

2.4 Mạng lưới giao thông quốc gia

1) Tổng quan

2.75 Cơ cấu không gian lãnh thổ Việt Nam được phân thành ba vùng KTTĐ chính ở hai đầu và giữa đất nước. Ở phía bắc, chức năng kinh tế được phân chia giữa các thành phố cảng Hải Phòng, Quảng Ninh và thủ đô Hà Nội, nằm ở trung tâm Vùng KTTĐPB. Hà Nội là đầu mối của mạng lưới giao thông bao gồm đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt và hàng không ở phía bắc. Ở phía nam, Tp.HCM nằm ở trung tâm Vùng KTTĐPN và giữa đồng bằng phía đông và ĐBSCL. Ở miền Trung là Tp. Đà Nẵng với vai trò động lực phát triển kinh tế của Vùng KTTĐMT. Đây là các trung tâm kinh tế và thành phố cảng chính. Liên kết ba vùng KTTĐ này bằng đường bộ, đường sắt, đường biển, đường hàng không tạo thành hành lang giao thông chính của cả nước, trong đó có QL1 kéo dài từ biên giới Trung Quốc đến Cà Mau và trục ĐS Bắc-Nam chạy qua miền Trung dọc theo bờ biển. QL1 và trục đường sắt đóng vai trò quan trọng trong việc phân cực tăng trưởng dân số ở các đô thị lớn ở miền Trung.

2.76 Mật độ mạng lưới giao thông ở mỗi vùng có sự khác nhau. Miền Bắc có mật độ đường bộ cao, 1.113 km/km² kết hợp với mạng lưới đường thủy nội địa tốt trong khi đó miền Nam hệ thống GTVT chính là mạng lưới đường thủy dày đặc nhưng mạng lưới đường bộ có mật độ thấp hơn phía bắc một chút. Mật độ đường bộ ở miền Trung rất thấp so với các vùng khác, chỉ đạt 0,59 km/km² (xem Bảng 2.4.1).

2) Đường bộ

2.77 Hiện nay, mạng lưới đường bộ của Việt Nam có tổng chiều dài hơn 256.000km, trong đó 17.385 km quốc lộ, 22.783km đường tỉnh và còn lại là đường địa phương (đường quận/huyện, xã, đường đô thị và đường chuyên dụng). Mạng lưới đường phát triển với tốc độ 1,6%/năm từ năm 1999 đến 2006.

2.78 Tỷ lệ đường rải mặt cũng tăng đáng kể. Tỷ lệ quốc lộ chưa rải mặt là 6% năm 2008. Tuy tỷ lệ rải mặt cao nhưng điều kiện mặt đường quốc lộ vẫn chưa tốt. Các tỉnh lộ chưa rải mặt chiếm 21% năm 2008. Tuy nhiên, điều kiện rải mặt chung vẫn cần phải nâng cấp nhiều bởi tính toàn mạng lưới thì tỷ lệ chỉ đạt 30% được rải mặt do tỷ lệ đường địa phương chưa rải mặt còn cao.

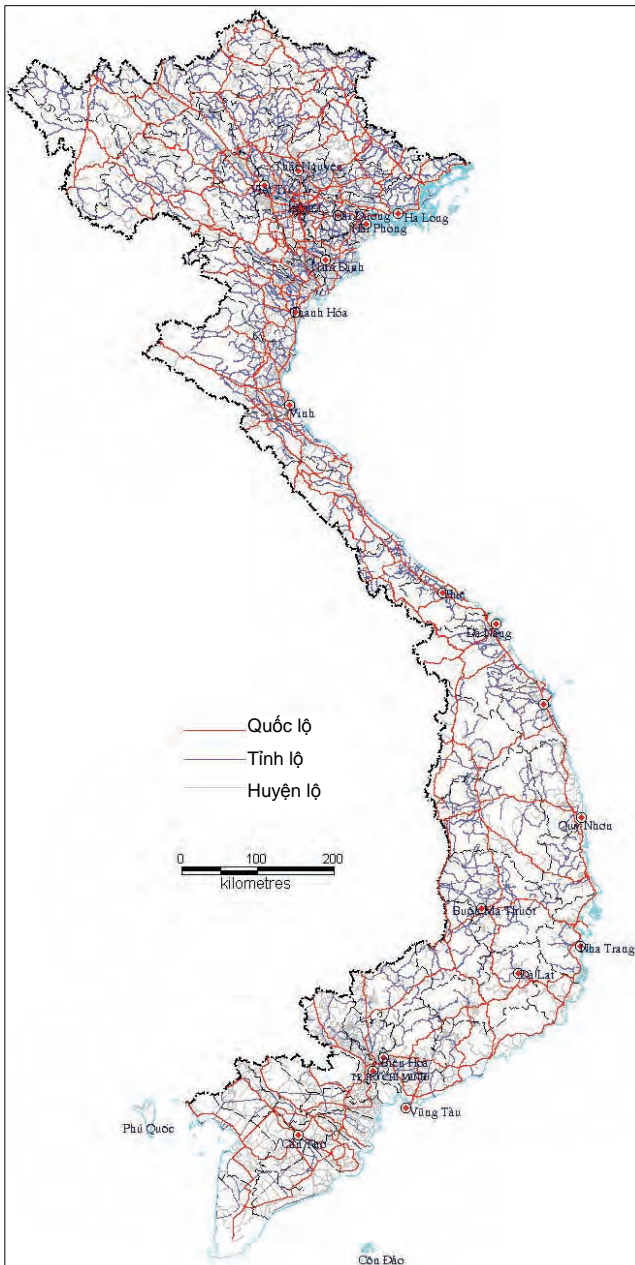
2.79 Mạng lưới đường bộ phân bố khá đều theo nhu cầu và địa hình, mặc dù đường còn hẹp và năng lực lưu thông hạn chế. 60% đường có dưới 2 làn xe. Cần tăng cường hơn nữa tính liên kết của mạng lưới cần phải nâng cấp hơn nữa và phân cấp đường bộ theo chức năng phải hợp lý hơn.

Bảng 2.4.1 Chiều dài và mật độ đường bộ theo vùng, 2005

Vùng	Đường bộ			Khác	Tổng	Diện tích (km ²)	Mật độ Km/km ²
	Quốc lộ	Đường tỉnh	Quận/huyện				
Miền Bắc	6.882	8.950	15.350	99.964	131.147	116410	1,13
Miền Trung	6.634	7.017	16.300	52.575	82.526	139390	0,59
Miền Nam	3.244	6.918	14.349	53.831	78.342	75410	1,04
Tổng	16.761	22.885	45.999	206.370	292.014	331210	0,88

Nguồn: Viện Chiến lược và Phát triển GTVT

Hình 2.4.1 Mạng lưới đường bộ Việt Nam



Nguồn: Tổng Cục Đường bộ Việt Nam

Hình 2.4.2 Tình trạng rải mặt quốc lộ



Nguồn: Nghiên cứu QH Trạm nghỉ đường bộ tại Việt Nam

3) Đường sắt

2.80 Hoạt động đường sắt bắt đầu năm 1901 với tuyến Sài Gòn – Nha Trang và đến năm 1936 thì đã xây dựng hầu hết mạng lưới như ngày nay với chiều dài khoảng 2.600km (xem Hình 2.4.3). Tuy nhiên, mạng lưới đường sắt quốc gia trước đây bị phá hủy nhiều bởi chiến tranh và xuống cấp do không được quan tâm bảo trì trong thời kỳ đó. Kể từ sau chiến tranh, mạng lưới đường sắt được chú trọng phục hồi. Tuy nhiên, kết cấu hạ tầng vẫn chưa đáp ứng được nhu cầu do còn nhiều cầu yếu và nút thắt cổ chai (các đoạn hạn chế tốc độ) và nhiều đường ngang. Ngoài ra, mạng lưới phía bắc tập trung về đầu mối Hà Nội với quá nhiều đường ngang nên không cho phép chạy tàu vào ban ngày. Điều này ảnh hưởng nghiêm trọng đến tính liên kết mạng lưới ở phía Bắc.

2.81 Hệ thống sử dụng đường đơn khổ hẹp (trừ một số đoạn) với năng lực tối đa trên dưới 25 đôi tàu/ngày. Hệ thống tín hiệu, thông tin liên lạc đã lạc hậu. Tốc độ chạy tàu điển hình như sau:

- (i) Tuyến Hà Nội – Sài Gòn: 90% ở 70–80km/h;
- (ii) Tuyến Hà Nội – Hải Phòng: 94% ở 70km/h;
- (iii) Tuyến Hà Nội – Lào Cai: 63% ở 45–55km/h, 14% ở 70km/h; và
- (iv) Tuyến Hà Nội – Lạng Sơn: 47% ở 40km/h và 34% ở 70km/h.

Hình 2.4.2 Mạng lưới đường sắt Việt Nam



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

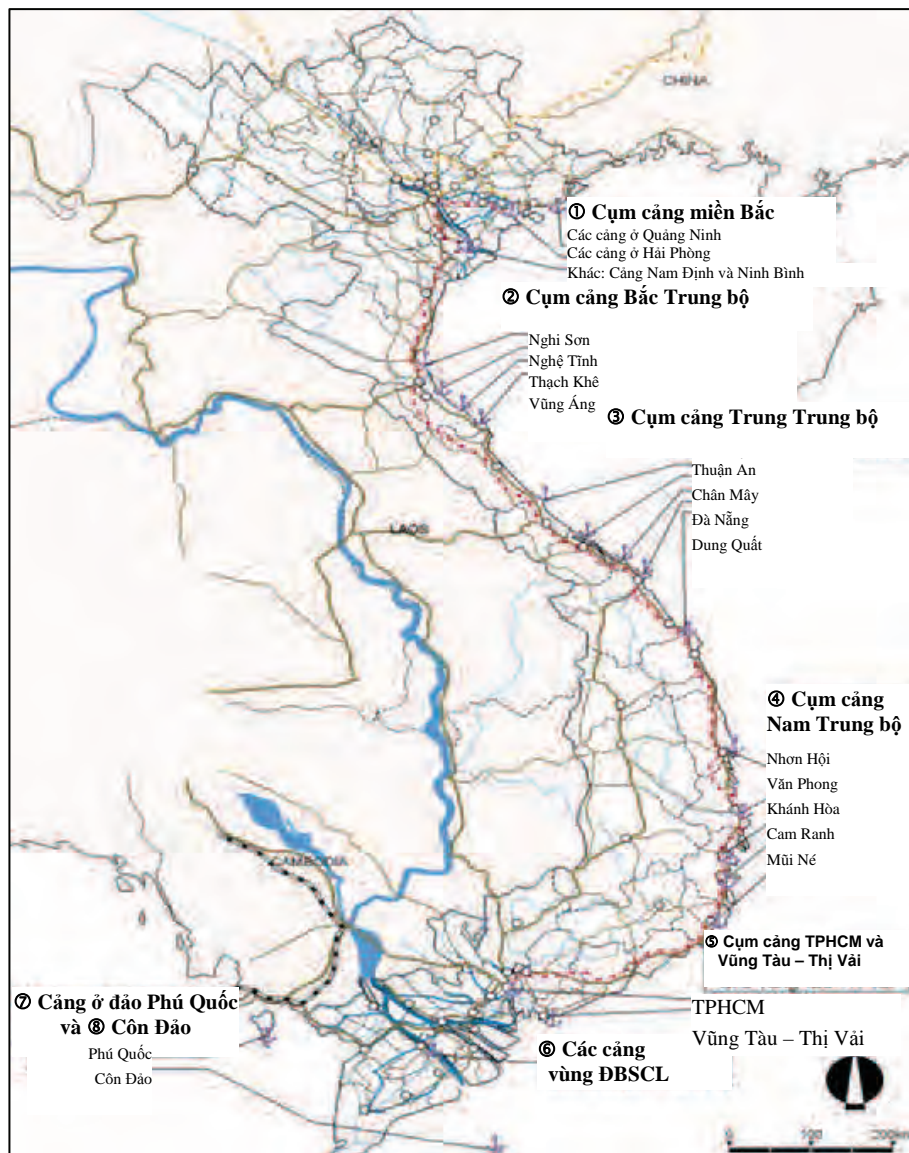
4) Cảng và vận tải biển

2.82 Việt Nam có 49 cảng biển và 166 bến cảng (Quyết định số 16/2008/QĐ – TTg ngày 28 tháng 01 năm 2008 của Thủ tướng Chính phủ về công bố Danh mục phân loại cảng biển). Tuy nhiên các cảng biển Việt Nam có năng lực hạn chế cho việc tiếp nhận tàu trọng tải lớn. Do đó, các tàu container đi biển thường có trọng tải nhỏ, ví dụ một hãng tàu sử dụng tàu 400-800 TEU trong khi hãng khác sử dụng tàu 1000 TEU hoạt động như dịch vụ gom hoặc dịch vụ nội vùng.

2.83 Các cảng biển ở Việt Nam được phân loại thành ba cấp là Loại 1, Loại 2 và Loại 3 theo tầm quan trọng và đặc điểm quy định trong Bộ Luật Hàng hải. Mỗi cấp được định nghĩa như sau:

- (i) Cảng biển Loại 1 (17 cảng): Là cảng biển có vai trò đặc biệt quan trọng với quy mô lớn phục vụ phát triển kinh tế-xã hội của cả nước hoặc liên vùng.
- (ii) Cảng biển Loại 2 (23 cảng): Là cảng biển có vai trò quan trọng với quy mô trung bình phục vụ phát triển kinh tế-xã hội của vùng hoặc địa phương.
- (iii) Cảng biển Loại 3 (9 cảng): Là cảng chuyên dụng gần khu vực giàn khoan dầu trên biển phục vụ xuất khẩu dầu thô.

Hình 2.4.3 Vị trí các cảng biển theo từng nhóm cảng



2.84 Tên các cảng biển theo từng loại được công bố theo Quyết định 16/2008/QĐ-TTg ngày 28/1/2008 của Thủ tướng Chính phủ công bố danh mục phân loại cảng biển Việt Nam. Theo Quyết định này, hệ thống cảng biển của Việt Nam có 17 cảng loại 1, 23 cảng loại II và 9 cảng loại III. Các cảng biển loại 1 và 2 có 166 bến cảng.

2.85 Các bến hiện có chủ yếu là ở thượng nguồn các sông, cách xa biển, thường có quy mô nhỏ, trang thiết bị bốc xếp nghèo nàn, hạn chế. Từ năm 1995, hệ thống cảng biển của Việt Nam được quan tâm đầu tư hơn. Một số cảng được cải tạo, nâng cấp và mở rộng kết cấu hạ tầng, hiện đại hóa trang thiết bị để nâng cao năng lực tại thời điểm thực hiện Nghiên cứu VITRANSS 1. Tuy nhiên, các bến có khả năng tiếp nhận tàu cỡ lớn vẫn còn ít.

5) Đường thủy nội địa

2.86 Toàn quốc có 2.236 sông và kênh với tổng chiều dài 220.000km, trong số đó chỉ 19% (tương đương 41.900km) được coi là có thể khai thác cho tàu thuyền và 7% (15.436km) được quản lý và khai thác. Trong số những tuyến được quản lý và khai thác có 43% (6.612km) do trung ương quản lý và số còn lại do địa phương quản lý (xem Bảng 2.4.2).

2.87 Việt Nam có hai nhóm sông chính hiện đang được khai thác cho vận tải tùy nội địa. Phía bắc có hệ thống sông tập trung ở ĐBSH với chiều rộng luồng tối thiểu là 30-36m và độ sâu tối thiểu là 1,5-3,6m. Phía bắc có 55 tuyến sông kênh với chiều dài 2.753km. Hầu hết các tuyến đường thủy chính được khai thác 24/24 do có độ sâu thông thuyền đảm bảo. Vấn đề lớn nhất đó là các tuyến đường thủy không đồng cấp và có nhiều đoạn có bán kính cong lớn. Một số tuyến có tính không thông thuyền qua cầu và các công trình vượt sông hạn chế.

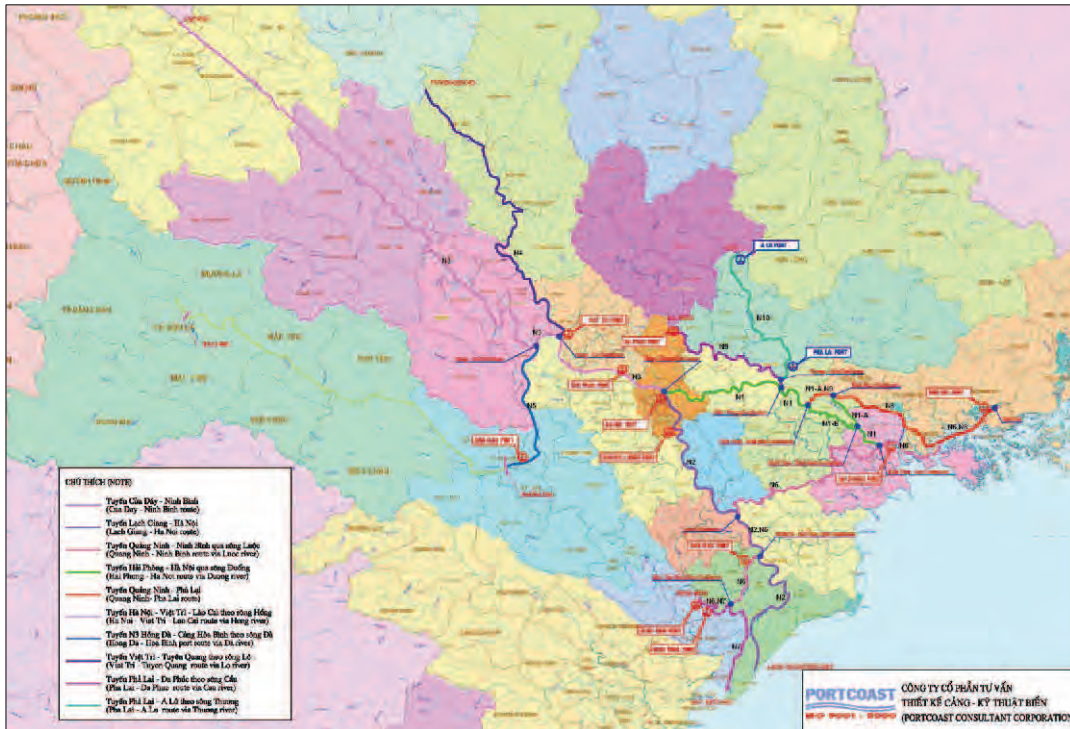
2.88 Thông số kỹ thuật các tuyến kênh ở phía Nam thuận lợi hơn, với chiều rộng tối thiểu là 30-100m và độ sâu tối thiểu 2,5 đến 4m. Một số đoạn có độ sâu lên tới 6m. Tuy nhiên, lưu thông trên các kênh bị hạn chế bởi cầu thấp và tính không đồng đảm bảo. Phía nam có 80 sông, kênh với tổng chiều dài 3.017km. Các tuyến đường thủy chính từ Tp.HCM đến ĐBSCL hoạt động 24/24. Các tuyến khác chỉ hoạt động trong ngày.

Bảng 2.4.2 Quy mô các tuyến đường thủy nội địa

		Chiều dài (km)	
Tổng chiều dài		220.000	
Chiều dài thông thuyền	Cấp quản lý	41.900	(19,0%)
	Trung ương	6.612	(42,8%)
	Địa phương	8.824	(57,2%)

Nguồn: Chuẩn bị trên cơ sở Điều chỉnh, bổ sung QHTT phát triển GTVT Đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020

Hình 2.4.4 Bản đồ các tuyến đường thủy nội địa chính ở miền Bắc



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Hình 2.4.5 Bản đồ các tuyến đường thủy nội địa chính ở miền Nam



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

6) Hàng không

2.89 Việt Nam hiện có 22 cảng hàng không được liệt kê trong Tập thông báo Hàng không Việt Nam tính đến tháng 5 năm 2008. Bảng 2.4.3 liệt kê các cảng hàng không từ bắc vào nam. Trong số 22 cảng hàng không, 20 cảng cung cấp dịch vụ bay nội địa theo lịch trình⁶; trong đó 3 cảng có dịch vụ bay quốc tế theo lịch trình (Nội Bài, Tân Sơn Nhất và Đà Nẵng). Cảng hàng không mới Phú Bài và Cam Ranh được phân loại là cảng hàng không quốc tế từ ngày 1 tháng 10 năm 2007.

Hình 2.4.6 Bản đồ vị trí các cảng hàng không tại Việt Nam



Nguồn: Đoàn nghiên cứu VITRANSS 2.

⁶ Tính đến 21/1/2008

Bảng 2.4.3 Các cảng hàng không hiện có ở Việt Nam

STT	Cảng HK	Tỉnh/Thành phố	Mã ICAO	Mã IATA	Bay quốc tế	Bay theo lịch trình
1	Điện Biên	Điện Biên	VVDB	DIN		Y
2	Nà Sản	Sơn La	VVNS	SQH		
3	Nội Bài	Hà Nội	VVNB	HAN	Y	Y
4	Cát Bi	Hải Phòng	VVCI	HPH		Y
5	Vinh	Nghệ An	VVUH	VII		Y
6	Đồng Hới	Quảng Bình	N/A	VDH		Y
7	Phú Bài	TT.Huế	VVPB	HUI	Y	Y
8	Chu Lai	Quảng Ngãi	VVCA	VCL		Y
9	Đà Nẵng	Đà Nẵng	VVDN	DAD	Y	Y
10	Phú Cát	Bình Định	VVPC	UIH		Y
11	Tuy Hòa	Phú Yên	VVTH	TBB		Y
12	Nha Trang	Khánh Hòa	VVNT	NHA		
13	Cam Ranh	Khánh Hòa	N/A	CXR	Y	Y
14	Plei Ku	Gia Lai	VVPK	PXU		Y
15	Buôn Ma Thuột	Đắk Lắk	VVBM	BMV		Y
16	Liên Khương	Lâm Đồng	VVDL	DLI		Y
17	Tân Sơn Nhất	Tp. Hồ Chí Minh	VVTS	SGN	Y	Y
18	Côn Sơn	Bà Rịa – Vũng Tàu	VVVT	N/A		Y
19	Cần Thơ	Cần Thơ	N/A	N/A		Y
20	Phú Quốc	Kiên Giang	VVPQ	PQC		Y
21	Rạch Giá	Kiên Giang	VVRG	VKG		Y
22	Cà Mau	Cà Mau	VVCM	CAH		Y

Nguồn: Đoàn nghiên cứu VITRANSS 2 (dựa theo Quy hoạch tổng thể giao thông vận tải ngành HK (Tháng 08, 2007 và các nguồn khác)

2.90 Cảng hàng không Đồng Hới tại Quảng Bình được đưa vào hoạt động ngày 19 tháng 5 năm 2008, sau đó là cảng hàng không Cần Thơ, thành phố Cần Thơ cũng được đưa vào khai thác. Năm 2009, số lượng cảng hàng không tăng lên 22 (không kể cảng HK Gia Lâm). Tất cả các cảng hàng không liệt kê trong AIP được phép khai thác các chuyến bay IFR/VFR và chuyến bay thường xuyên, không thường xuyên hoặc phục vụ mục đích cá nhân.

2.91 Bảng 2.4.4 thể hiện diện tích nhà ga hành khách, công suất tính, kích thước đường băng chính, loại máy bay lớn nhất các cảng hàng không có thể tiếp nhận.

Bảng 2.4.4 Quy mô các cảng hàng không chính và công suất

Cảng hàng không	DT nhà ga hành khách (m ²)	Công suất (khách/năm) *1	Chiều dài đường băng chính (m)	Chiều rộng đường băng chính (m)	Máy bay lớn nhất có thể hoạt động
Điện Biên Phủ	2.530	100.000	1.830	30	ATR72
Nội Bài	90.000	4.300.000	3.800	45	B747-400
Nà Sản	549	*2	2.400	44	*3
Gia Lâm	*2	*2	2.000	45	*3
Cát Bi	2.392	100.000	2.400	50	B737/A320
Vinh	1.950	100.000	2.400	45	B737/A320
Phú Bài	5.650	582.000	2.700	40	B737/A320
Đà Nẵng	5.700	1.000.000	3.048	45	A320
Chu Lai	*2	291.000	3.658	45	ATR72
Pleiku	2.061	100.000	1.829	37	ATR72
Phú Cát	3.153	291.000	3.048	46	ATR72
Tuy Hòa	372	20.000	2.743	46	ATR72
Buôn Ma Thuột	1.536	50.000	3.000	45	A320
Cam Ranh	1.800	243.000	3.048	45	B737/A320
Liên Khương	736	20.000	3.230	45	ATR72/F70
Tân Sơn Nhất	100.000	10.000.000	3.800	45.72	B747-400
Côn Sơn	*2	*2	1.800	30	*3
Phú Quốc	2.491	194.000	2.100	30	ATR72
Rạch Giá	756	20.000	1.500	30	ATR72
Cà Mau	2.368	75.000	1.500	30	ATR72
Cố Ong	*2	*2	1.843	30	ATR72
Đồng Hới	4.000	300.000	2.400	45	*3
Cần Thơ	*2	*2	2.400	45	*3

*1: Quy hoạch Phát triển GTVT hàng không đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030

*2: Chưa có số liệu, *3: Chưa có dịch vụ bay theo lịch trình tính đến tháng 5/ 2008

3 NHU CẦU VẬN TẢI HIỆN NAY

3.1 Các cuộc khảo sát và cơ sở dữ liệu GTVT

1) Các cuộc khảo sát của VITRANSS 2

(1) Khái quát

3.1 Để phục vụ mục đích phân tích nhu cầu vận tải, cần có hai loại thông tin: thứ nhất là thông tin về mạng lưới giao thông và thứ hai là thông tin về nhu cầu. Thông tin về mạng lưới giao thông về cơ bản được định nghĩa là mạng lưới GTVT cũng như bất cứ dịch vụ nào có kế hoạch cung cấp dọc mạng lưới. Về phía cầu, thông tin cần thiết là cơ sở dữ liệu về điểm đi – điểm đến (OD).

3.2 Rất nhiều cơ sở dữ liệu mạng lưới, gồm cả các dự án đang triển khai và đã quy hoạch, đã được thu thập từ các cơ quan chuyên ngành hữu quan. Về nhu cầu vận tải, ngoại trừ vận tải ven biển, cơ sở dữ liệu hiện có đều là số liệu được thu thập từ 3 năm trước đây. Các số liệu này được tóm tắt trong Bảng 3.1.1.

