sẽ tiến hành lắp đặt đường đôi và điện khí hoá
- (3) Đối với cảng và sân bay: Việc mở rộng năng lực dần dần được giả định dựa trên chi phí về đơn vị vận tải ước tính vì không có đơn vị cố định cho việc mở rộng không giống như đường bộ và đường sắt.

Các đường cong QC được trình bày trong Hình 4.A.2 so sánh với các Đường cong QV (Các đường cong Luồng - Tốc độ).

Có thể dự kiến được lợi ích của việc phát triển CSHT trong một giai đoạn dài và do đó chi phí nên được tính toán hàng năm và qui đổi thành số liệu theo ngày. Cho nên người ta đã sử dụng công thức sau:

$$R = r(1+r)^n / (1+r)^n - 1 / 365 = 0.126/365$$

Trong đó R: Hệ số qui đổi chi phí CSHT thành chi phí theo ngày.  
n: Thời gian của dự án (30 năm)  
r: Tỷ lệ chiết khấu (12%)

Chi phí của việc phát triển CSHT cũng có phần đóng góp của tổng lưu lượng vận tải. Cho nên chi phí này sẽ dần dần giảm xuống khi lưu lượng vận tải tăng lên. Chi phí bảo trì được ước tính theo cách tương tự. Chi phí thời gian của hàng hoá được ước định như là lợi tức (12%) trong thời gian vận chuyển

### 3. Số liệu cơ sở cho các Đường cong QC

Đối với việc phân bố thì cần phải nhập số liệu các tọa độ của các tuyến nối và điểm nút giao thông cũng như các đặc điểm của từng tuyến nối điển hình bao gồm 4 đặc điểm, chẳng hạn như chiều dài, năng lực bình quân, tốc độ vận tải và chi phí vận tải.

#### (1) Năng lực

Để xác định năng lực vận tải đường bộ thì phải sử dụng phương pháp luận được lập ra trong Sổ tay năng lực đường bộ của Indônêxia (IHCM). Theo như IHCM thì năng lực đường bộ sẽ được tính toán bằng công thức sau đây:

$$C = C_0 \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{mc} \times FC_{sf}$$

Trong đó: C = Năng lực (PCU/giờ),  
C<sub>0</sub> = Năng lực gốc trong điều kiện lý tưởng (PCU/giờ),  
FC<sub>w</sub> = Hệ số điều chỉnh đối với chiều rộng lòng đường,  
FC<sub>sp</sub> = Hệ số điều chỉnh phân theo hướng,  
FC<sub>mc</sub> = Hệ số điều chỉnh lưu lượng xe gắn máy,  
FC<sub>sf</sub> = Hệ số điều chỉnh ma sát mặt.



**Năng lực gốc:** Năng lực gốc (C0) được giả định như sau.

Loại địa hình	Năng lực gốc (PCU/giờ)	Địa hình
Đồng bằng	3.100	Nhiên chung độ dốc dưới 5 %
Đồi	2.900	Biên thường độ dốc từ 4 % đến 8 %
Núi	2.500	Các đoạn có độ dốc liên tiếp thường ở mức 10 %

**Điều chỉnh chiều rộng lòng đường:** Hệ số điều chỉnh chiều rộng lòng đường ( $FC_w$ ) đối với đường có hai làn không có dải phân cách được đưa ra trong bảng dưới đây. Khi áp dụng trên thực tế thì “chiều rộng hiệu quả” được hiểu là bằng với chiều rộng mặt đường đối với các đường được rải nhựa khi thiếu các số liệu thống kê về hiện trạng đường bộ một cách chính xác. Đối với các đường không được rải nhựa thì “chiều rộng hiệu quả” được giả định dưới 5m.

Chiều rộng hiệu quả	$FC_w$
<5m	0,69
5m	0,81
6m	0,91
7m	1,00
8m	1,08
9m	1,15
12m	1,27

Nguồn: Sổ tay năng lực đường bộ của Ấn Độ

**Sự điều chỉnh cho việc phân theo hướng:** Hệ số điều chỉnh việc phân theo hướng ( $FC_{sp}$ ) phụ thuộc vào sự phân chia lưu lượng VT theo hướng được chỉ ra trong bảng dưới đây. Tuy nhiên trong thực tế khi xem xét kết quả của các cuộc khảo sát đếm phương tiện vận tải do VITRANSS tiến hành thì hầu hết các đường nối đều nằm trong loại “60-40”.

Phân hướng (%)	$FC_{sp}$
50-50	1,00
55-45	0,97
60-40	0,94
65-35	0,91
70-30	0,88

Nguồn: Sổ tay năng lực đường bộ của Ấn Độ

**Sự điều chỉnh đối với lưu lượng xe gắn máy:** Theo HCM, hệ số điều chỉnh đối với lưu lượng xe gắn máy ( $FC_{mc}$ ) dựa trên tỷ lệ xe gắn máy như sau.

$$FC_{mc} = 1 - Q_{mc}/Q_c$$

Trong đó,  $Q_{mc}$  = Lưu lượng xe gắn máy (PCU/giờ) = 0,25 x Lưu lượng xe gắn máy (MC/giờ)

$Q_c$  = Tổng số lưu lượng của tất cả các loại xe gắn máy được biểu diễn bằng PCU/hr

Khi công thức này được áp dụng cho kết quả của các cuộc điều tra đếm lưu lượng xe của VITRANSS (39 trạm),  $FC_{mc}$  được tính toán từ 0,662 đến 0,935 và bình quân là 0,820. Các trạm gần thành phố HCM có các giá trị thấp hơn. Trong Nghiên cứu này, hệ số bình quân được sử dụng cho toàn bộ mạng lưới giao thông bởi vì số lượng xe của tất cả các tuyến nối đường bộ đều không có sẵn và lưu lượng xe hỗn hợp thì thay đổi nhanh

chóng phụ thuộc vào tình hình phát triển của đường bộ và nhu cầu vận tải.

Trị số PCU được sử dụng trong Nghiên cứu này được chỉ ra trong bảng dưới đây.

Loại phương tiện	PCU	Loại phương tiện	PCU
Xe đạp	0,50	Xe tải nhẹ	1,00
Xe máy	0,25	Xe tải trung bình	2,00
Xe con	1,00	Xe tải nặng	2,50
Xe buýt nhỏ	1,50	Xe tải có rơ moóc	3,00
Xe buýt lớn	2,00	Các loại khác	1,00

Nguồn: Sổ tay năng lực đường bộ của Indônêxia

**Điều chỉnh ma sát mặt đường:** Hệ số điều chỉnh ma sát mặt ( $FC_{SF}$ ) dựa trên các hoạt động của mặt đường và chiều rộng của vai đường. Đối với các đường có hai làn không có dải phân cách thì hệ số này được chỉ ra trong bảng sau đây.

Các điều kiện đặc trưng	Loại ma sát mặt đường	Chiều rộng vai đường			
		<0,5m	1,0m	1.5m	>2m
Vùng nông thôn, nông nghiệp hoặc các vùng chưa phát triển, không có hoạt động gì	Rất thấp	0,96	0,98	1,00	1,03
Vùng nông thôn, một số các hoạt động xây dựng hai bên đường	Thấp	0,90	0,92	0,95	0,99
Làng quê, các hoạt động ở khu dân cư	Trung bình	0,83	0,86	0,90	0,96
Làng quê, các hoạt động ở một số chợ	Cao	0,76	0,80	0,85	0,93
Hầu hết là các khu đô thị, các hoạt động ở chợ/kinh doanh	Rất cao	0,70	0,74	0,80	0,90

Nguồn: Sổ tay năng lực đường bộ của Indônêxia

Tuy nhiên xét thực tế thì ma sát mặt của các đường bộ ở Việt Nam thường lớn (ví dụ, các phương tiện thô sơ, các hoạt động của nông dân), và người ta giả định rằng vai đường luôn luôn dưới 0,5 m không liên quan đến chiều rộng thực tế. Vì thế, năng lực theo giờ của đường hai làn không có dải phân cách như sau.

**Bảng 4.A.1**  
Năng lực giờ của đường hai làn xe không có dải phân cách

(PCU/giờ)

	Ma sát mặt	Chiều rộng mặt đường						
		<5m	5m	6m	7m	8m	9m	12m
Đồng bằng	Nông thôn, không có hoạt động	1.583	1.858	2.087	2.294	2.477	2.638	2.913
	Nông thôn, một số hoạt động	1.484	1.742	1.957	2.151	2.323	2.473	2.731
	Làng quê, khu dân cư	1.368	1.606	1.805	1.983	2.142	2.281	2.519
	Làng quê, một số khu vực TM	1.253	1.471	1.653	1.816	1.961	2.088	2.306
	Đô thị	1.154	1.355	1.522	1.673	1.806	1.924	2.124
Đồi	Nông thôn, không có hoạt động	1.481	1.738	1.953	2.146	2.318	2.468	2.725
	Nông thôn, một số hoạt động	1.388	1.630	1.831	2.012	2.173	2.314	2.555
	Làng quê, khu dân cư	1.280	1.503	1.688	1.855	2.004	2.134	2.356
	Làng quê, một số khu vực TM	1.172	1.376	1.546	1.699	1.835	1.954	2.158
	Đô thị	1.080	1.267	1.424	1.565	1.690	1.799	1.987
Núi	Nông thôn, không có hoạt động	1.276	1.498	1.683	1.850	1.998	2.217	2.349
	Nông thôn, một số hoạt động	1.197	1.405	1.578	1.734	1.873	1.994	2.203
	Làng quê, khu dân cư	1.104	1.296	1.455	1.599	1.727	1.839	2.031
	Làng quê, một số khu vực TM	1.011	1.186	1.333	1.465	1.582	1.684	1.860
	Đô thị	931	1.093	1.227	1.349	1.457	1.551	1.713

**Năng lực ngày:** Dựa vào các cuộc điều tra đếm xe của VITRANSS (39 trạm), tỷ lệ vào giờ cao điểm (trái ngược với giao thông 24 giờ cho tất cả các hướng tí nh bằng PCU, không tí nh đến lưu lượng xe gắn máy và các xe thô sơ) thay đổi phụ thuộc vào khảo sát điều tra ở các trạm đếm xe từ 5% đến 11,9% với tỉ số điển hình giữa 8 và 9%. Giả định tỷ lệ vào giờ cao điểm là 8,5% giống như Nghiên cứu của Pháp thì năng lực giờ có thể tí nh đổi thành năng lực ngày như bảng sau đây.

**Bảng 4.A.2**  
**Năng lực ngày của đường hai làn xe không có dải phân cách**  
**(PCU/ngày)**

	Ma sát mặt	Chiều rộng mặt đường						
		<5m	5m	6m	7m	8m	9m	12m
Đồng bằng	Nông thôn, không có hoạt động	18.624	21.859	24.553	26.998	29.141	31.035	34.271
		17.459	20.494	23.024	25.306	27.329	29.094	32.129
	Nông thôn, một số hoạt động	16.094	18.894	21.235	23.329	25.200	26.835	29.635
	Làng quê, khu dân cư	14.741	17.306	19.447	21.365	23.071	24.565	27.129
	Làng quê, một số khu vực TM	13.576	15.941	17.906	19.682	21.247	22.635	24.988
Đô thị								
Đồi	Nông thôn, không có hoạt động	17.424	20.447	22.976	25.247	27.271	29.035	32.059
		16.329	19.176	21.541	23.671	25.565	27.224	30.059
	Nông thôn, một số hoạt động	15.059	17.682	19.859	21.824	23.576	25.106	27.718
	Làng quê, khu dân cư	13.788	16.188	18.188	19.988	21.588	22.988	25.388
	Làng quê, một số khu vực TM	12.706	14.906	16.753	18.412	19.882	21.165	23.376
Đô thị								
Núi	Nông thôn, không có hoạt động	15.012	17.624	19.800	21.765	23.506	25.024	27.635
		14.082	16.529	18.565	20.400	22.035	23.459	25.918
	Nông thôn, một số hoạt động	12.988	15.247	17.118	18.812	20.318	21.635	23.894
	Làng quê, khu dân cư	11.894	13.953	15.682	17.235	18.612	19.812	21.882
	Làng quê, một số khu vực TM	10.953	12.859	14.435	15.871	17.141	18.247	20.153
Đô thị								

Khi đường hai làn được mở rộng thành đường 4 làn thì người ta giả định rằng năng lực sẽ tăng lên bằng năng lực gốc không nhân với bất kỳ một hệ số điều chỉnh nào.

**Sự điều chỉnh đối với tí nh trạng mặt đường:** Ngoài các yếu tố trên năng lực đường còn phụ thuộc nhiều vào tí nh trạng mặt đường<sup>2</sup>. Cho nên, năng lực đường sẽ được điều chỉnh bằng các hệ số sau đây:

(%)			
Tốt	Khá	Xấu	Rất xấu
100	80	50	30

<sup>2</sup> Theo như chỉ số đo độ nhám quốc tế (IRI) thì tí nh trạng mặt đường được xác định như sau. Chỉ số này được VITRANSS áp dụng trong nghiên cứu của mình.

Mặt đường	Tí nh trạng đường	Chỉ số đo độ nhám (m/km)	Chỉ số đo độ nhám bình quân (m/km)
Rải mặt	Tốt	0-4	3
	Khá	4-8	6
	Xấu	8-10	9
	Rất xấu	>10	12
Chưa rải mặt	Tốt	5-9	7
	Khá	9-11	10
	Xấu	11-15	14
	Rất xấu	>15	17

**Sự điều chỉnh đối với vận tải liên tỉnh:** năng lực đường bộ tính toán ở trên đã được điều chỉnh thêm có xem xét đến năng lực bị giảm do vận tải địa phương. Đối với vận tải liên tỉnh, tính sẵn có của năng lực đường bộ được giả định như sau:

Nông thôn, không hoạt động	70%
Nông thôn, có ít hoạt động	60%
Làng, khu dân cư	50%
Làng, có hoạt động thương mại	40%
Đô thị	30%

## (2) Tốc độ chạy xe

Dựa vào các hệ số như số làn đường, loại địa hình và tình trạng mặt đường thì tốc độ chạy xe được giả định như sau.

**Bảng 4.A.3**  
Tốc độ chạy xe

Cấp đường	Làn đường	Tốc độ thiết kế (km/giờ) 1)			Tình trạng mặt đường			
		Đồng bằng	Đồi	Núi	Tốt	Khá	Xấu	Rất xấu
1	4x3, 75(m)	120	105	90	100	80	50	30
2	2x3,75	100	90	80	100	80	50	30
3	2x3,5	80	70	60	100	80	50	30
4	2x3,0	60	50	40	100	80	50	30
5	1x3,5	40	35	25	100	80	50	30
6	1x3,0	25	20	15	100	80	50	30

Chú thích: 1) Tiêu chuẩn thiết kế Việt Nam (TCVN 4054-85), được chỉnh sửa một chút.

## (3) Chi phí đi lại

Chi phí đi lại được tóm tắt như sau (Để biết thêm chi tiết xin mời tham khảo Báo cáo Kỹ thuật của VITRASS có nhan đề “ Chi phí Vận tải”).

