

4.3 Đường sắt

1) Các quy hoạch và quyết định của Chính phủ

4.46 Chiến lược Phát triển Giao thông Vận tải Việt Nam tới năm 2020 (do Bộ GTVT chuẩn bị) đề xuất tăng tốc độ chạy tàu lên 80 km/h với tàu hàng và 120 km/h với tàu khách, nhất là đối với tuyến Hà Nội – Sài Gòn. Giai đoạn 1 của Quy hoạch này gồm xây dựng tuyến đường sắt cao tốc các đoạn Hà Nội – Vinh, TPHCM – Nha Trang vào năm 2015 và hoàn tất trục bắc – nam vào năm 2020 (khổ đường 1435mm). Quy hoạch này cũng hướng tới việc phối hợp với các quy hoạch giao thông khu vực, đặc biệt là kết nối tới Trung Quốc thông qua việc cải tạo các tuyến liên quan.

4.47 Quy hoạch Phát triển ngành đường sắt Việt Nam tới năm 2020 do Tổng Công ty ĐSVN chuẩn bị đề xuất xây dựng hệ thống đường đôi và điện khí hóa đoạn tuyến Hà Nội – Vinh và TPHCM – Nha Trang. Ngoài ra, Quy hoạch cũng đề xuất xây dựng đường sắt cao tốc, sử dụng khổ đường 1.435 mm để giảm thời gian đi lại giữa Hà Nội và TPHCM xuống còn 10 giờ. Quy hoạch cũng nhấn mạnh tầm quan trọng của việc kết nối quốc tế.

4.48 Theo Quyết định 412/QĐ-TTg (tháng 4 năm 2007), các dự án phát triển đường sắt sử dụng ngân sách nhà nước và vốn ODA gồm:

- (i) Xây dựng tuyến đường sắt cao tốc Hà Nội – TP Hồ Chí Minh
- (ii) Cải tạo và nâng cấp tuyến Yên Viên – Lào Cai
- (iii) Xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng
- (iv) Nâng cấp tuyến đường sắt Đồng Đăng – Hà Nội
- (v) Xây dựng tuyến đường sắt phục vụ khai thác và sản xuất alumin – nhôm tại các tỉnh Tây Nguyên.

4.49 Ngoài ra, theo Quyết định 1290/QĐ-TTg ngày 26 tháng 9 năm 2007 về việc ban hành Danh mục quốc gia kêu gọi đầu tư nước ngoài thời kỳ 2006 - 2010, các dự án cần đầu tư của ngành đường sắt gồm:

- (i) Đường sắt Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng
- (ii) Khôi phục và nâng cấp tuyến đường sắt phục vụ du lịch Đà Lạt – Tháp Chàm
- (iii) Tuyến đường sắt Bảo Lâm – Phan Thiết
- (iv) Đường sắt Hòa Hưng – Vũng Tàu
- (v) Đường sắt Sài Gòn – Lộc Ninh
- (vi) Đường sắt đô thị Hà Nội – Hà Đông
- (vii) Đường sắt đô thị Hà Nội – cảng hàng không Nội Bài
- (viii) Đường sắt đô thị Hà Nội – Láng Hòa Lạc
- (ix) Tuyến đường sắt phục vụ khai thác và sản xuất Alumin – nhôm từ Phan Thiết tới Dak Nông, Tây Nguyên
- (x) Đường sắt Sài Gòn – Mỹ Tho và
- (xi) Hàm đường sắt Hải Vân

4.50 Các định hướng chính trong các văn bản quy hoạch gồm:

- (i) Xúc tiến dịch vụ tàu cao tốc trên tuyến Bắc - Nam
- (ii) Khai thác các dịch vụ tàu khách nội, ngoại ô, nơi cần
- (iii) Quy hoạch lại các ga hàng hóa, tăng cường vận chuyển container
- (iv) Phát triển các dịch vụ liên quan tới du lịch

2) Các vấn đề phát triển chính

4.51 Mặc dù các tuyến đường sắt đã trên trăm tuổi, nhưng hiện khai thác mới chỉ đạt 60-70% năng lực. Kết cấu hạ tầng đường sắt cũ và lạc hậu là nguyên nhân chủ yếu khiến công tác khai thác đạt hiệu quả thấp. Vẫn còn nhiều đoạn có bán kính cong nhỏ, độ dốc cao, cầu và cống yếu. Các công trình đường sắt như đường ray, nền, hệ thống thông tin tín hiệu cũng đã cũ và lạc hậu. Tương tự như vậy, đầu máy toa xe có năng lực vận chuyển kém, lạc hậu, thông số kỹ thuật không đồng bộ và phần lớn đều trên 20 năm tuổi.