Bảng 3.1.1 Cơ sở dữ liệu dự báo nhu cầu vận tải

Chuyên ngành	Cơ sở dữ liệu về mạng lưới	Cơ sở dữ liệu về nhu cầu (mới nhất)
Đường bộ	Số liệu thống kê đường bộ (Cục ĐB)	Cơ sở dữ liệu OD đường bộ 2005 (Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản – Viện Chiến lược và Phát triển GTVT (JICA-TDSI))
Đường sắt	Số liệu thống kê đường sắt (ĐSVN) Dịch vụ đường sắt (ĐSVN)	Cơ sở dữ liệu các tuyến đường sắt 2006 (JICA-TDSI)
Đường thủy nội địa	Số liệu thống kê luồng lạch (Cục Đường sông) Số liệu thống kê kê cảng (Cục Đường sông)	Cơ sở dữ liệu OD đường thủy 2005 (JICA-TDSI)
Đường biển	Số liệu thống kê kê cảng (Cục Hàng hải)	Cơ sở dữ liệu OD vận tải biển 1999 (JICA) Hàng thông qua cảng (2006) (các cảng vụ)
Hàng không	Số liệu thống kê kê cảng hàng không (Cục HK) Các đường bay (Cục HK)	Lượng hàng và khách ở các cảng hàng không, 2007 Hàng và khách theo tuyến – vấn đề đang tổng hợp

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2.

3.3 Mặc dù cơ sở dữ liệu OD đường bộ và đường thủy có vẻ mới nhưng do lưu lượng vận tải tăng nhanh nên cần cập nhật cơ sở dữ liệu năm 2005. Ngoài ra, cơ sở dữ liệu về vận tải biển khá cũ và cũng cần cập nhật.

3.4 Các cuộc điều tra, khảo sát giao thông đã được thực hiện để lấp đầy thông tin còn thiếu của cơ sở dữ liệu hiện nay, bao gồm khảo sát ngành vận tải và logistics nhằm xác định thông tin về các nhà cung cấp dịch vụ vận tải và xây dựng mục tiêu của các chính sách phát triển các đơn vị dịch vụ vận tải. Hơn nữa, cuộc khảo sát cũng đánh giá cơ cấu chi phí cung cấp dịch vụ vận tải ở Việt Nam. Cuộc khảo sát cũng bao gồm nội dung lượng hóa chi phí logistics ở Việt Nam làm cơ sở để phân tích và đưa ra các đề xuất để cải thiện dịch vụ logistics trong cả nước. Cuộc khảo sát ngành vận tải được thực hiện năm 1999 không bao gồm khảo sát về logistics

3.5 Hơn nữa, cùng với việc cập nhật cơ sở dữ liệu ở trên, cũng cần thu thập thông tin về lượng hành khách và xe tải tại các bến xe, nhà ga để bổ sung số liệu thống kê và kết quả điều tra nhằm xác định luồng hành khách và hàng hóa sau khi đến các bến bãi như cảng biển, cảng hàng không và ga đường sắt. Khảo sát các bến khách và hàng hóa được thực hiện năm 1999.

3.6 Các cuộc điều tra, khảo sát của VITRANSS 2 được tổng hợp trong Bảng 3.1.2. Chi tiết xin xem Báo cáo kỹ thuật số 1 về Điều tra, khảo sát và cơ sở dữ liệu GTVT.

Bảng 3.1.2 Các cuộc khảo sát giao thông của VITRANSS 2

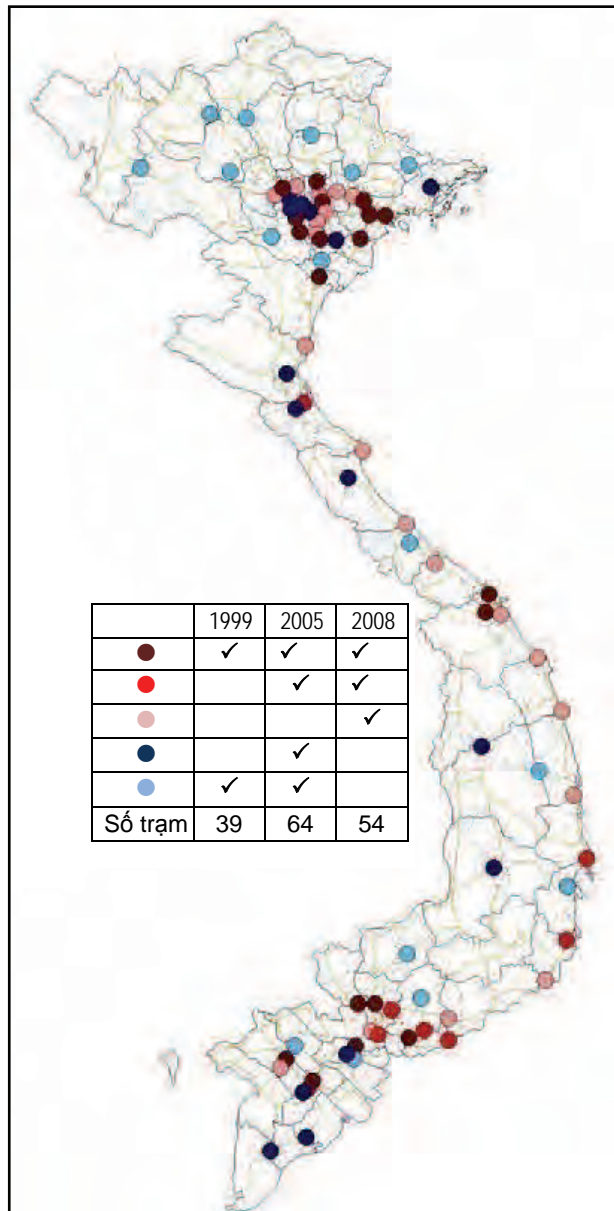
Loại	Mục đích	Phạm vi	Phương pháp	Thông tin	Tiến độ
1. Đếm phương tiện giao thông đường bộ	• Thiết lập số tổng kiểm soát để phát triển cơ sở dữ liệu OD (điểm đi – điểm đến)	• 24 trạm ở miền Bắc • 14 trạm ở miền Trung • 16 trạm ở miền Nam • Tổng số: 54 trạm	• 3 ngày làm việc x 24/16 giờ đếm xe trực tiếp	• Đếm xe theo hướng và theo giờ của 10 loại phương tiện	• Khảo sát: 9-18 tháng 1 (đã hoàn thành) • Nhập số liệu: 5 tháng 2 (đã hoàn thành)
2. Phỏng vấn OD đường bộ	• Thiết lập tỷ lệ OD và các yếu tố tải trọng để phát triển cơ sở dữ liệu OD	• 24 trạm ở miền Bắc • 14 trạm ở miền Trung • 16 trạm ở miền Nam • Tổng số: 54 trạm	• Cảnh sát hỗ trợ phỏng vấn trong 1 ngày làm việc với 300 đến 500 mẫu/trạm	• Số liệu OD, hệ số sử dụng chỗ, hệ số vận tải hàng hóa theo loại hàng hóa. Phạm vi đi lại của xe con, xe tải, xe buýt và xe máy	• Khảo sát: 9-18 tháng 1 (đã hoàn thành) • Nhập số liệu: 5 tháng 2 (đã hoàn thành)
3. Đếm phương tiện giao thông thủy	• Thiết lập số tổng kiểm soát để phát triển cơ sở dữ liệu OD	• 20 trạm ở miền Bắc • 21 trạm ở miền Nam • Tổng số: 41 trạm	• 2 ngày làm việc x 24/14 giờ đếm trực tiếp	• Giao thông tàu thuyền theo hướng mỗi giờ cho 9 loại tàu và phân loại theo kích thước tàu	• Khảo sát: 9-18 tháng 1 (đã hoàn thành) • Nhập số liệu: 5 tháng 2 (đã hoàn thành)
4. Phỏng vấn OD đường thủy	• Thiết lập tỷ lệ OD và các yếu tố tải trọng để phát triển cơ sở dữ liệu OD	• 9 trạm ở miền Bắc • 7 trạm ở miền Nam • Tổng số: 16 trạm	• Cảnh sát hỗ trợ phỏng vấn chủ tàu trong 1 ngày làm việc với 30 đến 150 mẫu/trạm	• Số liệu OD, hệ số sử dụng chỗ, hệ số chất tải theo loại hàng hóa.	• Khảo sát: 9-18 tháng 1 (đã hoàn thành) • Nhập số liệu: 5 tháng 2 (đã hoàn thành)
5. Phỏng vấn tại các bến khách	• Thu thập thông tin để quy đổi số liệu OD kết nối thành số liệu OD không kết nối và thu thập các thông số cho tham khảo các mô hình	• 7 ga hàng không • 9 ga đường sắt • 11 ga xe buýt • 6 điểm qua biên giới • 5 bến xe con (trạm xăng) • Tổng số: 38 trạm	• Phỏng vấn hành khách hoặc lái xe con với 100 đến 200 mẫu/trạm	• Số liệu OD, đặc điểm chuyến đi, thông tin kinh tế-xã hội, số liệu tham khảo	• Khảo sát: 9-18 tháng 1 (đã hoàn thành) • Nhập số liệu: 18 tháng 2 (đã hoàn thành)
6. Phỏng vấn tại các bến xe tải	• Thu thập thông tin để quy đổi số liệu OD kết nối thành số liệu OD không kết nối	• 7 cảng biển • 5 ga đường sắt • 6 điểm qua biên giới • 2 ga hàng không • Tổng số: 20 trạm	• Phỏng vấn lái xe tải với 75 – 200 mẫu/trạm	• Số liệu OD, hệ số vận tải hàng hóa theo loại hàng hóa	• Khảo sát: 9-18 tháng 1 (đã hoàn thành) • Nhập số liệu: 18 tháng (đã hoàn thành)
7. Khảo sát OD cảng	• Thu thập luồng OD cho vận tải biển	• 20 cảng	• Thu thập và nhập số liệu về kê khai hàng hóa thông qua cảng	• Số liệu OD, loại hàng hóa, đặc điểm tàu thuyền	• Đang tiến hành
8. Khảo sát ngành GTVT và Logistics	• Lập hồ sơ các nhà cung cấp DV trong lĩnh vực GTVT • Lập cơ cấu chi phí dịch vụ GTVT • Lập cơ sở chi phí logistics	• Các đơn vị sản xuất, chế tạo (logistics), công ty xe tải, công ty xe buýt, công ty vận tải đường sông, công ty vận tải biển • Mỗi đơn vị phát 35 phiếu khảo sát, trong đó 25 phiếu tự trả lời và 10 mẫu phỏng vấn.	• Gửi bản câu hỏi để các đơn vị tự trả lời và gọi điện thoại lại kiểm tra thông tin • Phỏng vấn trực tiếp	• Thông tin về công ty • Thông tin đội phương tiện, dịch vụ • Cơ cấu chi phí • Ý kiến đóng góp của chuyên gia	• Khảo sát: 1-30 tháng 4 (đã hoàn thành) • Nhập số liệu: 12 tháng 5 (đã hoàn thành)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2.

(2) Khảo sát vận tải đường bộ (đếm và phỏng vấn điểm đi – điểm đến (OD))

3.7 Năm 1999, VITRANSS đã khảo sát 39 trạm để xây dựng cơ sở dữ liệu toàn diện về vận tải đường bộ trong cả nước. Nghiên cứu sau VITRANSS được thực hiện năm 2005, trong đó các cuộc điều tra vận tải đã được thực hiện, gồm 64 trạm điều tra vận tải đường bộ. Do tăng trưởng vận tải nhanh và tác động của quá trình cơ giới hóa, cần kiểm tra lại nhu cầu vận tải đường bộ hiện nay và trong VITRANSS 2, các cuộc điều tra vận tải được thực hiện lại tại 54 trạm. Tuy nhiên, định hướng của các cuộc điều tra lần này có khác so với các cuộc điều tra năm 1999 và năm 2005 khi trọng tâm là xây dựng bức tranh toàn cảnh về chi phí và lưu lượng giao thông chính xác trên các hành lang chính – do đó, phạm vi các cuộc khảo sát mở rộng hơn hoặc thậm chí là trong cả nước. Mặt khác, các cuộc điều tra năm 2008 nhằm cải thiện việc đếm phương tiện tại các tuyến đường bao (ví dụ như quanh các thành phố lớn) và trục Bắc – Nam trên cả nước có tính đến mục tiêu cơ bản của Nghiên cứu là xây dựng hành lang Bắc – Nam của cả nước. Do đó, các cuộc khảo sát năm 2008 tập trung vào các trạm được lựa chọn dọc một khu vực hẹp có quan hệ với các cuộc điều tra năm 1999 và 2005. Tuy nhiên, các cuộc điều tra trước đây vẫn được sử dụng để bổ sung phần cơ sở dữ liệu còn thiếu.

Hình 3.1.1 Phạm vi khảo sát vận tải đường bộ của VITRANSS



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

3.8 Loại thông tin thu thập trong cả ba cuộc điều tra đều khá giống nhau và thông tin cơ bản cần thu thập gồm (i) lưu lượng xe cộ; (ii) mô hình điểm đi – điểm đến; (iii) đặc điểm chất tải và (iv) đặc điểm xe cộ. Tuy nhiên, đối với các cuộc điều tra năm 2008, còn thu thập thêm thông tin về xe máy trong khi các cuộc điều tra trước đây không thu thập thông tin này. Tổng số 20.895 phương tiện đã được phỏng vấn, gồm 2.134 xe con, 4.523 xe buýt, 9.554 xe tải và 4.684 xe máy. Tỷ lệ mẫu chung là 3,6%, không bao gồm xe máy và xe đạp.

Bảng 3.1.3 Mẫu bảng câu hỏi điều tra OD đường bộ

Lĩnh vực	Loại thông tin
Đặc điểm phương tiện	Loại xe Kích cỡ xe (GVW và NW)
Đặc điểm chuyến đi	Điểm đi và điểm đến (quận/huyện/thành phố/thị trấn) Loại ga bến tại điểm đi và điểm đến (như cảng biển, cảng hàng không, cảng cạn, ga đường sắt, v.v.)
Chất tải hành khách	Số ghế Số hành khách (hệ số chiếm chỗ)
Chất tải hàng hóa	Loại hàng hóa vận chuyển (như hàng container, hàng rời, hàng cồng kênh) Hệ số chất tải Loại hàng hóa

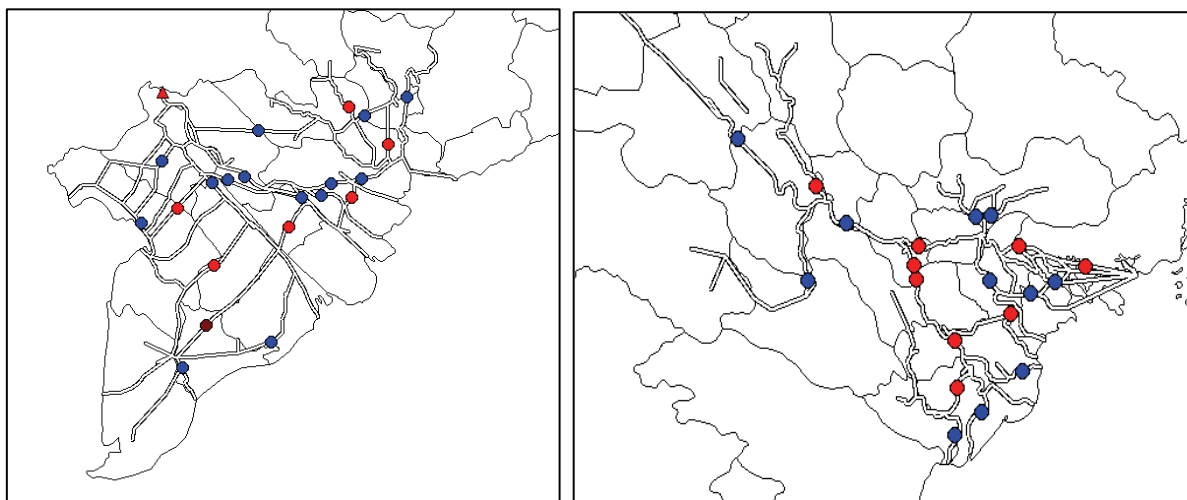
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

(3) Điều tra vận tải bằng đường thủy (đếm và phỏng vấn OD)

3.9 Vận tải đường thủy được điều tra trong Điều tra của VITRANSS 1999 (40 trạm) và Nghiên cứu sau VITRANSS 2005 (18 trạm của các trạm điều tra năm 1999 và một trạm mới). Để thu thập thông tin cập nhật về vận tải đường thủy, các trạm điều tra năm 1999 được điều tra lại và điều tra thêm một trạm mới tại điểm qua biên giới giữa Việt Nam và Trung Quốc dọc sông Tiền, nâng tổng số trạm điều tra lên 41 trạm.

3.10 Việc đếm phương tiện (2 ngày x 14/24 giờ/ngày) tại mỗi trạm và phỏng vấn OD được thực hiện (1 ngày x 14 giờ) tại 16 trạm gồm cả trạm qua biên giới. Phỏng vấn OD được thực hiện với sự hỗ trợ của cảnh sát giao thông đường thủy, trong đó người phỏng vấn lên tàu để phỏng vấn lái tàu. Qua cuộc điều tra, xác định được lưu lượng tàu thuyền lưu thông, mô hình OD, đặc điểm chất tải và đặc điểm của tàu. Tổng số 1.268 tàu thuyền đã được phỏng vấn.

Hình 3.1.2 Các điểm khảo sát giao thông thủy



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

Bảng 3.1.4 Mẫu bảng câu hỏi OD đường thủy

Lĩnh vực	Loại thông tin
Đặc điểm phương tiện	Loại tàu thuyền Kích cỡ tàu và hình dáng tàu thuyền
Đặc điểm chuyến đi	Điểm đi và điểm đến (quận/huyện/thành phố/thị xã) Cảng đi và cảng đến
Chất tải hành khách	Số ghế Số hành khách vận chuyển
Chất tải hàng hóa	Loại hàng hóa vận chuyển (hàng container, hàng rời, hàng công kênh) Hệ số vận chuyển Loại hàng hóa

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

(4) Khảo sát tại các nhà ga, bến bãi cảng hàng không về vận chuyển hành khách

3.11 Phạm vi khảo sát tại các ga, bến hành khách bao gồm cảng hàng không (cảng hàng không nội địa và quốc tế), ga đường sắt, bến xe buýt, ga cửa khẩu và bến xe con (trong trường hợp này là các trạm xăng). Các ga, bến điều tra được phân bố rộng trong khắp cả nước nhưng ưu tiên các ga chính và các ga trên hành lang ven biển Bắc – Nam. Các ga này liệt kê trong phần dưới đây:

- (a) **Ga hàng không (7):** Nội Bài (quốc tế), Nội Bài (nội địa), Tân Sơn Nhất (quốc tế), Tân Sơn Nhất (nội địa) ; Đà Nẵng và Cam Ranh.
- (b) **Ga đường sắt (9):** Yên Viên; Gia Lâm ; Hà Nội ; Vinh (Nghệ An) ; Huế ; Đà Nẵng; Nha Trang ; Mường Mán và Sài Gòn.
- (c) **Bến xe buýt (11):** Gia Lâm (Hà Nội); Giáp Bát (Hà Nội); Mỹ Đình (Hà Nội), Hải Phòng, Bến xe miền Đông (TP Hồ Chí Minh), Bến xe miền Tây (TP Hồ Chí Minh), Vinh (Nghệ An), Huế, Đà Nẵng, Nha Trang và Cần Thơ.
- (d) **Ga, cửa khẩu biên giới (6):** Móng Cái (Quảng Ninh – Trung Quốc), Đồng Đăng/Hữu Nghị (Lạng Sơn – Trung Quốc), Lao Bảo (Quảng Trị – Lào), Mộc Bài (Tây Ninh – Cam-pu-chia) và Tịnh Biên (An Giang – Cam-pu-chia).
- (e) **Trạm xe con (5):** Hà Nội, Hải Dương, Hải Phòng, Đà Nẵng và TP Hồ Chí Minh.

3.12 Mục đích của phỏng vấn hành khách trong trường hợp sử dụng giao thông công cộng là bổ sung thông tin thu thập được từ phỏng vấn OD xe buýt, số liệu thống kê tuyến bay và số liệu thống kê tuyến đường sắt. Thông tin thu thập được từ các nguồn này chỉ cho biết số hành khách đi từ ga này đến ga khác nên cần bổ sung bằng số liệu về mô hình điểm đi và điểm đến thực tế – số liệu chỉ có thể thu được từ phỏng vấn hành khách. Hơn nữa, phỏng vấn hành khách cũng sẽ cung cấp thông tin đầu vào chính để nắm bắt thị trường của từng phương thức bằng cách thu thập thông tin của hành khách – thông tin quan trọng nhất là mức thu nhập, tỷ lệ chuyến đi (số chuyến đi thực hiện trong một năm) và tiếp cận tới phương tiện cá nhân. Cuối cùng, phỏng vấn hành khách bao gồm điều tra sở thích – cho biết xu hướng lựa chọn phương thức đi lại của hành khách (như họ sẽ phản ứng thế nào đối với phương thức thay thế có tốc độ nhanh hơn). Trong trường hợp người sử dụng xe con riêng, điều tra sở thích được thực hiện để xem xét phản ứng của người sử dụng ở các mức phí cầu đường khác nhau.

3.13 Tổng số 6.159 hành khách được phỏng vấn, gồm 1,454 hành khách đi máy bay, 2.982 hành khách đi xe buýt và 1.723 hành khách đi tàu hỏa. Ngoài ra, 513 người đi xe máy cũng được phỏng vấn.

Bảng 3.1.5 Mẫu bảng câu hỏi phỏng vấn hành khách

Lĩnh vực	Loại thông tin
Thông tin cá nhân	Giới tính, độ tuổi và địa chỉ Thu nhập và tình trạng việc làm
Thông tin chuyến đi	Điểm đi và điểm đến (quận/huyện, thành phố hoặc thị xã) Ga đi và ga đến Tiếp cận giao thông cá nhân (xe máy, xe con)
Phương thức ưu tiên/ sở thích	Lựa chọn giữa các loại phương tiện giao thông công cộng Lựa chọn giữa giao thông công cộng và phương tiện cá nhân Lựa chọn giữa đường thu phí và đường không thu phí (trong điều tra bến xe con)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

(5) Khảo sát các bến bãi hàng hóa

3.14 Khảo sát bến xe tải được thực hiện tại cảng biển (7), ga đường sắt (5), ga hàng không (2) và cửa khẩu biên giới (6). Các bến bãi điều tra nằm rộng khắp cả nước nhưng tập trung ở các ga/cảng/bến chính của từng phương thức và trên hành lang Bắc – Nam. Cụ thể như sau:

- (a) **Cảng biển (7):** Hải Phòng; Cái Lân; Sài Gòn; Vũng Tàu; Cửa Lò; Đà Nẵng, Quy Nhơn.
- (b) **Ga đường sắt (5):** Việt Trì (Phú Thọ); Yên Viên (Hà Nội); Giáp Bát (Hà Nội); Đà Nẵng và Sóng Thần.
- (c) **Cảng hàng không (2):** Nội Bài và Tân Sơn Nhất.
- (d) **Bến tại cửa khẩu biên giới (6):** Móng Cái (Quảng Ninh – Trung Quốc), Đồng Đăng/Hữu Nghị (Lạng Sơn – Trung Quốc), Lao Bảo (Quảng Trị – Lào), Mộc Bài (Tây Ninh – Cam-pu-chia) và Tịnh Biên (An Giang – Cam-pu-chia).

3.15 Mục đích chính của cuộc điều tra là bổ sung số liệu thống kê vận tải biển, số liệu vận tải đường sắt và vận tải đường hàng không bằng cách cung cấp thông tin về luồng hàng hóa tới/từ các ga, tương tự như điều tra bến khách. Mẫu phỏng vấn OD tương tự như mẫu phỏng vấn OD đường bộ nên có thể tham khảo trong bảng tương ứng. Tổng số 1.303 xe tải được phỏng vấn, gồm 132 xe từ các cảng hàng không, 854 xe từ các cảng biển và 317 xe từ ga đường sắt.

2) Cơ sở dữ liệu GTVT của VITRANSS 2

(1) Cơ sở

3.16 Nếu không có cơ sở dữ liệu và công cụ phân tích phù hợp để xử lý khối lượng lớn thông tin khác nhau, sẽ không thể lập quy hoạch GTVT một cách khoa học và hiệu quả. Do đó, một trong những mục tiêu chính của VITRANSS 2 là cập nhật cơ sở dữ liệu năm 2000 của VITRANSS.

3.17 Để cơ sở dữ liệu VITRANSS 2 có thể được sử dụng hiệu quả bởi nhiều cơ quan quy hoạch và quản lý và được quản lý chặt chẽ trong nhiều năm, những vấn đề sau đã được xem xét kỹ lưỡng:

- (i) Các hạng mục và phạm vi của số liệu cần đáp ứng được yêu cầu của các cơ quan hữu quan hoặc công tác lập quy hoạch thực tế và
- (ii) Cơ sở dữ liệu máy tính phải có cấu trúc đơn giản và rõ ràng để có thể dễ dàng tìm kiếm và cập nhật.

(2) Phân loại số liệu

- (a) **Loại số liệu:** Cơ sở dữ liệu của VITRANSS 2 gồm các kết quả điều tra thực địa và khảo sát chính thực hiện trong giai đoạn đầu của Nghiên cứu cũng như các số liệu liên quan thu thập được từ các nguồn phi chính thức và những số liệu do các cơ quan chuyên ngành cung cấp.
- (b) **Phân loại dữ liệu:** Cơ sở dữ liệu được phân loại dựa trên phạm vi xử lý dữ liệu. Nhóm thứ nhất gồm các số liệu chưa được xử lý hoặc mới được xử lý sơ bộ như đếm xe. Các số liệu thô này nhằm phục vụ các nhà nghiên cứu hoặc chuyên gia quy hoạch muốn phân tích số liệu theo khía cạnh khác. Nhóm thứ 2 gồm số liệu đã được xử lý như ma trận OD và mạng lưới GTVT đã được số hóa phục vụ công tác xây dựng mô hình. Nhóm thứ 3 – nhóm cuối cùng là nhóm số liệu dự báo, gồm số liệu dân số tương lai, ma trận OD và mạng lưới tương lai cũng như các dự án của VITRANSS 2. Cần thận trọng trong công tác xử lý các số liệu của nhóm này trước khi công bố do mỗi dự báo đều dựa trên một số giả định hoặc tiền đề nhất định. Do đó, việc sử dụng rộng rãi số liệu dự báo cần được xem xét kỹ hơn nhằm tránh sai sót và hiểu lầm.

3.18 Cách phân loại số liệu được tổng hợp trong Bảng 3.1.6.

Bảng 3.1.6 Phân loại cơ sở dữ liệu của VITRANSS 2 theo mức độ xử lý

Phân loại	Số liệu cơ bản (Số liệu ban đầu)	Số liệu thứ cấp (Số liệu đã xử lý)	Số liệu bổ sung (Số liệu dự báo)
Số liệu kinh tế-xã hội	<ul style="list-style-type: none"> Dân số và GDP Lao động, việc làm và sản lượng CN 		<ul style="list-style-type: none"> Số liệu dân số và GDP tương lai
Số liệu vận tải và nhu cầu vận tải	<ul style="list-style-type: none"> Số liệu đếm xe (đường bộ/đường sông) Phông vốn OD Số liệu lưu lượng vận tải do các cơ quan chuyên ngành cung cấp. 	<ul style="list-style-type: none"> Ma trận OD hiện nay 	<ul style="list-style-type: none"> Ma trận OD tương lai
Số liệu mạng lưới GTVT	<ul style="list-style-type: none"> Số liệu thống kê đường bộ Số liệu tuyến (đường bộ, đường sông, đường sắt, đường biển và đường HK) 	<ul style="list-style-type: none"> Số liệu mạng lưới hiện nay 	<ul style="list-style-type: none"> Số liệu mạng lưới tương lai
Số liệu GTVT khác	<ul style="list-style-type: none"> Khảo sát các bến vận tải 		

(3) Cơ sở dữ liệu của VITRANSS 2

3.19 Cơ sở dữ liệu của VITRANSS 2 gồm cơ sở dữ liệu kinh tế-xã hội, nhu cầu vận tải, mạng lưới GTVT và các cơ sở dữ liệu khác.