**Chi phí khai thác kinh tế:** Chi phí kinh tế của việc vận chuyển hành khách và hàng hoá được giả định như sau.

**Bảng 4-A.4**  
Chi phí khai thác kinh tế

Phương thức	Vận tải hành khách (VND/HK-km)	Vận tải hàng hoá (VND/tấn-km)	Cước phí xếp dỡ cước phí huy động khác (đồng/tấn)
Xe con	264	-	-
Xe buýt	94	-	-
Xe tải	-	546	55.000
Đường thủy nội địa	48-66	138-223	104.000
Đường sắt	209	263	91.000
Vận tải ven biển	-	84	199.000

Đối với vận tải đường bộ, tốc độ chạy xe rất đa dạng phụ thuộc vào tỷ suất lưu lượng/năng lực và tốc độ chạy xe cũng ảnh hưởng đến chi phí khai thác một cách đáng kể. Trong nghiên cứu này, các hệ số điều chỉnh sau đây đã được giả định.

Loại xe cộ	Tốc độ (km/giờ)						
	15	20	30	40	50	60	70
Xe con	2,61	1,80	1,45	1,24	1,10	1,00	1,02
Xe buýt	1,92	1,49	1,29	1,16	1,07	1,00	1,00
Xe tải	2,01	1,53	1,31	1,17	1,07	1,00	1,00

Nguồn: QHTT GTVT cho khu vực miền Trung Việt Nam (1998), ODA của Pháp

**Chi phí bảo trì và CSHT kinh tế:** Chi phí bảo trì và CSHT được giả định như sau.

**Bảng 4-A.5**  
Chi phí bảo trì và CSHT đường bộ

Địa hình	(triệu đồng/km/năm)		
	Chi phí xây dựng 1)	Chi phí bảo trì	Tổng số
Địa hình	801(283)	86	887
Đồi	947(283)	86	1.033
Núi	1.092(283)	86	1.178
Núi đồi	1.125(217)	86	1.211
Cầu	34.693	86	34.779

Chú thích: 1) Hệ số chiết khấu 12% trong vòng 30 năm.

2) Các con số trong ngoặc biểu thị chi phí rải mặt.

**Bảng 4-A.6**  
Chi phí duy tu bảo dưỡng và CSHT đường sắt

Đầu tư	Chi phí kinh tế (tỷ đồng/km)	Chi phí kinh tế tính toán hàng năm (triệu đồng/km) <sup>1)</sup>
Đường đơn mới	22,40	2.483
Đường đôi	11,20	1.241
Ga	0,43	48
Điện khí hoá	11,20	1.241
Cải tạo trang thiết bị thông tin	0,64	71
Bảo trì	-	258

Chú thích: 1) Hệ số chiết khấu 12% trong vòng 30 năm

**Bảng 4-A.7**  
Chi phí bảo trì và CSHT Cảng

	Chi phí XD	Chi phí thiết bị	Chi phí bảo trì	Chi phí KT
Chi phí kinh tế tính toán hàng năm (VND 000/ton)	39,9	7,9	3,6	3,6

Chú thích: Hệ số chiết khấu 12% trong vòng 30 năm.

**Chi phí thời gian của hàng hoá và hành khách:** Chi phí thời gian của hành khách được xác định bởi phương pháp tiếp cận theo thu nhập như trong Bảng sau đây.

**Bảng 4-A.8**  
**Chi phí thời gian của hành khách<sup>1)</sup>**

	1999	(VND/giờ)			
		Tỉnh hưởng thấp		Tỉnh hưởng cao	
		2010	2020	2010	2020
Thu nhập bình quân	3.180 <sup>2)</sup>	5.097	7.691	5.757	9.558
Tỷ lệ tăng trưởng GDP/đầu người (%/năm)	4,0	4,0	4,2	5,0	5,2
<b>Chi phí thời gian của HK</b>					
- đối với xe buýt, đường sắt và TĐ	3.180	5.097	7.691	45.757	9.558
- Đối với xe con và đường HK	6.360	10.194	15.382	11.514	19.116
<b>Chi phí thời gian của hành khách KT</b>					
- đối với xe buýt, đường sắt và TĐ	960	1.539	2.323	1.739	2.887
- Đối với xe con và đường HK	1.921	3.079	4.645	3.477	5.773

Chú thích: 1) Chi phí thời gian của hành khách theo hướng thu nhập.

2) Nhân viên nhà nước bình thường do các chính quyền địa phương quản lý (giả định là 160 giờ làm việc/tháng).

Chi phí thời gian của hàng hoá có thể được lượng hoá như là chi phí lợi ích trong suốt quá trình vận chuyển. Trong nghiên cứu này nó được giả định như sau.

Hàng hoá	Giá trị giả định (triệu đồng/tấn)	Chi phí thời gian của HH (đồng/giờ/tấn)
1. Lúa/Cây lương thực	3,0	41
2. Đường/ Mía	7,1	97
3. Gỗ/ Lâm sản	0,6	8
4. Sắt thép	5,6	77
5. Vật liệu xây dựng	0,2	3
6. Xi măng	0,7	10
7. Phân bón	3,0	41
8. Than đá	0,4	5
9. Xăng dầu	4,5	62
10. Cây công nghiệp	3,5	48
11. Hàng chế tạo	28,0	384
12. Thủy sản	20,0	274
13. Thị gia súc	20,0	274

Chú thích: 1) Giả định lãi suất là 12%/năm.

#### 4. Tỉnh hưởng mục tiêu

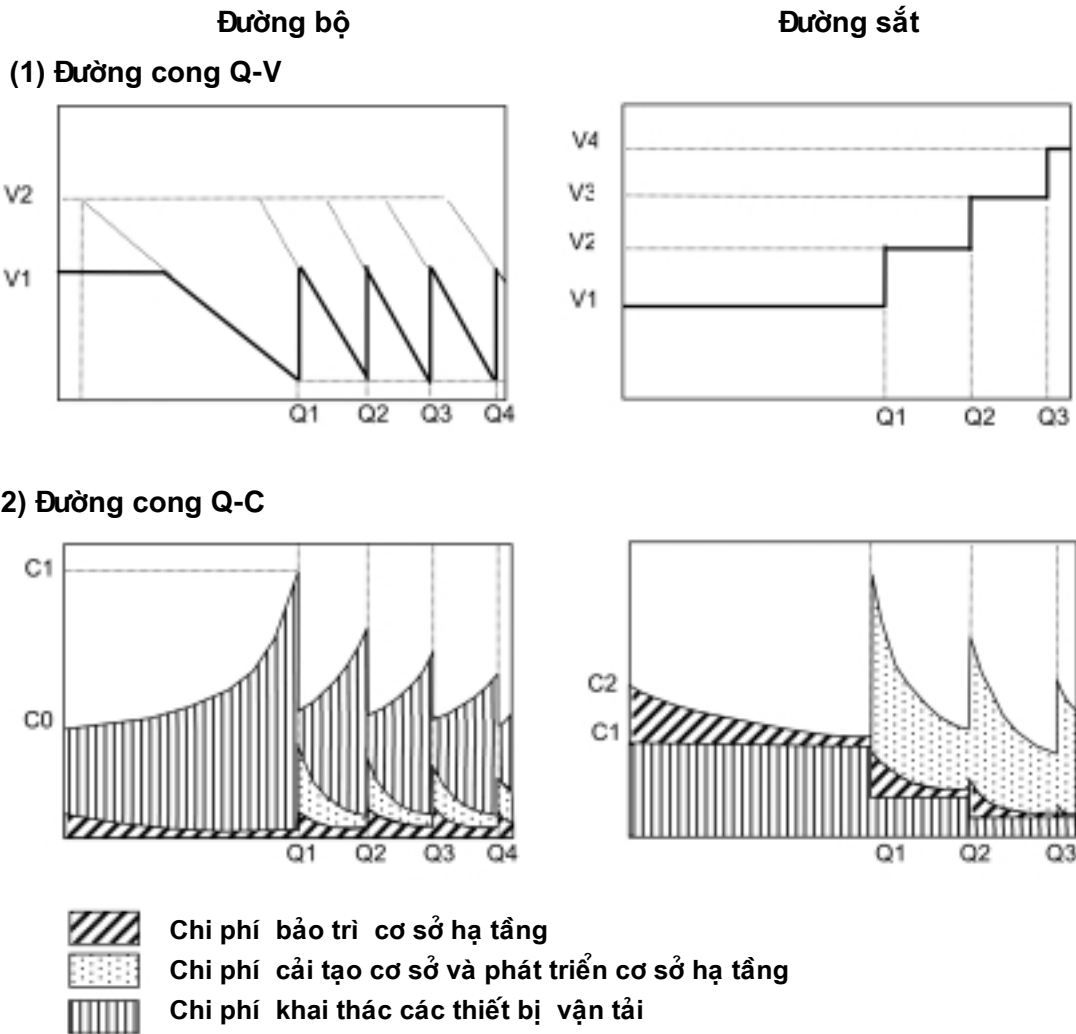
Liên quan đến việc phân bổ VT hàng hoá nên tỉnh hưởng gốc, tỉnh hưởng kinh tế và tỉnh hưởng kinh tế nhất đã được phân tích và so sánh. Tỉnh hưởng gốc được coi là thực tế nhất vì những giả định của nó tương tự như tỷ phần đảm nhận hiện tại của từng phương thức. Tuy nhiên chi phí vận tải của tỉnh hưởng gốc cao hơn nhiều so với tỉnh hưởng kinh tế. Vì là một mục tiêu của qui hoạch GTVT dài hạn nên tỉnh hưởng kinh tế nên tiếp tục là một mục tiêu cần phải theo đuổi. Tuy nhiên trong thời kỳ quá độ chuyển sang nền kinh tế thị trường thì phải mất rất nhiều thời gian để hiện thực hoá tỉnh hưởng mục tiêu khi không có những công cụ hiệu quả để định hướng thị trường vận tải theo hướng kinh tế nhất. Trong bối cảnh đó, VITRANSS đã giả định tỉnh hưởng mục tiêu sẽ là:

Tỉ lệ hướng mục tiêu = 2010: 2/3 tỉ lệ hướng gốc+ tỉ lệ hướng kinh tế 1/3<sup>3</sup>  
 2020 :1/2 tỉ lệ hướng gốc + 1/2 tỉ lệ hướng kinh tế<sup>3</sup>

Phương trình trên được sử dụng để nhập dữ liệu trên mỗi tuyến nối để dự định chi phí vận tải và tỷ phần theo phương thức.

Hình 4A.2

Mô hình chung của các đường cong Q-V và Q-C theo phương thức



<sup>3</sup> Khác biệt cơ bản giữa tỉ lệ hướng kinh tế và tỉ lệ hướng gốc là phần đảm nhận của đường bộ và vận tải ven biển. Trong tỉ lệ hướng gốc, đường bộ chiếm ưu thế phản ánh xu hướng hiện tại, trong khi trong tỉ lệ hướng kinh tế thì vận tải ven biển được xem là có lợi thế hơn về mặt kinh tế. Do đó, cần phải cân nhắc một mô hình chính sách thực tế để đạt được mục tiêu cân bằng hai tỉ lệ hướng.

**PHỤ LỤC 4-B: PHÂN TÍCH HÀNH LANG**

**Bảng 4-B.1**  
**Phác thảo nhu cầu vận tải theo hành lang<sup>1)</sup>**

Tên	Nhu cầu vận tải/ ngày						Số lượng làn xe*			
	1999		2010		2020		H.tại năm 1999	Cần b.sung thêm năm 2010	Cần b.sung thêm năm 2020	
	HK (Người)	HH (tấn)	HK (Người)	HH (tấn)	HK (Người)	HH (tấn)				
1	Hành lang ven biển Bắc - Nam (Hà Nội/Hải Phòng-HCMC)	24.500 - 33.600	28.100- 32.600	58.000- 72.300	82.800 - 123.500	109.100- 135.600	134.000- 178.000	2	1,8 - 3,8	4,9 - 7,2
2	Hành lang Bắc-Nam (Hà Tây - R15 - R14 - HCMC)	6.800	2.500	11.100	1.200- 8.000	18.700	14.600	2	0	0
3	Hành lang Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh	52.600	45.900	132.600	70.700	261.200	95.700	6	0	0
4	Hành lang Hà Nội - Ninh Bình/Nam Định	72.000	37.200	131.000	79.000	237.900	132.700	2	2,3	6,9
5	Hành lang Hải Phòng - Ninh Bình/Nam Định	3.200	13.800	3.600	12.600	4.900	21.000	2	0	0
6	Hành lang L.Cai - L.Sơn - Q.Ninh	120	230	240	270	300	300	2	0	0
7	Hành lang L.Cai - S. La - H.Tây	4.400	1.400	5.000	3.400	7.000	5.000	2	0	0
8	Hành lang Q.Ninh - T. Quốc	700	190	1.500	500	2.700	700	2	0	0
9	Hành lang HNội - L.Sơn - TQ	17.600	5.400	19.600	6.200	28.800	14.000	2	0	0
10	Hành lang Hà Nội - Cao Bằng	700	200	900	220	1100	600	2	0	0
11	Hành lang Việt Trì - Hà Giang	3500	800	3900	1200	5100	2100	2	0	0
12	Hành lang HN - L.Cai - T.Quốc	4.100	3.800	5.100	4.900	7.500	13.100	2	0	0
13	Hành lang Hà Nội - Điện Biên Phủ - Bắc Lào	1.900	500	2.200	1.700	3.200	3.600	2	0	0
14	Hành lang Vinh - QL8 - Lào/Viên Chăn	90	190	120	380	200	700	2	0	0
15	Vũng Áng- QL12 - Lào/ Thakhet	60	160	60	320	100	600	2	0	0
16	Đông Hà - QL9 - Lào/ Savannakhet	130	360	170	500	300	1.200	2	0	0
17	Đà Nẵng - QL14B - 14 - 40 - Lào/ Pakse	170	430	240	650	400	1.500	2	0	0
18	Hành lang Huế - Đ.Nẵng - H.An	26.600	12.200	62.100	48.000	117.400	71.500	2	0,9	2,6
19	Qui Nhơn - QLR19 - Miền Trung Cẩm-Pu-Chia	9.700	1.500	12.400	4.200	18.000	7.500	2	0	0
20	Hành lang T.Nguyên - N.Trang.	11.400	1.800	15.100	5.400	25.100	10.400	2	0	0
21	Hành lang Nha Trang - Đà Lạt - TP HCM	16.400	19.000	21.600	51.000	30.800	94.400	2	0,8	3,0
22	Hành lang TP HCM - Vũng Tàu	53.000	10.000	103.700	44.900	226.700	61.800	4	0	0,4
23	Hành lang TP HCM - Cẩm pu chia/ Phnôm Pênh	22.100	7.500	28.800	11.700	42.400	24.200	2	0	0
24	Hành lang TP HCM - Cần Thơ	77.200- 114.400	24.100- 27.700	139.400 - 199.900	70.000- 76.000	236.900- 327.500	110.000- 120.900	2	2,5 - 3,4	5,5 - 6,9
25	Hành lang Cần Thơ - Cà Mau	9.400	1.600	2.600	7.800	22.200	13.800	2	0	0
26	Hành lang Cần Thơ - R91- Cẩm pu chia/ Cảng Sihanoukville	2.040	26.300	5.100	46.000	5.100	64.000	2	0	0,6
27	Hành lang C.Long - Cẩm pu chia	4.000- 9.400	920- 4.200	8.400- 15.400	5.000- 11.300	13.300- 22.200	12.400- 25.300	2	0	0

- 1) Những giả định chính được lập dựa trên những phân tích cho các cuộc thảo luận như sau:
- (a) Chỉ có vận tải đường bộ đáp ứng được nhu cầu bổ sung trong tương lai.
  - (b) Nhu cầu vận tải theo hành lang là bình quân phương tiện tại một số điểm giao cắt đặt cho mỗi hành lang (xem Phụ lục 4-B).
  - (c) Nhu cầu vận tải được quy đổi thành lưu lượng xe cộ bằng giả định 1PCU = 2 tấn đối với vận tải hàng hoá và 1 PCU = 9.4 HK (1999), 11.7 HK (2010) và 13.2 HK (2020) đối với vận chuyển hành khách. Năng lực của 1 làn đường là 10,000PCU/ngày



## 1. Các hành lang ưu tiên

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

Hành lang ven biển Bắc-Nam có thể được coi là quan trọng nhất trong số các hành lang được xác định. Hành lang này chủ yếu trải dài trên chiều dài 1,700 km của trục xương sống quốc gia và tạo điều kiện thuận lợi cho tất cả các phương thức vận tải bao gồm cả sắt, sông, biển, bộ và hàng không. Hành lang này tiếp tục nối với hầu hết tất cả các hành lang khác kể cả hành lang trọng yếu giúp cho sự hoà nhập của quốc gia/vùng. Hành lang này nối với thủ đô Hà Nội, trung tâm kinh tế lớn nhất đất nước là thành phố HCM, các trung tâm tăng trưởng chính khác và các khu vực đô thị như Đà Nẵng, Huế, Cửa Lò, Vũng Áng, Dung Quất, Quy Nhơn, Nha Trang v.v. (Xem Hình 4-B.2).