(1) Định vị thị trường

4.52 Ngành đường sắt đã xác định cần cung cấp dịch vụ mang tính xã hội với giá vé bằng 80% giá vé hành khách đi bằng ô tô. Đối với vận tải hàng hóa, vận tải đường sắt tập trung vào các mặt hàng công nghiệp và hàng rời. Cho dù vẫn còn quan trọng song vai trò truyền thống này cũng cần được xem xét lại để cải thiện vai trò của hệ thống đường sắt trên cả nước. Về vận chuyển hành khách, cần xem xét lại vai trò của đường sắt Hà Nội-Sài Gòn và có lẽ nên giao nhiệm vụ cung cấp dịch vụ vận chuyển xã hội cho xe ô tô khách do các điều kiện thị trường trong vận chuyển hành khách đường bộ sẽ giúp đảm bảo các dịch vụ năng suất thấp phù hợp với các phân đoạn thị trường đáp ứng nhu cầu của người thu nhập thấp và sẽ được duy trì. Lúc đó các dịch vụ đường sắt sẽ có cơ hội phục vụ thị trường trung và cao cấp với tốc độ cao hơn và điều kiện phục vụ tốt hơn. Sẽ không hiệu quả nếu đường sắt phải phục vụ cả hai thị trường, và vì thế sẽ giảm chất lượng của dịch vụ cho thị trường trung và cao cấp (xem Bảng 4.3.1).

Bảng 4.3.1 Thị trường và vai trò của từng tuyến đường sắt

Tuyến	Thị trường/ Vai trò hiện tại	Thị trường / Vai trò Tương lai	
		Hiện trạng	Phương án thay thế
Hà Nội – Sài Gòn	<ul style="list-style-type: none"> Vận chuyển HK với CP thấp Vận chuyển hàng hóa với chi phí thấp 	<ul style="list-style-type: none"> Vận chuyển HK với CP thấp Vận chuyển hàng hóa với chi phí thấp 	<ul style="list-style-type: none"> Dịch vụ HK với chi phí trung, cao Vận chuyển HH với cước vận chuyển thấp Container đường dài và trung bình
Hà Nội – Hải Phòng	<ul style="list-style-type: none"> Vận chuyển HK với CP thấp Vận chuyển hàng hóa với chi phí thấp 	<ul style="list-style-type: none"> Vận chuyển HK với CP thấp Vận chuyển hàng hóa với chi phí thấp 	<ul style="list-style-type: none"> Tàu khách liên đô thị (Hà Nội – Hải Dương – Hải Phòng) Vận chuyển HH với cước vận chuyển thấp Tiếp cận cảng
Hà Nội – Lào Cai	<ul style="list-style-type: none"> Vận chuyển HK với CP thấp Vận chuyển hàng hóa với chi phí thấp Dịch vụ du lịch 	<ul style="list-style-type: none"> Vận chuyển HK với CP thấp Dịch vụ du lịch Vận chuyển hàng hóa với chi phí thấp Dịch vụ du lịch 	<ul style="list-style-type: none"> Tàu khách liên đô thị (Hà Nội – Việt Trì – Yên Bái) Dịch vụ du lịch Vận chuyển HH với cước vận chuyển thấp Kết nối vùng
Hà Nội – Lạng Sơn	<ul style="list-style-type: none"> Vận chuyển HK với CP thấp Vận chuyển hàng hóa với chi phí thấp 	<ul style="list-style-type: none"> Vận chuyển HK với CP thấp Vận chuyển hàng hóa với chi phí thấp 	<ul style="list-style-type: none"> Tàu khách liên đô thị (Hà Nội – Bắc Giang) Vận chuyển HH với cước vận chuyển thấp Kết nối vùng
Hà Nội – Hạ Long	<ul style="list-style-type: none"> Phục vụ vận chuyển HH có yêu cầu thấp 	<ul style="list-style-type: none"> Phục vụ vận chuyển HH có chi phí thấp 	<ul style="list-style-type: none"> Vận chuyển HH với cước vận chuyển thấp Dịch vụ du lịch
ĐS vành đai Hà Nội	<ul style="list-style-type: none"> Phục vụ vận chuyển HH có chi phí cầu thấp Tuyến tránh 	<ul style="list-style-type: none"> Phục vụ vận chuyển HH có chi phí thấp Tuyến tránh 	<ul style="list-style-type: none"> Vận chuyển HH với cước vận chuyển thấp Tuyến tránh (hoàn tất)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