- (a) **Cơ sở dữ liệu kinh tế-xã hội:** Cơ sở dữ liệu kinh tế-xã hội gồm các chỉ tiêu kinh tế-xã hội như dân số, dân số đô thị, mật độ dân số, GDP, GDP/người, lao động, việc làm và đầu tư trực tiếp nước ngoài. Ngoài ra, số liệu kinh tế-xã hội dự báo trên cơ sở các tiền đề và giả định của VITRANSS 2 cũng sẽ được tổng hợp theo vùng (tỉnh/TP).
- (b) **Cơ sở dữ liệu vận tải và nhu cầu vận tải:** Gồm số liệu điều tra, khảo sát vận tải đường bộ, đường sông và ma trận OD. Hầu hết các số liệu này là kết quả khảo sát thực địa thực hiện trong giai đoạn đầu của VITRANSS 2. Các ma trận OD là số liệu đã được xử lý dựa trên số liệu khảo sát thực địa và số liệu do các cơ quan chuyên ngành cung cấp. Để xây dựng các ma trận OD hiện nay và tương lai theo phương thức (và theo loại hàng hóa), số liệu được tổng hợp theo mẫu của phần mềm STRADA.

- (c) **Cơ sở dữ liệu mạng lưới GTVT:** Số liệu mạng lưới GTVT để phân bổ nhu cầu vận tải trên mạng lưới là chìa khóa của cơ sở dữ liệu. Được tổng hợp theo mẫu của phần mềm STRADA, cơ sở dữ liệu mạng lưới GTVT của VITRANSS 2 gồm rất nhiều tệp và các giả định khác nhau như:
- (i) Mạng lưới hiện tại (2008)
 - Đường bộ (có và không có đường bộ cao tốc)
 - Đường sắt
 - Đường thủy nội địa
 - Đường biển
 - Đường hàng không
 - Kết hợp các phương thức trên
 - (ii) Mạng lưới tương lai (2020 và 2030)
 - Đường bộ (có và không có đường cao tốc và có và không có dự án)
 - Đường sắt (có và không có ĐSCT và có và không có dự án)
 - Đường thủy nội địa (có và không có dự án)
 - Đường biển (có và không có dự án)
 - Đường hàng không (có và không có dự án)
 - Kết hợp các phương thức trên
- (d) **Cơ sở dữ liệu GTVT khác:** Cơ sở dữ liệu GTVT khác gồm nhiều loại số liệu khảo sát, phỏng vấn như kết quả khảo sát hành khách/lái xe tải nhằm khảo sát luồng vận tải hành khách và hàng hóa tại các bến khách/hàng hóa.

3.2 Nhu cầu vận tải tổng thể

1) Cơ sở

3.20 Bảng 3.2.1 tổng hợp khái quát nhu cầu vận tải của cả nước. Số liệu cho thấy vận tải hàng hóa tăng với tốc độ rất cao còn vận tải hành khách tăng đáng kể. Kết quả khảo sát năm 2008 cho thấy xu hướng này sẽ vẫn còn tiếp diễn và nếu tiếp diễn, kết cấu hạ tầng GTVT của Việt Nam sẽ sớm bị quá tải.

Bảng 3.2.1 Nhu cầu vận tải liên tỉnh ở Việt Nam

		1999	2005	2008	Tăng trưởng (%/năm)		
					'99-'05	'05-'08	'99-'08
Hành khách	Lượt HK/ngày (000)	595	846	985 (1875 ¹)	6,0	5,2	5,8
	HK-km/ngày (triệu)	113	150 ²	161 (207 ¹)			
Hàng hóa	Tấn/ngày (000)	241	1.052	1.332	27,8	8,2	20,9
	Tấn-km/ngày (triệu)	72	223 ²	237			

Nguồn: VITRANSS (1999) và Nghiên cứu sau VITRANSS (2005) và Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

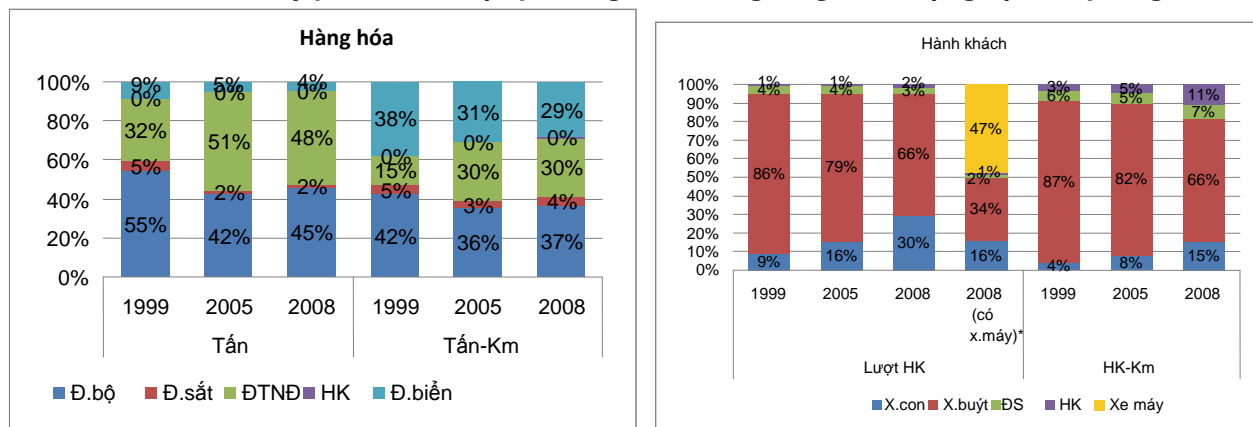
¹ Bao gồm cả nhu cầu vận tải bằng xe máy (các số liệu khác không bao gồm xe máy tức chỉ gồm nhu cầu vận tải bằng xe con, xe buýt, đường sắt, và đường hàng không)

² Mỗi tương quan tuyến tính giữa chuyến đi năm 1999 và năm 2008 được giả định cho năm 2005.

3.21 Đối với vận tải hàng hóa, Việt Nam phụ thuộc vào ba phương thức chính là vận tải đường bộ, đường thủy nội địa và đường biển. Nếu tính trên cơ sở khối lượng luân chuyển, đường thủy đóng vai trò lớn hơn đường biển nhưng đường biển lại có vai trò lớn hơn nếu tính trên khối lượng hàng hóa luân chuyển tấn-km. Điều này cho thấy mặc dù cả hai phương thức đều có vai trò quan trọng ngang nhau nhưng đường thủy nội địa đóng vai trò quan trọng hơn trong vận chuyển khoảng cách ngắn còn đường biển đóng vai trò lớn hơn trong vận tải cự ly dài. Cho đến nay, vai trò vận tải hàng hóa bằng đường sắt vẫn còn hạn chế dù đã có mặt trên thị trường trên một thế kỷ.

3.22 Đối với vận tải hành khách, xe buýt vẫn đóng vai trò chi phối dù tỷ lệ sở hữu xe ô tô cá nhân tăng đáng kể và sự gia tăng mức thu nhập có thể dẫn đến sự thay đổi cơ cấu vận tải hành khách trong cả nước. Vai trò của đường sắt, trên thực tế, đã giảm hoặc không thay đổi trong khi vai trò của đường hàng không lại tăng. Khó có thể xác định được vai trò của xe máy từ cơ sở dữ liệu trước đây nhưng cơ sở dữ liệu hiện tại tổng hợp xe máy và vai trò của xe máy cho thấy xe máy đóng vai trò đáng kể trong giao thông liên tỉnh dù dường như phương tiện này chỉ hạn chế trong các chuyến đi với cự ly ngắn.

Hình 3.2.1 Tỷ phần đảm nhận phương thức trong tổng khối lượng vận tải quốc gia



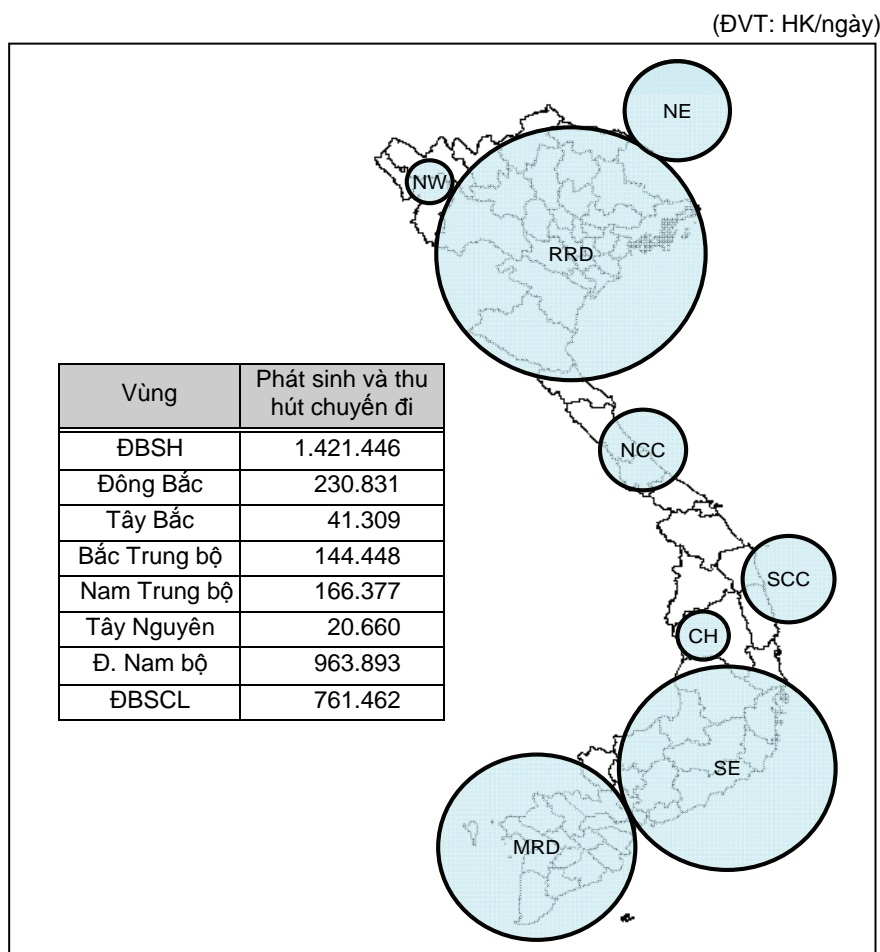
Nguồn: VITRANSS (1999) và Nghiên cứu tiếp theo VITRANSS (2005) và Đoàn Nghiên cứu VITRANSS

Ghi chú: chỉ xem xét lượng hành khách của xe máy trong trường hợp này

2) Vận tải hành khách

3.23 Hình 3.2.2 tổng hợp lưu lượng phát sinh và thu hút hành khách năm 2008. Đồng bằng sông Hồng, miền Đông Nam bộ và đồng bằng sông Cửu Long là những vùng phát sinh và thu hút hành khách chính. Đặc biệt, lượng hành khách luân chuyển trong nội vùng đồng bằng sông Hồng rất lớn. Trong khi miền Bắc và miền Nam là những trung tâm hành khách chính thì lượng hành khách ở các vùng miền Trung gồm Bắc Trung bộ, Nam Trung bộ và Tây Nguyên lại còn khá nhỏ. Dù vùng Nam Trung bộ phát sinh và thu hút hành khách lớn hơn 2 vùng Bắc Trung bộ và Tây Nguyên nhưng khá nhỏ so với 3 vùng lớn ở trên.

Hình 3.2.2 Phát sinh và thu hút vận tải hành khách liên tỉnh¹ năm 2008



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

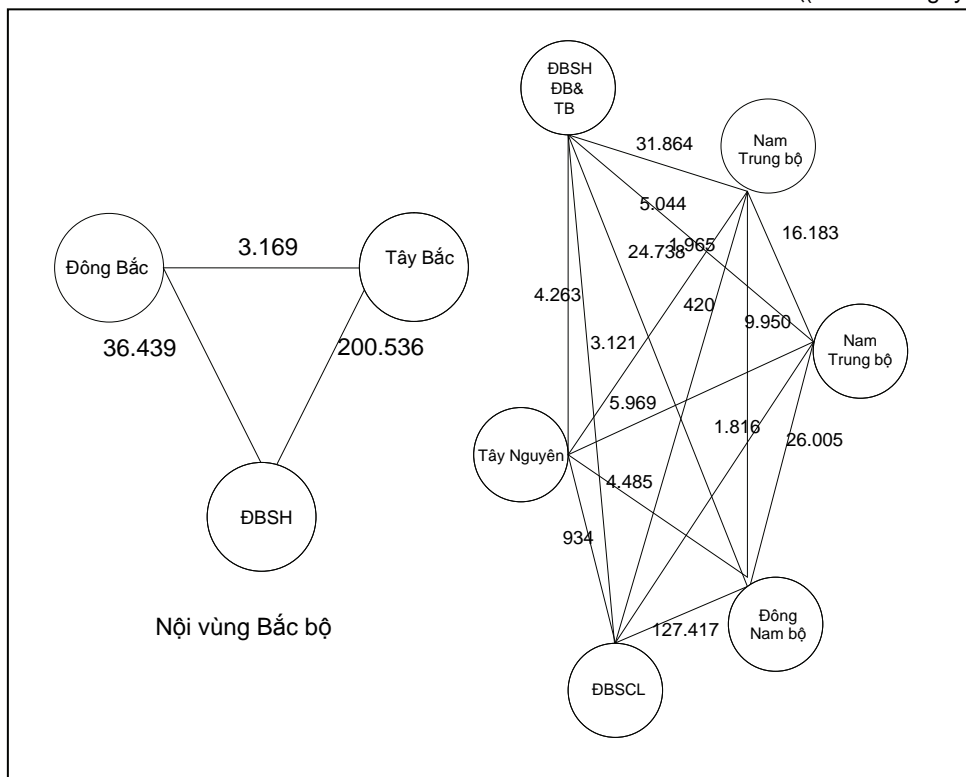
¹ gồm xe con, xe buýt, đường sắt, đường hàng không và xe máy.

3.24 Hình 3.2.3 tổng hợp mô hình phân bố vận tải hành khách năm 2008. Các vùng chính là Hà Nội và TPHCM vẫn là các vùng phát sinh và thu hút vận tải hành khách chủ yếu. Mặc dù các vùng này có nhu cầu vận tải hành khách lớn tới các khu vực xung quanh nhưng mối liên kết chặt chẽ giữa các khu vực ở miền Bắc (ĐBSH, khu vực Đông Bắc và Tây Bắc) và miền Đông Nam Bộ cũng khá lớn. Ví dụ, luồng hành khách từ miền Bắc đổ về miền Đông Nam bộ cao hơn luồng hành khách từ miền Trung Nam bộ dù vùng này gần miền Đông Nam bộ hơn miền Bắc. Mặc dù có nhiều vấn đề cần giải quyết đối với quy mô của vùng Đông Nam bộ nhưng mức độ dịch vụ vận tải cũng đóng vai trò lớn. Có thể thấy vấn đề tương tự đối với vùng đồng bằng sông Cửu Long, vùng tập trung tác động liên kết với vùng Đông Nam bộ và luồng giao thông khá nhỏ tới các vùng, miền khác. Luồng vận tải hành khách từ/tới các vùng biên giới cũng khá lớn. Ở miền Đông Nam bộ, nhu cầu vận tải

tới biên giới Cam-pu-chia khá cao trong khi ở miền Bắc, đồng bằng sông Hồng có nhu cầu vận tải hành khách lớn từ/tới vùng Đông Bắc và biên giới Trung Quốc.

Hình 3.2.3 Phân bổ vận tải hành khách¹ năm 2008

((ĐVT: HK/ngày))



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

¹ gồm xe con, xe buýt, đường sắt, đường hàng không và xe máy.

Bảng 3.2.2 Phân bổ vận tải hành khách liên tỉnh năm 2008

((HK/ngày))

	ĐB sông Hồng	Đông Bắc	Tây Bắc	Bắc Trung bộ	Nam Trung bộ	Tây Nguyên	Đông Nam bộ	ĐB sông Cửu Long
ĐBSH	-	200.536	36.439	27.613	4.560	2.896	21.138	2.816
Đông Bắc		-	3.169	3.516	308	1.182	3.231	305
Tây Bắc			-	735	176	185	369	-
Bắc T. bộ				-	16.183	1.965	9.950	420
Nam T. bộ					-	5.969	26.005	1.816
Tây Nguyên						-	4.485	934
Đông N. bộ							-	127.417
ĐBSCL								-

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

¹ Gồm xe con, xe buýt, đường sắt, đường HK và xe máy.

3.25 Bảng 3.2.3 tổng hợp tình hình phát sinh chuyến đi của từng tỉnh năm 2008. Hà Nội và TPHCM có phát sinh vận tải hành khách lớn nhất, mỗi thành phố có trên 150.000 chuyến đi/ngày. Đứng thứ 3 là Hải Phòng nhưng lưu lượng hành khách giảm mạnh chỉ còn 37.000 chuyến đi/ngày. Dù xe khách vẫn là phương thức chiếm ưu thế ở hầu hết tất cả các tỉnh thành song cũng có tỉnh/thành không theo xu hướng này, ví dụ, ở Lào Cai, tỉnh giáp biên giới Trung Quốc ở phía Tây Bắc và là cửa ngõ của tuyến đường sắt Hà Nội – Lào Cai, 90% lượng hành khách đi từ Lào Cai sử dụng đường sắt. Vận tải hàng không vẫn là phương thức phụ trong các chuyến đi liên tỉnh. Các chuyến đi bằng đường hàng

không chủ yếu là từ Hà Nội và TPHCM, 2 thành phố này chiếm khoảng 70% vận tải hành khách bằng đường hàng không.

Bảng 3.2.3 Phát sinh chuyển đi hàng ngành theo tỉnh/thành năm 2008

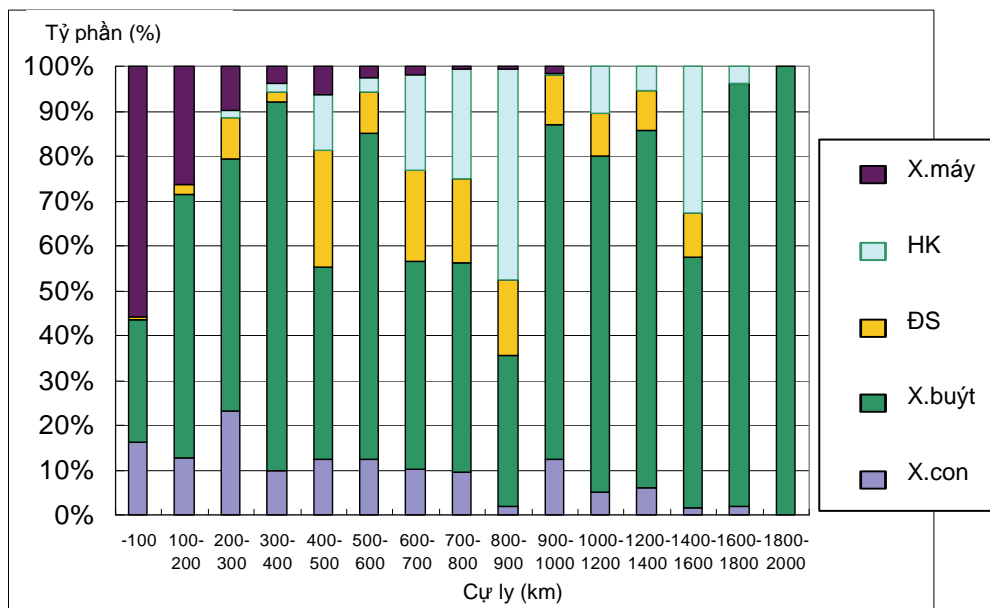
Tỉnh	Phát sinh năm 2008					Tỷ phần (%)			
	Xe con	Xe khách	Đ.sắt	Đ.HK	Tổng	Xe con	Xe khách	Đ.sắt	Đ.HK
1. Hà Nội	51.016	89.721	8.342	5.029	154.108	33,1	58,2	5,4	3,3
2. Vĩnh Phúc	4.076	4.241	451	0	8.768	46,5	48,4	5,1	0,0
3. Bắc Ninh	15.112	14.780	172	0	30.064	50,3	49,2	0,6	0,0
4. Hà Tây	18.492	43.032	37	0	61.561	30,0	69,9	0,1	0,0
5. Hải Dương	5.035	9.232	1.042	0	15.309	32,9	60,3	6,8	0,0
6. Hải Phòng	13.668	22.277	1.041	282	37.268	36,7	59,8	2,8	0,8
7. Hưng Yên	9.958	7.557	37	0	17.552	56,7	43,1	0,2	0,0
8. Thái Bình	3.374	4.187	0	0	7.561	44,6	55,4	0,0	0,0
9. Hà Nam	2.879	9.584	98	0	12.561	22,9	76,3	0,8	0,0
10. Nam Định	1.027	8.096	455	0	9.578	10,7	84,5	4,8	0,0
11. Ninh Bfnh	1.414	1.475	122	0	3.011	47,0	49,0	4,1	0,0
12. Hà Giang	216	346	0	0	562	38,4	61,6	0,0	0,0
13. Cao Bằng	64	437	0	0	501	12,8	87,2	0,0	0,0
14. Bắc Kạn	636	422	0	0	1.058	60,1	39,9	0,0	0,0
15. Tuyên Quang	196	1.547	0	0	1.743	11,2	88,8	0,0	0,0
16. Lào Cai	41	260	2.532	0	2.833	1,4	9,2	89,4	0,0
17. Yên Bái	497	1.511	1.262	0	3.270	15,2	46,2	38,6	0,0
18. Thái Nguyên	2.281	4.520	298	0	7.099	32,1	63,7	4,2	0,0
19. Lạng Sơn	1.094	4.910	318	0	6.322	17,3	77,7	5,0	0,0
20. Quảng Ninh	3.374	14.087	151	0	17.612	19,2	80,0	0,9	0,0
21. Bắc Giang	9.003	14.700	404	0	24.107	37,3	61,0	1,7	0,0
22. Phú Thọ	1.333	2.691	1.301	0	5.325	25,0	50,5	24,4	0,0
23. Điện Biên	201	405	0	96	702	28,6	57,7	0,0	13,7
24. Lai Châu	289	26	0	0	315	91,7	8,3	0,0	0,0
25. Sơn La	679	1.314	0	0	1.993	34,1	65,9	0,0	0,0
26. Hòa Bình	1.621	6.663	0	0	8.284	19,6	80,4	0,0	0,0
27. Thanh Hóa	2.777	4.055	593	0	7.425	37,4	54,6	8,0	0,0
28. Nghệ An	2.333	8.741	1.508	139	12.721	18,3	68,7	11,9	1,1
29. Hà Tĩnh	1.352	5.261	316	0	6.929	19,5	75,9	4,6	0,0
30. Quảng Bình	926	1.030	725	0	2.681	34,5	38,4	27,0	0,0
31. Quảng Trị	635	1.574	481	0	2.690	23,6	58,5	17,9	0,0
32. Thừa Thiên - Huế	1.329	5.091	1.327	778	8.525	15,6	59,7	15,6	9,1
33. Đà Nẵng	2.344	8.906	1.131	1.942	14.323	16,4	62,2	7,9	13,6
34. Quảng Nam	1.775	5.867	164	20	7.826	22,7	75,0	2,1	0,3
35. Quảng Ngãi	438	2.038	369	0	2.845	15,4	71,6	13,0	0,0
36. Bình Định	830	2.425	471	115	3.841	21,6	63,1	12,3	3,0
37. Phú Yên	416	1.565	344	21	2.346	17,7	66,7	14,7	0,9
38. Khánh Hòa	1.059	6.125	1.343	761	9.288	11,4	65,9	14,5	8,2
39. Kon Tum	663	2.249	0	0	2.912	22,8	77,2	0,0	0,0
40. Gia Lai	669	2.146	0	125	2.940	22,8	73,0	0,0	4,3
41. Đak Lak	310	2.877	0	219	3.406	9,1	84,5	0,0	6,4
42. Đak Nông	93	630	0	0	723	12,9	87,1	0,0	0,0
43. Lâm Đồng	6.014	8.759	0	178	14.951	40,2	58,6	0,0	1,2
44. Ninh Thuận	432	1.762	193	0	2.387	18,1	73,8	8,1	0,0
45. Bình Thuận	930	10.564	233	0	11.727	7,9	90,1	2,0	0,0
46. Bình Phước	812	3.551	0	0	4.363	18,6	81,4	0,0	0,0
47. Tây Ninh	10.561	24.824	0	0	35.385	29,8	70,2	0,0	0,0
48. Bình Dương	8.561	6.198	0	0	14.759	58,0	42,0	0,0	0,0
49. Đồng Nai	22.600	33.211	165	0	55.976	40,4	59,3	0,3	0,0
50. Bà Rịa-Vũng Tàu	8.875	31.648	0	44	40.567	21,9	78,0	0,0	0,1
51. TPHCM	43.821	96.252	3.465	6.927	150.465	29,1	64,0	2,3	4,6
52. Long An	5.946	9.093	0	0	15.039	39,5	60,5	0,0	0,0
53. Tiền Giang	3.001	8.306	0	0	11.307	26,5	73,5	0,0	0,0

Tỉnh	Phát sinh năm 2008					Tỷ phần (%)			
	Xe con	Xe khách	Đ.sắt	Đ.HK	Tổng	Xe con	Xe khách	Đ.sắt	Đ.HK
54. Bến Tre	476	3.834	0	0	4.310	11,0	89,0	0,0	0,0
55. Trà Vinh	687	2.638	0	0	3.325	20,7	79,3	0,0	0,0
56. Vĩnh Long	352	2.826	0	0	3.178	11,1	88,9	0,0	0,0
57. Đồng Tháp	694	3.998	0	0	4.692	14,8	85,2	0,0	0,0
58. An Giang	1.533	11.793	0	0	13.326	11,5	88,5	0,0	0,0
59. Kiên Giang	549	5.729	0	365	6.643	8,3	86,2	0,0	5,5
60. Cần Thơ	4.590	22.114	0	0	26.704	17,2	82,8	0,0	0,0
61. Hậu Giang	3.523	11.235	0	0	14.758	23,9	76,1	0,0	0,0
62. Sóc Trăng	829	4.299	0	0	5.128	16,2	83,8	0,0	0,0
63. Bạc Liêu	704	4.453	0	0	5.157	13,7	86,3	0,0	0,0
64. Cà Mau	480	9.444	0	62	9.986	4,8	94,6	0,0	0,6
Tổng	291.495	645.132	30.891	17.103	984.621	29,6	65,5	3,1	1,7

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

3.26 Hình 3.2.4 và Bảng 3.2.4 tổng hợp tỷ phần đảm nhận phương thức năm 2008 theo cự ly chuyển đi. 5 phương thức vận tải được xem xét gồm xe con, xe khách, đường sắt, đường hàng không và xe máy). Xe máy là phương thức chiếm ưu thế trong các chuyến đi có cự ly ngắn (dưới 100 km) còn ở cự ly dài hơn, xe buýt là phương thức phổ biến nhất. Đối với các chuyến đi có cự ly khoảng 500 km, đường sắt chiếm tỷ phần lớn nhất (26,1%). Nếu cự ly chuyển đi tăng trên 500 km, tỷ phần này giảm dần. Đối với các chuyến đi có cự ly khoảng 900 km, đường hàng không chiếm tỷ phần lớn nhất (47,1%).