Trong những năm 1990, đất nước này đã cố gắng không mệt mỏi để khôi phục hệ thống giao thông vận tải đổ nát. Hiện nay, hành khách và hàng hóa có thể được chuyên chở một cách hiệu quả và kinh tế. Tuy nhiên, chất lượng dịch vụ vẫn cần phải được cải thiện. Địa hình nói chung bằng phẳng và có thể phát triển GTVT dễ dàng. Tuy nhiên các trận ngập lụt theo mùa thường xảy ra thường xuyên ở một số đoạn, và có một số đoạn dốc dựng đứng, có các chỗ rạn nứt và các phá thủy triều.

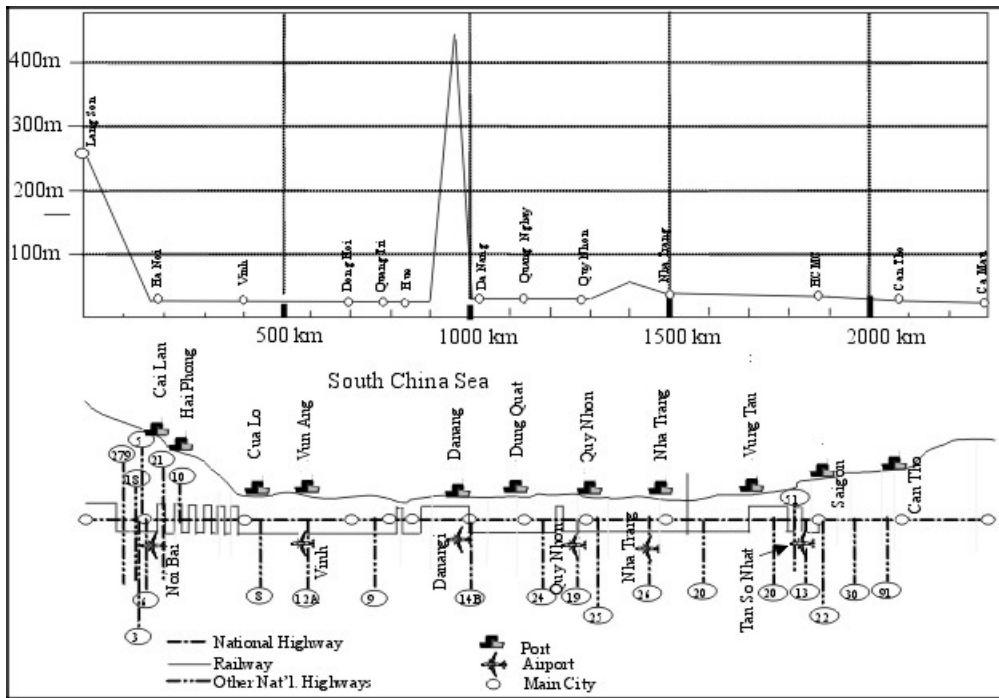
Hành lang này nằm ở vị trí chiến lược vì nó chạy qua vành đai đô thị nơi tập trung các hoạt động thương mại và đô thị gồm cả các chức năng quốc gia/quốc tế. Điều này đảm bảo nhu cầu vận tải lớn trên tuyến hành lang này. Tuy nhiên vấn đề tái định cư và giải phóng mặt bằng có thể sẽ là những khó khăn có thể có. Tăng nhu cầu trong tương lai là rất quan trọng. (Xem Bảng 4.4.2). Trong khi vận tải hành khách liên tỉnh chủ yếu sẽ do đường bộ đảm nhận và một phần bởi đường sắt thì vận tải hàng hóa liên tỉnh sẽ do vận tải ven biển và đường bộ đảm nhận. Hạn chế về năng lực dọc tuyến hành lang này sẽ trở nên rõ hơn và tỷ phần đảm nhận của các phương thức đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa gợi ý đến sự phát triển cân đối giữa các phương thức này.

Vận tải hàng không sẽ đóng vai trò quan trọng khi nền kinh tế lớn mạnh và trở nên đa dạng; khi thu nhập tăng lên và du lịch được mở rộng. Lưu lượng vận tải sẽ tăng cả về vận tải hành khách trong nước và quốc tế.

Người ta dự tính các nút thắt cổ chai sẽ hình thành đầu tiên ở các vùng lân cận của các khu đô thị lớn nơi lưu lượng vận tải liên tỉnh sẽ góp thêm phần vào lưu lượng xe cộ vốn đã khá đông đúc ở các đô thị. Mặt khác ở các khu vực nông thôn, các vấn đề về an toàn sẽ được quan tâm hơn nữa.

Vấn đề quan trọng nhất của hành lang này là làm thế nào để có thể đáp ứng nhu cầu vận tải đa dạng một cách hiệu quả và đúng chức năng. Ví dụ như các chuyến đi từ cự ly ngắn (vận tải đô thị) đến chuyến đi dài, từ các lô hàng nhỏ đến các lô hàng lớn, các hoạt động khai thác theo lịch trình hoặc không theo lịch trình, từ các dịch vụ có chi phí kinh tế thấp đến các dịch vụ nhanh/tiết kiệm. Phân chia phương thức cân đối giữa đường bộ, đường sắt và vận tải ven biển sẽ được triển khai để có thể đáp ứng được các yêu cầu vận tải đó.

**Hình 4.4.2**  
**Sơ lược về hành lang vận tải ven biển Bắc-Nam (Hà Nội-TP HCM)**



**Bảng 4-B.2**  
**Ước tính nhu cầu vận tải dọc hành lang**

Nhu cầu vận tải trên ngày						Số làn đường		
1999		2010		2020		Hiện tại 1999	Yêu cầu bổ sung 2010	Yêu cầu bổ sung 2020
HK (slượng)	HH (Tấn)	HK (slượng)	HH (Tấn)	HK (slượng)	HH (Tấn)			
24,500	28,100	58,000	82,800	109,100	134,000	2	1.8-3.8	4.9-7.2
33,600	32,600	72,300	123,500	135,600	178,000			

**Tỷ phần phương thức theo hành lang**

	1999			2010			2020		
	Đường bộ	Đường sắt	Đường biển	Đường bộ	Đường sắt	Đường biển	Đường bộ	Đường sắt	Đường biển
HK	84	16	0	86	14	0	85	15	0
HH	37	3	60	42	6	52	40	12	48

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

Hành lang này hiện tại phục vụ chủ yếu cho tuyến Hà Nội-Hải Phòng và dự kiến sẽ hỗ trợ cho các hoạt động đã được mở rộng trong vùng, cụ thể là khu vực Quảng Ninh đang phát triển cảng nước sâu Cái Lân và các hoạt động kinh tế cũng sẽ được mở rộng. Hành lang này bao gồm quốc lộ 5, đường sắt và đường thủy nội địa. Cảng Hải Phòng có vai trò như một cảng cửa ngõ quốc tế ở miền Bắc Việt Nam. Theo như sự phát triển đã được quy hoạch ở Quảng Ninh, thì quốc lộ 18 và tuyến đường sắt đi đến Cái Lân sẽ tạo thành một phần quan trọng của hành lang này.

Xem xét các dự án cải tạo đường bộ đang được tiến hành dọc theo quốc lộ 5 và quốc lộ 18 cùng với các tuyến đường thủy nội địa và tuyến đường sắt hiện tại, sẽ không có sự hạn chế về tự nhiên ngoại trừ các con sông rộng và khu vực biển nông.

Cùng với việc cải tạo CSHT, hành lang này có một lợi thế về vị trí chẳng hạn như đây là nơi tập trung dân cư, các hoạt động công nghiệp, các điểm du lịch và CSHT GTVT. Tuy nhiên, sự gia tăng của giao thông đô thị có thể gây nên lưu lượng giao thông liên thành phố lớn, đặc biệt là đối với đường bộ.

Mặc dù hành lang bao gồm cả Quảng Ninh có đủ năng lực để đáp ứng nhu cầu vận tải trong tương lai, và theo như dự báo thì hành lang Hà Nội-Hải Phòng sẽ phải đương đầu với vấn đề tắc nghẽn giao thông phần lớn là do quá trình đô thị hoá và lưu lượng vận tải nội địa phương ngày càng tăng. Cho nên cần phải tăng năng lực, đặc biệt là năng lực của các cảng biển nước sâu để giải quyết vấn đề này.

**Bảng 4-B.3**  
**Nhu cầu vận tải ước tính dọc trên hành lang**

Nhu cầu vận tải trong ngày (000)						Số làn đường		
1999		2010		2020		Hiện có năm 1999	Yêu cầu bổ sung năm 2010	Yêu cầu bổ sung năm 2020
52,6	45,9	132,6	70,7	261,2	95,7	6	0	0

**Tỷ phần đảm nhận của từng phương thức theo hành lang (%)**

	1999			2010			2020		
	Đ.Bộ	Đ.Sắt	TNĐ	Đ.Bộ	Đ.Sắt	TNĐ	Đ.Bộ	Đ.Sắt	TNĐ
H.Khách	92	8	0	89	11	0	88	12	0
H.Hoá	34	13	53	39	18	43	43	23	34

### 3) Hành lang Hà Nội Ninh Bình/ Nam Định

Đây là hành lang vận tải mật độ cao nằm giữa thủ đô của quốc gia và các khu công nghiệp chính như khu vực Miền Bắc Việt Nam. Hành lang này chạy qua khu vực bán đảo thị và hình thành một phần của hành lang ven biển Bắc - Nam. Nối với hai hành lang khác, Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh và Hải Phòng - Nam Định/ Ninh Bình tạo nên tam giác bao quanh khu vực phát triển then chốt của Đồng bằng Sông Hồng.

Địa hình bằng phẳng và được bao quanh bởi các sông. Sông Đáy và Sông Hồng tạo điều kiện thuận lợi cho việc thực hiện đô thị hoá ở Ninh Bình và công nghiệp hoá ở Nam Định. Việc xây dựng một kênh mới, bên cạnh đường bộ và đường sắt sẽ tăng cường tuyến nối kết giữa 2 thành phố. Những thành phố này được phát triển thành những thành phố vệ tinh của Hà Nội, đảm bảo mối liên kết kinh tế vững mạnh với Hà Nội và mối liên kết này sẽ trở nên khăng khít hơn nếu các dịch vụ vận tải được cung cấp đầy đủ.

Nhu cầu dọc hành lang này sẽ tăng lên một cách đáng kể như dự đoán, đòi hỏi mở rộng đường bộ để có thể tăng năng lực đường bộ. Nhiệm vụ khó khăn là giải phóng mặt bằng và tái định cư cho những đối tượng bị ảnh hưởng. Tiềm năng của vận tải đường sắt ở đây rất lớn trong khi vai trò của đường thủy nội địa sẽ khiêm tốn hơn (xem bảng 4-B.4)

**Bảng 4-B.4**  
**Ước tính nhu cầu vận tải trên hành lang**

Nhu cầu vận tải/ngày						Số làn đường*		
1999		2010		2020		Hiện có năm 1999	Yêu cầu bổ sung thêm 2010	Yêu cầu bổ sung thêm 2020
HK (người)	HH (Tấn)	HK (người)	HH (Tấn)	HK (người)	HH (Tấn)			
72.000	37.200	131.000	79.000	237.900	132.700	2	2,3	6,9

Tỷ phần phương thức theo hành lang (%)

Năm 1999**%			Năm 2010**%			Năm 2020**%		
Đ.bộ	Đ.sắt	TNĐ	Đ.bộ	Đ.sắt	TNĐ	Đ.bộ	Đ.sắt	TNĐ
84	16	0	81	19	0	78	22	1
54	9	37	57	14	29	48	36	16

#### 4) Hành lang Huế - Đà Nẵng - Hội An

Hành lang bao quanh các vùng trọng yếu của Đà Nẵng và Huế ở miền Trung Việt Nam. Tuy nhiên, hai thành phố này không được nối kết một cách có hiệu quả vì Đèo Hải Vân. Nhiều điểm du lịch nằm ở các vùng phụ cận trong đó có Huế, Hội An và Mỹ Sơn - 3 trong 4 di sản thế giới do UNESCO công nhận (Hạ Long là di sản thứ 4). Mặc dù việc phát triển ở các vùng này không thực sự quan trọng như các hành lang ở những khu vực tăng trưởng ở miền Bắc và miền Nam, nhưng Chính phủ đã cam kết phát triển hành lang này nhằm thúc đẩy tiến trình tại miền Trung.

Đèo Hải Vân cản trở luồng vận tải thông suốt. Việc xây dựng hầm đèo Hải Vân mới với vốn ODA sẽ không chỉ nối hai thành phố trong hành lang này mà còn thúc đẩy quá trình hội nhập của miền Bắc và Nam. Chắc chắn điều này sẽ thúc đẩy quá trình đô thị hoá dọc hành lang và sẽ làm phát sinh đáng kể khối lượng vận tải khu vực. Vì vậy, ngay cả với tuyến nối mới mở thì nguy cơ hạn chế năng lực là rất lớn. Các tuyến đường sắt qua hầm đèo Hải Vân có thể sẽ giảm thiểu nguy cơ này. Và đồng thời sẽ nâng cao khả năng của các dịch vụ vận tải đường sắt dọc hành lang ven biển Bắc-Nam.