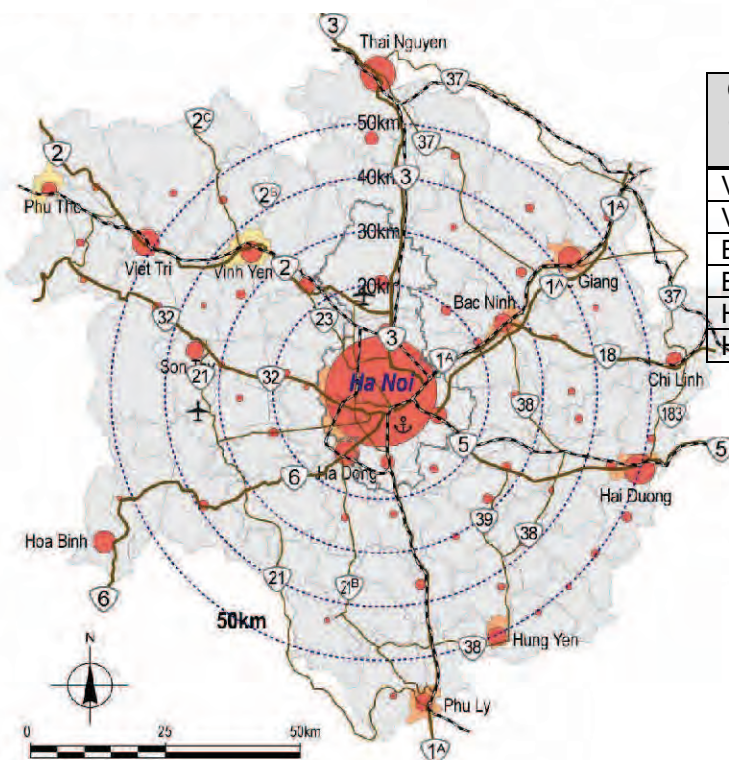
4.53 Về các tuyến khác, tiềm năng của các tuyến được sử dụng làm tuyến tàu khách chạy thường xuyên có thể được khai thác, chủ yếu ở miền Bắc. Các đô thị chính ở ngoại vi Hà Nội và xung quanh Hải Phòng tạo ra tiềm năng lớn về vận chuyển hành khách và chuyển nhu cầu này sang cho vận tải đường bộ (công cộng hay tư nhân) đảm nhận thì sẽ tạo ra ùn tắc trên các trục đường hướng tâm chính và vô hình chung tạo ra rào cản đối với quá trình hội nhập các đô thị này. Việc khai thác các tuyến đường sắt hướng tâm hiện tại ở miền Bắc cho dịch vụ hành khách liên đô thị với tần suất chạy tàu cao hơn sẽ là cách thức hiệu quả để phát huy các tuyến hiện có (xem Hình 4.3.1). Ngoài ra, có thể phát triển dịch vụ đường sắt đô thị đồng thời với cải tạo đường, ga, bến bãi.