Hình 3.2.4 Tỷ phần đảm nhận của các phương thức theo cự ly chuyển đi năm 2008



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

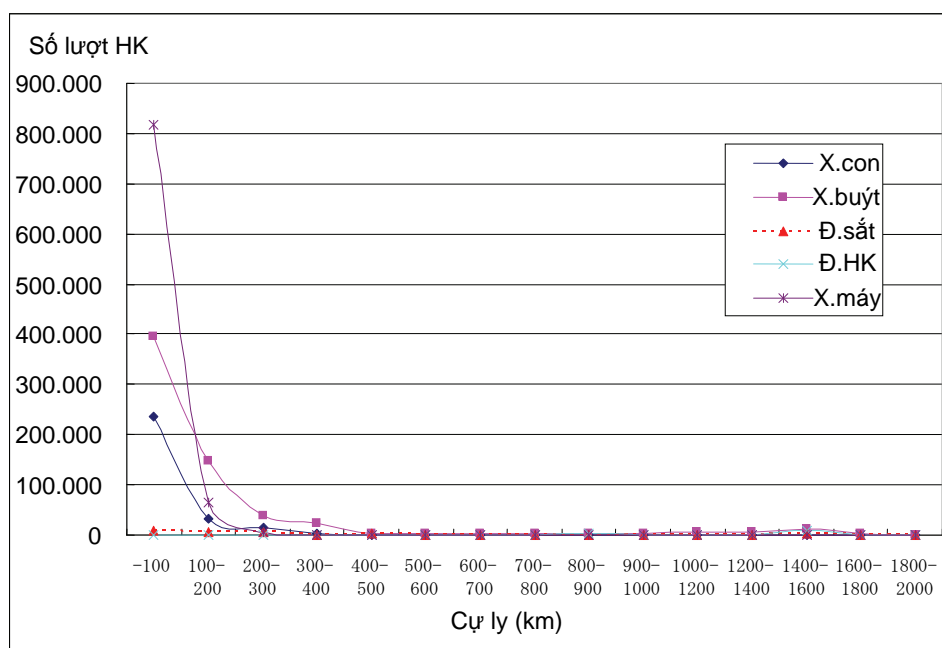
Bảng 3.2.4 Tỷ phần đảm nhận của các phương thức theo cự ly chuyến đi năm 2008

Cự ly (km)	Xe con (%)	Xe khách (%)	Đ.sắt (%)	Đường HK (%)	Xe máy (%)
-100	16,3	27,0	0,7	0,0	56,0
100-200	12,6	58,9	2,0	0,0	26,5
200-300	23,1	56,2	9,3	1,4	9,9
300-400	9,8	82,4	2,0	2,0	3,8
400-500	12,4	43,0	26,1	12,4	6,2
500-600	12,2	72,8	9,1	3,3	2,6
600-700	10,2	46,4	20,3	21,2	2,0
700-800	9,7	46,4	18,7	24,6	0,6
800-900	1,9	33,7	16,6	47,1	0,7
900-000	12,5	74,4	11,0	0,5	1,6
1000-1200	5,0	75,1	9,3	10,6	0,0
1200-1400	6,0	79,7	8,9	5,4	0,0
1400-1600	1,7	55,8	9,7	32,8	0,0
1600-1800	1,8	94,6	0,0	3,7	0,0
1800-2000	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0
Tổng	15,5	34,4	1,6	0,9	47,5

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

3.27 Hình 3.2.5 và Bảng 3.2.5 tổng hợp khối lượng hành khách năm 2008 theo cự ly chuyến đi. Trên 90% tổng số chuyến đi có cự ly dưới 200 km. Với những chuyến đi có cự ly ngắn nhất (dưới 100 km), xe máy đóng vai trò quan trọng: trên 800.000 hành khách sử dụng xe máy ở cự ly này. Có khoảng 23.000 lượt hành khách có cự ly đi lại từ 1.400 đến 1.600 km. Ở cự ly này, xe buýt và máy bay là 2 phương tiện đi lại chính với lượng hành khách lần lượt là 13.000 và 8.000.

Hình 3.2.5 Lưu lượng hành khách theo cự ly chuyến đi năm 2008



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Bảng 3.2.5 Lưu lượng hành khách theo cự ly chuyến đi năm 2008

Cự ly (km)	Xe con	Xe khách	Đ.sắt	Đường HK	Xe máy	Tổng
-100	237.465	394.002	9.756	0	816.151	1.457.374
100-200	31.450	146.759	4.901	78	65.903	249.091
200-300	15.409	37.444	6.196	964	6.600	66.613
300-400	2.864	24.188	598	591	1.101	29.342
400-500	990	3.437	2.086	989	500	8.002
500-600	632	3.756	470	169	133	5.160
600-700	436	1.980	865	904	84	4.269
700-800	545	2.621	1.056	1.390	31	5.643
800-900	134	2.333	1.146	3.253	47	6.913
900-1000	334	1.984	293	13	42	2.666
1000-1200	319	4.818	597	682	0	6.416
1200-1400	471	6.291	705	429	0	7.896
1400-1600	396	12.814	2.222	7.536	0	22.968
1600-1800	50	2.695	0	105	0	2.850
1800-2000	0	10	0	0	0	10
Total	291.495	645.132	30.891	17.103	890.592	1.875.213

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

3.28 Bảng 3.2.6 tổng hợp luồng vận tải hành khách liên tỉnh năm 2008. Trong hầu hết các trường hợp, điểm đi và điểm đến khá gần nhau với cự ly dưới 100 km. Trong số tất cả các cặp điểm đi-điểm đến, cặp Hà Nội – HCM có đặc điểm đặc biệt nhất: có cự ly đi lại dài và phụ thuộc nhiều vào đường hàng không và đường sắt (lần lượt chiếm 6.960 lượt hành khách (69%) và 1.525 lượt hành khách (15%)). Như đã đề cập ở trên, đối với các chuyến đi có cự ly ngắn, lượng hành khách sử dụng xe máy sẽ không được xem xét. Trong trường hợp cặp Hà Nội – Hà Tây, số chuyến đi bằng xe máy cao hơn gấp 2 lần số chuyến đi của tất cả các phương tiện khác.

Bảng 3.2.6 Luồng vận tải hành khách liên tỉnh¹⁾, 2008

TT	Từ	Tới	km	Xe con	Xe khách	Đ.sắt	Đường HK	Tổng (không tính xe máy)	Xe máy
1	Hà Nội	Hà Tây	13	22.985	55.537	3	0	78.525	162.058
2	Đồng Nai	TPHCM	23	27.227	45.467	37	0	72.731	20.307
3	Tây Ninh	TPHCM	98	20.422	44.900	0	0	65.322	44.918
4	Bà Rịa - Vũng Tàu	TPHCM	112	7.540	37.522	0	78	45.140	11.911
5	Hà Nội	Hải Phòng	98	16.625	21.751	1.736	0	40.112	776
6	Hà Nội	Bắc Ninh	30	15.937	22.966	64	0	38.967	19.424
7	Hà Nội	Bắc Giang	54	8.104	19.921	331	0	28.356	9.854
8	Cần Thơ	Hậu Giang	38	6.507	18.128	0	0	24.635	61.050
9	Hà Nội	Hưng Yên	49	14.410	6.787	52	0	21.249	59.563
10	Đồng Nai	Bà Rịa - Vũng Tàu	89	9.078	10.968	0	0	20.046	1.814
11	TPHCM	Long An	33	8.014	11.685	0	0	19.699	40.212
12	Lâm Đồng	TPHCM	260	11.160	7.340	0	205	18.705	91
13	Hà Nội	Vĩnh Phúc	47	7.263	6.415	295	0	13.973	11.534
14	Hà Tây	Hà Nam	69	3.350	9.513	2	0	12.865	8.721
15	Bình Dương	TPHCM	28	7.965	4.359	0	0	12.324	26.858
16	Hà Tây	Hòa Bình	28	2.599	8.254	0	0	10.853	17.284
17	Đà Nẵng	Quảng Nam	65	2.792	7.657	18	0	10.467	26.562
18	Hà Nội	TPHCM	1.508	36	1.606	1.537	6.960	10.139	0
19	Hà Nội	Hải Dương	68	3.304	4.828	1.525	0	9.657	893
20	An Giang	Cần Thơ	57	1.687	7.932	0	0	9.619	63.773

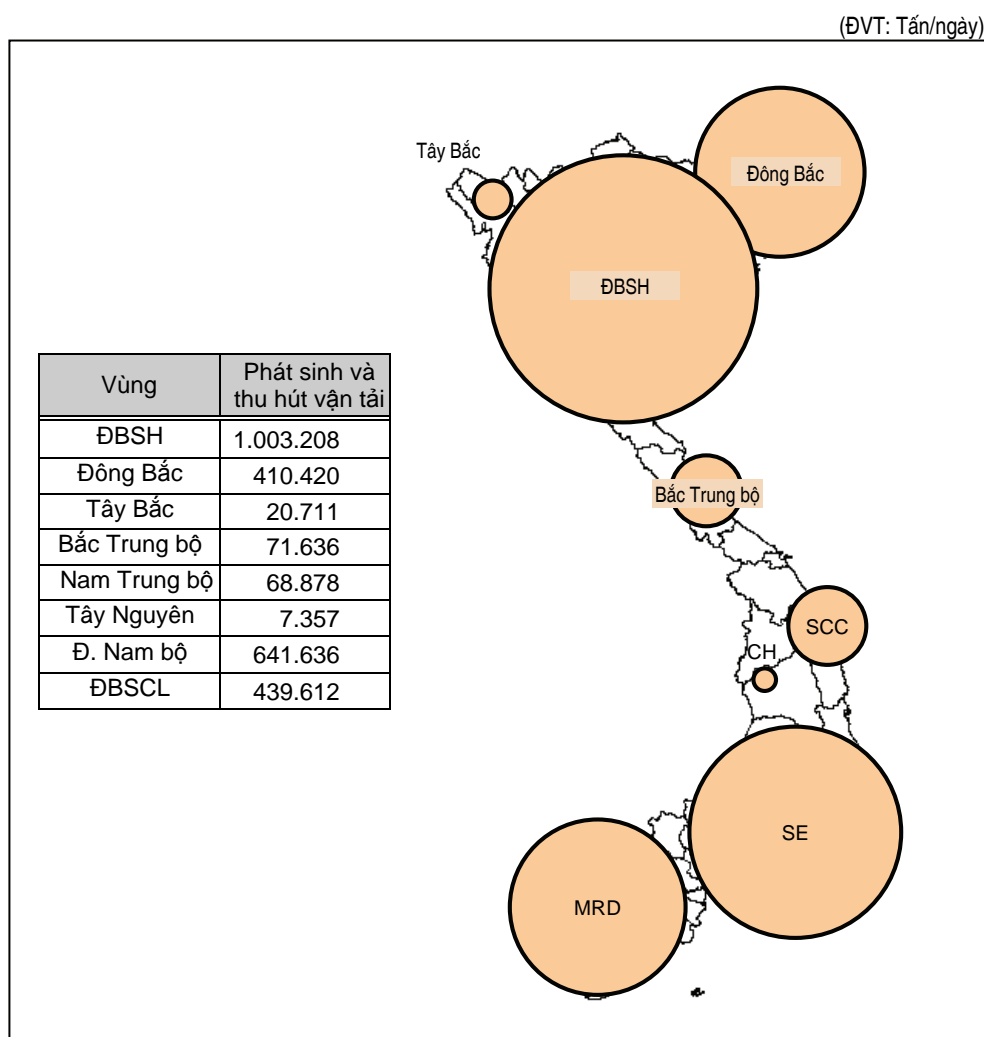
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

¹⁾ Luồng vận chuyển 2 chiều, 20 cặp OD đứng đầu, lượt HK/ngày.

3) Nhu cầu vận tải hàng hóa

3.29 Hình 3.2.6 tổng hợp phát sinh và thu hút vận tải hàng hóa liên tỉnh năm 2008. Tương tự như vận tải hành khách, ĐBSH, vùng Đông Nam bộ và vùng ĐBSCL có lưu lượng vận tải hàng hóa rất lớn, đặc biệt là vùng ĐBSH. Vùng Đông Bắc cũng đóng vai trò quan trọng trong vận chuyển hàng hóa dù vận tải hành khách không lớn. Một trong những lý do chính là do mạng lưới đường thủy nội địa phát triển trong vùng cũng như sự tồn tại của các cảng dọc bờ biển.

Hình 3.2.6 Phát sinh và thu hút vận tải hàng hóa năm 2008



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

3.30 Có thể thấy xu hướng tương tự trong phân bố vận tải hàng hóa. Miền Bắc và miền Nam là trung tâm nhu cầu và thương mại. Bên cạnh đó, miền Trung cũng liên kết tốt hơn với các khu vực phía Nam nhưng có luồng hàng hóa tiếp vận thấp hơn ra phía Bắc. Vùng đồng bằng sông Cửu Long cũng tập trung hàng hóa thương mại với vùng Đông Nam bộ. Cũng cần phải thấy rằng quy mô của nền kinh tế là yếu tố góp phần thúc đẩy luồng vận tải và vai trò của ngành GTVT cũng được nhấn mạnh.

Bảng 3.2.7 Phân bổ vận tải hàng hóa năm 2008

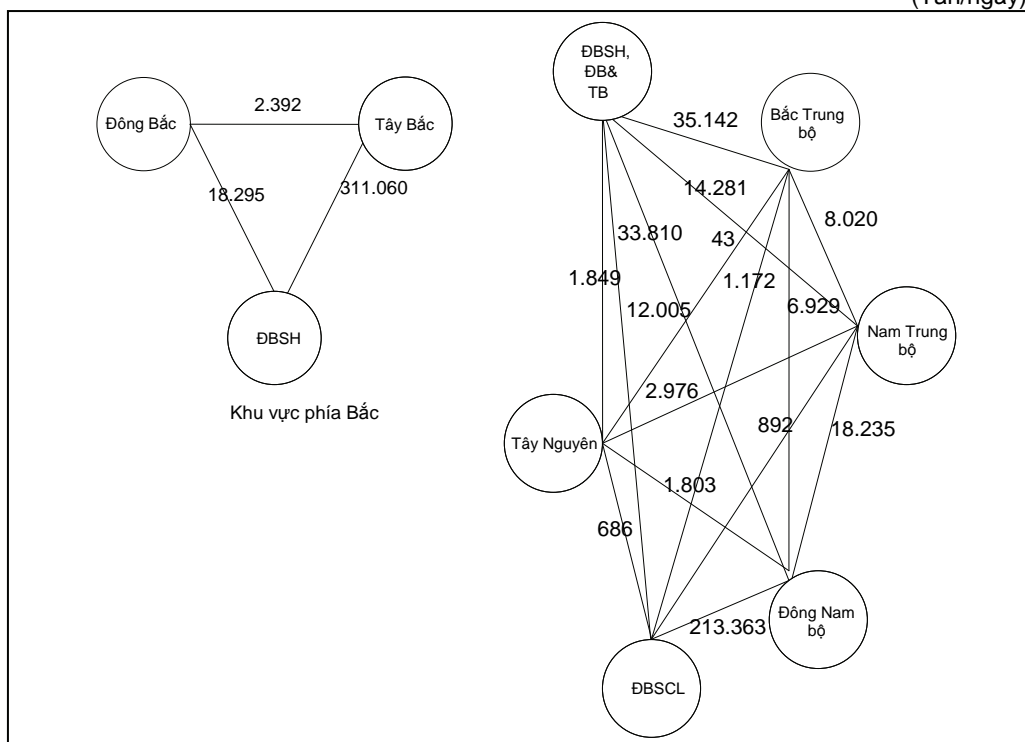
(Tấn/ngày)

	ĐBSH sông Hồng	Đông Bắc	Tây Bắc	Bắc Trung bộ	Nam Trung bộ	Tây Nguyên	Đông Nam bộ	ĐB sông Cửu Long
ĐBSH		312.060	18.295	24.464	10.717	1.482	26.116	3.706
Đông Bắc			2.392	10.942	3.564	367	7.676	6.229
Tây Bắc				6	0	0	18	0
Bắc T.bộ					8.020	43	6.929	1.172
Nam T.bộ						2.976	18.235	892
Tây Nguyên							1.803	686
Đông N.bộ								213.363
ĐBSCL								

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Hình 3.2.7 Phân bổ vận tải hàng hóa năm 2008

(Tấn/ngày)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

3.31 Bảng 3.2.8 tổng hợp tỷ phần đảm nhận phương thức năm 2008 trong vận tải hàng hóa theo nhóm hàng hóa. Vật liệu xây dựng chiếm tỷ trọng lớn nhất trong 13 nhóm mặt hàng, tiếp đến là hàng công nghiệp và lúa gạo. Vận tải hàng hóa bằng đường bộ chiếm tỷ phần lớn nhất trong vận chuyển 2 nhóm hàng hóa này. Trên thực tế khoảng một nửa tổng lưu lượng hàng hóa theo tấn và tấn-km được vận chuyển bằng xe tải. Đường thủy nội địa cũng chiếm tỷ phần vận tải hàng hóa lớn mặc dù chủ yếu là vận chuyển vật liệu xây dựng và cự ly vận chuyển trung bình thấp. Vận tải ven biển chiếm thị phần tương đối trong vận tải hàng hóa cự ly dài trong đó, chủ yếu là vận chuyển xi măng, than đá và hàng công nghiệp. Hiện đường sắt và đường hàng không chưa đóng vai trò lớn trong vận tải hàng hóa.

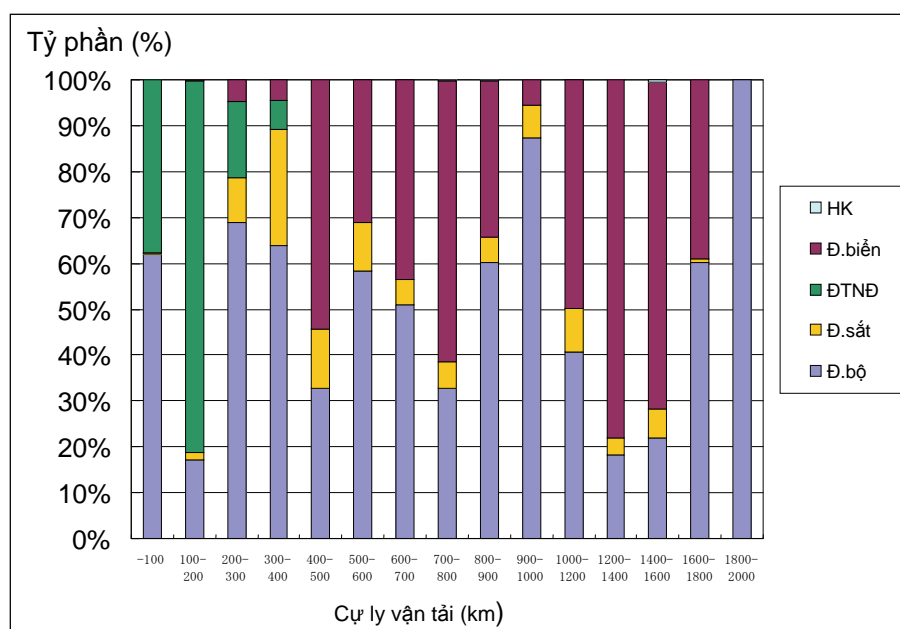
Bảng 3.2.8 Tỷ phần đảm nhận phương thức theo loại hàng hóa năm 2008

Mặt hàng	Đường bộ	Đ.sắt	ĐTNĐ	Đ.biển	Đường HK	Tổng
1. Lúa gạo	78.969	204	36.109	4.261	0	119.543
2. Mía đường	3.682	0	4.847	88	0	8.617
3. Gỗ	11.499	523	11.683	914	0	24.619
4. Sắt thép	41.965	2.156	1.015	764	0	45.900
5. Vật liệu xây dựng	129.219	8.213	370.787	1.914	0	510.133
6. Xi măng	38.965	3.810	64.387	13.021	0	120.183
7. Phân bón	8.813	2.939	28.678	1.168	0	41.598
8. Than đá	12.106	2.377	92.549	10.092	0	117.124
9. Dầu mỏ	33.374	404	5.018	8.234	0	47.030
10. Cây công nghiệp	5.628	0	2.415	0	0	8.043
11. Hàng công nghiệp	171.895	4.895	3.916	13.524	251	194.481
12. Thủy hải sản	7.186	0	12.203	0	0	19.389
13. Thịt gia súc và sp khác	61.578	0	9.373	4.118	0	75.069
Tổng (tấn/ngày)	604.879	25.521	642.980	58.098	251	1.331.729
Tỷ phần (% , tấn)	45,4	1,9	48,3	4,4	0,0	100,0
Cự ly vận chuyển TB (km)	143	400	112	1.161	1.404	178
Tỷ phần (% , tấn-km)	36,6	4,3	30,5	28,5	0,1	100,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

3.32 Hình 3.2.8 và Bảng 3.2.9 tổng hợp tỷ phần phương thức vận tải hàng hóa năm 2008 theo cự ly vận tải. Trong số 5 phương thức vận tải hàng hóa, xe tải là phương thức chiếm ưu thế dù cự ly vận tải ngắn hay dài. Các phương thức vận tải hàng hóa ở cự ly ngắn là xe tải và đường thủy nội địa. Với cự ly vận tải dưới 100 km, xe tải là phương thức phổ biến nhất trong khi ở cự ly vận tải từ 100-200 km, đường thủy nội địa lại chiếm ưu thế hơn xe tải. Tuy nhiên, đường thủy nội địa chỉ chiếm ưu thế ở cự ly vận tải dưới 200 km. Vận tải ven biển chiếm ưu thế ở cự ly vận tải trên 400 km, ở cự ly này, tỷ phần của vận tải ven biển tương đương với tỷ phần của xe tải.

Hình 3.2.8 Tỷ phần đảm nhận phương thức vận tải hàng hóa theo cự ly vận tải năm 2008



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

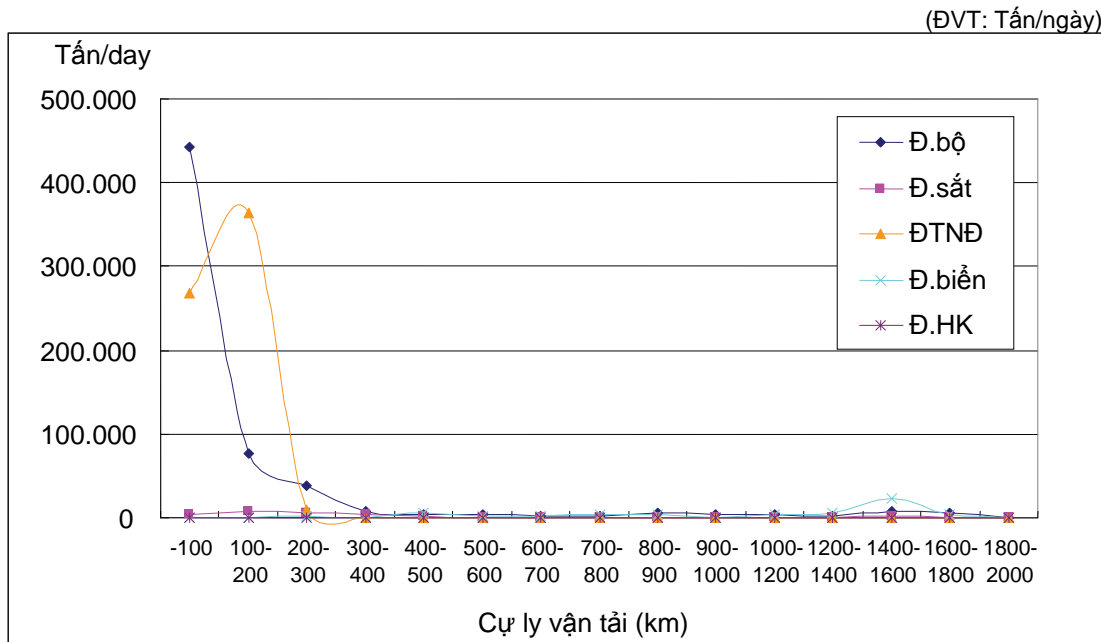
Bảng 3.2.9 Tỷ phần đảm nhận phương thức vận tải hàng hóa theo cự ly vận tải năm 2008

Cự ly (km)	Đường bộ (%)	Đường sắt (%)	ĐTND (%)	Đ.biển (%)	Đ.HK (%)
-100	61,9	0,4	37,6	0,0	0,0
100-200	17,2	1,6	81,0	0,1	0,0
200-300	68,9	9,8	16,6	4,7	0,0
300-400	63,9	25,3	6,4	4,5	0,0
400-500	32,7	12,9	0,0	54,4	0,0
500-600	58,3	10,5	0,0	31,2	0,0
600-700	50,8	5,8	0,0	43,4	0,0
700-800	32,7	6,0	0,0	61,2	0,2
800-900	60,2	5,4	0,0	34,1	0,2
900-1000	87,2	7,1	0,0	5,7	0,0
1000-1200	40,8	9,5	0,0	49,7	0,0
1200-1400	18,2	3,8	0,0	78,1	0,0
1400-1600	21,9	6,3	0,0	71,2	0,6
1600-1800	60,3	0,7	0,0	39,1	0,0
1800-2000	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tổng	45,4	1,9	48,3	4,4	0,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

3.33 Hình 3.2.9 và Bảng 3.2.10 tổng hợp khối lượng vận tải hàng hóa năm 2008 theo cự ly vận tải. Nhu cầu vận tải hàng hóa trong cự ly dưới 200 km khá lớn nhưng lại giảm nhanh ở cự ly vận tải lớn hơn. Như đã đề cập ở phần trên, xe tải và đường thủy nội địa là phương thức vận tải hàng hóa chính ở cự ly ngắn. Tuy nhiên, ở cự ly 1.400 km – 1.600 km hoặc giữa miền Bắc và miền Nam, đường biển lại chiếm ưu thế.