Đà Nẵng trong tương lai có thể sẽ đóng vai trò chủ chốt trong việc phát triển ngành GTVT ở Miền Trung. Các tuyến vận tải biển và hàng không quốc tế có thể sẽ tăng và sự liên kết Đông Tây giữa Lào và Thái Lan sẽ cải thiện vị trí của Đà Nẵng thành một đầu mối kinh tế trong khu vực. Đồng thời các nguồn tài nguyên thiên nhiên và văn hoá phong phú của hành lang này có thể đóng góp đáng kể cho việc phát triển.

**Bảng 4-B.5**  
**Nhu cầu vận tải ước tí nh dọc hành lang**

Nhu cầu vận tải/ngày						Số làn đường*		
1999		2010		2020		Hiện có năm 1999	Yêu cầu bổ xung thêm 2010	Yêu cầu bổ xung thêm 2020
HK (người)	HH (Tấn)	HK (người)	HH (Tấn)	HK (người)	HH (Tấn)			
26.600	12.200	62.100	48.000	117.400	71.500	2	0.9	2.6

**Tỷ phần phương thức theo hành lang (%)**

Năm 1999*%			Năm 2010*%			Năm 2020*%		
Đ.bộ	Đ.sắt	TNĐ	Đ.bộ	Đ.sắt	TNĐ	Đ.bộ	Đ.sắt	TNĐ
79	21		81	19	0	78	22	1
88	12	37	57	14	29	48	36	16

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

Hành lang này đang phát triển rất nhanh, nổi khu vực tiêu thụ lớn nhất là TP HCM và các tỉ nh Đồng Nai và Khánh Hoà vốn có tiềm năng về công nghiệp, nông nghiệp và du lịch. Tiềm năng phát triển du lịch bao gồm các bãi nghỉ mát quanh Nha Trang, khu nghỉ hè Đà Lạt và các hồ, suối nước nóng, thác nước, các di tích lịch sử nằm dọc theo tuyến này. Tiềm năng phát triển nông nghiệp bao gồm các sản phẩm vườn và rau địa phương vốn có thị phần lớn tại TP HCM và thậm chí tại các nước láng giềng.

Phương thức vận tải duy nhất có được là đường bộ. Tuy nhiên vì địa hình đồi núi nên rất khó có thể mở rộng đường đặc biệt là những đoạn có núi. Về vấn đề tăng trưởng nhu cầu vận tải tương lai, cần xem xét thoả đáng việc mở rộng hoặc cải thiện hơn nữa các tiêu chuẩn thiết kế đường bộ trước khi xây dựng.

**Bảng 4-B.6**  
**Ước tí nh nhu cầu vận tải dọc hành lang**

Nhu cầu vận tải/ngày						Số làn đường*		
1999		2010		2020		Hiện có năm 1999	Yêu cầu bổ xung thêm 2010	Yêu cầu bổ xung thêm 2020
HK (người)	HH (Tấn)	HK (người)	HH (Tấn)	HK (người)	HH (Tấn)			
16.400	19.400	21.600	51.000	30.800	94.400	2	0,8	3,0

## 6) Hành lang TP HCM-Vũng Tàu

Hành lang này là một trong những khu vực đô thị hoá và phát triển nhất, tập trung nhiều các ngành công nghiệp quốc tế và nội địa. TP HCM, Đồng Nai và Bà Rịa-Vũng Tàu có mức thu nhập theo đầu người cao nhất cả nước. Với hệ thống cơ sở hạ tầng khá đầy đủ, hỗ trợ các dịch vụ và với một thị trường lớn nên đầu tư nước ngoài vào hành lang này là rất cần thiết.

Do đó, hành lang này ngày càng trở nên đông đúc với giao thông liên tỉnh, nội tỉnh v.v. Việc tăng nhu cầu vận tải liên tỉnh trong tương lai rất cần thiết (xem Bảng 4-B.7). Mở rộng năng lực vận tải sắt, bộ phụ thuộc nhiều vào khả năng của vận tải thủy trên hành lang này, vốn cũng đang trở nên tắc nghẽn. Phát triển dọc hành lang trong tương lai chủ yếu bị 2 yếu tố chi phối. Một là vị trí của các cảng cửa ngõ nước sâu, cụm cảng Sài Gòn hiện đang có chức năng này; hai là mô hình phát triển khu vực tương lai dọc hành lang.

Các hạn chế về phát triển chính tại hành lang này có quá nhiều sông và có nguy cơ lún đất do các cấu trúc nặng. Do quá trình đô thị hoá, đôi lúc khó tiến hành giải phóng mặt bằng.

**Bảng 4-B.7**  
Nhu cầu vận tải ước tính dọc hành lang

Nhu cầu vận tải/ngày						Số làn đường*		
1999		2010		2020		Hiện có năm 1999	Yêu cầu bổ sung thêm 2010	Yêu cầu bổ sung thêm 2020
HK (người)	HH (Tấn)	HK (người)	HH (Tấn)	HK (người)	HH (Tấn)			
53.000	10.000	103.700	44.900	226.700	61.800	4	0	0.4

### Tỷ phần phương thức theo hành lang (%)

	Năm 1999*%		Năm 2010*%		Năm 2020*%	
	Đ.bộ	TNĐ	Đ.bộ	TNĐ	Đ.bộ	TNĐ
Hành khách						
Hàng hoá	97	3	98	2	98	2
	35	65	38	62	45	55

## 7) Hành lang TP HCM - Cần Thơ

### Sơ lược, Hạn chế và Cơ hội

Hành lang này là hành lang bận rộn nhất, kết nối TP HCM và các thành phố chủ chốt của khu vực ĐB Sông Cửu Long như Mỹ Tho, Cần Thơ. Hạn chế năng lực trên QL1 đã thấy rõ và có thể sẽ xấu đi (xem Bảng 4-B.8). Hành lang này cũng có một mạng lưới đường thủy nội địa tốt.

**Bảng 4-B.8**  
**Nhu cầu vận tải ước tí nh dọc hành lang**

Nhu cầu vận tải/ngày						Số làn đường*		
1999		2010		2020		Hiện có năm 1999	Yêu cầu bổ xung thêm 2010	Yêu cầu bổ xung thêm 2020
HK (người)	HH (Tấn)	HK (người)	HH (Tấn)	HK (người)	HH (Tấn)			
77.200 - 114.400	24.100 - 27.700	139.400 - 199.900	70.000 - 76.000	236.900 - 327.500	110.000 - 120.000	2	2.5 - 3.4	5.5 - 6.9

Tỷ phần phương thức theo hành lang (%)

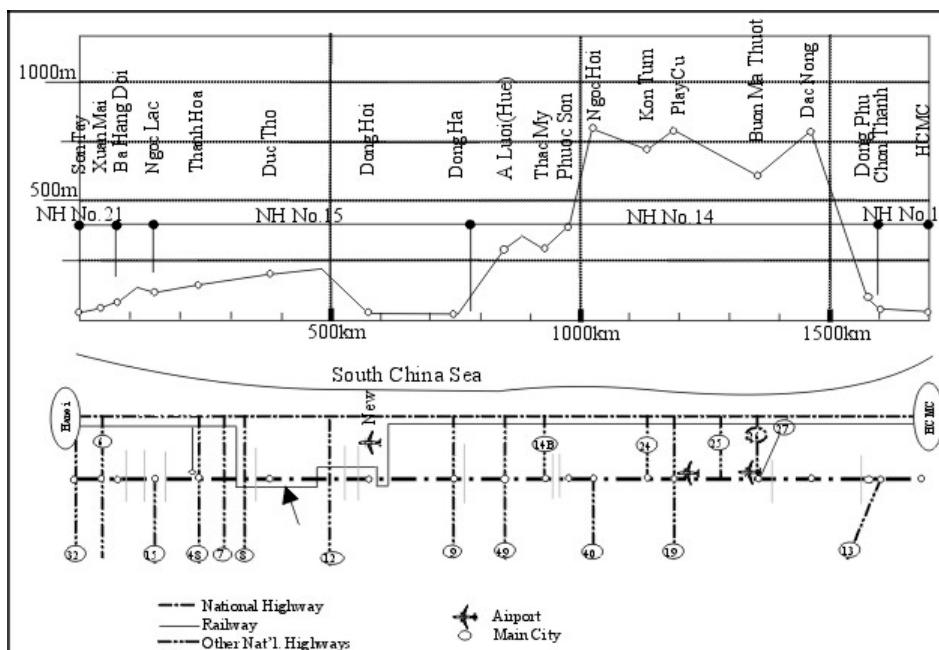
Năm	Năm 1999*%			Năm 2010*%			Năm 2020*%			
	Hành khách	Đ.bộ	Đ.sắt	TNĐ	Đ.bộ	Đ.sắt	TNĐ	Đ.bộ	Đ.sắt	TNĐ
Hàng hoá	100	0	0	92	8	0	92	8	0	0
hoá	71	0	29	82	5	13	79	11	11	

## 2. Các hành lang khác

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

Hành lang sẽ hình thành trục đường bộ Bắc - Nam thứ hai của quốc gia cũng như cải thiện khả năng tiếp cận tới các vùng núi hẻo lánh. Địa hình đồi núi và dốc ở nhiều đoạn và đường bộ hiện có thường không qua lại được, đặc biệt là các đoạn trên QL15. Việc xây dựng/nâng cấp đường bộ cần lường trước những khó khăn như dốc cao, lở đất và bảo vệ môi trường. Ưu điểm của hành lang này nói chung là khu vực nông thôn kém phát triển giàu tiềm năng cho các hoạt động nông nghiệp, du lịch và phi nông nghiệp. Đoạn QL14 có ưu điểm về tự nhiên do đoạn Đà Nẵng - TP HCM (896km) ngắn hơn đoạn song song QL1 (970km). Nhu cầu vận tải liên tỉ nh trong tương lai không lớn mặc dù thay đổi theo từng đoạn.

**Hình 4-B.3**  
**Sơ lược hành lang Cao nguyên Bắc Nam**



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

Hành lang này được hỗ trợ bởi QL 10 (khoảng 150km) và đường thủy nội địa a. Địa hình bằng phẳng, tuy nhiên, có nhiều sông rộng chảy qua và thường xuyên xảy ra lũ lụt. Những thuận lợi là gần các cảng, các khu công nghiệp và các trung tâm đô thị và đường thủy phát triển mạnh.

Hành lang có tiềm năng lớn giúp phát triển các khu vực tăng trưởng ở miền Bắc cùng với hành lang Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh và Hành lang Hà Nội - Ninh Bình - Nam Định tạo mạng lưới hành lang tam giác lớn. Nhu cầu vận tải tiềm năng rất cao và đặc biệt đường thủy nội địa cũng có vai trò của quan trọng.

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

Hành lang đường bộ miền núi duy nhất nối với các tỉnh nông thôn gần biên giới Trung Quốc. Địa hình núi cao, đa số hành lang này bị đứt đoạn. Để hạn chế lở đất và xâm lấn tới hệ sinh thái quý giá, khi tiến hành xây dựng cần lường trước những khó khăn này. Hành lang này có ưu điểm là giàu tiềm năng cho phát triển du lịch/nông thôn bằng việc cung cấp sự tiếp cận tối thiểu cho dân cư nông thôn. Theo như dự báo thì nhu cầu vận tải liên tỉnh trong tương lai rất thấp mặc dù hệ thống GTVT địa phương gần với các trung tâm tăng trưởng đã được thiết lập nhiều hơn.

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

Đây là một phần của hành lang đường bộ miền núi duy nhất nối với các tỉnh nông thôn gần khu vực biên giới với Trung Quốc và Lào. Phần lớn hành lang có địa hình núi cao. Để tránh sự lở đất và xâm phạm đến hệ sinh thái quý giá thì cần lường trước những khó khăn khi tiến hành xây dựng. Ưu điểm nổi bật của hành lang này là giàu tiềm năng để phát triển du lịch/nông thôn nhờ việc cung cấp sự tiếp cận tối thiểu cho dân cư vùng nông thôn. Nhu cầu vận tải trên hành lang này ước tính ở mức trung bình.

## 5) Hành lang Quảng Ninh - Trung Quốc

Đây là hành lang ven biển nối khu vực cảng Quốc tế của Việt Nam với phần cực nam của Trung Quốc. Khối lượng vận chuyển H.H và hành khách qua biên giới hiện tại không đáng kể do các nguyên nhân về thể chế. Nếu tháo bỏ được những rào cản về thể chế thì sẽ thu hút được nhiều khách du lịch Trung Quốc vào khu vực Hạ Long vì hiện nay du lịch đang phát triển mạnh ở Trung Quốc. Tiềm năng buôn bán qua biên giới cũng rất lớn.

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

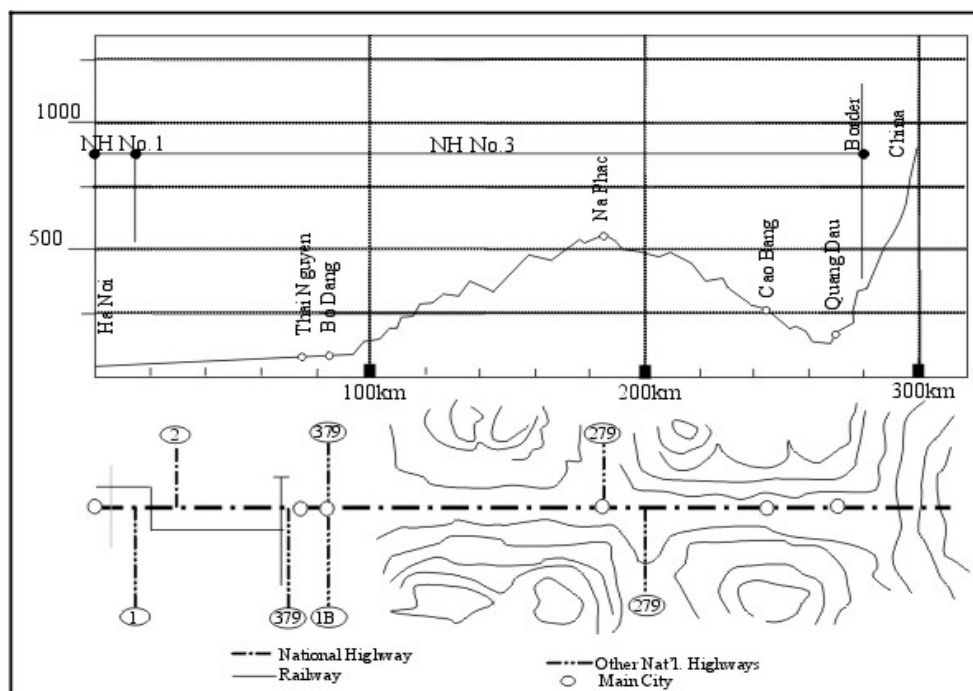
Đây là hành lang truyền thống và ngắn nhất nối Hà Nội với Trung Quốc qua quốc lộ 1 và tuyến đường sắt. Hành lang này phục vụ các tỉnh Hà Bắc và Lạng Sơn. Nhu cầu vận tải liên tỉnh trên hành lang này khá cao và dự kiến sẽ tăng lên trong tương lai, mặc dù sự tăng trưởng phụ thuộc rất nhiều bởi sự sắp xếp vận tải qua biên giới với Trung Quốc. Người ta cũng dự báo rằng trong tương lai gần sẽ không có sự hạn chế về năng lực ngoại trừ xung quanh các khu vực được đô thị hoá.