4.54 Việc tập trung vận chuyển hàng hóa vào phân khúc thị trường hàng rời dẫn đến mức cước thấp và doanh thu rất thấp. Một mặt, ngành đường sắt có bất lợi cố hữu khi vận tải ở cự ly ngắn do không có các dịch vụ xe tải hỗ trợ, điều này làm đường sắt trở nên không cạnh tranh khi vận tải ở cự ly ngắn và trung bình; nhưng mặt khác đường sắt lại thắng thế bởi tính kinh tế ở các cự ly dài, ví dụ như từ Hà Nội đến TPHCM (thậm chí là đến Đà Nẵng). Hiện tại nhu cầu hàng hóa giữa hai thành phố này còn hạn chế, nhưng quá trình công nghiệp hóa tại Vùng KTTĐ Bắc bộ và Vùng KTTĐ Nam bộ sẽ tạo ra nhu cầu cao hơn về vận chuyển hàng hóa có giá trị cao hơn giữa hai cực bắc – nam của đất nước. Hiện tại vận chuyển bằng đường sắt mất khoảng 4 ngày (không đảm bảo) so với bằng đường bộ là 3 ngày (đảm bảo), do đó có thể thấy rõ đường bộ hiện đang là phương thức được chọn cho việc vận chuyển các hàng hóa có giá trị cao giữa Hà Nội và TPHCM (xem Hình 4.3.2).

4.55 Về việc xác định lại thị trường đối với cả dịch vụ vận chuyển hàng hóa và hành khách, cần xác định và đáp ứng được công nghệ và sự đầu tư phù hợp.

Hình 4.3.1 Các đô thị trong mạng lưới đường sắt ở Vùng Thủ đô Hà Nội

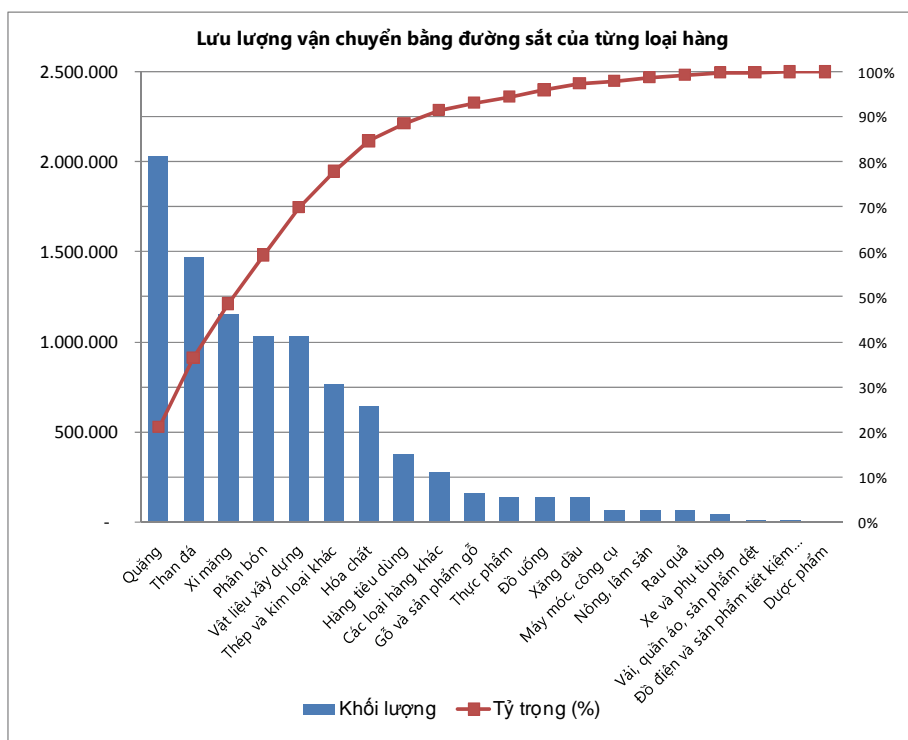
Vùng thủ đô Hà Nội



Các đô thị có đường sắt	Dân số (000)		Tăng trưởng (99-05)
	1999	2005	
Việt Trì	131,5	138,6	1,3%
Vĩnh Yên	70,6	79,1	2,7%
Bắc Ninh	75,6	82,9	2,3%
Bắc Giang	94,0	101,7	2,0%
Hải Dương	128,7	133,9	1,0%
Hà Nội	2.685,0	3.149,8	2,7%