Hình 3.2.9 Khối lượng vận tải hàng hóa theo cự ly vận tải năm 2008



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Bảng 3.2.10 Khối lượng vận tải hàng hóa theo cự ly vận tải năm 2008

(ĐVT: tấn/ngày)

Cự ly (km)	Đường bộ	Đường sắt	ĐTND	Đ.biển	Đ.HK	Tổng
-100	442.294	3.114	268.974	288	0	714.670
100-200	77.468	7.188	363.935	639	0	449.230
200-300	38.388	5.480	9.236	2.601	2	55.707
300-400	8.361	3.309	834	590	0	13.094
400-500	2.915	1.154	1	4.854	1	8.925
500-600	3.020	546	0	1.614	0	5.180
600-700	1.907	217	0	1.628	1	3.753
700-800	1.884	345	0	3.531	9	5.769
800-900	6.618	596	0	3.751	20	10.985
900-1000	3.471	283	0	225	0	3.979
1000-1200	3.436	800	0	4.189	4	8.429
1200-1400	1.476	305	0	6.339	1	8.121
1400-1600	7.295	2.115	0	23.756	213	33.379
1600-1800	6.309	69	0	4.093	0	10.471
1800-2000	37	0	0	0	0	37
Tổng	604.879	25.521	642.980	58.098	251	1.331.729

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

3.3 Nhu cầu vận tải theo phương thức

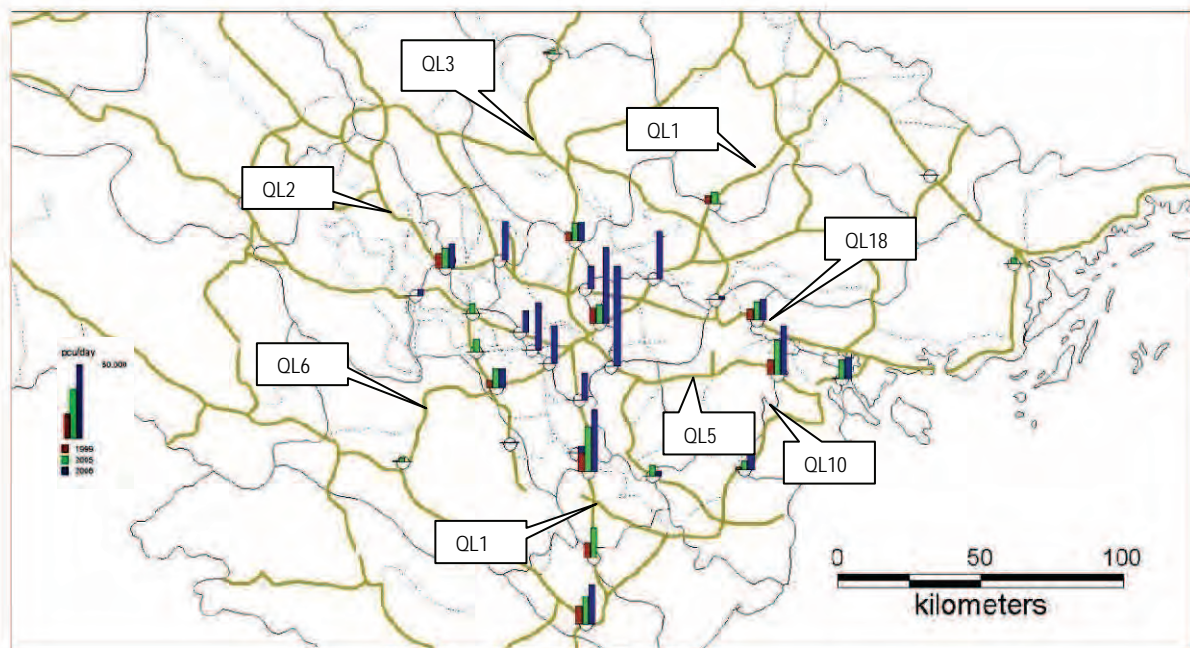
3.34 Phần này tổng hợp tình hình nhu cầu vận tải theo phương thức. Chi tiết hơn xin tham khảo Báo cáo kỹ thuật số 3.

1) Đường bộ

(1) Xu hướng vận tải ở miền Bắc Việt Nam

3.35 Phần này trình bày các kết quả điều tra vận tải gần đây cùng với kết quả điều tra năm 1999 và 2005. Như minh họa trong Hình 3.3.1, lưu lượng xe tập trung đông nhất dọc hành lang QL1, hành lang Hà Nội – Hải Phòng và dọc khu vực ngoại vi Hà Nội trong vòng bán kính 50 km. Đặc biệt là hành lang QL1 và QL5 có mức tăng trưởng lưu lượng vận tải rất lớn và chủ yếu là do lưu lượng xe tải tăng nhanh.

Hình 3.3.1 Vận tải đường bộ ở miền Bắc

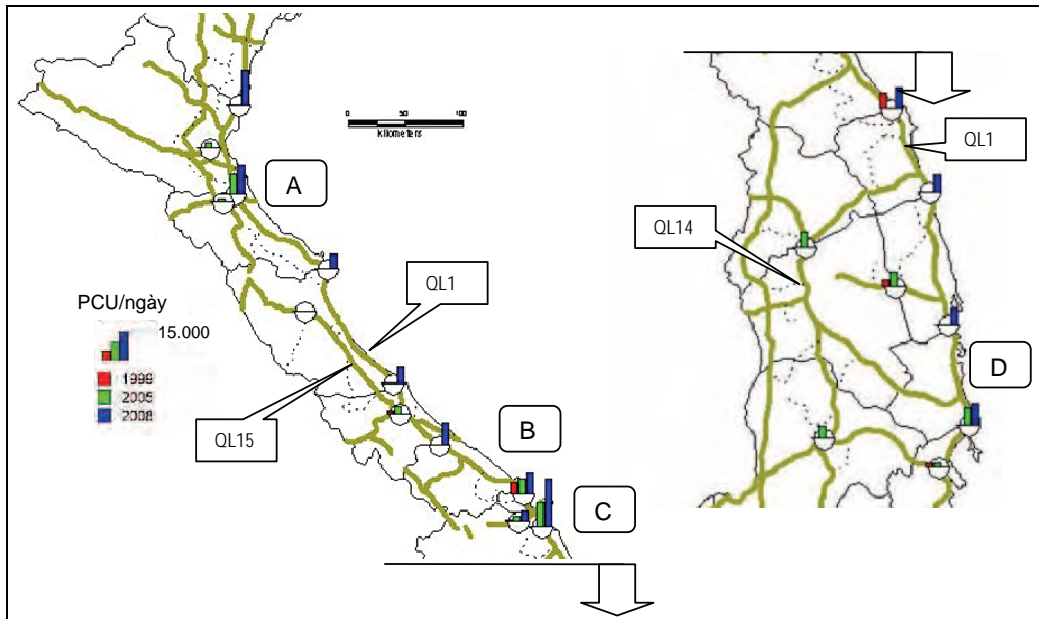


Nguồn: VITRANSS (1999), Nghiên cứu sau VITRANSS (2005) và Điều tra của VITRANSS2 (2008).

(2) Xu hướng vận tải ở miền Trung

3.36 Đối với miền Trung, lưu lượng vận tải tương đối thấp (xem Hình 3.3.2), ngay cả dọc hành lang QL1. Tuy nhiên, kết quả điều tra cho thấy tốc độ tăng trưởng đang tăng. Dự kiến tăng trưởng ở khu vực ngoại vi Đà Nẵng sẽ rất cao và do đó, lưu lượng vận tải ở khu vực này sẽ lớn nhất. Tăng trưởng xe tải cũng là yếu tố chính giống như ở miền Bắc nhưng lưu lượng xe gia tăng chủ yếu là do lượng xe máy tăng.

Hình 3.3.2 Vận tải đường bộ ở miền Trung

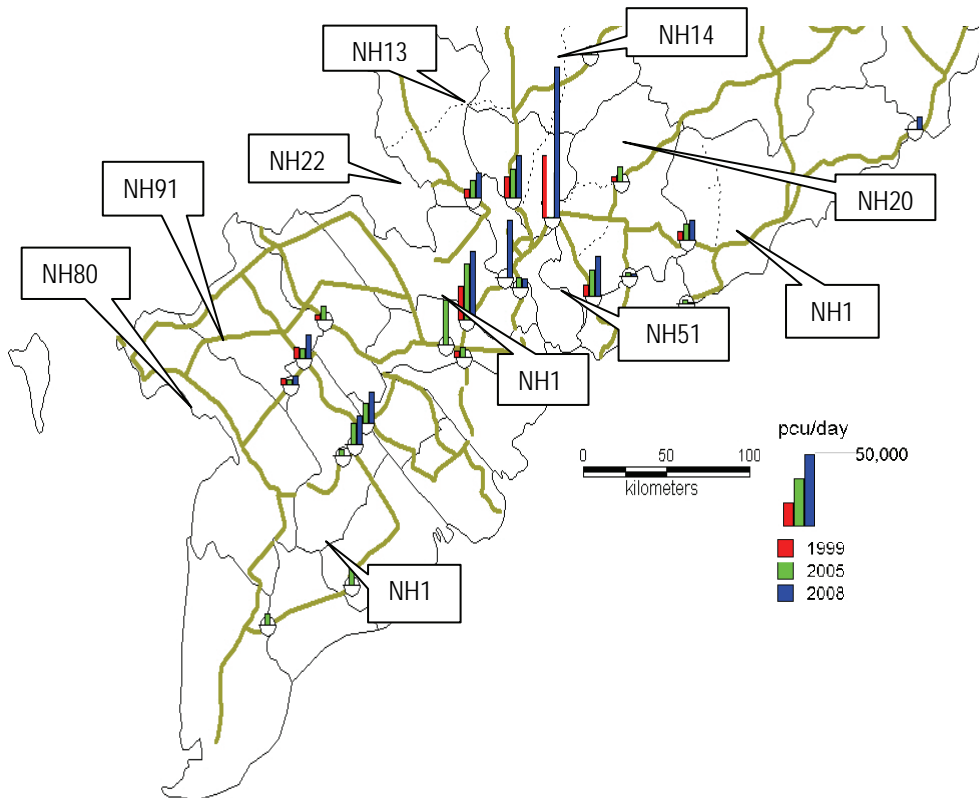


Nguồn: VITRANSS (1999), Nghiên cứu sau VITRANSS (2005) và Điều tra của VITRANSS2 (2008).

(3) Xu hướng vận tải ở miền Nam

3.37 Tình hình lưu lượng vận tải ở miền Nam được minh họa trong Hình 3.3.3 với đặc điểm đoạn tuyến giữa TP Hồ Chí Minh và Đồng Nai là đoạn tuyến có lưu lượng xe liên tục cao nhất trong cả nước. Vận tải đường bộ nói chung đang tăng nhanh và một số đoạn tuyến cho thấy có sự tăng trưởng mạnh. Xe tải là nguồn tăng trưởng chính mặc dù lượng xe máy cũng là tăng mạnh trong lưu lượng phương tiện đường bộ ở miền Nam.

Hình 3.3.3 Lưu lượng vận tải đường bộ ở miền Nam



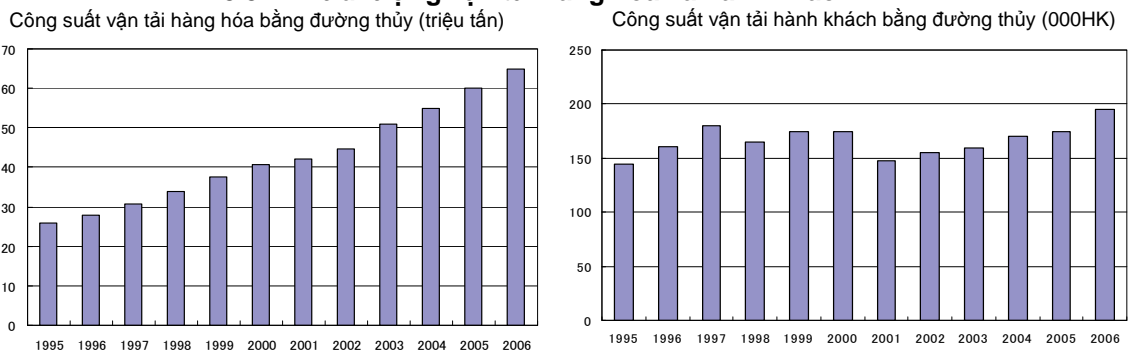
Nguồn: VITRANSS (1999), Nghiên cứu sau VITRANSS (2005) và Điều tra của VITRANSS2 (2008).

2) Đường thủy nội địa

(1) Xu hướng vận tải chung

3.38 Từ năm 1995 đến năm 2006, số liệu thống kê vận tải đường thủy nội địa cho thấy có sự tăng trưởng ổn định trong vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa nhưng lại có xu hướng ngược lại đối với vận tải hành khách (xem Hình 3.3.4). Tổng lượng hàng hóa vận tải vượt 67 triệu tấn năm 2006 hay tăng 9,4%/năm kể từ năm 1995. Lưu lượng vận tải hành khách giảm mạnh năm 2001, sau đó tăng dần, đạt 179 triệu lượt HK năm 2006. Tuy nhiên, cũng cần chú ý rằng các cuộc khảo sát thực địa của VITRANSS 2 ước tính lưu lượng vận tải hàng hóa đạt 234 triệu tấn năm 2008. Có sự chênh lệch lớn trong các ước tính là do số liệu thống kê của Cục Đường thủy được tổng hợp từ lưu lượng vận tải của các cảng (có thể không tính một số cảng). Tuy nhiên, xu hướng này là rất đáng chú ý.

Hình 3.3.4 Lưu lượng vận tải hàng hóa và hành khách



Nguồn: Bài trình bày của TS Sừu, Cục trưởng Cục Đường thủy tại Hội nghị Nước ở Beppu, tháng 12 năm 2007

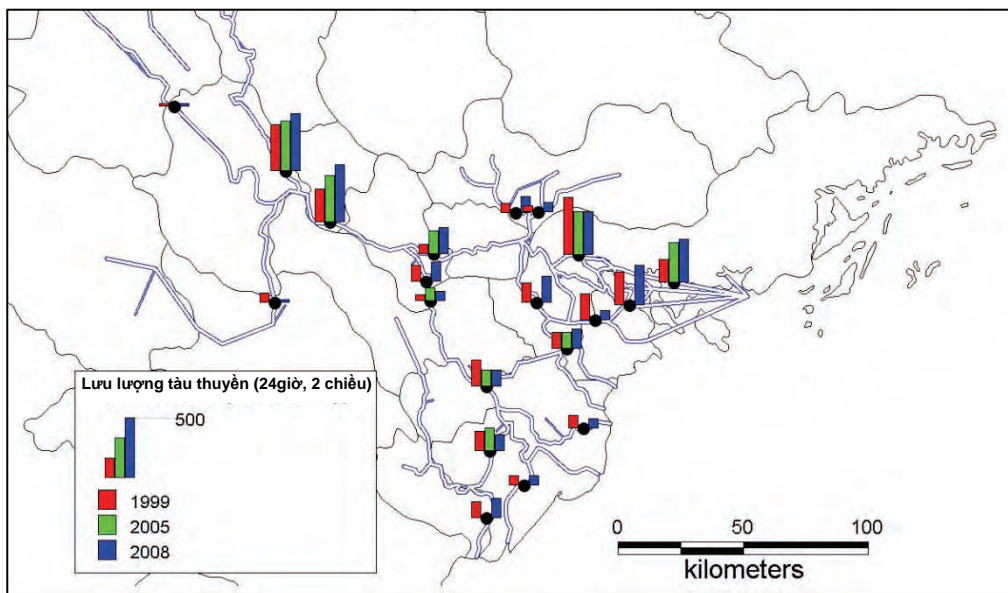
3.39 Theo vùng, miền Nam chiếm gần 60% tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường thủy, tiếp đến là miền Bắc (33%), miền Trung chỉ chiếm dưới 9%.

(2) Xu hướng vận tải đường sông

3.40 Kết quả một số cuộc điều tra gần đây về lưu lượng tàu thuyền so với kết quả khảo sát năm 1999 và năm 2005 được tổng hợp trong Hình 3.3.5 và Hình 3.3.6. Kết quả cho thấy vận tải đường sông đã có sự phát triển tổng thể. Tuy nhiên, ở phía Nam, một số bến có sự sụt giảm đáng kể về lưu lượng tàu thuyền do có một tuyến đường cao tốc thay thế mới được xây dựng.

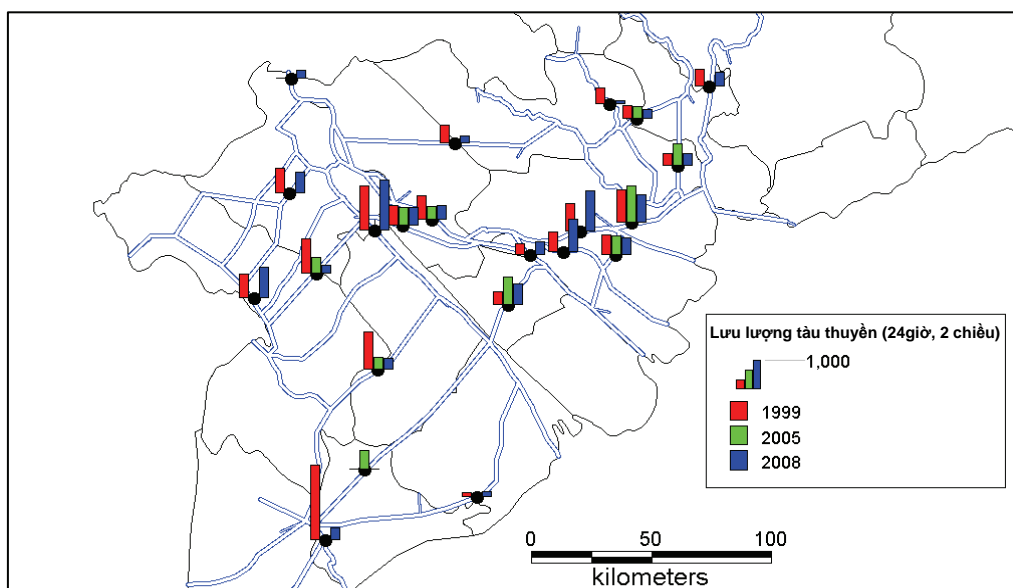
3.41 Ở phía Bắc, lưu lượng phương tiện đường sông chủ yếu là tàu tự hành trong khi ở phía Nam phương tiện phong phú hơn. Điều này thể hiện sự khác biệt về tiêu chuẩn kỹ thuật của các kênh, sông ở phía Bắc và Nam. Với tiêu chuẩn kỹ thuật cao hơn, các công ty vận tải có thể dễ dàng hơn trong việc lựa chọn loại phương tiện và đáp ứng tốt hơn yêu cầu của thị trường, ít bị hạn chế về luồng tuyến.

Hình 3.3.5 Lưu lượng tàu thuyền đường sông phía Bắc



Nguồn: VITRANSS (1999), Nghiên cứu sau VITRANSS (2005) và Khảo sát của VITRANSS 2 (2008).

Hình 3.3.6 Lưu lượng tàu thuyền đường sông phía Nam



Nguồn: VITRANSS (1999), Nghiên cứu sau VITRANSS (2005) và Khảo sát của VITRANSS 2 (2008).

(3) Đặc điểm vận tải

3.42 Để hiểu rõ hơn về hoạt động của các phương tiện đường sông tại Việt Nam, các số liệu được đưa ra để minh họa các tàu có tải, rỗng di chuyển trong mạng lưới, các điểm trên luồng có công suất tàu lớn nhất, trọng tải tàu dọc mạng lưới, loại hàng hóa chuyên chở, thông tin về điểm xuất phát-điểm đến của tàu. Một số đặc điểm chính của hệ thống như sau:

(a) Hệ thống vận tải đường sông phía Bắc

- (i) Tàu thuyền thường đi theo hướng từ phía Tây Hà Nội chở hàng hóa, hành khách xuôi dòng và dỡ hàng, trả khách rồi quay về. Trong khi đó, tàu thuyền từ Quảng Ninh/Hải Phòng thường trả hàng ngược dòng, dỡ hàng và quay về.
- (ii) Hành lang chính là Phú Thọ – Hà Nội – Hải Dương – Hải Phòng/Quảng Ninh.
- (iii) Trọng tải tàu khu vực Quảng Ninh thường lớn hơn, nhưng càng ngược lên phía thượng nguồn thì trọng tải càng hạn chế.
- (iv) Hàng hóa chính là than, quặng, vật liệu xây dựng và xi măng.
- (v) Luồng hàng chính thường đi từ trung tâm đồng bằng sông Hồng, chủ yếu là từ Hải Phòng/Quảng Ninh và Phú Thọ.

(b) Hệ thống vận tải đường sông phía Nam

- (i) Vận tải đường sông phía Nam thường đi theo nhiều hướng vì vậy hệ số chuyên chở của các tàu thường cao hơn
- (ii) Hành lang chính thường tập trung trong khu vực hẹp tại TPHCM và Tiền Giang/Bến Tre
- (iii) Tải trọng các tàu hoạt động trong vùng đồng bằng sông Cửu Long thường nhỏ hơn so với các tàu hoạt động dọc các tuyến ngoại vi TPHCM.
- (iv) Khối lượng vận tải trong vùng thường phong phú hơn về chủng loại loại hàng hóa vận chuyển
- (v) Các luồng chính tập trung theo hướng TPHCM và Tiền Giang/Bến Tre.

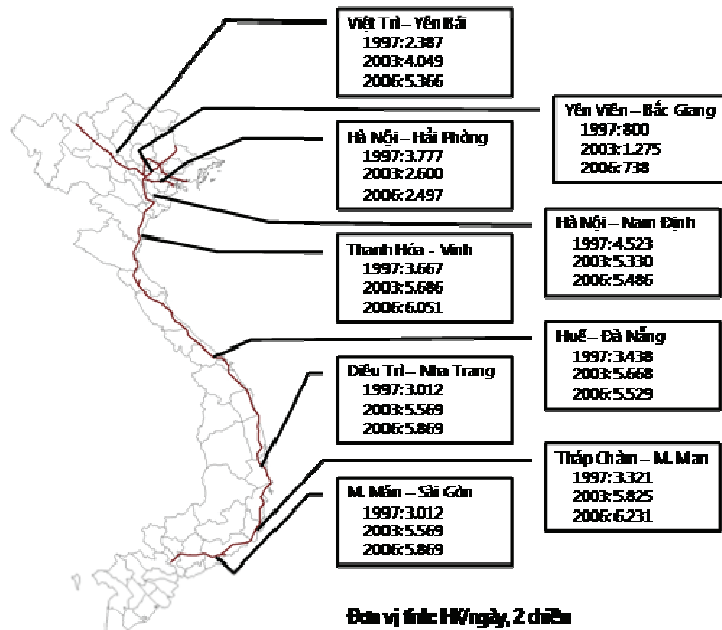
3) Đường sắt

(1) Xu hướng vận tải hành khách

3.43 Hình 3.3.7 minh họa xu hướng thay đổi về lưu lượng hành khách đường sắt trên một số đoạn. Lưu lượng hành khách nhìn chung tăng cho dù không được như các phương thức khác, điều đó khiến thị phần của đường sắt không tăng thậm chí giảm. Lưu lượng hành khách giảm mạnh trên tuyến Hà Nội – Hải Phòng và Hà Nội – Lạng Sơn, đây cũng là các hành lang đường bộ được tăng cường năng lực.

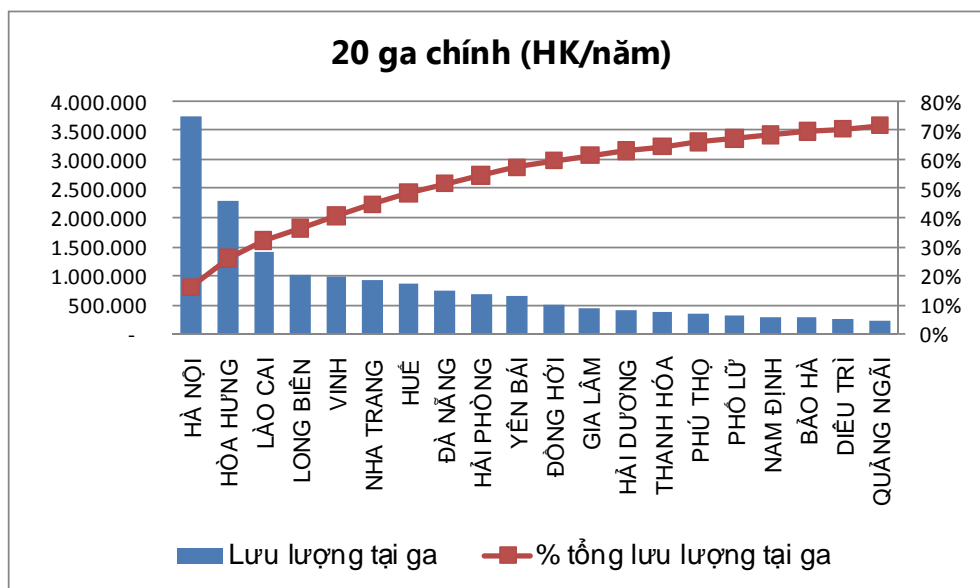
3.44 Các ga chính có lưu lượng hành khách cao nhất là Hà Nội, Hòa Hưng (TPHCM) và Lào Cai. Cũng dễ hiểu khi ga Hà Nội có lưu lượng hành khách cao nhất vì đây là ga đầu mối của mạng lưới. Các hình sau đây minh họa tình hình ở các ga chính trên tuyến Hà Nội – Sài Gòn, Hà Nội – Hải Phòng, Hà Nội – Lào Cai và Hà Nội – Lạng Sơn.

Hình 3.3.7 Xu hướng về lưu lượng hành khách trên từng đoạn



Nguồn: Đường sắt Việt Nam

Hình 3.3.8 Các ga hành khách lớn



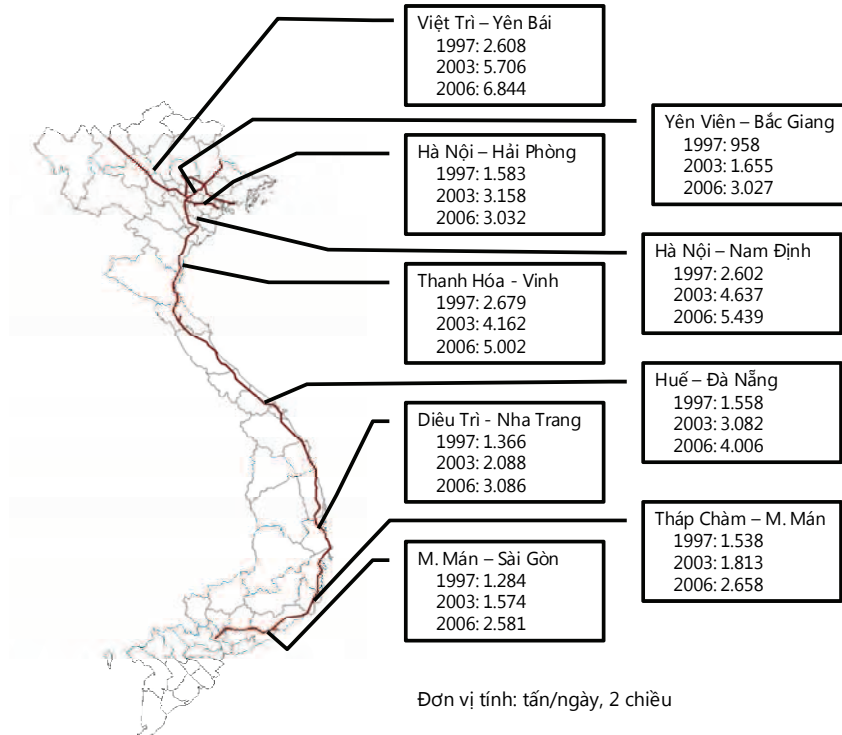
Nguồn: Đường sắt Việt Nam (2006).