## 7) Hành lang Hà Nội - Cao Bằng

Đây là hành lang vận tải đường bộ dài 300 km bao gồm hai đoạn là Hà Nội-Thái Nguyên và Thái Nguyên-Cao Bằng. (Xem Hình 4-B.4). Đoạn Hà Nội-Thái Nguyên được đô thị hoá một cách đáng kể trong khi đoạn Thái Nguyên-Cao Bằng lại nằm trên các khu vực nông thôn và biệt lập. Nhu cầu vận tải liên tỉnh đi/đến các khu vực miền núi rất thấp nhưng cũng cần phải chú ý đến hành lang này để hỗ trợ cho sự phát triển kinh tế xã hội hơn nữa trong khu vực này.

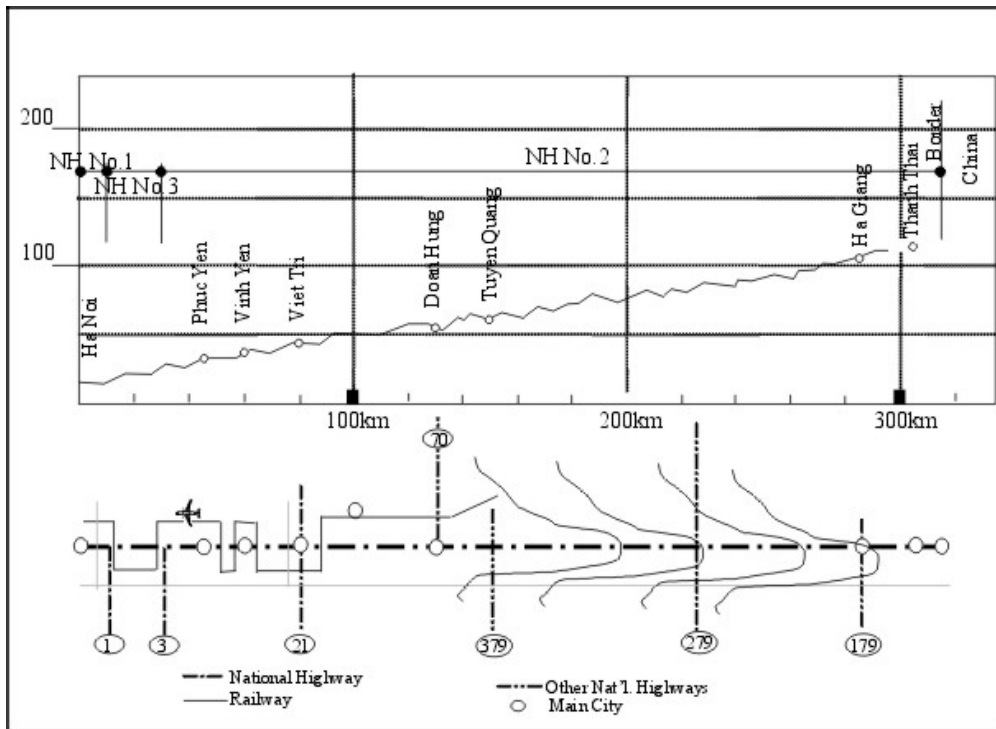
Hình 4-B.4  
Mặt cắt dọc của Hành lang Hà Nội-Cao Bằng



## 8) Hành lang Việt Trì -Hà Giang

Hành lang này chính là Quốc lộ 2 nối tỉnh Việt Trì với Hà Giang qua tỉnh Phú Thọ và Tuyên Quang, sau đó kéo dài tới tỉnh Vân Nam của Trung Quốc theo hướng tuyến tăng dần (xem Hình 4-B.5). Mặc dù tại khu vực biên giới Trung Quốc cao độ không lớn lắm nhưng núi dọc theo đường bộ lại rất dốc và các thung lũng thì nghèo nàn. Khi phát triển CSHT GTVT, cần có biện pháp để phòng sạt lở và xói mòn đất, phá hủy môi trường sinh thái và dễ tác động đến dân cư địa phương. Tiềm năng phát triển du lịch và nông thôn trên hành lang này khá cao. Nhu cầu vận tải trong tương lai ở mức trung bình, yêu cầu phải các đường bộ tốt có hai làn.

Hình 4-B.5  
Mặt cắt dọc của Hành lang Việt Trì - Hà Giang



### 9) Hành lang Hà Nội-Lào Cai-Trung Quốc

Đây là một hành lang đa phương thức kéo dài từ Hà Nội đến tỉnh Vân Nam của Trung Quốc dọc theo Sông Hồng, tuyến đường sắt và Quốc lộ 70 với chiều dài xấp xỉ 300 km (xem hình 4-B.6). Mặc dù độ dốc dọc hành lang không lớn, nhưng diện tích đất sẵn có rất hiếm. Một số đoạn trên Sông Hồng hẹp khiến cho việc dẫn luồng gặp nhiều khó khăn. ADB đã bắt đầu nghiên cứu phát triển hành lang này. Hy vọng rằng có thể xác định được tiềm năng của vận tải thủy. Lợi thế lớn nhất của hành lang này là được kết nối với Trung Quốc bằng đường bộ, đường sắt, và thủy nội địa. Theo báo cáo, Trung Quốc sẽ tiếp tục tiến hành tiêu chuẩn hoá khổ đường sắt 1000mm thành 1435mm. Trước khi dự án này được thực hiện (sau đó sự kết nối bằng đường sắt trực tiếp giữa Hà Nội và Côn Minh bị mất) thì Chính phủ cần thảo luận với các cơ quan có liên quan phía Trung Quốc.

Nhu cầu vận tải ước tính trên hành lang này ở mức trung bình nhưng nhu cầu tiềm năng đối với đường sắt lại rất lớn đối với cả vận tải hàng hoá và hành khách. Vận tải thủy nội địa cũng đóng một vai trò nhất định đối với vận tải hàng hoá.

**Bảng 4-B.9**  
**Nhu cầu vận tải ước tính của hành lang**

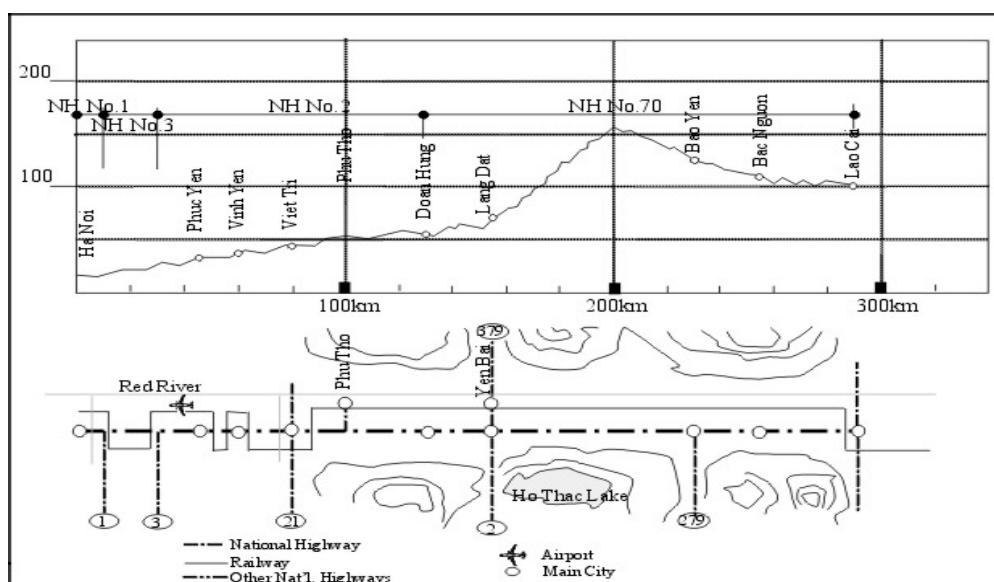
**Khái quát về nhu cầu vận tải theo hành lang**

Nhu cầu vận tải trong ngày						Số làn đường		
1999		2010		2020		Hiện có năm 1999	Yêu cầu bổ sung năm 2010	Yêu cầu bổ sung năm 2020
HK (số lượng)	H.Hoá (tấn)	HK (số lượng)	H.Hoá (tấn)	HK (số lượng)	H.Hoá (tấn)			
4.100	3.800	5.100	4.900	7.500	13.100	2	0	0

**Tỷ phần đảm nhận của từng phương thức theo hành lang**

Năm	1999			2010			2020		
	Đ.Bộ	Đ.Sắt	TNĐ	Đ.Bộ	Đ.Sắt	TNĐ	Đ.Bộ	Đ.Sắt	TNĐ
H.khách	60	40		52	48	0	50	50	0
H.hoá	14	86		32	60	9	40	48	12

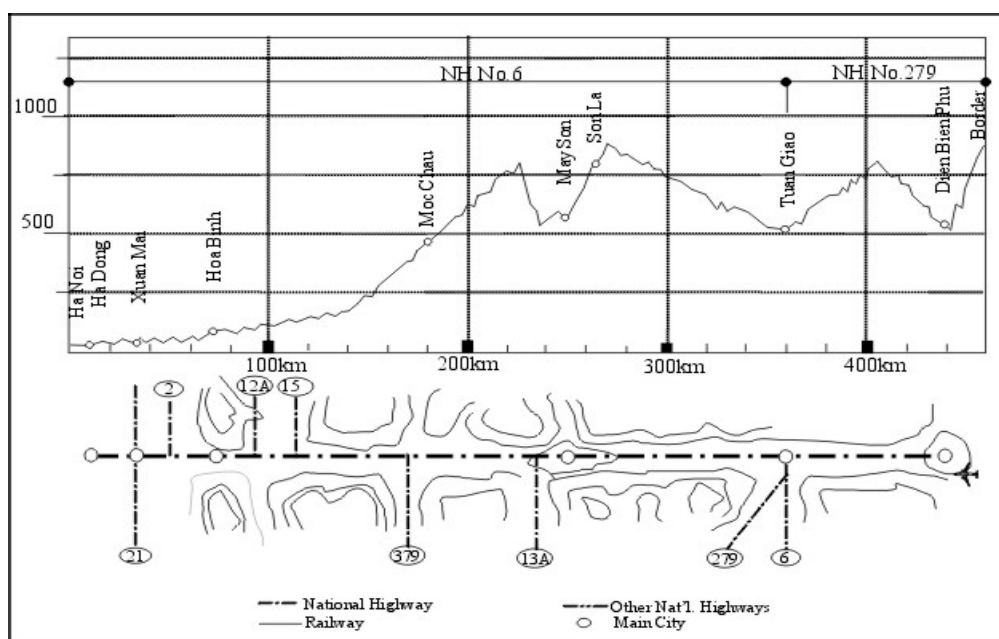
**Hình 4-B.6**  
**Mặt cắt dọc của Hành lang Hà Nội-Lào Cai-Trung Quốc**



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

Hành lang này nằm trên địa bàn các tỉnh như Vĩnh Phúc, Phú Thọ, Yên Bái, Lào Cai, Sơn La và Lai Châu dọc theo Quốc lộ 2 và 32 và cung cấp tuyến nối sang Lào (Xem Hình 4-B.7). Chiều dài hành lang tại khu vực miền núi khoảng 200km (Điện Biên Phủ - Luông Pha Bàng), và phần lớn tuyến này là khu vực núi cao, dân cư thưa thớt. Nhằm tránh sụt lở đất, sạt lở, và gây ảnh hưởng tới quần thể động thực vật quý giá của môi trường sinh thái thì những khó khăn khi tiến hành xây dựng hành lang đã được đánh giá và dự đoán trước. Các cơ hội của hành lang chính là tiềm năng phát triển nông thôn, du lịch và thương mại biên giới

Hình 4-B.7  
Mặt cắt dọc của Hành lang Hà Nội-Điện Biên Phủ-Lào



### 11) Hành lang Vinh-Đường 8-Lào/Viên Chăn

Đây là một trong các tuyến vận tải qua biên giới chủ yếu nối cảng Cửa Lò đặt tại Vinh với Viên Chăn, thủ đô của Lào và nối với cả vùng đông bắc của Thái Lan. Cũng tương tự như các tuyến vận tải qua biên giới khác, địa hình của tuyến này là địa hình núi cao tại biên giới giữa VN và Lào. Cảng Cửa Lò được dự định là cảng chuyển tải hàng hoá của Lào, tuy nhiên có một vấn đề tồn tại đó là chi phí cho việc nạo vét cao và các biện pháp chống sạt lở. Thuận lợi của hành lang này đó là phần đường núi tương đối ngắn và gần với Viên Chăn. Theo như dự báo thì nhu cầu vận tải trên hành lang này rất hạn chế.

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

Đây là một trong các hành lang Đông Tây nối Việt Nam với Viên Chăn - thủ đô của Lào. Tình trạng của hành lang này tương tự như các hành lang khác. Theo ước tính thì lưu lượng vận tải của hành lang rất hạn chế.

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

Đây là một trong các hành lang Đông Tây nối Việt Nam với tỉnh Savanakhét của Lào. Mặc dù địa hình miền núi tại biên giới Lào/Việt Nam nhưng địa hình ở khu vực này lại hài hoà nhất. Dự án phát triển đường bộ đang được tiến hành và do Ngân hàng Châu Á cấp vốn. Các cảng nằm trong Vịnh Đà Nẵng sẽ phục vụ cho hành lang này như các cảng chuyển tải.

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

Là một trong các hành lang Đông Tây nối Việt Nam với tỉ nh Paske của Lào. Địa hình miền núi ở khu vực biên giới giữa Việt Nam và Lào. Tỷ lệ các đoạn đường núi cũng cao như Hành lang Đường 9 đề cập trước đó. Một trong những ưu thế của hành lang này là các cảng cửa ngõ nằm trong Vị nh Đà Nẵng. Không nên bỏ qua ảnh hưởng của hành lang này đối với sự phát triển nông thôn.

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

Đây là hành lang Đông Tây nối Qui Nhơn với miền Trung Căm phu chia qua khu vực Tây Nguyên của Việt Nam. Nó cũng là một trong những tuyến vận tải qua biên giới chính yếu truyền thống giữa Việt Nam và Cămpuchia được nối bởi những đường bộ chất lượng cao. Địa hình của tuyến là địa hình miền núi trong lãnh thổ Việt Nam. Tuyến này sẽ đi ngang qua khu vực nông thôn và có tiềm năng lớn đối với phát triển nông nghiệp. Cảng Qui Nhơn và các sân bay đặt tại Qui Nhơn và Pleiku tạo cho hành lang này sự liên kết với mạng lưới GT quốc gia.

#### 16) Hành lang Tây Nguyên-Nha Trang

Đây là hành lang đường bộ đi qua Tây Nguyên để thúc đẩy sự phát triển nông nghiệp của vùng. Địa hình của hành lang là địa hình đồi hoặc núi nhưng không dốc đứng. Cần phải chú ý đến khu vực dễ bị ảnh hưởng của lũ lụt dọc theo quốc lộ 25. Lợi thế của hành lang này là khu vực trồng các loại cây công nghiệp rộng lớn, đường bộ phát triển tương đối tốt và cảng Nha Trang.