Nguồn: Chương trình Phát triển Tổng thể Đô thị Thủ đô Hà Nội (HAIDEP), 2007

Hình 4.3.2 Khối lượng vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt



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

(2) Phối hợp với các quy hoạch đường sắt khu vực

4.56 Đường sắt Việt Nam một mặt phải đáp ứng nhu cầu trong nước, mặt khác phải phối hợp với tuyến đường sắt Singapore – Côn Minh là tuyến nhằm tạo ra sự kết nối đường sắt giữa các quốc gia trong Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng. Mạng lưới đường sắt Việt Nam là một phần quan trọng của tuyến Singapore – Côn Minh vì đây là cầu nối tới mạng lưới đường sắt Trung Quốc. Các vấn đề về thống nhất tiêu chuẩn còn rất mơ hồ. Ví dụ các tuyến đầu nối với mạng lưới của Trung Quốc đang sử dụng khổ đường tiêu chuẩn, hay trường hợp nối tới Côn Minh, thì tiến trình hiện nay là hướng tới chuyển sang khổ tiêu chuẩn. Tuy nhiên mạng lưới của Campuchia, Thái Lan và Malaysia lại sử dụng khổ đường hẹp. Mặc dù Thái Lan và Malaysia đã có kế hoạch chuyển sang khổ đường tiêu chuẩn nhưng lộ trình thực hiện không rõ ràng và dù thế nào đi nữa Campuchia vẫn duy trì khổ đường hẹp.

4.57 Về phía mình, Việt Nam có thể phải hy sinh tính kết nối khu vực để phục vụ lợi ích riêng. Do đó, chiến lược cơ bản đặt ra là thiết kế mạng lưới quốc gia trên cơ sở những yêu cầu trong nước còn các đầu mối ở biên giới sẽ theo các tiêu chuẩn khu vực. Theo cách này, trọng tâm trong việc phối hợp với các quy hoạch đường sắt khác trong khu vực của Việt Nam là đảm bảo sự chuyển tiếp tốt tại các điểm nối tại biên giới, ví dụ như sử dụng hệ thống đường lồng và các điểm trung chuyển, đầu nối hiệu quả. Tuy nhiên định hướng tương lai cho hệ thống đường sắt Singapore – Côn Minh sẽ phải được xem xét chi tiết hơn sao cho hệ thống đường sắt Việt Nam có thể đáp ứng tốt với cam kết cấp khu vực, đồng thời đáp ứng được những yêu cầu trong nước.

Hình 4.3.3 Hướng tuyến đường sắt Singapor – Côn Minh



Nguồn: Ban Thư ký ASEAN.

(3) Chiến lược phát triển đường sắt mang tính thực tế

4.58 Bản chất của dịch vụ sẽ quyết định mức độ cải tạo kết cấu hạ tầng. Đường sắt và công trình đường sắt hiện tại không đủ năng lực cung cấp dịch vụ với mức độ cao hơn, ngay cả khi nếu công ty khai thác đường sắt muốn cung cấp dịch vụ đó. Loại hình dịch vụ mà đơn vị khai thác đường sắt muốn cung cấp cần tương xứng và phù hợp với mức độ đầu tư vào đường sắt. Tuy nhiên, bất kỳ đầu tư nào vào đường sắt cũng đều rất tốn kém nên khi cố gắng đáp ứng nhu cầu dịch vụ cao cấp thì cần nghiên cứu thực hiện đầu tư phát triển theo phân kỳ thích hợp, kết hợp với việc tận dụng tối đa tài sản cố định đã có.

(4) Tăng cường dịch vụ và lĩnh vực kinh doanh có liên quan

4.59 Về mặt thể chế, hệ thống đường sắt Việt Nam được quản lý theo ngành dọc; việc khai thác hệ thống đường sắt được giao cho một số tổng công ty Nhà nước. Mặc dù đây là một bước đi tốt nhằm cải thiện khả năng đáp ứng thị trường của ngành, nhưng cần tiếp