(2) Xu hướng vận tải hàng hóa

3.45 Hình 3.3.9 minh họa các xu hướng vận tải hàng hóa trên các đoạn chính của mạng lưới. Cũng giống như đối với lưu lượng hành khách, tốc độ tăng trưởng chung còn hạn chế, mặc dù có tăng, nhưng giảm trên tuyến Hà Nội – Hải Phòng.

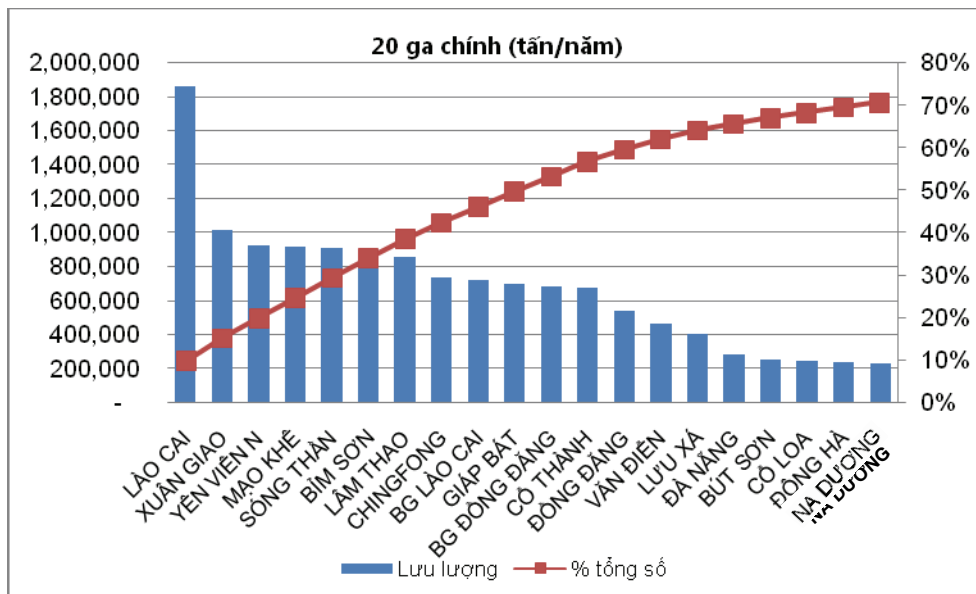
3.46 Hình 3.3.10 tổng hợp tình hình của các ga hàng hóa chính về khối lượng và loại hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt. Đường sắt cho đến nay chủ yếu vận chuyển hàng rời.

Hình 3.3.9 Xu hướng về khối lượng hàng hóa trên các đoạn



Nguồn: Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam

Hình 3.3.10 Các ga hàng hóa chính: Khối lượng hàng



Nguồn: Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam (2006)

4) Hàng không

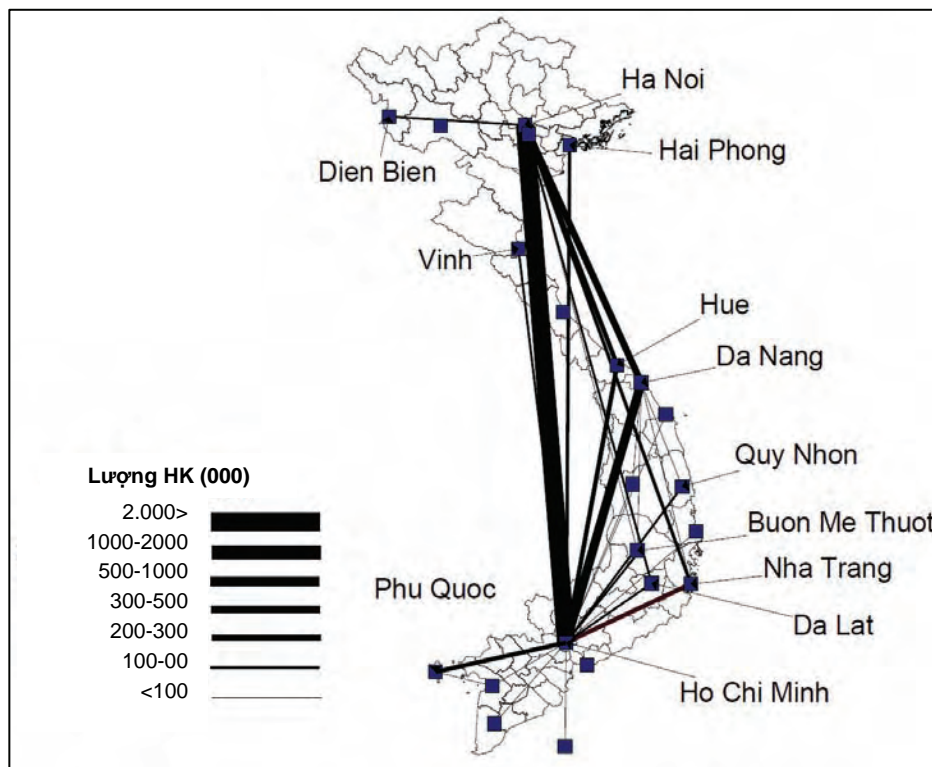
(1) Vận tải nội địa

3.47 Về nhu cầu vận tải hành khách (xem Hình 3.3.11), tuyến Hà Nội – Sài Gòn là tuyến bay nội địa chính, chiếm trên 40% tổng lưu lượng hành khách vận chuyển. Tuyến Sài Gòn – Đà Nẵng đứng thứ hai về vận tải hành khách, tiếp đến là tuyến Hà Nội – Đà Nẵng. 3 tuyến này cũng là 3 tuyến quan trọng nhất trong vận tải hàng hóa (xem Hình 3.3.12). Tuy nhiên, đối với vận tải hàng hóa, tuyến Hà Nội –Sài Gòn chiếm trên 80% tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển và so với tuyến này, nhu cầu vận tải hàng hóa trên các

tuyến khác rất nhỏ. Các tuyến vận tải hàng hóa bằng đường bộ thường có tần suất hoạt động lớn nhất do nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa tập trung ở các tuyến này. Về số lượng hành khách và khối lượng hàng hóa vận tải trên chuyến bay, tuyến Hà Nội – Sài Gòn có số lượng và khối lượng lớn nhất, dẫn đến tình trạng ùn tắc cũng thường xảy ra nhất trên tuyến này so với các tuyến bay khác.

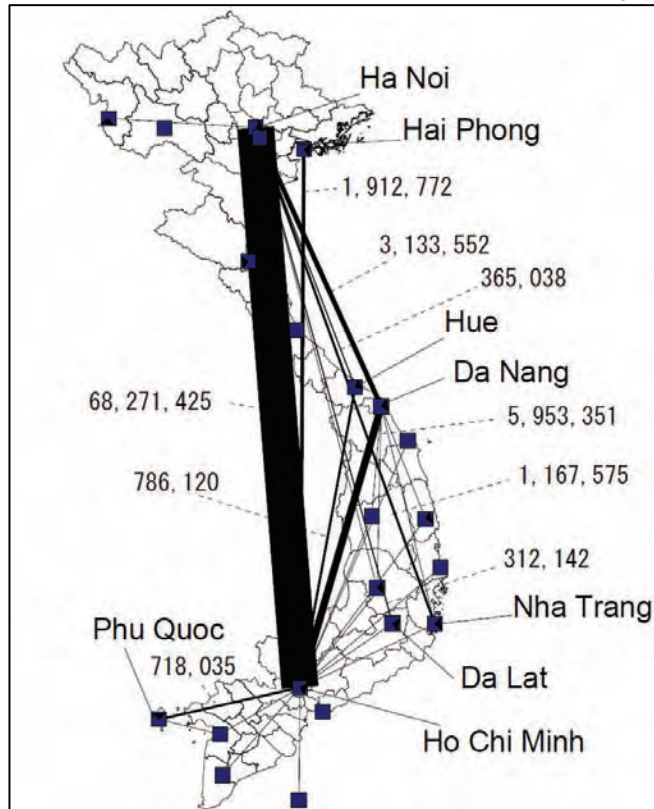
3.48 Bảng 3.3.1 tổng hợp lưu lượng vận tải trong nước và quốc tế năm 2007. 89% tổng khối lượng hành khách quốc tế tới Việt Nam qua 3 cảng hàng không quốc tế chính là Tân Sơn Nhất, Nội Bài và Đà Nẵng. Các cảng hàng không quốc tế cũng chiếm 99% tổng khối lượng vận tải hàng hóa bằng đường hàng không của Việt Nam.

Hình 3.3.11 Nhu cầu vận tải hành khách trong nước năm 2007



Nguồn: Tổng Công ty Hàng không Việt Nam và VASCO.

Hình 3.3.12 Nhu cầu vận tải hàng hóa bằng đường hàng không năm 2007
 (ĐVT: Tấn/ngày)



Nguồn: Tổng Công ty Hàng không Việt Nam và VASCO.

Bảng 3.3.1 Vận tải hàng không năm 2007

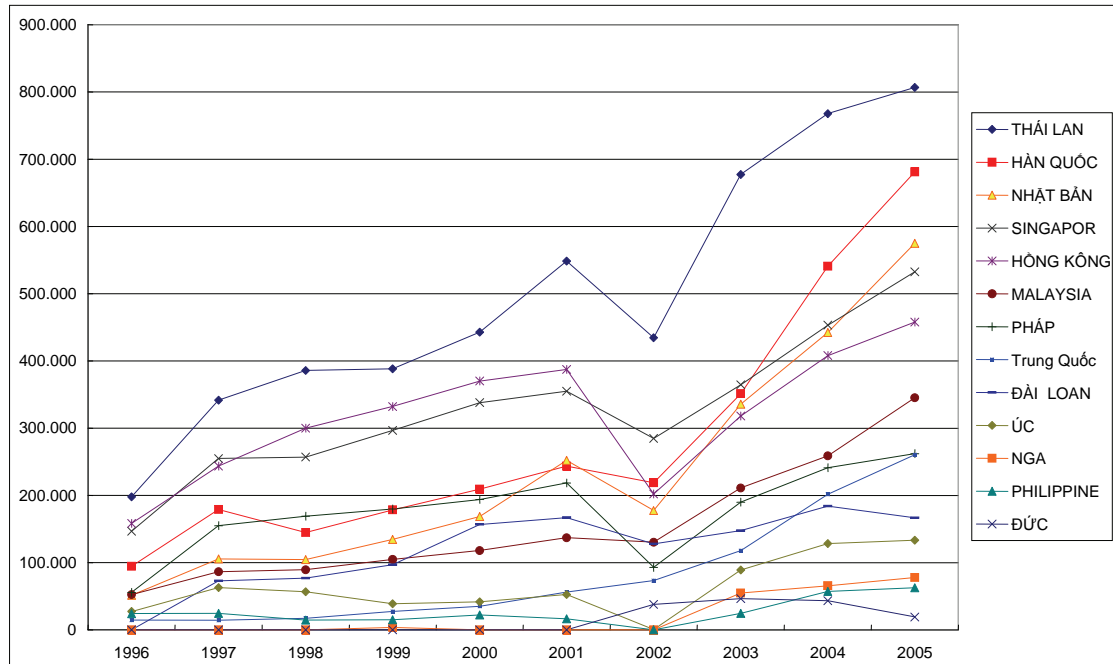
Cảng HK	Tổng số chuyến bay	Tổng lưu lượng HK	Tổng lưu lượng hàng hóa (kg)
1. Tân Sơn Nhất	75.585	10.240.813	252.528.089
2. Nội Bài	44.066	6.317.338	124.022.090
3. Đà Nẵng	11.300	1.442.501	8.916.800
4. Phú Bài	4.592	518.240	889.170
5. Cam Ranh	5.318	501.491	1.319.260
6. Dương Đông	4.008	236.973	722.585
7. Cát Bi	1.482	185.958	1.916.518
8. Buôn Ma Thuật	1.940	144.644	65.035
9. Liên Khương	1.755	120.161	319.518
10. Vinh	676	93.166	140.751
11. Pleiku	1.452	83.222	78.613
12. Rạch Giá	1.498	78.065	93.917
13. Phú Cát	1.432	75.873	2.970
14. Điện Biên Phủ	1.182	65.243	82.330
15. Cà Mau	742	42.924	0
16. Cỏ Ống	588	30.818	2.387
17. Đông Tác	302	14.856	0
18. Chu Lai	230	12.914	0
Tổng	158.148	20.205.200	391.100.033

Nguồn: Cục Hàng không Việt Nam.

(2) Vận tải quốc tế

3.49 Hình 3.3.13 minh họa số lượng hành khách quốc tế từ/tới Việt Nam theo quốc gia đi và đến từ năm 1996 đến năm 2005. Số liệu này chỉ bao gồm vận tải hành khách quốc tế tại các cảng hàng không chính. Cảng hàng không Băng Cốc của Thái Lan là điểm đến phổ biến nhất trong vận chuyển hành khách quốc tế từ/tới Việt Nam kể từ những năm 1990.

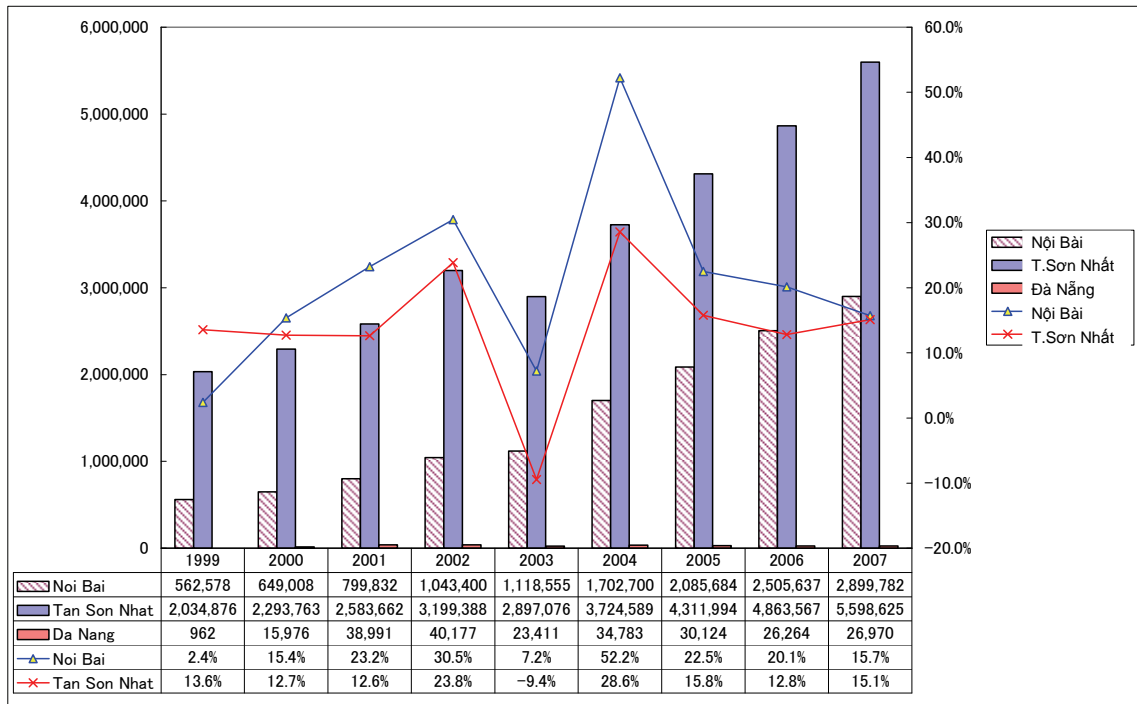
Hình 3.3.13 Vận chuyển hành khách quốc tế theo điểm đi và điểm đến, giai đoạn 1996–2005



Nguồn: Số liệu của ICAO Airline OFOD.

3.50 Hình 3.3.14 tổng hợp tốc độ tăng trưởng vận tải hành khách quốc tế ở các cảng hàng không Nội Bài, Đà Nẵng và Tân Sơn Nhất từ năm 1999 đến năm 2007. Lưu lượng vận tải hành khách quốc tế ở cảng hàng không Nội Bài và Tân Sơn Nhất đã tăng rất nhanh. Lượng hành khách qua cảng hàng không quốc tế Nội Bài đã tăng lên 2,9 triệu lượt hành khách năm 2007 và tốc độ tăng trưởng lưu lượng hành khách của cảng HK Nội Bài luôn cao hơn tốc độ tăng trưởng của cảng HK quốc tế Tân Sơn Nhất trong 8 năm qua. Mặc dù Đà Nẵng cũng là một cảng hàng không quốc tế nhưng lưu lượng hành khách qua cảng HK này tương đối thấp so với 2 cảng HK quốc tế Nội Bài và Tân Sơn Nhất. 3 cảng hàng không quốc tế này đón 8,5 triệu lượt hành khách quốc tế năm 2007 và tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm của vận tải hành khách là 15,5%/năm trong giai đoạn 2003 – 2007.

Hình 3.3.14 Khối lượng hành khách quốc tế và tốc độ tăng trưởng của 3 cảng HK quốc tế, 1997-2007



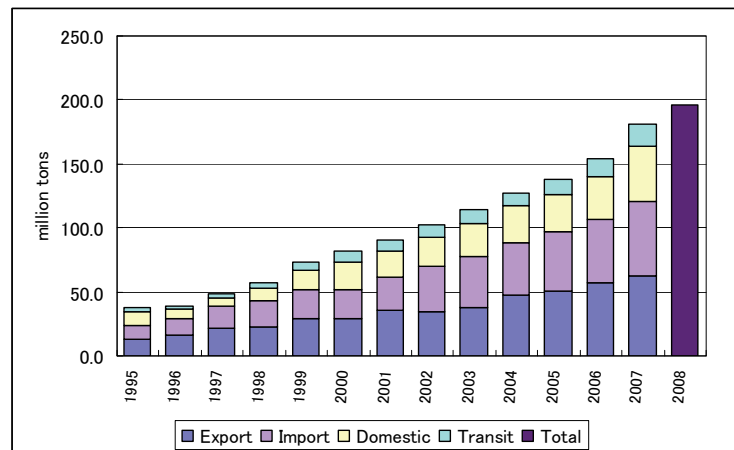
Nguồn: Cục Hàng không Việt Nam

5) Vận tải đường biển

(1) Tổng sản lượng hàng hóa thông qua các cảng trong cả nước

3.51 Lượng hàng thông qua các cảng biển Việt Nam đã tăng liên tục, đạt 181 triệu tấn năm 2007 và 197 triệu tấn năm 2008. Năm 2007, lượng hàng hóa xuất nhập khẩu đạt lần lượt là 62,5 triệu tấn (35% tổng lượng hàng hóa của cả nước) và 58,6 triệu tấn (32%) trong khi khối lượng vận tải hàng hóa nội địa chỉ có 42,9 triệu tấn (24%) và khối lượng hàng hóa quá cảnh là 17,1 triệu tấn (9%). Tỷ lệ tăng trung bình hàng năm của lượng hàng hóa thông qua là 17%, cao nhất trong 8 năm qua. Mặc dầu thấp hơn trong năm 2008 do ảnh hưởng của xu thế kinh tế toàn cầu, mức tăng trưởng vẫn duy trì ở mức 9%.

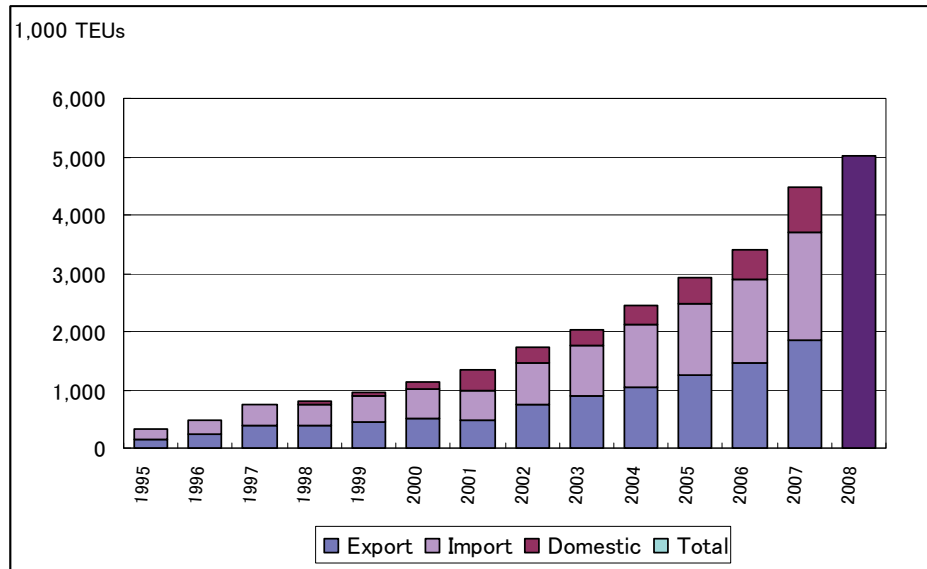
Hình 3.3.15 Hàng hóa thông qua các cảng biển Việt Nam, giai đoạn 1995–2008



Nguồn: Số liệu thống kê của Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam
 Ghi chú: Số liệu chi tiết 2008 chưa cập nhật

3.52 Lượng hàng container thông qua các cảng biển Việt Nam cũng tăng liên tục, đạt 5,0 triệu TEU năm 2008 (xem Hình 3.3.16). Năm 2007, lượng container xuất nhập khẩu đạt lần lượt là 1,84 triệu TEU (41% tổng lượng hàng container của Việt Nam, không bao gồm container quá cảnh) và 1,88 triệu TEU (42%) trong khi khối lượng vận tải hàng hóa nội địa chỉ có 0,77 triệu TEU (17%).

Hình 3.3.16 Lượng hàng container thông qua các cảng biển Việt Nam¹, 1995–2008



Nguồn: Số liệu thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam

Ghi chú: Không tính khối lượng container quá cảnh do thiếu số liệu thống kê. 2) Số liệu chi tiết cho năm 2008 chưa cập Nhật.

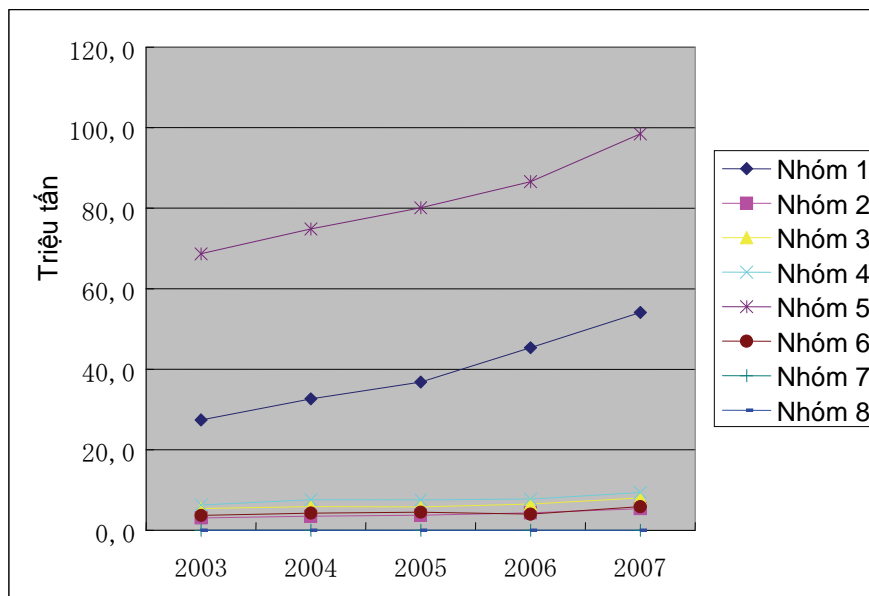
(2) Lượng hàng thông qua các nhóm cảng biển

3.53 Hệ thống cảng biển Việt Nam được chia thành 8 nhóm cảng, như sau:

- (i) Nhóm cảng biển miền Bắc;
- (ii) Nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ;
- (iii) Nhóm cảng biển Trung Trung Bộ;
- (iv) Nhóm cảng biển Nam Trung Bộ;
- (v) Nhóm cảng biển TPHCM, Đồng Nai và Bà Rịa - Vũng Tàu;
- (vi) Nhóm cảng biển Đồng bằng sông Cửu Long;
- (vii) Nhóm cảng biển các đảo Phú Quốc và Tây Nam
- (viii) Nhóm cảng biển Côn Đảo.

3.54 Xét về lượng hàng thông qua theo nhóm cảng biển năm 2007 thì nhóm cảng biển 5 - gồm các cảng biển trong khu vực TPHCM và Vũng Tàu – Thị Vải - đảm nhận 96 triệu tấn (chiếm 54% tổng lượng hàng cả nước). Nhóm cảng biển 1 - gồm các cảng biển ở miền Bắc như cảng Hải Phòng và cảng Cái Lân - đảm nhận 54 triệu tấn (30%). Hầu như tất cả các nhóm cảng biển đều có tốc độ tăng trưởng cao trong giai đoạn 2003 – 2007. Mức tăng trưởng của nhóm cảng biển 5 (các cảng biển ở TPHCM và Vũng Tàu – Thị Vải) và nhóm cảng biển 1 (các cảng biển ở miền Bắc) lần lượt là 9% và 19% còn các nhóm cảng biển 2, 3 và 4 có mức tăng trưởng về hàng thông qua trong mức 9-15%/năm.

Hình 3.3.17 Lượng hàng thông qua các nhóm cảng biển, giai đoạn 2003–2007



Nguồn: Số liệu thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam

4 HIỆU QUẢ CỦA CÁC CHUYÊN NGÀNH GTVT

4.1 Khái quát

4.1 Tính từ VITRANSS (1999) đến cuối năm 2007, Việt Nam đã đầu tư 113.000 tỉ đồng để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, thực hiện được 45% kế hoạch đầu tư (bao gồm các dự án nghiên cứu VITRANSS đã đề xuất và một số dự án khác). Nhìn chung, ngân sách chi hàng năm là 14.200 tỉ (tương đương với 860 triệu USD) – chiếm 2,16% GDP. Chủ yếu các đầu tư này là cho ngành đường bộ (chiếm tới 80%).

Bảng 4.1.1 Đầu tư cho ngành giao thông vận tải¹⁾ (1999 – 2007)

(Đơn vị: Tỉ đồng)

Phương thức	Kế hoạch			Thực hiện		
	VITRANSS	Khác	Tổng	VITRANSS	Khác	Tổng
Đường bộ	121,684	71,783	193,468	72,566	28,207	90,774
Đường sắt	7,440	4,782	12,222	1,428	902	2,329
Đường thủy	2,009	184	2,192	2,004	184	2,187
Hàng Hải	20,234	8,111	28,346	9,370	803	10,173
Hàng Không	10,155	-	10,155	8,264	-	8,264
Tổng	161,524	84,860	246,383	93,632	20,096	113,729

Ghi chú: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 tổng hợp dựa trên tài liệu có sẵn.