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

Đây là một trong những hành lang Đông Tây quan trọng nhất nối trực tiếp TP HCM với thủ đô Phnôm Pênh của Cămpuchia. Mặc dù địa hình bằng phẳng nhưng phía Cămpuchia vẫn có hai phà chính. Hiện tại, Dự án đường bộ Xuyên Á đang được tiến hành để nâng cấp đường bộ hiện có do Ngân hàng Châu á cấp vốn. Việc sắp xếp về mặt thể chế cần phải được cải tiến để tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải qua biên giới.

#### 18) Hành lang Cần Thơ-Cà Mau

Đây là hành lang ở cực nam của đất nước bao gồm đường bộ và đường thủy nội địa đi ngang qua cánh đồng lúa rộng lớn của Đồng bằng sông Cửu Long. Khu vực này có lớp đất mặt tươi xốp và có một số sông. Trong mùa mưa, đôi khi không thể tiếp cận được vùng nông thôn do chất lượng rất kém của đường bộ cũng như không có các cầu không đủ. Lợi thế của hành lang này là có tiềm năng rất lớn đối với nông nghiệp và ngư nghiệp cùng với mạng lưới GTVT thủy phát triển rất mạnh.

## 19) Hành lang Cần Thơ-Đường 91-Cắm phu chia/Cảng Suhanoukville

**Hạn chế và cơ hội:** Đây là một trong các hành lang quốc tế thứ yếu giữa Việt Nam và Campuchia bao gồm đường bộ và đường thủy nội địa. Khu vực này có lớp đất mặt tơi xốp và có nhiều sông kênh. Sự tiếp cận nông thôn đôi khi gặp khó khăn do lũ lụt. Biên giới với Campuchia hiện nay không được mở cho thương mại biên giới. Tuy nhiên, lợi thế của hành lang này là có tiềm năng rất lớn về thương mại biên giới khi rào cản về mặt thể chế bị loại bỏ.

**Chiến lược phát triển:** Mục tiêu đặt ra là thúc đẩy phát triển nông thôn và mậu dịch qua biên giới giữa Việt Nam và Campuchia bằng cách cung cấp hành lang vận tải có thể hoạt động tốt ở mọi điều kiện thời tiết. Các chiến lược bao gồm khôi phục CSHT giao thông vận tải hiện có và cải tạo đường bộ, đường thủy.

## 20) Hành lang Cửu Long-Cắm phu chia

Đây là hành lang GTVT thủy quốc tế nối Việt Nam với Campuchia. Hiện tại khối lượng VT trên hành lang này không đáng kể vì tình hình xã hội/kinh tế của Campuchia còn nghèo nàn cùng với những thuận lợi về vận tải qua biên giới còn nhiều trở ngại và sự tồn tại của cảng Sihanoukville như một đối thủ cạnh tranh. Ngoài ra thông tin về các điều kiện của các tuyến đường thủy lại không rõ ràng. Tuy nhiên, tiềm năng của hành lang này lại rất lớn vì nó có khả năng kết nối Việt Nam với Campuchia và cả Lào cũng như Thái Lan bằng sông Mê Kông. Và hành lang này cũng có nhiều tuyến nhánh đường thủy trong lãnh thổ Việt Nam trải khắp khu vực đồng bằng.

**Phụ lục 4 - C**  
**Danh sách chi tiết các dự án được đề xuất**

Ngành	Dự án số	Dự án	Chi phí dự án
			2001- (triệu đô)
Đường bộ	<b>Phát triển mạng lưới đường bộ chính yếu</b>		
	<b>I. Đường xuyên Bắc - Nam chính yếu</b>		
	<b>1. Quốc lộ 1</b>		
	H01	Dự án khôi phục quốc lộ (Hà Nội - Lạng Sơn; 190km)	16.3
	H02	Dự án khôi phục quốc lộ lần II (Vinh - Đông Hà; 100km)	23.7
	H03	Phát triển đường bộ lần 2 (Nha Trang-Quảng Ngãi; 600km)	81.5
	H04	Dự án khôi phục quốc lộ lần III (Cần Thơ - Năm Căn; 230km)	180.0
	H05	Dự án khôi phục cầu - GĐ 1(435km)	16.2
	H06	Dự án khôi phục cầu - GĐ 2 (752km)	105.5
	H07	Hầm đèo Hải Vân (2 làn xe, 14km)	225.9
	H08	Cầu Mỹ Thuận (1,535m)	15.9
	H09	Xây dựng cầu Cần Thơ	294.0
	H10	Đường tránh đô thị (Hà Nội - HCM; 70km)	67.0
	H11	Hầm qua đèo Hải Vân (hầm thứ 2, 10km)	250.0
	<b>2. Quốc lộ Bắc Nam</b>		
	H12	Khôi phục và Nâng cấp đường Hồ Chí Minh (Hoà Lạc - Ngọc Hồi)	380.0
	H13	Khôi phục QL14	15.0
	<b>II. Khu vực nội đô Hà Nội</b>		
	H14	Đường vành đai Hà Nội	256.0
	H15	Xây dựng cầu Thanh Trì	410.0
	H16	Dự án cải tạo QL5 (đoạn còn lại, 91km)	215.6
	H17	Dự án mở rộng QL18 - GD2 (đoạn còn lại, 70km)	232.0
	H18	Xây dựng cầu Bãi Cháy	98.0
	H19	Dự án mở rộng QL1 Hà Nội - Ninh Bình (80km)	76.0
	<b>III. Miền Bắc</b>		
	H20	Dự án nâng cấp QL70 (Hà Nội - Lào Cai; 191km)	125.0
	H21	Dự án nâng cấp QL10 (147km)	302.0
	H22	Dự án nâng cấp QL21 (80km)	58.0
	<b>IV. Miền Trung</b>		
	H23	Dự án Hành lang Đông - Tây (ASEAN 7; QL8, 8B; 110km)	90.0
	H24	Dự án hành lang Đông- Tây (ASEAN 8; QL9; 75km)	24.0
	H25	Dự án hành lang Đông - Tây (ASEAN 7A; AL12A, 29; 120km)	39.0
	H26	Dự án nâng cấp QL40 (ASEAN 7B,24km)	14.0
	H27	Khôi phục (QL19, 20, 24, 26, 27, 28)	150.0
	H28	Khôi phục - giai đoạn II (QL19/20/24/25/26/27/28; 868km)	805.0
	<b>V. Khu vực nội đô thành phố HCM</b>		
	H29	Dự án đường cao tốc qua TPHCM (21.4km)	758.6
	H30	Dự án đường xuyên á (QL22 tới Campuchia; 80km)	144.7
	<b>Phát triển mạng lưới đường bộ thứ cấp</b>		
	H31	Cải tạo đoạn Hà Nội - Cao Bằng (QL3) (310km)	148.0
	H32	Cải tạo đoạn Hà Nội - Hà Giang (QL2) (300km)	137.0
	H33	Cải tạo đoạn Hà Nội - Điện Biên Phủ (QL6) (468km)	223.0
	H34	Cải tạo đoạn Hà Nội - Lai Châu (QL32) (390km)	200.0
	H35	Bắc C1 (vành đai đông bắc, QL5-QL3, QL37; 150km)	101.0
	H36	Bắc C1 (vành đai phía bắc, QL3-QL70, QL37; 115km)	122.0
	H37	Bắc C1 (Vành đai tây nam, QL70-QL1, QL37/15/47; 295km)	216.0
	H38	Bắc C2 (vành đai đông bắc, QL5-QL3, QL279; 255km)	171.0
	H39	Bắc C2 (vành đai phía bắc, QL3-QL70, QL279/1B; 120km)	83.0
	H40	Bắc C2 (vành đai tây bắc, QL70-QL6, QL279; 150km)	107.0
	H41	Cải tạo đoạn Cửa Ông - Bắc Luận (QL18) (130km)	92.0
	H42	Cải tạo đoạn Hưng Yên - Thái Bình (QL39) (100km)	124.0
H43	Cải tạo đoạn HCM-Mỹ Tho (QL50) (80km)	79.0	
H44	Cải tạo đoạn Mỹ Tho - Sóc Trăng (QL60) (120km)	235.0	
H45	Cải tạo đoạn Cần Thơ - Hà Tiên (QL80) (200km)	197.0	
H46	Cải tạo tuyến Cần Thơ - Kiên Giang - Cà Mau (QL61,63)(200km)	197.0	
H47	Mở rộng đường Hồ Chí Minh (N2)(Chân Thành-An Giang; 60km)	58.0	
H48	Cải tạo QL22B (Gò Dầu-Xa Mát; 80km)	55.0	
H49	Chương trình khôi phục mạng lưới đường bộ thứ cấp	94.0	
H50	Dự án cải tạo đường cấp 3	569.0	
H51	Dự án cải tạo đường cấp 3 - giai đoạn 2	404.0	

Ngành	Dự án số	Dự án	Chi phí dự án 2001- (triệu đô)
	<b>An toàn đường bộ</b>		
	H52	Chương trình cải tạo an toàn đường bộ	30.0
	<b>Đường cao tốc</b>		
	H53	Cao tốc Bắc - Nam 1 (Hà Nội-Vinh, 310km)	930.0
	H54	Cao tốc Bắc - Nam 2 (Vinh-Huế, 400km)	1,200.0
	H55	Cao tốc Bắc - Nam 3 (Huế-Đà Nẵng, 100km)	300.0
	H56	Cao tốc Bắc - Nam 4 (Đà Nẵng -Nha Trang, 550km)	1,650.0
	H57	Cao tốc Bắc - Nam 5 (Nha Trang-HCM, 420km)	1,260.0
	H58	Đường cao tốc Nội Bài - Hạ Long (150km)	750.0
	H59	Đường cao tốc HCM - Vũng Tàu (90km)	450.0
	H60	Đường cao tốc 1 HCM-Cần Thơ (HCM-Mỹ Tho; 50km)	350.0
	H61	Đường cao tốc 2 HCM-Cần Thơ (Mỹ Tho-Cần Thơ; 80km)	560.0
	H62	Đường cao tốc Láng - Hoà Lạc (30km)	60.0
	H63	Đường cao tốc vành đai Hà Nội 3 (70km)	350.0
	H64	Đường cao tốc Đông Anh - Thái Nguyên (54km)	81.0
	H65	Đường cao tốc Ba La - Xuân Mai (21km)	21.0
	H66	Đường cao tốc Nội Bài - Việt Trì (50km)	50.0
	H67	Đường cao tốc Bình Phước - Thủ Dầu Một (30km)	90.0
	H68	Đường cao tốc vành đai TPHCM (80km)	400.0
	<b>Tổng phụ</b>		<b>17,612.9</b>
Đường sắt	<b>Khôi phục và cải tạo nhỏ</b>		
	R01	Khôi phục cầu đường sắt Hà Nội - TP Hồ Chí Minh	47.0
	R02	Khôi phục cầu và đường	325.0
	R03	Khôi phục cầu và đường - giai đoạn 2	415.0
	R04	Hầm qua Đèo Hải Vân	389.0
	R05	Hiện đại hoá trang thiết bị thông tin tín hiệu	128.0
	R06	Hiện đại hoá trang thiết bị thông tin tín hiệu - giai đoạn 2	128.0
	R07	Báo hiệu tại đường ngang	21.0
	<b>Mở rộng năng lực những đoạn xung yếu</b>		
	R08	Ga mới để chuyển tàu (100 ga)	26.0
	R09	Ga mới cho hành khách vé tháng (30 ga)	8.0
	R10	Các ga hàng hoá quy mô lớn (30 ga)	486.0
	R11	Khu gian Biên Hoà - Sài Gòn (29,4km)	130.0
	R12	Khu gian Hà Nội - Hải Phòng (101,4km)	293.0
	R13	Khu gian Hà Nội - Giáp Bát (5,4km)	32.0
	R14	Khu gian Giáp Bát - Phủ Lý (51km)	129.0
	R15	Khu gian Gia Lâm - Yên Viên (5,3km)	13.0
	R16	Tuyến Hà Nội - TPHCM (Phủ Lý - Huế; 632km)	1,173.7
	R17	Tuyến Hà Nội - TPHCM (Đà Nẵng - Biên Hoà; 906km)	1,682.6
	R18	Yên Viên - Việt Trì (62km)	115.1
	R19	Đông Anh - Tồn Đông (5km)	9.3
	R20	Bắc Hồng - Văn Điển (40km)	74.3
	R21	Đường đơn hoá (Mạo Khê - Hạ Long; 48km)	75.4
	<b>Tuyến mới</b>		
	R22	Sài Gòn - Mỹ Tho (70km)	382.0
	R23	Mỹ Tho - Cần Thơ (100km)	450.0
	R24	Tuyến tắt (Phủ Thái - Mạo Khê; 15km)	31.1
	R25	HCM - Vũng Tàu (80km)	360.0
	<b>Khai thác</b>		
	R26	Mua đầu máy toa xe	1,882.0
	R27	Mua đầu máy toa xe - giai đoạn 2	3,570.0
	R28	Điều độ tàu tập trung và kết mạng máy tính	136.0
	<b>Tổng phụ</b>		<b>12,511.5</b>
Đường Thủy n.địa	<b>Cải tạo cảng</b>		
	W01	Cải tạo cảng Khuyến Lương/Hà Nội	11.0
	W02	Cải tạo cảng Khuyến Lương/Hà Nội - giai đoạn 2	7.5
	W03	Cải tạo cảng Ninh Phúc/Ninh Bình	14.4
	W04	Cải tạo cảng Ninh Phúc/Ninh Bình - giai đoạn 2	9.4
	W05	Cải tạo cảng Việt Trì	3.5
	W06	Cải tạo cảng Việt Trì - Giai đoạn 2	8.1
	W07	Cải tạo cảng Hoà Bình	4.0
	W08	Cải tạo cảng Cần Thơ/Mỹ Tho cho đường TND	6.1
	W09	Cải tạo cảng Cần Thơ/Mỹ Tho cho đường TND - giai đoạn 2	3.2
	W10	Cải tạo cảng Vĩnh Thái (Vĩnh Long)	4.3
	W11	Cải tạo cảng Vĩnh Thái (Vĩnh Long) - giai đoạn 2	2.6