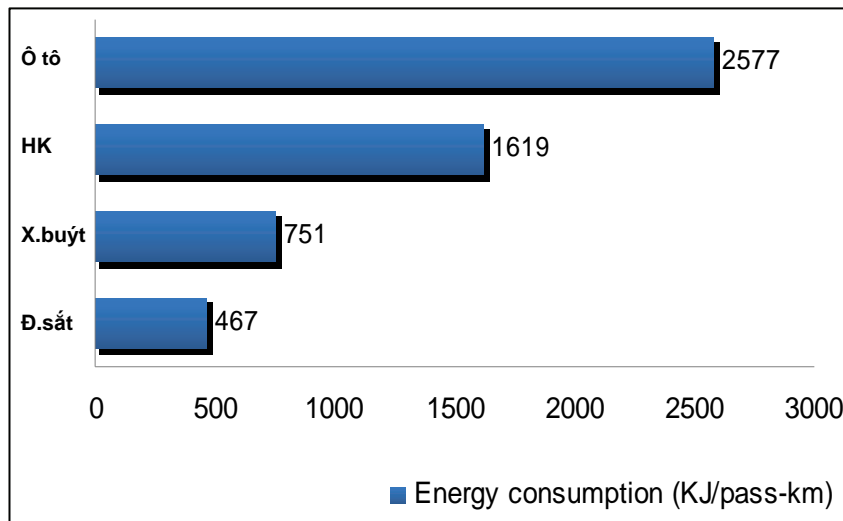
tục cải thiện, tăng cường những biện pháp khuyến khích thị trường thông qua những hành động cụ thể sau:

- (i) Chính phủ ít can thiệp hơn, hay nói cách khác ngành được độc lập hơn đối với công tác quản lý và bố trí nhân sự;
- (ii) Tạo thêm nhiều cơ hội lập và thực hiện các kế hoạch đầu tư có quy mô lớn và chịu trách nhiệm rủi ro trong việc thực hiện đầu tư và kinh doanh khai thác;
- (iii) Tổ chức lại cơ cấu quản lý, tăng cường tính hiệu quả trong quản lý để đạt được mục tiêu đề ra khi ĐSVN có nhiều quyền hơn để tự quyết về vấn đề quản lý;
- (iv) Cho phép có nhiều quyền tự quyết hơn về việc xây dựng các mối quan hệ đối tác chiến lược.

(5) Hiệu quả mang tính môi trường của đường sắt

4.60 Hoạt động đường sắt tiêu thụ ít nhiên liệu hơn hẳn các phương thức giao thông vận tải khác (Hình 4.3.4). Nhiên liệu tiêu thụ của xe con và đường hàng không tính theo HK.km cao hơn đường sắt lần lượt là 5.5 và 3.5 lần.

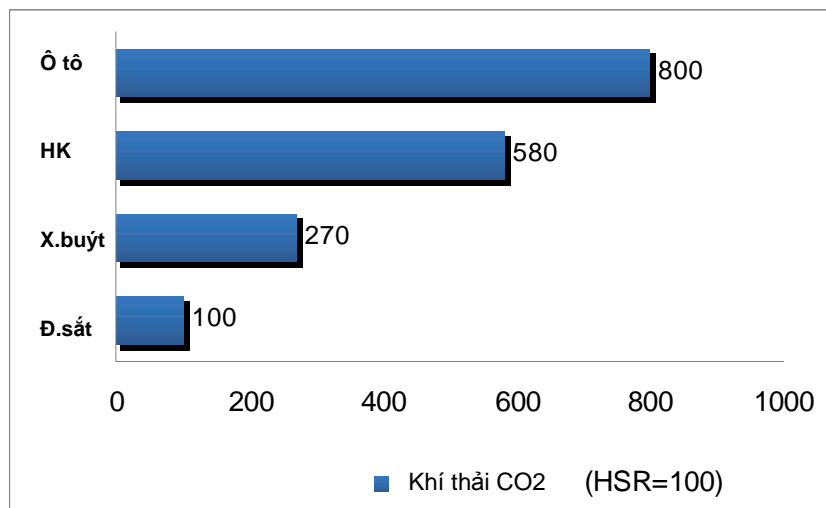
Hình 4.3.4 Tiêu thụ năng lượng của từng phương tiện



Nguồn: Bộ GTVT, Kết cấu hạ tầng và Đất, Nhật bản, 2007

4.61 Hoạt động khai thác đường sắt ít sinh ra nhiều khí CO2 so với các phương thức vận tải khác. Hình 4.3.5 cho thấy lượng CO2 do đường sắt cao tốc sinh ra chỉ bằng 1/8 ô tô và 1/6 đường hàng không.