1) Nguồn vốn cho các dự án VITRANSS đề xuất bao gồm vốn trung ương, địa phương và vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI). Các dự án không do VITRANSS đề xuất chỉ bao gồm các dự án của Bộ GTVT.

4.2 Trong thập kỷ qua, Việt Nam đã đạt được nhiều thành tựu đáng kể trong phát triển kết cấu hạ tầng GTVT, đặc biệt là đường bộ với việc xây dựng thêm gần 30.000 km đường và tỷ lệ đường được rải mặt tăng gấp 5 lần trong vòng 7 năm.

4.3 GDP/người đã tăng từ 406 USD năm 2000 lên 765 USD năm 2007. Cũng trong thời gian này, xuất khẩu đã tăng trên 3 lần từ 14,5 tỷ USD lên 48,6 tỷ USD. Tỷ lệ hộ nghèo cũng giảm mạnh từ 41% năm 1995 xuống 18% năm 2005 và 16% năm 2006. Ngành GTVT là yếu tố chính thúc đẩy quá trình phát triển kinh tế-xã hội của Việt Nam.

4.4 Đánh giá nhanh về các chuyên ngành GTVT của Việt Nam năm 2008 được tổng hợp trong Bảng 4.1.2

Bảng 4.1.2 Tổng quan về ngành GTVT Việt Nam

Phương thức	Kết cấu hạ tầng	Nhu cầu và dịch vụ
Đường bộ	<ul style="list-style-type: none"> Mạng lưới với 250.000 km đường bộ 30.000 km đường huyết mạch chính yếu (quốc lộ, tỉnh lộ) Tình trạng quốc lộ (17.000 km) <ul style="list-style-type: none"> - 7% có 4(+) làn xe - 43% tốt, 37% trung bình, 20% xấu/rất xấu - Cấp phối: 6% Tình trạng đường tỉnh và đường địa phương <ul style="list-style-type: none"> - Đường tỉnh (23.000 km): 24% đất và cấp phối - Đường huyện (55.000 km): 86% đất và cấp phối - Đường xã (141.000 km): 79% đất và cấp phối - Đường đô thị và đường khác (14.900 km): 54% đất và cấp phối 	<ul style="list-style-type: none"> Số xe đăng ký: 18 triệu xe máy và 973 nghìn ô tô (2006) Tăng trưởng về số lượng phương tiện: 20,1%/năm với xe máy, 12,3%/năm với ô tô Tăng lưu lượng xe hàng năm 99-08 (xe Con:Buýt:Tài:Máy) <ul style="list-style-type: none"> - QL5 (Hải Phòng): 16%:7%:16%:11% - QL1 (Thanh Hóa): 11%:9%:10%:11% - QL1 (Bình Thuận): 16%:10%:9%:10% - QL1 (Đồng Nai): 14%:6%:14%:-5% - QL1 (Long An): 11%:5%:9%:8% 14.727 vụ tai nạn, 12.757 người chết, 11.288 bị thương (2006)

Phương thức	Kết cấu hạ tầng	Nhu cầu và dịch vụ
Đường sắt	<ul style="list-style-type: none"> Chiều dài mạng lưới: <ul style="list-style-type: none"> - Trên 2600km, không điện khí hóa - Đường đơn (gần như toàn bộ) và chủ yếu là khổ 1m Tình trạng đường sắt từ Hà Nội tới TPHCM <ul style="list-style-type: none"> - Đường ngang đóng mở thủ công - 29/25 cầu chỉ đảm bảo tốc độ $\leq 50/60$ km/h (HH/HK) - 41/10 đoạn có bán kính cong giới hạn tốc độ $\leq 50/60$ km/h (HH/HK) - Tốc độ chạy tàu thực tế 50-80 km/h Đầu máy toa xe <ul style="list-style-type: none"> - 346 đầu máy diesel, trong đó 291 sử dụng được - 75% đã trên 15 năm sử dụng (phần lớn là trên 20 năm) - 842 toa xe khách và 4.856 toa xe hàng 	<ul style="list-style-type: none"> 11,6 triệu lượt hành khách (2006) – giảm 4%/năm kể từ năm 2004. 11 triệu tấn hàng (2006) – giảm nhẹ về tấn-km 473 vụ tai nạn, 192 người chết và 391 người bị thương (trung bình giai đoạn 2004-2006)
Hàng hải	<ul style="list-style-type: none"> Cảng biển <ul style="list-style-type: none"> - 17 cảng biển loại 1 (17.500 m chiều dài bến) - 23 cảng biển loại 2 và 9 cảng biển loại 3 Hiện trạng các cảng biển lớn (độ sâu tối thiểu) <ul style="list-style-type: none"> - Hoàng Diệu (dài 1.717m, sâu 8,4/4,1m tại bến/luồng) - Tiên Sa (dài 528m, sâu 11/12,7m tại bến/luồng) - Sài Gòn (dài 2.669m, sâu 8,5/8,5m tại bến/luồng) Đội tàu (2007): 865 tàu, 3,4 triệu DWT <ul style="list-style-type: none"> - Viễn dương: 360 tàu, 2,5 triệu DWT - Ven biển: 505 tàu, 0,9 triệu DWT Thuộc sở hữu nhà nước: (2007): 216 tàu, 1,6 triệu DWT <ul style="list-style-type: none"> - Tàu hàng tổng hợp (1 triệu DWT) - 17 tàu container với 181,000T DWT 	<ul style="list-style-type: none"> Lượng hàng thông qua cảng (2007) <ul style="list-style-type: none"> - Quốc tế: 121,1 triệu tấn, 11%/năm (04-07) - Nội địa: 42,9 triệu tấn, 14%/năm (04-07) Hàng container thông qua cảng (2007) <ul style="list-style-type: none"> - Quốc tế: 3,7 triệu TEU, 21%/năm (04-07) - Trong nước: 0,8 triệu TEU, 32%/năm (04-07) Lượng hành khách – hạn chế 74 vụ tai nạn, 20 người chết, 8 người bị thương (bình quân giai đoạn 2003-2005)
Đường thủy nội địa	<ul style="list-style-type: none"> Mạng lưới đường thủy nội địa phía Bắc: dài gần 2.700km, rộng tối thiểu 30-36m, sâu tối thiểu 1,5-3,6m. Độ sâu thay đổi theo mùa. Hoạt động 24/24 giờ. Mạng lưới đường thủy nội địa phía Nam: dài gần 3.000 km, rộng tối thiểu 30-100m, sâu tối thiểu 2.5-4 m. Hoạt động 24/24 trên một số tuyến chính Mạng lưới đường thủy nội địa miền Trung: dài gần 800 km – vai trò hạn chế Cảng và bến thủy nội địa – 7.189 điểm, gồm 126 cảng sông, 4.809 bến bốc xếp hàng, 2.348 bến khách ngang sông. Nhiều điểm khác không được xếp loại. Đội tàu sông <ul style="list-style-type: none"> - Cục đăng kiểm (2006): 86.000 tàu (chủ yếu chở hàng), trung bình 70 tấn/tàu, và thêm 700.000 tàu nhỏ 1-10 tấn - Hiện trạng xuống cấp, tuổi trung bình là 12 	<ul style="list-style-type: none"> Khối lượng vận tải (2008) <ul style="list-style-type: none"> - 640.000 tấn/ngày (tăng trưởng 27%/năm từ 1999) - Hành khách (chủ yếu là địa phương, ít liên tỉnh) Loại hàng hóa <ul style="list-style-type: none"> - Miền Bắc: Than đá, quặng, vật liệu xây dựng, xi măng - Miền Nam: Vật liệu xây dựng (phần lớn), phân bón, sản phẩm công nghiệp và chế tạo, xi măng, nông sản, hàng tiêu dùng, 308 vụ tai nạn, 251 người chết, 30 người bị thương (trung bình 2003-2005)
Hàng không	<ul style="list-style-type: none"> 21 cảng hàng không, gồm 18 cảng hàng không nội địa, 3 cảng hàng không quốc tế Hiện trạng các cảng hàng không lớn <ul style="list-style-type: none"> - Nội Bài – 4,3 triệu HK/năm, đường băng 45 x 3.800m x 2 - Đà Nẵng – 1 triệu HK/năm, đường băng 45x3.048m x 2 - Tân Sơn Nhất – 10 triệu HK/năm, đường băng 45x3.800m x 2 3 hãng hàng không đang hoạt động, Vietnam Airlines chiếm thị phần lớn 	<ul style="list-style-type: none"> Khách quốc tế: 8,5 triệu (2007), tăng 15,5%/năm (2003-2007) Khách nội địa: 11,6 triệu (2007), tăng 15,6%/năm (2003-2007) Hàng quốc tế: 224.000 tấn (2007), tăng 15,4%/năm (2003-2007) Hàng nội địa: 166.000 tấn (2007), tăng 14,9%/năm (2003-2007)

1) Tác động kinh tế-xã hội

4.5 Lượng vốn đầu tư cho các dự án GTVT được duy trì ở mức 2,5% tổng GDP của cả nước. Đánh giá các dự án sau khi hoàn thành là việc không khả thi nhưng kết quả của một số dự án thực sự đã phản ánh tác động kinh tế sâu rộng từ góc độ hội nhập kinh tế và phát triển của các vùng miền trong cả nước thông qua việc giảm chi phí vận tải và thời gian đi lại cũng như tăng độ tin cậy của dịch vụ vận tải. Ví dụ như QL5, công tác cải tạo và nâng cấp hoàn thành vào năm 2000 đã góp phần thúc đẩy tập trung công nghiệp ở

miền Bắc. Nhiều khu công nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài đã được phát triển dọc tuyến QL5, sản phẩm của các khu công nghiệp này được vận chuyển qua các cảng mới cải tạo ở Hải Phòng. Nếu không có QL5, 90% vốn đầu tư vào hành lang này sẽ không được thực hiện. QL5 cũng đem lại sự thay đổi đáng kể trong cơ cấu sản xuất nông nghiệp của các tỉnh như Hưng Yên và Hải Dương nhằm đáp ứng nhu cầu của thị trường được mở rộng¹. Cũng có thể thấy mô hình phát triển dọc các tuyến đường mới và các tuyến vận tải mới được cải tạo ở cả miền Nam và các vùng miền khác trong cả nước.

4.6 Cùng với phát triển các khu công nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài, cơ cấu kinh tế cũng chuyển dịch nhanh chóng: tỷ trọng của KVII và KVIII trong GDP đã tăng từ 76,7% năm 2000 lên 82,1% năm 2007.

4.7 GTVT cũng góp phần cải thiện khả năng tiếp cận các cơ hội kinh tế-xã hội của người dân nông thôn. Có nghiên cứu² đã kết luận rằng “đầu tư thêm 1% GDP vào kết cấu hạ tầng sẽ góp phần giảm tỷ lệ nghèo đói khoảng 0,5%”. Tác động ở các tỉnh kém phát triển sẽ lớn hơn. Đầu tư phát triển GTVT còn có tác động giảm nghèo lớn hơn và sẽ còn cao hơn nữa nếu đầu tư vào cấp thoát nước và vệ sinh môi trường”.

2) Thách thức mới

4.8 Sẽ không còn là thách thức trong trường hợp khôi phục kết cấu hạ tầng bị phá hủy trong chiến tranh hoặc xây dựng thêm các cảng biển, tuyến đường hay cảng hàng không. Nhưng thách thức sẽ nảy sinh trong trường hợp ngành GTVT muốn đạt được các kết quả nhằm duy trì tăng trưởng và phát triển kinh tế từ đầu tư trực tiếp nước ngoài. Do đó, hiệu quả hoạt động của ngành GTVT cần phải tiếp tục tăng cường so với các cách thực hiện hiệu quả trên thế giới.

4.9 Nghiên cứu đã xem xét hiện trạng và vấn đề của toàn ngành GTVT và của từng chuyên ngành gồm đường bộ và vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, cảng và vận tải biển và hàng không. Cũng không cần phải nhắc lại ở đây rằng Nghiên cứu không chỉ tổng hợp những tiến bộ đã đạt được mà còn xác định rõ phương hướng phát triển của các phương thức vận tải.

4.10 Trong những năm qua, nỗ lực cải cách đã và đang diễn ra ở hầu hết các cơ quan chuyên ngành, tạo ra những thay đổi giúp Việt Nam đáp ứng các thách thức trong tương lai tốt hơn. Sự tách biệt vai trò quản lý và khai thác kinh doanh trong lĩnh vực Hàng không là một ví dụ đáng ghi nhận. Tuy nhiên, quá trình tương tự trong các chuyên ngành khác còn rất chậm chạp. Còn thiếu sự định hướng đa phương thức, dẫn đến sự mất cân đối, liên kết chưa phù hợp giữa các chuyên ngành. Kinh phí bảo trì chưa đáp ứng được nhu cầu thực tế, đặc biệt đối với chuyên ngành đường bộ và vận tải thủy nội địa.

4.11 Các tỉnh chưa thực sự tham gia giải quyết các thách thức về giao thông vận tải mà đáng ra có thể làm. Ngân sách cấp cho ngành GTVT (chiếm khoảng 2%-3% giá trị GDP của mỗi tỉnh) có thể được tăng cường để đạt hiệu quả tối đa. Đầu tư của tư nhân vào cung cấp kết cấu hạ tầng giao thông mới còn sơ khai và bị hạn chế bởi các rào cản thể chế.

4.12 Có quá nhiều dự án cần được xem xét- một sản phẩm luôn gắn liền với công tác quy hoạch dài hạn - nhưng việc xác định ưu tiên còn kém, dẫn đến những kỳ vọng thiếu

¹ Trần Văn Thơ và cộng sự, “Đánh giá các dự án kết cấu hạ tầng GTVT ở miền Bắc Việt Nam”, Tổ chức Xúc tiến Ngoại thương Nhật Bản (JETRO)

² Viện Khoa học Xã hội Việt Nam, “Cập nhật tình trạng đói nghèo ở Việt Nam năm 2006”, Hà Nội (tháng 12 năm 2006).

thực tế. Bảng 4.1.2 dưới đây tổng hợp các vấn đề mà ngành GTVT phải giải quyết trên con đường phát triển từ hiện tại đến tương lai.

Bảng 4.1.3 Các vấn đề của Ngành GTVT Việt Nam

Kết cấu hạ tầng	Dịch vụ
<ul style="list-style-type: none"> • Thiếu kết nối quy hoạch đô thị, vùng với phát triển kết cấu hạ tầng GTVT 	<ul style="list-style-type: none"> • Sự trợ cấp thiếu bền vững trong dịch vụ vận tải đô thị, cụ thể là dịch vụ xe buýt (và sắp tới là đường sắt đô thị)
<ul style="list-style-type: none"> • Quy hoạch thiếu liên kết giữa các chuyên ngành gây cản trở đối với việc phát triển hệ thống vận tải liên phương thức, đa phương thức 	<ul style="list-style-type: none"> • Sự định giá, quy định chưa phù hợp giữa các phương thức gây ra sự mất cân bằng trong lựa chọn phương thức và đầu tư.
<ul style="list-style-type: none"> • Không cân bằng trong phân bổ nguồn lực cho các ngành, giữa chi phí đầu tư và duy tu bảo dưỡng 	<ul style="list-style-type: none"> • Sự tham gia sâu, rộng của nhà nước trong cung cấp dịch vụ, đặc biệt dịch vụ cảng, vận tải biển.
<ul style="list-style-type: none"> • Thiếu nguồn lực tài chính bền vững cho ngành GTVT, cụ thể là vận tải thủy nội địa, đường sắt 	<ul style="list-style-type: none"> • Thiếu tính an toàn, đặc biệt là an toàn đường bộ và đường ngang (đường sắt).
<ul style="list-style-type: none"> • Sử dụng hiệu quả hơn tài sản hiện có, đặc biệt là tại các cảng, cảng hàng không 	<ul style="list-style-type: none"> • Chuyển đổi từ xe gắn máy sang phương tiện công cộng và xe con đối với người dân đô thị ở các thành phố lớn.
<ul style="list-style-type: none"> • Phát thải khí carbon và nhu cầu năng lượng, tốc độ cơ giới hóa phương tiện gia tăng. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nhu cầu về dịch vụ logistics phức hợp của các ngành xuất khẩu.
<ul style="list-style-type: none"> • Sự tham gia phù hợp của khu vực tư nhân vào lĩnh vực phát triển cảng, cảng hàng không, đường cao tốc và logistics. 	<ul style="list-style-type: none"> • Liên kết các vùng sâu, vùng xa, cải thiện khả năng tiếp cận mạng lưới giao thông là rất cần thiết.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

4.13 Việt Nam hiện khó có thể vừa giải quyết các vấn đề trên vừa hiện đại hóa hệ thống giao thông trong môi trường của một nền kinh tế được kỳ vọng sẽ tăng trưởng nhanh. Ngoài ra, cuộc khủng hoảng tài chính bất ngờ xảy ra vào năm 2008 làm ảm đạm viễn cảnh tương lai thế giới, trong đó có Việt Nam. Theo số liệu của Tổ chức Thương mại Thế giới, lần đầu tiên kể từ năm 1982, thương mại toàn cầu sụt giảm đến 9% vào năm 2009. IATA dự báo hàng không Châu Á Thái Bình dương sẽ chịu tác động lớn nhất bởi sự khủng hoảng kinh tế. Vận tải biển quốc tế cũng chịu ảnh hưởng lớn khi nhìn vào những đội tàu nằm yên ắng tại những cảng cửa ngõ vốn luôn bận rộn. Thật đáng buồn khi đường lối phát triển kinh tế của Việt Nam vốn dựa vào xuất khẩu và đầu tư trực tiếp nước ngoài cũng bị chao đảo bởi cuộc khủng hoảng này. Do đó, Việt Nam cần đánh giá lại chiến lược phát triển để phù hợp với tình hình mới.

4.2 Đường bộ và vận tải đường bộ

1) Các quy hoạch và quyết định của Chính phủ

4.14 Hiện có 2 quyết định của Thủ tướng Chính phủ liên quan đến các phát triển chuyên ngành đường bộ, gồm Quyết định số 412/QĐ-TTg tháng 4 năm 2007 và Quyết định số 1290/QĐ-TTg tháng 9 năm 2007. Quyết định 1290 có phạm vi rộng hơn, gồm phát triển đường chính yếu và thứ yếu. Phần dưới đây tổng hợp quy mô các dự án đã xác định:

- (i) Phát triển khoảng 2.500 km đường cao tốc
- (ii) Xây dựng khoảng 110 km đường đô thị chính (Hà Nội và TPHCM)
- (iii) 13 dự án phát triển đường chính yếu (xây mới, nâng cấp, mở rộng và cầu)
- (iv) Phát triển đường bộ thứ yếu (350 km, làm mới và nâng cấp)
- (v) Tăng cường an toàn giao thông

4.15 Năm 2002, Thủ tướng Chính phủ đã ký Quyết định số 162/2002/QĐ-TTg phê duyệt “Quy hoạch phát triển ngành giao thông vận tải đường bộ đến năm 2010 và định hướng đến năm 2010”. Kể từ đó đã có một số quy hoạch đường cao tốc đã được xây dựng bởi Bộ GTVT, Công ty Đầu tư Phát triển Đường cao tốc Việt Nam, Cục đường bộ và Tổng Công ty Tư vấn Thiết kế GTVT. Quy hoạch mới nhất do Bộ GTVT trình năm 2007 và đã được Chính phủ phê duyệt năm 2008 (Quyết định số 1735/QĐ/2008/QĐ-TTg) với tổng chiều dài mạng lưới đường cao tốc là gần 5.500 km. Mục tiêu đặt ra cho mạng lưới đường cao tốc như sau:

- (i) Kết nối các trung tâm chính trị, kinh tế và văn hóa trong cả nước và vùng.
- (ii) Tăng cường giao thông giữa các vùng kinh tế trọng điểm.
- (iii) Kết nối tới các cửa khẩu chính nhằm thúc đẩy thương mại qua biên giới, du lịch v.v.
- (iv) Kết nối với các phương thức vận tải khác như đường sắt, hàng không, cảng sông, cảng biển và cửa khẩu đường bộ

4.16 Sẽ có hai tuyến đường cao tốc Bắc – Nam chạy song song là tuyến Bắc – Nam phía Đông và tuyến Bắc – Nam phía Tây. Ngoài ra mạng lưới gồm 6 tuyến hướng tâm (1 tuyến đường ven biển) ở miền Bắc, 4 tuyến ở miền Trung và 6 tuyến đang được hoàn thiện ở miền Nam.

4.17 Chiến lược Phát triển GTVT của Bộ GTVT tới năm 2020 đề xuất một khối lượng lớn các dự án phát triển đường bộ nhưng chủ yếu tập trung đáp ứng nhu cầu trên trục bắc – nam (QL1 và đường HCM) và các nhu cầu của từng vùng. Mạng lưới đường cao tốc cũng đã được đề xuất, gồm trục bắc – nam và các mạng lưới cao tốc vùng phía bắc và phía nam. Còn với mạng lưới đường thứ cấp, vấn đề đặt ra là bố trí thêm ngân sách để nâng cấp hoặc phát triển đường. Hiện có nhiều dự án đường bộ đang được triển khai hoặc đã cam kết, điều đó là do chính sách tập trung phát triển giao thông của Chính phủ với trọng tâm là ngành đường bộ. Những dự án lớn bao gồm:

- (i) Đường cao tốc Cầu Giẽ – Ninh Bình (50 km, 2006-2010)
- (ii) Đường cao tốc Nội Bài – Lào Cai (264 km, 2008-2012)
- (iii) Đường cao tốc TPHCM – Long Thành – Dầu Giây (50 km, 2008-2012)
- (iv) Đường cao tốc TPHCM – Trung Lương (62 km, 2004-2008)
- (v) Đường cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận – Cần Thơ (82 km, theo hình thức BOT)
- (vi) Đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng (~100 km, 2008-2011)
- (vii) Đường cao tốc Hà Nội – Thái Nguyên (62 km, 2005-2010)

2) Các vấn đề phát triển chính

(1) Phân cấp đường bộ

4.18 Kết cấu hạ tầng đường bộ cho đến nay đã được đầu tư lớn nên đã phát triển mạnh và được cải thiện rất nhiều. Tuy nhiên vẫn còn nhiều bất cập. Một trong những bất cập đó là dù mức đầu tư tăng nhanh nhưng lưu lượng giao thông còn tăng nhanh hơn khả năng phát triển đường của Chính phủ. Một vấn đề khác là tình trạng ùn tắc giao thông trên một số tuyến đường nối giữa các khu công nghiệp, đô thị và các cửa ngõ. Do đó, cần tạo cho mạng lưới tính hiệu quả cao thông qua việc áp dụng cơ cấu phân cấp đường bộ theo chức năng.

4.19 Công tác phân cấp đường bộ theo chức năng cho phép tuyến đường cụ thể tập trung vào tạo thuận lợi cho sự tăng cường năng lực vận chuyển hoặc tạo ra khả năng tiếp cận tốt. Việc tiếp cận đường có kiểm soát có thể làm tăng năng lực cho một tuyến đường 4 làn xe lên gần 60%, mang lại hiệu quả trên một đơn vị đầu tư cao hơn và cũng cải thiện tình hình an toàn giao thông và tốc độ khai thác trên tuyến đường đó.

4.20 Tuy nhiên, một trong những điểm yếu chính của mạng lưới đường bộ Việt Nam là thiếu sự đồng bộ, gắn kết giữa các cấp đường theo chức năng và điều này đã thực sự trở nên bất cập khi Việt Nam đang dần trở thành một nước cơ giới hóa với tốc độ tăng trưởng rất cao của xe máy, xe con và xe tải. Các loại xe này, với đặc điểm khai thác khác nhau, đã tạo ra xung đột trên đường, giảm tính hiệu quả tối ưu trong khai thác và đặc biệt là gây ra những rủi ro cao trong đi lại khiến tỷ lệ tai nạn giao thông đường bộ cao.

4.21 Quyết định số 186/2004/NĐ-CP quy định phân loại đường bộ thành đường quốc lộ, đường tỉnh lộ, huyện lộ, xã lộ, đường đô thị và một số đường chuyên dụng khác như trong bảng dưới đây.

Bảng 4.2.1 Phân cấp quản lý hành chính về đường bộ

Phân loại	Định nghĩa	Cơ quan chủ quản	Chiều dài (km)
Quốc lộ	Các tuyến đường trục chính trên mạng lưới đường bộ quốc gia có tác dụng đặc biệt quan trọng phục vụ sự phát triển kinh tế – xã hội và an ninh – quốc phòng của khu vực và quốc gia, bao gồm: <ul style="list-style-type: none"> • Các tuyến đường nối thủ đô Hà Nội tới các thành phố trực thuộc trung ương, và trung tâm hành chính của các tỉnh; • Các tuyến đường nối các trung tâm hành chính của từ 3 tỉnh hoặc các thành phố trực thuộc trung ương (từ đây về sau gọi là cấp tỉnh) trở lên; • Các tuyến đường nối các cảng biển quốc tế đến các cửa khẩu quốc tế và các ngửa ngõ lớn khác. 	Tổng Cục Đường bộ VN (Bộ GTVT)	17.228
Đường tỉnh	Các tuyến đường trục trong 1 đến 2 tỉnh, bao gồm các tuyến đường nối trung tâm hành chính của tỉnh với các trung tâm hành chính huyện hoặc với các trung tâm hành chính của các tỉnh lân cận; các tuyến đường nối các tuyến quốc lộ với các trung tâm hành chính của huyện.	Sở GTVT (UBND tỉnh)	23.520
Đường huyện	Các tuyến đường nối một các trung tâm hành chính huyện với các trung tâm hành chính xã, cụm xã hoặc trung tâm hành chính huyện lân cận; các tuyến đường nối các tuyến đường tỉnh với các trung tâm hành chính xã hoặc trung tâm cụm xã.	(UBND huyện)	49.823
Đường xã	Các tuyến đường nối các trung tâm hành chính xã với các thôn, xóm hoặc nối các xã với nhau	(UBND xã)	151.187
Đường đô thị	Các tuyến đường nằm trong phạm vi địa giới hành chính đô thị hoặc các trung tâm đô thị	Sở GTVT (UBND)	8.492
Đường chuyên dùng	Các tuyến đường sử dụng chuyên cho hoạt động vận tải, lưu thông của một hoặc một số cơ quan, doanh nghiệp, hoặc/và cá nhân	(chủ đầu tư)	6.434
Tổng			256.684

Nguồn: Cục Đường bộ VN, Nghị định 186/2004/NĐ-CP
 Chú thích: Tổng chiều dài tính tới 2008.