Ngành	Dự án số	Dự án	Chi phí dự án 2001- (triệu đô)
	W12	Cải tạo cảng Cà Mau	2.9
	W13	Cải tạo cảng Cà Mau - giai đoạn 2	1.5
	W14	Cải tạo cảng Cao Lãnh (Đồng Tháp)	6.4
	W15	Cải tạo cảng Cao Lãnh (Đồng Tháp) - giai đoạn 2	6.1
	W16	Cải tạo cảng Mỹ Thới (Long Xuyên)	6.2
	W17	Cải tạo cảng Mỹ Thới (Long Xuyên) - giai đoạn 2	7.6
	W18	Phát triển bến hành khách	2.2
	W19	Phát triển bến hành khách - giai đoạn 2	2.6
	W20	Phát triển các cảng địa phương khác	47.7
	W21	Phát triển các cảng địa phương khác - giai đoạn 2	42.0
	<b>Cải tạo đường thủy</b>		
	W22	Cải tạo đường thủy Quảng Ninh - Hà Nội/Phả Lại	13.9
	W23	Cải tạo đường thủy Ninh Bình/Nam Định - Hà Nội	19.9
	W24	Cải tạo đường thủy Quảng Ninh - Nam Định/Ninh Bình	6.0
	W25	Cải tạo đường thủy Hà Nội - Việt Trì - Lào Cai	74.0
	W26	Cải tạo đường thủy Hà Nội - Việt Trì - Lào Cai - giai đoạn 2	33.2
	W27	Cải tạo đường thủy Việt Trì - Tuyên Quang/Hoà Bình	3.6
	W28	Cải tạo đường thủy Phả Lại - Thái Nguyên/Bắc Giang	3.6
	W29	Cải tạo đường thủy TPHCM-Cần Thơ	23.2
	W30	Cải tạo đường thủy Cần Thơ - Cà Mau	17.6
	W31	Cải tạo đường thủy Chợ Lách - Kiến Lương	25.5
	W32	Cải tạo đường thủy Sài Gòn - Đồng Tháp Mười - Long Xuyên	5.4
	W33	Phát triển kênh Thị Vải - Nước Mặn	3.2
	W34	Cải tạo đường thủy TPHCM - Mộc Hoà/Bến Kèo/Bến Súc	6.5
	W35	Cải tạo cảng Hoà Bình và Sông Đà tại hồ Hoà Bình	2.1
	W36	Cải tạo đường thủy Cửu Long - Campuchia	20.5
	W37	Cải tạo các dịch vụ đảo (Cô Tô - Cát Bà)	2.5
	W38	Cải tạo các dịch vụ đảo (các đảo khác)	4.6
	<b>An toàn và khai thác</b>		
	W39	Nâng cao an toàn vận tải thủy nội địa	52.7
	W40	Nâng cao an toàn vận tải thủy nội địa - giai đoạn 2	67.3
	W41	Giáo dục đường thủy nội địa	14.1
	W42	Giáo dục đường thủy nội địa - giai đoạn 2	14.1
	W43	Phát triển đội tàu vận tải thủy nội địa	191.9
	W44	Phát triển đội tàu vận tải thủy nội địa - giai đoạn 2	209.6
	<b>Tổng phụ</b>		<b>1,014.3</b>
<b>Cảng và VT biển</b>	<b>Phát triển/ Mở rộng cảng</b>		
	P01	Dự án mở rộng cảng Cái Lân	128.1
	P02	Dự án mở rộng cảng Cái Lân - Giai đoạn 2	250.0
	P03	Cảng tổng hợp Hải Phòng (giai đoạn 2)	138.0
	P04	Dự án mở rộng mới cảng tổng hợp Hải Phòng	250.0
	P05	Dự án cảng Cửa Lò	49.3
	P06	Dự án cảng Cửa Lò - Giai đoạn 2	50.0
	P07	Phát triển cảng Liên Chiểu - Vịnh Đà Nẵng	158.0
	P08	Phát triển cảng Liên Chiểu - Vịnh Đà Nẵng - Giai đoạn 2	200.0
	P09	Khôi phục cảng Tiên Sa - vịnh Đà Nẵng	172.0
	P10	Cảng chuyên dụng cho khu công nghiệp Dung Quất	130.0
	P11	Cảng chuyên dụng cho khu công nghiệp Dung Quất - Giai đoạn 2	240.0
	P12	Phát triển cảng Quy Nhơn	36.0
	P13	Phát triển cảng Quy Nhơn - Giai đoạn 2	80.0
	P14	Phát triển cảng Nha Trang	57.0
	P15	Phát triển cảng Nha Trang - Giai đoạn 2	80.0
	P16	Cảng tổng hợp TP HCM	200.0
	P17	Cảng tổng hợp TP HCM - Giai đoạn 2	200.0
	P18	Cảng tổng hợp Bà Rịa - Vũng Tàu	206.0
	P19	Cảng tổng hợp Bà Rịa - Vũng Tàu - Giai đoạn 2	800.0
	P20	Phát triển cảng Cần Thơ	64.0
	P21	Phát triển cảng Cần Thơ - Giai đoạn 2	150.0
	P22	Phát triển cảng công nghiệp	67.0
	P23	Phát triển cảng ngành - giai đoạn 2	200.0
	P24	Các cảng địa phương khác	22.7
	P25	Các cảng tư nhân và địa phương khác - giai đoạn 2	200.0

Ngành	Dự án số	Dự án	Chi phí dự án
			2001- (triệu đô)
	<b>An toàn và khai thác</b>		
	P26	Các hệ thống thông tin tín hiệu điện tử tại các cảng cửa ngõ	10.0
	P27	Dự án phát triển cảng container nội địa quy mô lớn	72.2
	P28	Dự án phát triển cảng container nội địa quy mô lớn - GD2	144.5
	P29	Chương trình hiện đại hoá và mở rộng đội tàu	1,407.0
	P30	Chương trình hiện đại hoá và mở rộng đội tàu - giai đoạn 2	2,142.0
	P31	Phát triển hỗ trợ dẫn luồng (ATN)	63.6
	P32	Phát triển hỗ trợ dẫn luồng (ATN) - giai đoạn 2	133.6
	P33	Bảo vệ dầu loang và an toàn hàng hải	52.8
	P34	Bảo vệ dầu loang và an toàn hàng hải - giai đoạn 2	105.6
	P35	Dự án nâng cấp giáo dục thuyền viên	20.9
	<b>Tổng phụ</b>		<b>8,280.3</b>
Hàng không	<b>Phát triển / Mở rộng sân bay</b>		
	<b>1. Sân bay quốc tế Nội Bài</b>		
	A01	Dự án phát triển sân bay Nội Bài	17.1
	A02	Xây dựng ga hành khách mới (T1) tại sân bay quốc tế Nội Bài	24.0
	A03	Dự án phát triển sân bay quốc tế Nội Bài - GD 1	53.9
	A04	Dự án phát triển sân bay quốc tế Nội Bài - GD2	59.1
	<b>2. Sân bay quốc tế Đà Nẵng</b>		
	A05	Dự án phát triển sân bay quốc tế Đà Nẵng - GD1	77.7
	A06	Dự án phát triển sân bay quốc tế Đà Nẵng - GD2	31.9
	<b>3. Sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất (khu vực TPHCM)</b>		
	A07	Mở rộng ga hành khách quốc tế tại sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất	6.0
	A08	Rải mặt khu vực bay tại sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất t	14.4
	A09	Dự án phát triển sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất	226.7
	A10	Dự án xây dựng sân bay Long Thành mới	350.0
	<b>4. Các sân bay khác</b>		
	A11	Dự án phát triển sân bay cấp 2 (Cát Bi, Phú Bài, Nha Trang)	85.6
	A12	Dự án phát triển sân bay cấp 2 - giai đoạn 2	1.0
	A13	Dự án xây dựng sân bay mới (Cao Bằng, Lào Cai, Đồng Hới, Chu Lai)	83.6
	A14	Khôi phục các sân bay cấp III - gd1 (9 sân bay)	120.8
	A15	Khôi phục các sân bay cấp III - giai đoạn 2	3.1
	<b>Kiểm soát không lưu</b>		
	A16	Tái xây dựng TT kiểm soát Khu vực HCM và TT quản lý không lưu Nội Bài	58.0
	A17	Cung cấp hệ thống dẫn đường bay cho các sân bay cấp 2 (Cát Bi, Phú Bài, Nha Trang)	4.5
	A18	Cung cấp trọn gói hệ thống đài kiểm soát và các trạm quan sát thời tiết tự động (AWOS) cho 4 sân bay mới	1.3
	A19	Chương trình thay thế trang thiết bị không vận và thông tin liên lạc	12.2
	A20	Dự án nâng cấp và lắp đặt trang thiết bị cho hệ thống CNS/ATM mới - Giai đoạn 1	32.8
	A21	Dự án nâng cấp và lắp đặt trang thiết bị cho hệ thống CNS/ATM mới - Giai đoạn 2	10.9
	A22	Cải tạo mạch thoại trực tiếp - dịch vụ không lưu (ATS - DS) và mạng lưới viễn thông cố định hàng không (AFTN)	2.5
	A23	Khôi phục trường đào tạo HKDD Việt Nam	3.0
	A24	Thiết bị kiểm tra không vận các chuyến bay	1.1
	A25	Thay thế các thiết bị kiểm tra và Phòng thí nghiệm các thiết bị chuẩn.	1.9
A26	Phát triển trang thiết bị CNS/ATM tại TT Quản lý không lưu Hà Nội	5.0	
A27	Chương trình thay thế trang thiết bị	68.9	
A28	Cải tạo các dịch vụ thông tin hàng không (AIS)	2.0	
A29	Hiện đại hoá mạng lưới viễn thông cố định hàng không (AFTN)	1.5	
A30	Cải tạo các hệ thống tìm kiếm và cứu nạn hàng không	1.1	
A31	Nâng cấp trường Hàng không Dân dụng Việt Nam	4.0	
<b>Máy bay</b>			
A32	Máy bay mới	400.0	
A33	Mua máy bay	1,889.0	
A34	Mua máy bay (2010-2020)	7,908.0	
<b>Tổng phụ</b>		<b>11,562.6</b>	
<b>TỔNG CỘNG</b>			<b>50,981.6</b>

## **PHỤ LỤC 4-D: HỆ THỐNG CẤP VỐN CHO CÔNG TRÌ NH GIAO THÔNG Ở NHẬT BẢN**

### **1. Các cơ quan có trách nhiệm**

Tại Nhật Bản, các công trì nh giao thông do nhiều tổ chức khác nhau xây dựng và khai thác, xem Bảng 1.1. Các đặc điểm của nó có thể được tóm tắt như sau:

#### **1) Có nhiều dạng tổ chức khác nhau tham gia, đó là:**

- **Chí nh phủ**
- **Đị a phương**
- **Công ty của thành phố (ngân sách độc lập của Đị a phương)**
- **Công ty Nhà nước**
- **Khu vực thứ 3 (liên doanh giữa khu vực nhà nước và tư nhân)**
- **Công ty tư nhân**

2) Tất cả các công trì nh giao thông không được coi là tài sản công cộng. Mức độ được coi là tài sản công cộng khác nhau tùy thuộc vào những yếu tố mang tí nh chất lị ch sử của từng công trì nh giao thông.

3) Một số các dị ch vụ vận tải được cung cấp một cách độc lập từ việc phát triển công trì nh GT (ví dụ như VT đường bộ và đường bộ, VT hàng không và sân bay, VT biển và cảng) trong khi các dị ch vụ vận tải và phát triển/bảo trì CSHT được quản lý đồng bộ trong một số trường hợp (hầu hết là đường sắt).

4) Nếu các dị ch vụ vận tải được cung cấp độc lập với quản lý CSHT, thì CSHT được khu vực nhà nước phát triển dưới dạng vốn xã hội, và các dị ch vụ được khu vực tư nhân cung cấp theo cơ chế thị trường.

5) Ưu thế của GTVT tư nhân không ngừng tạo ra áp lực đối với các hoạt động kinh doanh vận tải.

### **2. Quỹ phát triển công trì nh giao thông**

Do có nhiều hì nh thức tổ chức khai thác và do yếu tố lị ch sử của các công trì nh GT khác nhau mà các nguồn vốn phát triển CSHT GTVT cũng khác nhau. Nói chung, các nguồn vốn phát triển nhằm 3 mục tiêu, như trong Bảng 2.1.

#### **1) Nguồn vốn của Chí nh phủ**

Các nguồn vốn của Chí nh phủ là ngân sách chung, ngân sách cho mục đĩ ch đặc biệt, đầu tư tài chí nh và khoản vay. Ngân sách chung được thu từ nhiều loại thuế khác nhau, những nguồn thu không thuế khác, trái phiếu quốc gia v.v. Ngân sách cho mục đĩ ch đặc biệt được thiết lập khi mối quan hệ tương hỗ giữa người trả tiền và người hưởng lợi được xác đị nh rõ. Do đó ngân sách cho mục đĩ ch đặc biệt là các khoản thuế dành riêng cho mục đĩ ch đặc biệt, phí cầu đường, cước phí của các công trì nh đặc biệt v.v. Nguồn vốn của đầu tư tài chí nh và các khoản vay là tiết kiệm bưu điện,

quỹ lương hưu, quỹ bảo hiểm quốc gia v.v. và chúng được đầu tư khi 2 hay nhiều thế hệ có thể hưởng lợi ích của việc phát triển CSHT GTVT.

## 2) Nguồn vốn của Địa phương

ở Nhật, nguồn tài chính địa phương có thể chia thành hai quỹ: quỹ phát triển chung và quỹ công ty của thành phố. Quỹ phát triển chung lấy từ các khoản thuế địa phương, trợ cấp của Chính phủ, trái phiếu địa phương v.v., trong khi quỹ công ty của thành phố được thu dưới hình thức doanh thu cho nhiều dịch vụ do chính quyền địa phương cung cấp, trái phiếu địa phương và chuyển khoản từ tài khoản chung.

## 3) Nguồn vốn của các doanh nghiệp vận tải

Ngoại trừ trường hợp Chính phủ và địa phương trực tiếp khai thác các dịch vụ VT (nhưng tính cả trường hợp một tổ chức nhà nước thành lập một tài khoản riêng), thì các nguồn vốn là doanh thu, vốn (bao gồm cả những khoản từ chính phủ và địa phương), những khoản người hưởng lợi phải nộp, trợ cấp của Chính phủ (gồm cả những khoản cho lãi suất của khoản vay), các khoản vay v.v.

Người trả cuối cùng của những nguồn vốn này được tóm tắt trong Bảng 2.2.

## 3 Những ví dụ đáng chú ý

### 3.1 Tài khoản đặc biệt cho phát triển đường bộ

Công cuộc phát triển đường bộ tại Nhật Bản đã được đẩy nhanh nhờ Quỹ đặc biệt cho phát triển đường bộ đi đôi với hệ thống đường thu phí. Quỹ này có 2 nguyên tắc: "Người hưởng lợi phải trả" và "Người gây ra thiệt hại phải bồi thường thiệt hại". Do đó nguồn thu từ thuế của Quỹ này được dành riêng vì mục đích cụ thể là phát triển đường bộ.

- 1) **Nguồn thu của Tài khoản đặc biệt:** Các khoản thuế nộp cho Chính phủ là thuế xăng, dầu, khí đốt, thuế trọng tải. Đối với địa phương, các khoản thuế nói trên, thuế kinh doanh xăng dầu và thuế trước bạ phương tiện được Chính phủ chuyển xuống (xem Hình 3.1 và Bảng 3.1).
- 2) **Những xu hướng về đầu tư trước đây:** Do có tài khoản đặc biệt này, phát triển đường bộ đã được tiến hành trên quy mô lớn ở Nhật Bản. Quy mô đầu tư đã tăng nhanh cùng với tốc độ cơ giới hoá, tỉ lệ so với GNP là 2,0 đến 2,5% từ năm 1965, như chỉ ra trong Hình 3.2.

Ngoài ra, Bảng 3.2 còn chỉ ra xu hướng của các loại thuế liên quan đến phương tiện gần đây ở Nhật Bản. Gần 40% đầu tư cho đường bộ được hỗ trợ bởi các loại thuế dành cho mục đích đặc biệt cho phát triển đường bộ.

3) Lợi ích của Tài khoản đặc biệt: Tài khoản đặc biệt có những ưu điểm sau:

- **Hiệu quả**  
Đầu tư được thực hiện trong cơ chế thị trường phản ánh nhu cầu về phát triển đường bộ
- **Công bằng**  
Người hưởng lợi phải trả tùy theo lợi ích mà họ nhận được từ đường bộ cũng như những thiệt hại mà họ gây ra, và tùy theo năng lực tiêu thụ. Với hệ thống quản lý của Nhật Bản, không có chuyện “chạy xe miễn phí”.
- **Ổn định**  
Vốn xã hội, bao gồm đường bộ, cần được phát triển không ngừng dựa trên các kế hoạch và chính sách dài hạn. Do các đặc điểm độc lập của Tài khoản đặc biệt, phát triển đường bộ có thể thực hiện được mà không cần quan tâm tới cuộc khủng hoảng và tình hình tài chính hiện tại.
- **Nhận thức**  
Do mục đích của Tài khoản đặc biệt là cụ thể (để phát triển đường bộ), người nộp thuế có thể dễ dàng hiểu được.

Những tài khoản đặc biệt kiểu này đã được áp dụng tại nhiều nước và đã đóng góp không ít cho phát triển đường bộ cũng như GTVT công cộng. Cụ thể là tại các nước đang phát triển, vốn bị hạn chế về nguồn vốn, thì đây có thể là một biện pháp hiệu quả để phát triển CSHT. Tại Việt Nam, một vài loại thuế liên quan đến đường bộ đã được sử dụng cho phát triển đường bộ. Mặc dù quy mô còn nhỏ, nhưng số lượng sẽ tăng nhanh khi thu nhập của người dân tăng và quá trình cơ giới hóa phát triển. Việt Nam cần bảo đảm những nguồn vốn cho phát triển CSHT GTVT dựa trên các khoản thuế liên quan tới phương tiện đường bộ. Tuy nhiên, cần chú ý tới những điểm sau:

- Nói chung, do các tài khoản đặc biệt được dành riêng cho mục đích cụ thể, thì ảnh hưởng tài chính sẽ ít đi.
- Những vấn đề về giao thông đường bộ như tắc nghẽn và ô nhiễm môi trường không thể giải quyết được nếu chỉ phát triển đường bộ. Nguồn vốn này không chỉ đầu tư vào đường bộ mà cả giao thông công cộng và các biện pháp có thể khác dựa trên quan điểm toàn diện và lâu dài.

### 3.2 Đầu tư tài chính và Khoản vay

Đầu tư tài chính và Khoản vay được hiểu là một hoạt động của Chính phủ về thu xếp tài chính. Cụ thể hơn, đó là các hoạt động đầu tư và cho vay của Chính phủ Nhật Bản, sử dụng các quỹ công cộng lấy từ tiết kiệm bưu điện, quỹ lương hưu, quỹ bảo hiểm nhằm thực hiện các mục tiêu chính sách đề ra (ví dụ như tăng cường vốn xã hội, kích thích nhu cầu nội địa).

- 1) **Nguồn vốn và sử dụng vốn:** Các nguồn vốn của đầu tư tài chính và khoản vay là tiết kiệm bưu điện, quỹ lương hưu, quỹ bảo hiểm, trái phiếu đảm bảo của Chính phủ, v.v. Quỹ này có 3 mục đích sử dụng. Đầu tiên là bù cho những thâm hụt tài chính của Chính phủ và địa phương. Hai là cho người dân vay dưới hình thức khoản vay để mua nhà thông qua các tổ chức tài chính của Chính phủ. Ba là cung cấp tài chính cho đầu tư nhà nước vào các dự án có mang lại lợi nhuận. Điều này bao gồm cả việc cung cấp tài chính cho đầu tư nhà nước bằng các tài khoản đặc biệt và từ các công ty nhà nước, mua trái phiếu đầu tư nhà nước v.v. Trong lĩnh vực GTVT, ví dụ, các khoản vay được cung cấp cho các công ty nhà nước và các tổ chức khác khi họ xây đường thu phí, đường sắt và sân bay.
- 2) **Các đặc điểm của Đầu tư tài chính và Khoản vay:** Các đặc điểm của Đầu tư tài chính và Khoản vay tại Nhật Bản là:
- Hầu hết các nguồn vốn cần được hoàn lại với một lãi suất ở một mức nhất định do chúng được lấy từ các khoản tiết kiệm bưu điện, quỹ lương hưu, quỹ bảo hiểm v.v. Do đó các dự án sẽ được cấp vốn cần mang lại lợi nhuận.
  - Quỹ này có thể được các tổ chức quản lý sử dụng trong một mức độ nhất định không cần sự đồng ý của Quốc hội. Do đó nó có thể phản ứng nhanh chóng với tình hình kinh tế.
  - Do CSHT GTVT được sử dụng trong 1 thời gian dài, thật hợp lý nếu xây dựng dựa vào những khoản vay và trả nợ nhờ vào phí đánh vào người sử dụng của những năm sau đó.

Điều này có thể hiệu quả tại các nước đang phát triển khan hiếm nguồn tài chính để thiết lập một hệ thống giống như tiết kiệm bưu điện và quỹ lương hưu và để sử dụng chúng như là một nguồn lực để phát triển CSHT GTVT.

**Bảng 1.1**  
**Các cơ quan khai thác vận tải ở Nhật Bản**

Công trình giao thông	Loại dịch vụ vận tải	Cơ quan chịu trách nhiệm
Đường sắt	Đường sắt đô thị tốc độ cao Đường sắt địa phương Đường sắt liên thành phố	Tổng công ty nhà nước, Công ty tư nhân, công ty thành phố, khu vực thứ 3, Liên doanh C.ty NN, C.ty tư nhân, khu vực thứ 3, Liên doanh Công ty nhà nước, Công ty tư nhân, Liên doanh
Sân bay	Sân bay chính Sân bay khác Sân bay nhỏ cho người đi vé tháng Sân bay trực thăng Đường băng Nhà ga	Chính phủ, công ty nhà nước, khu vực thứ 3 Chính phủ, Địa phương Địa phương Địa phương Chính phủ Công ty tư nhân
Cảng	C. trình thiết bị chính Công trình khác Chuẩn bị khu cảng	CP, Địa phương, công ty nhà nước, công ty tư nhân Địa phương Địa phương
Đường bộ	Quốc lộ Đường tỉnh Đường TP và làng Đường thu phí liên thành phố Đường thu phí đô thị Đường thu phí khác Cầu thu phí	CP, (chính quyền địa phương đảm nhận một phần) Chính quyền tỉnh và thành phố Chính quyền thành phố và xã Tổng công ty nhà nước, khu vực thứ 3 Tổng công ty nhà nước Tổng công ty nhà nước, thành phố và làng Tỉnh, thành phố và làng
Đường phố	Phố Kukakuseiri. Tái phát triển đô thị	Địa phương, tổng công ty nhà nước, khu vực thứ 3 Cá nhân, Hiệp hội, Địa phương, Tổng Cty NN
Đường 1 ray, GRT		Địa phương, khu vực thứ 3,

**Bảng 2.1**  
**Các nguồn vốn phát triển công trình giao thông**

Cơ quan chịu trách nhiệm	Nguồn vốn
Chính phủ	Thuế mục đích chung, thuế mục đích đặc biệt, phí người sử dụng, tiết kiệm bưu điện, bảo hiểm quốc gia, lương hưu, trái phiếu QG.
Địa phương	Thuế mục đích chung, thuế mục đích đặc biệt, trái phiếu địa phương
Doanh nghiệp vận tải	Doanh thu, vốn, đầu tư và vay của Chính phủ và địa phương và khu vực tư nhân. Trợ cấp của chính phủ và địa phương

**Bảng 2.2**  
**Người trả cuối cùng của các nguồn vốn cho phát triển công trình GT**

Doanh nghiệp	Nguồn tài chính	Người trả cuối cùng
Chính phủ	Thuế mục đích chung	Quốc gia
	Thuế mục đích đặc biệt	Người hưởng lợi
	Phí đánh vào người sử dụng	Người sử dụng
	Tiết kiệm bưu điện	Người gửi tiền
	Bảo hiểm quốc gia, lương hưu	Người đóng tiền
	Trái phiếu quốc gia	Người mua
Chính quyền Địa phương	Thuế mục đích chung	Dân chúng
	Thuế mục đích đặc biệt	Người hưởng lợi
	Trái phiếu địa phương	Người mua
Doanh nghiệp vận tải	Doanh thu	Người sử dụng
	Vốn	Người đầu tư
	Đầu tư và trợ cấp của Chính phủ và địa phương	Quốc gia Dân chúng
	Đầu tư của khu vực tư nhân	Tư nhân
	Vay của chính phủ, địa phương và tư nhân	Người sử dụng

**Bảng 3.1**  
**Các khoản thuế dành riêng cho tài khoản đặc biệt cho phát triển đường bộ**

	Thuế	Giá
Chính phủ	Thuế xăng	48,6 yên/lít
	Thuế dầu và khí đốt	17,5 yên/kg
	Thuế trọng tải phương tiện	Ví dụ: 12,600 yên/tấn/năm (xe con tư nhân)
Địa phương	Chuyển thuế xăng từ CP (dành riêng)	5,2 yên/lít
	Chuyển thuế dầu và khí đốt từ CP	Gống như thuế dầu và khí đốt
	Chuyển thuế trọng tải xe từ Chính phủ	Giống như thuế trọng tải xe
	Thuế kinh doanh xăng dầu	32,1 yên/lít
	Thuế trước bạ phương tiện	3% giá mua xe

**Bảng 3.2**  
**Xu hướng thu các loại thuế liên quan đến phương tiện trước đây**

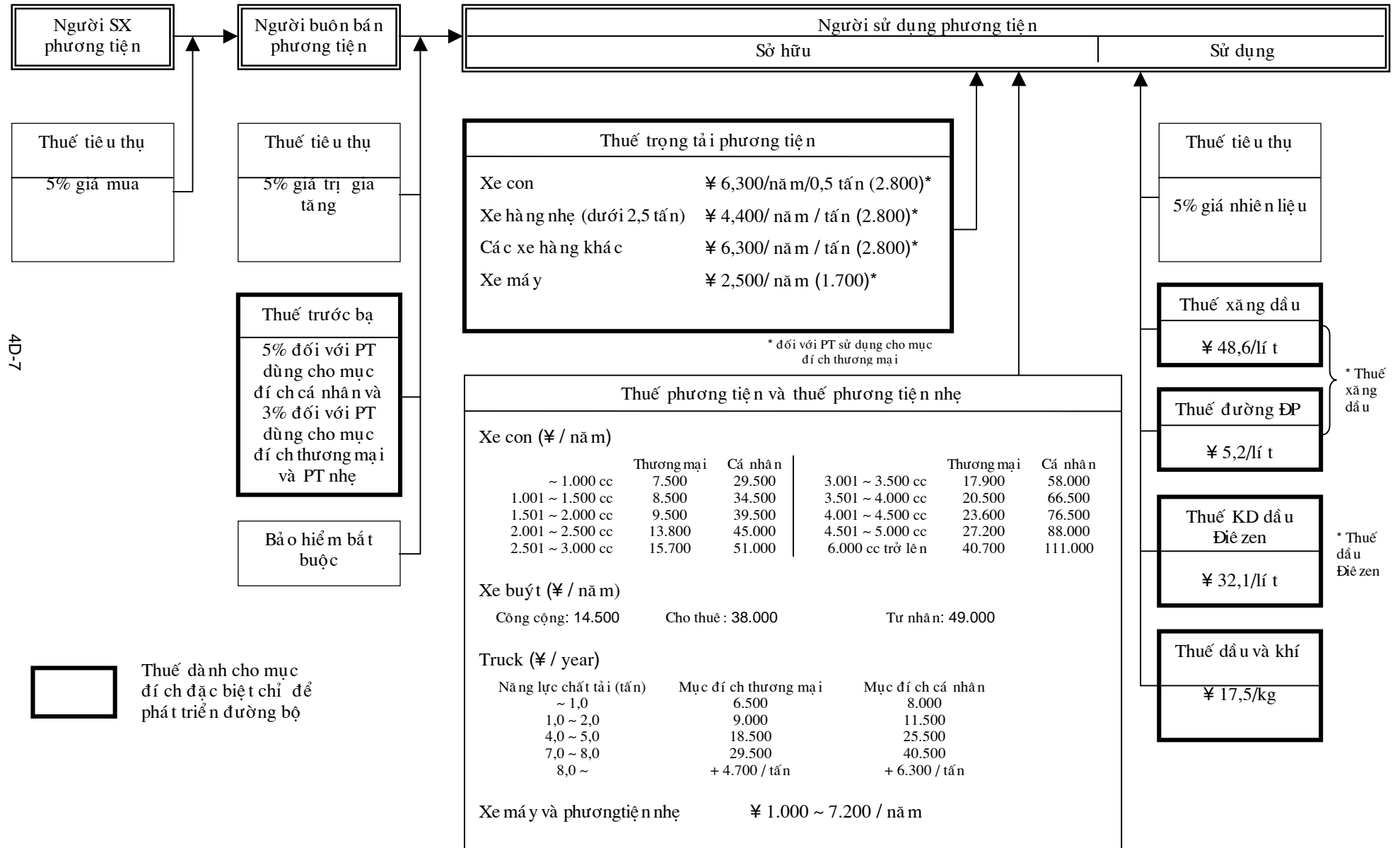
(Triệu USD)

Năm tài chính	Thuế của Chính phủ				Thuế của địa phương				Tổng số
	Thuế xăng dầu*	Thuế đường địa phương**	Thuế dầu và khí*	Thuế trọng tải PT*	Thuế trước bạ*	Thuế phương tiện	Thuế phương tiện nhẹ	Thuế kinh doanh đầu Đêzen*	
1989	13.919	2.503	229	5.595	4.187	8.671	615	5.555	41.046
1990	13.859	2.492	217	6.087	4.234	8.814	608	5.757	42.068
1991	15.380	2.766	229	6.452	4.631	9.969	687	6.471	46.585
1992	16.707	3.004	240	7.296	4.598	11.151	757	7.115	50.869
1993	19.778	3.186	272	8.407	4.874	13.190	887	8.821	59.415
1994	23.560	2.521	301	9.840	5.672	14.922	996	12.723	70.535
1995	26.309	2.784	340	10.844	6.061	16.740	1.097	13.937	77.826
1996	23.032	2.465	276	9.868	5.531	14.932	990	12.644	69.737
1997	21.597	2.310	264	9.246	5.297	13.960	917	11.863	65.455
1998	20.332	2.176	229	8.556	5.091	13.393	865	10.827	61.469

Chú thích: \* Thuế dành cho mục đích đặc biệt chỉ để phát triển đường bộ \*\* Được chuyển xuống cho chính quyền địa phương



Hình 3.1 Các loại thuế liên quan đến sử dụng và sở hữu phương tiện ở Nhật Bản



Hình 3.2  
Xu hướng đầu tư cho đường bộ trước đây ở Nhật Bản