4.22 Một yếu tố quan trọng trong việc xây dựng hệ thống phân cấp đường bộ theo chức năng là tiêu chuẩn phân loại đường. Đáng tiếc là việc phân cấp đường ở Việt Nam lại phân theo cấp quản lý mà không theo chức năng. Tuy đã có Tiêu chuẩn thiết kế đường bộ Việt Nam nhưng tiêu chuẩn này vẫn chưa hoàn chỉnh. Việc phân cấp đường theo chức năng bao hàm việc áp dụng các tiêu chuẩn về các hạng mục thiết kế chính như tốc độ thiết kế, giới hạn tốc độ, kiểm soát tiếp cận, xử lý nút giao v.v. Điều này đảm bảo rằng các công trình đường bộ được thiết kế một cách tối ưu thành một mạng lưới thông qua việc chuẩn hóa và hợp lý hóa các quy phạm kỹ thuật, tạo môi trường khai thác xe hài hòa và nhất quán. Do đó mạng lưới đường bộ toàn quốc cần được xem xét và định nghĩa lại trên cơ sở tiêu chuẩn phân cấp theo chức năng. Ngoài những tiêu chuẩn thiết kế này, cần sử dụng cả những tiêu chuẩn đã thống nhất ở cấp vùng, ví dụ như tiêu chuẩn phân cấp đường bộ tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng – trong đó loại phương tiện thiết kế là HS20-44 (xe rơ-mooc 40 foot).

(2) Phát triển mạng lưới đường thứ yếu

4.23 85% mạng lưới là đường địa phương hoặc mạng lưới đường bộ thứ yếu, nổi trội các khu vực kém phát triển hơn trên cả nước. Chất lượng của mạng lưới đường thứ yếu còn kém. Sở Giao thông Vận tải là cơ quan chịu trách nhiệm đầu tư và bảo trì mạng lưới đường thứ yếu, do đó năng lực của các cơ quan này trong việc thực hiện dự án đầu tư lớn và lập quy hoạch, thiết kế phức tạp đóng vai trò thiết yếu đảm bảo sự thành công cho việc tăng cường mạng lưới đường thứ yếu trên cả nước.

4.24 Cấp vốn luôn là vấn đề chính, đặc biệt là quy mô đầu tư, do đó cần phải hợp lý hóa công tác đầu tư vào mạng lưới đường thứ cấp. Nói cách khác, công tác cải tạo đường bộ cần tuân thủ các tiêu chí rõ ràng và hiệu quả để đảm bảo rằng các nguồn lực được sử dụng một cách khôn ngoan theo từng giai đoạn. Việc duy trì chiến lược này sẽ giúp từng bước thay đổi và tăng cường mạng lưới đường thứ yếu theo kịp với sự tăng trưởng của nhu cầu giao thông.

4.25 Vì vậy, công tác tăng cường năng lực cho các cơ quan hữu quan của chính quyền địa phương được coi là động lực thúc đẩy quá trình phát triển mạng lưới đường thứ yếu.

(3) Bảo trì

4.26 Lưu lượng xe có tải trọng nặng như xe tải và xe buýt đã và đang tăng mạnh, điều này đồng nghĩa với việc mật đường sẽ xuống cấp nhanh hơn, làm tăng thêm yêu cầu về bảo trì tốt hệ thống mật đường. Vấn đề quan tâm đầu tiên là việc thiếu vốn, hay nói đúng hơn là thiếu phân bổ vốn cho bảo trì khi mà trên thực tế vốn bảo trì hiện chỉ chiếm một phần rất nhỏ trong vốn đầu tư. Kinh phí dành cho công tác bảo trì hiện phụ thuộc vào ngân sách Nhà nước (80% nguồn vốn) và qua các thủ tục xin ngân sách thì mức vốn được cấp chỉ đáp ứng được 30-40% nhu cầu cần có để bảo trì tốt hệ thống đường bộ. Điều này đã khiến công tác bảo trì bị trì hoãn hoặc khiến phải áp dụng các biện pháp bảo trì ít tốn kém hơn, có tác dụng ngắn hơn hoặc chỉ tạm thời. Điều đó tạo ra vòng luẩn quẩn, yêu cầu ngân sách bảo trì năm tiếp theo lại tăng do đường xuống cấp hơn vì thiếu bảo trì hoặc không được bảo trì đúng lúc, đúng mức. Do đó cần tách riêng ngân sách bảo trì từ một quy trình phù hợp thông qua việc cải cách nguồn cấp vốn và việc bố trí nguồn vốn cho bảo trì. Cụ thể, các nguồn vốn dành cho bảo trì từ ngân sách nhà nước có thể được giảm thiểu, mặt khác cần đưa các nguồn thuế trực tiếp, đặc biệt và phí người sử dụng thành nguồn kinh phí chính. Song song với đó, cần xây dựng năng lực và trách nhiệm thể chế, bao gồm các vấn đề về nhân lực chuyên môn, cơ sở dữ liệu, tiêu chuẩn hoạt động, v.v.

4.27 Vấn đề thể chế hóa quỹ bảo trì đường bộ đã được bàn thảo nhưng hiện vẫn chưa được thực thi. Tuy nhiên, vấn đề này đang ngày càng trở nên bức xúc cùng với dự báo tăng trưởng cao của lưu lượng xe hạng nặng.

(4) Chất lượng xây dựng đường bộ

4.28 Một yếu tố khác là chất lượng xây dựng đường bộ còn bất cập. Thiếu công tác kiểm soát chất lượng chặt chẽ, các nhà thầu thường có xu hướng đưa ra các tiêu chuẩn chất lượng thấp để có mức giá thầu thấp hơn trong đấu thầu cạnh tranh. Kết quả là chất lượng đường kém, đòi hỏi chi phí bảo trì cao hơn. Công tác cải cách quy trình đấu thầu và kiểm soát chất lượng cũng cần được triển khai để đảm bảo các nhà thầu phải chịu trách nhiệm về chất lượng của công việc họ làm.

(5) Cải thiện dịch vụ vận tải đường dài của xe khách và xe tải

4.29 Chất lượng dịch vụ vận tải hàng hóa và hành khách đường dài còn dưới mức tiêu chuẩn. Xe cộ và tiện nghi trên xe cần có những cải thiện đáng kể. Ngoài ra, các công trình hai bên đường bộ còn chưa được cung cấp đầy đủ. Hiện có nhiều công trình thương mại ven đường như nhà hàng, quán cà phê, trạm xăng, khách sạn, v.v. nhưng các công trình này nằm rải rác và chưa được tổ chức tốt nên chưa cung cấp đủ dịch vụ cần thiết cũng như chưa tạo sự thoải mái cho hành khách và lái xe. Phát triển trạm nghỉ đường bộ (Michinoeki)³ như là một phần không thể tách rời của công trình đường bộ cần được xem xét để nâng cao an toàn và thoải mái cho người tham gia giao thông gồm lái xe và hành khách, đồng thời thúc đẩy phát triển kinh tế địa phương.

4.30 Các trạm dừng nghỉ bên đường góp phần đảm bảo an toàn giao thông thông qua cung cấp dịch vụ ăn uống nghỉ ngơi cho lái xe. Đồng thời đây là nơi dừng chân đáng tin cậy cho người sử dụng đường bộ (như lái xe/hành khách). Trên quan điểm phát triển kinh tế xã hội, người dân địa phương sống quanh khu vực có trạm sẽ có cơ hội bán trực tiếp các đặc sản địa phương cho hành khách đến từ nhiều tỉnh thành, quận huyện khác nhau. Hơn nữa, trạm nghỉ bên đường còn cung cấp các thông tin hữu ích về danh lam thắng cảnh của địa phương có trạm dừng chân, cũng như khuyến khích du khách đến các điểm du lịch của địa phương.

(6) Tách riêng luồng xe hạng nặng đường dài và xe địa phương

4.31 Như đã đề cập ở phần trước, luồng xe hạng nặng đã tăng nhanh trên các tuyến đường chính, làm giảm an toàn giao thông và môi trường, đặc biệt là ở các khu đô thị.

(7) Tác động của vận tải qua biên giới

4.32 Với sự tăng trưởng của kinh tế toàn cầu, vận tải qua biên giới ngày càng tăng và dự kiến sẽ tiếp tục tăng trong tương lai. Do Việt Nam chung đường biên giới với Trung Quốc, Lào và Cam-pu-chia nên cần nghiên cứu kỹ và xem xét các tác động này trong phát triển giao thông đường bộ.

3) Quy mô kết cấu hạ tầng đường bộ

4.33 Trong suốt thập kỷ qua, Việt Nam đã tập trung phát triển mạnh mạng lưới đường bộ, nâng tổng chiều dài mạng lưới từ 225.000 km năm 1999 lên 252.000 km năm 2006. Tuy nhiên, tốc độ cơ giới hóa lại tăng nhanh hơn với tỷ lệ 20%/năm do thu nhập của người dân ngày càng tăng. Hậu quả là ùn tắc giao thông xảy ra rộng hơn dọc các hành

³) Nghiên cứu QHTT Trạm nghỉ ven Đường bộ của Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản đã hoàn tất dưới sự chủ trì của Cục Đường bộ

lang chính, đặc biệt là các khu vực quanh các đô thị lớn như Hà Nội và TPHCM cũng như các thành phố cảng cửa ngõ.

4.34 Mạng lưới đường bộ tăng trưởng 1,6%/năm trong giai đoạn 1999 – 2006 và cũng trong giai đoạn này tỷ lệ đường được rải mặt cũng tăng đáng kể. Đặc biệt, tỷ lệ rải mặt của mạng lưới đường chính yếu đã tăng từ 53% lên 74%. Kết quả này có được là do chính sách tập trung đầu tư vào ngành đường bộ trong thập kỷ vừa qua. Tuy nhiên chất lượng mặt đường vẫn chưa thể được coi là tốt và cần lưu ý rằng tỷ lệ đường rải mặt trên toàn mạng lưới chỉ là 32% do đường địa phương chưa rải mặt chiếm tỷ trọng đáng kể. Ngay cả đối với các tuyến quốc lộ, tình trạng mặt đường vẫn chưa đạt yêu cầu. Nhìn chung chỉ có tuyến QL1 và các tuyến đường quanh các đô thị lớn như Hà Nội và TPHCM là trong tình trạng tốt.

Bảng 4.2.2 Mạng lưới đường bộ Việt Nam

Cấp quản lý	Năm	Tổng chiều dài (km)	Chia theo loại mặt đường (km)					
			Bê tông nhựa	Bê tông xi măng	Thảm nhập nhựa	Cấp phối	Đất	Khác
Quốc lộ	1999	15.520	5.354	94	5.828	3.178	-	-
	2006	17.295	7.750	344	6.447	2.854	-	-
Đường tỉnh	1999	18.344	829	157	5.609	7.309	-	-
	2006	23.138	3.474	701	11.030	4.816	3.073	44
Đường huyện	1999	37.437	-	-	-	-	-	-
	2006	54.962	1.762	2.581	10.992	34.897	77.261	3.601
Đường xã	1999	134.463	-	-	-	-	-	-
	2006	141.442	1.616	18.442	9.226	34.897	77.261	-
Đường đô thị	1999	5.919	2.297	-	3.622	-	-	-
	2006	8.536	2.465	776	2.750	976	1.568	-
Khác	1999	5.451	-	-	-	-	-	-
	2006	6.414	-	160.4	547	2.593	2.800	-
Tổng	1999	224.639	-	-	-	-	-	-
	2006	251.787	16.967	23.005	40.992	62.018	104.816	3.644

Nguồn: Tổng Cục Đường bộ Việt Nam

4.35 Trên mạng lưới đường chính yếu có tổng số 7.200 cầu, số cầu trong tình trạng tốt chưa đạt 80%. 30% số cầu cần được nâng cấp và khôi phục, 20% số cầu là cầu hẹp. Làn lượt trên các tuyến quốc lộ và tỉnh lộ có 2.200 và 630 cầu tạm có tải trọng thấp. Trên mạng lưới đường chính yếu cũng tồn tại khoảng 500 điểm không đi lại được vào mùa mưa.

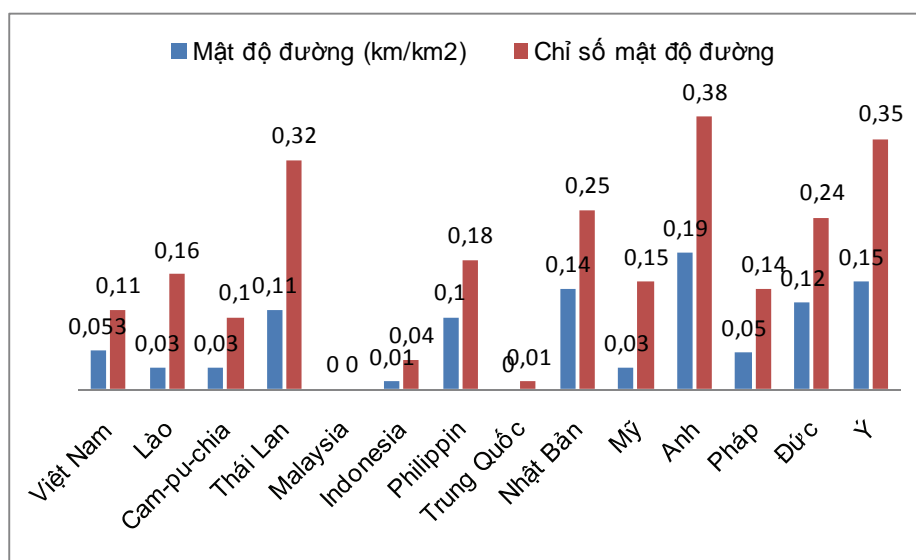
4.36 So với các quốc gia khác (xem một ví dụ trong Bảng 4.2.3), Việt Nam có mạng lưới đường bộ tương đối dày đặc. Tuy nhiên, Việt Nam lại có tỷ lệ đường chính yếu thấp, công suất nhỏ do hầu hết các tuyến đường chính yếu này là đường 2 làn xe. Mạng lưới đường thứ yếu cũng còn rất thiếu – chiều dài của mạng lưới đường tỉnh, loại đường chính của mạng lưới đường thứ yếu, chỉ dài hơn tổng chiều dài của mạng lưới đường chính yếu 30%. Ở hầu hết các quốc gia phát triển, mạng lưới đường thứ yếu thường cao gấp 2 lần mạng lưới đường chính yếu. Chất lượng mạng lưới đường thứ yếu cũng còn rất thấp với 24% là đường đất hoặc đường cấp phối. Điều này hạn chế khả năng tiếp cận và ảnh hưởng đến luồng giao thông địa phương, dẫn đến tình trạng tập trung nhu cầu trên các tuyến quốc lộ. Có thể thấy được tình trạng này khi tỷ lệ xe máy trên các tuyến quốc lộ rất cao.

Bảng 4.2.3 So sánh mạng lưới đường quốc lộ

Hạng mục	Việt Nam	Philippin	Thái Lan	Nhật Bản	Anh
Diện tích (000km ²)	329	299	514	377	244
Dân số (triệu người)	83	92	63	127	60
Số xe đăng ký (000)	973	2.466	8.671	75.680	30.518
Mạng lưới đường bộ (000km)	256	202	194	1.192	387
Mạng lưới quốc lộ (000km)	17	30	57	54	46
Đường cao tốc (km)	5.500 (năm 2030)	240	313	7.383	3.523
Mật độ mạng lưới đường (km/km ²)	0.78	0.67	0.38	3.16	1.58
Mật độ đường quốc lộ (km/km ²)	0.05	0.10	0.11	0.14	0.19
Mật độ đường cao tốc (km/triệu xe)	n/a	97	36	97	115

Nguồn: The World Factbook, CIA; Số liệu thống kê đường bộ thế giới, IRF 2006; Bộ Đất đai, Kết cấu hạ tầng và Du lịch Nhật Bản (2006); Đường bộ ở Philippine, JICA (2003); Bộ Ngoại giao Nhật Bản và Tổng cục Đường bộ Việt Nam.

Hình 4.2.1 So sánh mật độ đường bộ quốc tế (chỉ tính đường chính yếu)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

4.37 Cấu trúc mạng lưới đường của Việt Nam sẽ ngày càng mất cân bằng nếu Việt Nam triển khai quy hoạch phát triển đường cao tốc, quy hoạch được đánh giá là có quy mô không hợp lý so với nhu cầu của Việt Nam. Mạng lưới đường cao tốc đề xuất năm 2030 có chiều dài 5.500 km tương đương với 1.100 xe/km. Đây là chỉ số bất hợp lý nếu so với chỉ số của Nhật bản là 10.300 xe/km, Thái Lan là 27.000 xe/km và Malaysia là 9.900 xe/km.

Bảng 4.2.4 So sánh phân cấp mạng lưới đường bộ (cấu trúc của mạng lưới)

	Việt Nam	Nhật Bản	Anh	Đức	Pháp	Ý
Diện tích (000 km ²)	329	377	244	357	547	301
Dân số (triệu người)	83	127	61	82	64	58
Đường chính yếu/quốc lộ (%)	7	5	13	23	4	11
Đường thứ yếu/tỉnh lộ (%)	9	11	30	38	38	25
Đường địa phương (%)	84	84	58	40	58	64

Nguồn: The World Factbook, CIA; Số liệu thống kê đường bộ thế giới, IRF 2006; Bộ Đất đai, Kết cấu hạ tầng và Du lịch Nhật Bản (2006); Đường bộ ở Philippine, JICA (2003); Bộ Ngoại giao Nhật Bản và Tổng cục Đường bộ Việt Nam.

4.38 Mật độ đường địa phương khá tốt nhưng chất lượng đường địa phương lại rất kém với 80% là đường đất hoặc đường cấp phối. Không phải tất cả các tuyến đường địa phương đều cần rải mặt nhưng ít nhất đường quận/huyện phải có tỷ lệ được rải mặt cao (hiện 86% đường huyện là đường đất hoặc đường cấp phối). Chỉ số tiếp cận nông thôn của Việt Nam đã được cải thiện đáng kể từ 76% năm 2002 lên 84% năm 2004, vượt qua chỉ số trung bình toàn cầu là 69%. Tuy nhiên, vẫn còn một số xã chưa có đường ô tô (gần 300 xã tính đến năm 2006).

4) Sử dụng đường bộ

4.39 Đường bộ Việt Nam kém an toàn nếu so sánh số liệu thống kê tại nạn giao thông đường bộ của Việt Nam với các quốc gia khác như tổng hợp trong Bảng 4.2.5. Những nỗ lực gần đây đã góp phần giảm nhẹ tỉ lệ tai nạn nhưng số người chết vì tai nạn giao thông đường bộ vẫn còn rất cao. Nguyên nhân chính là do lỗi của người điều khiển phương tiện (chiếm khoảng 75% tổng số vụ tai nạn) trong khi chạy quá tốc độ cũng là một nguyên nhân khá phổ biến. Luồng xe 2 bánh và 4 bánh hỗn hợp cũng là một nguyên nhân trong đó vận hành phương tiện hạng nặng hoặc xe máy đều có thể dẫn đến tai nạn chết người.

Bảng 4.2.5 So sánh tai nạn giao thông đường bộ

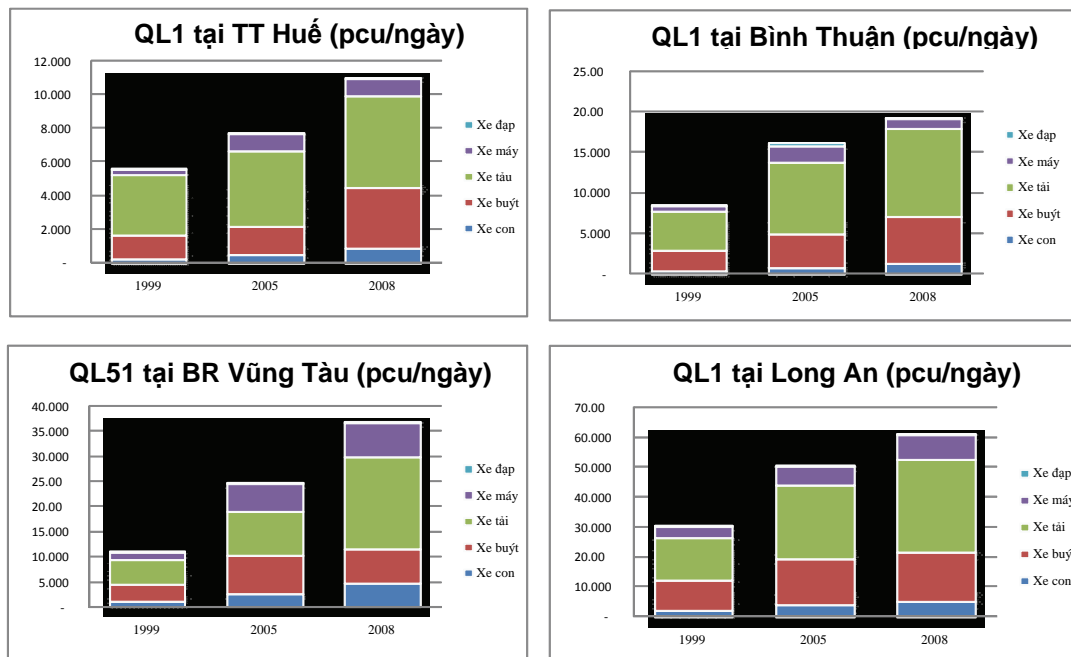
Quốc gia	Số vụ tai nạn	Số người chết		
		Số người chết	Số người chết/10.000 dân	Số người chết/10.000 xe
Việt Nam (2006)	14.727	12.757	1,5	6,5
Việt Nam (2000)	23.327	7.924	1,0	11,8
Indonesia	13.000	9.500	0,5	5,2
Malaysia	250.417	6.035	2,6	5,7
Philippin	10.595	969	0,1	2,8
Thái Lan	67.800	12.040	2,0	6,1
Nhật Bản	917.609	9.066	0,7	1,0

Nguồn: UBATGT Quốc gia và Báo cáo Hội nghị GRSP (2002).

4.40 Mặc dù mạng lưới đường bộ có tăng lên song vẫn kém xa tốc độ tăng lưu lượng giao thông đường bộ, cụ thể là xe máy tăng 20,1%/năm, xe con tăng 12,3%/năm. Tốc độ tăng trưởng xe ô tô thực sự đáng báo động vì ô tô chiếm nhiều không gian đường bộ hơn và ảnh hưởng tới năng lực của đường do xe dừng, đỗ trên lòng đường. Do đó chẳng có gì ngạc nhiên khi mức độ ùn tắc đã tăng mạnh, không chỉ ở các trung tâm đô thị mà còn trên các tuyến đường chính, như QL1, QL5, QL18, v.v. (xem Hình 4.2.2). Ngoài ra, lưu lượng xe tải đã tăng đáng kể và góp phần không ít vào việc gây ra ùn tắc giao thông mà còn làm cho mặt đường xuống cấp nhanh hơn. Ngân sách dành cho công tác bảo trì lại

không đủ đáp ứng những yêu cầu đặt ra (ước tính chỉ đáp ứng được 40%).

Hình 4.2.2 Lưu lượng xe tải trên một số đoạn tuyến quốc lộ



Nguồn: Số liệu năm 1999 (VITRANSS), 2005 (Nghiên cứu sau VITRANSS) và 2008 (VITRANSS2).

4.41 Cùng với quá trình cơ giới hóa ngày càng tăng, an toàn giao thông đã trở thành một vấn đề bức xúc của xã hội. Số vụ tai nạn và số người bị thương tăng kỷ lục vào năm 2002, sau đó có giảm nhưng số người chết vì tai nạn giao thông vẫn tiếp tục tăng với khoảng 12.000 người chết/năm. Việc triển khai thành công chính sách đội mũ bảo hiểm khi đi xe máy từ cuối năm 2007 là tín hiệu đáng mừng và có thể giúp cải thiện an toàn do người đi xe máy thuộc nhóm có rủi ro cao. Môi trường ngày càng xấu đi cũng là một tác động tiêu cực về mặt xã hội nữa của quá trình cơ giới hóa và cần được cân nhắc, xem xét.

4.42 Hiện có khoảng 1.050 công ty đăng ký kinh doanh vận tải đường bộ, đa phần là các doanh nghiệp vừa và nhỏ. Quá trình xã hội hóa dịch vụ vận tải hàng hóa đã và đang diễn ra mạnh mẽ khiến vai trò của các DNNN không còn đáng kể, tạo ra môi trường cạnh tranh cao trong thị trường vận tải hàng hóa. Mặc dù cạnh tranh là yếu tố chính giúp cải thiện khả năng đáp ứng của thị trường và làm giảm chi phí, nhưng nếu cạnh tranh quá mức thì có nguy cơ làm xơ cứng quá trình hiện đại hóa đoàn xe tải.

4.43 Dịch vụ vận chuyển hành khách cũng có sự cạnh tranh mạnh mẽ, đáp ứng tốt một số phân đoạn thị trường do một số công ty đưa ra mức dịch vụ cao với mức giá cao còn một số khác đưa ra chất lượng dịch vụ thấp với giá thấp hơn nhiều. Cũng cần thấy rằng vai trò của Nhà nước trong cung cấp dịch vụ vận chuyển hành khách đã giảm, nhường chỗ cho khu vực tư nhân, tạo điều kiện cho ngành dịch vụ này phát triển đa dạng theo hướng thị trường.

5) Bảo vệ tài sản đường bộ

4.44 Gia tăng lượng xe hạng nặng cũng sẽ ảnh hưởng đến điều kiện mặt đường. Do Việt Nam đẩy mạnh quy mô công nghiệp hóa nên vận tải đường bộ bằng xe tải chắc chắn sẽ tăng mạnh. Trước đây, điều kiện mặt đường thường không bị ảnh hưởng vì vận tải hàng rời chủ yếu do các loại xe hạng nhẹ đảm nhận (chủ yếu là xe máy). Do đó, nhu cầu

ngân sách bảo trì đường bộ được duy trì ở mức trung bình theo tiêu chuẩn của nhiều quốc gia khác. Bảng 4.2.5 tổng hợp so sánh ngân sách bảo trì của một số quốc gia. Thay đổi cấu trúc của luồng giao thông hỗn hợp cùng với chất lượng xây dựng đường kém khiến ngân sách bảo trì đường bộ không đáp ứng được nhu cầu.

Bảng 4.2.6 So sánh phân bổ chi ngân sách đầu tư và bảo trì đường bộ

Hạng mục	Việt Nam	Nhật Bản	Tây Ban Nha	Anh	Pháp	Úc
Xây dựng	90%	79%	80%	53%	38%	42%
Bảo trì	10%	21%	20%	47%	62%	58%
Tổng	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 tổng hợp.

4.45 Về bảo vệ tài sản đường bộ, Việt Nam cũng phải đối mặt với thiên tai, đặc biệt là ở khu vực miền núi phía Bắc và Tây Nguyên. Mưa lớn dẫn đến tình trạng sạt lở đất đá, khiến các tuyến đường bị cô lập và hư hại. Lũ cuốn và lụt lội cũng thường xảy ra ở lưu vực vùng đồng bằng sông Hồng và sông Cửu Long. Năm 2005, 58 cầu, 125 cống và 430.000 m² mặt đường bị phá hủy do sạt lở đất và lũ lụt. Điều này tác động xấu tới tính mạng và tài sản của người dân cũng như trao đổi thương mại giữa các khu vực.