Hình 4.3.5 Khí thải CO2 theo từng loại phương tiện (HK-km)



Nguồn: Bộ Môi trường, Nhật bản, 2005 4-19

3) Các chuẩn mực quốc tế

4.62 Hiệu quả hoạt động của đường sắt Việt Nam được đánh giá là kém thuận lợi hơn so với các quốc gia khác. Trong 8 quốc gia được chọn như tổng hợp trong Bảng 4.3.2, Việt Nam xếp hạng kém nhất trên các khía cạnh năng suất lao động và mật độ vận tải theo tấn-km tính đổi. Doanh thu từ vận tải hành khách và hàng hóa của Việt Nam/km đường sắt cao hơn doanh thu của Trung Quốc, Nga, Thái Lan và Ấn Độ. Có thể nói doanh thu của ĐSVN có thể bù đắp được chi phí khai thác.

Bảng 4.3.2 Kết quả hoạt động của ngành đường sắt của một số quốc gia

Chỉ số	Việt Nam	Trung Quốc	Nga	Nhật Bản	Thái Lan	Ấn Độ	Hàn Quốc	Anh
Quy mô mạng lưới ĐS (km)	2671	62200	85245	20052	4044	63465	3392	15810
Triệu lượt HK-km (2005)	4558	666200	177639	245957	9195	575702	31004	43200
Triệu tấn-km hàng hóa (2005)	2928	2170700	1950900	22632	4037	407398	10108	22110
Năng suất lao động	169	1512	1747	1981	747	691	1403	4246
Số nhân viên/1km ĐS	16,55	26,78	13,63	6,76	4,72	22,41	8,64	0,91
Mật độ vận tải (000 TU/km)	2803	40481	23817	13395	3272	15490	12120	4131
Doanh thu/hành khách/km (PPP \$)	0,08	0,05	0,04	0,11	0,03	0,02	0,08	0,13
Doanh thu vận tải hàng hóa/km (PPP \$)	0,09	0,04	0,02	0,04	0,04	0,06	0,05	0,08

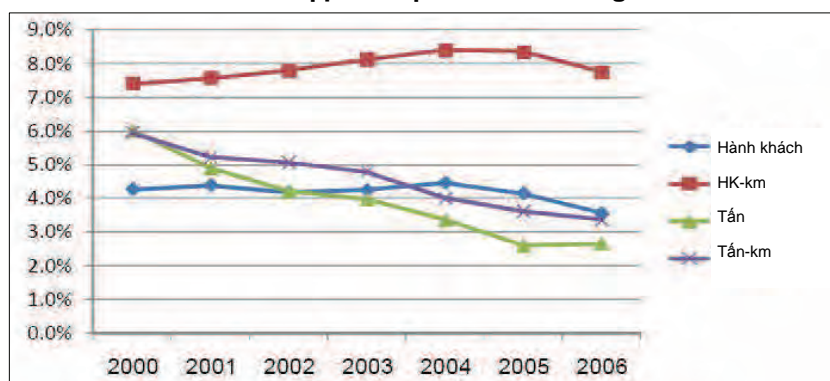
Nguồn: Cơ sở dữ liệu đường sắt của Ngân hàng Thế giới

4) Thị phần suy giảm

4.63 Hệ thống đường sắt đã và đang được cải tạo nâng cấp kể từ hơn 2 thập kỷ nay. Tuy nhiên, thị phần vận tải hành khách và hàng hóa của đường sắt lại đang bị suy giảm. Cơ giới hóa, kết cấu hạ tầng đường bộ được cải thiện và dịch vụ hàng không cạnh tranh với dịch vụ nhanh và thuận tiện hơn là nguyên nhân chính khiến thị phần của ngành đường sắt ngày càng giảm. Do đường bộ có lợi thế hơn về thời gian chờ, tần suất dịch vụ cao hơn và dịch vụ từ cửa-tới-cửa nên vận tải đường sắt khó có thể trở thành phương thức cạnh tranh trên thị trường vận tải hàng hóa. Ngay cả đối với thị trường vận tải hàng rời, đường sắt cũng đang mất dần thị phần cho đường sông trên các hành lang mà cả 2 phương thức đang khai thác.

4.64 Kết cấu hạ tầng đường sắt không phù hợp được xem là một trong những nguyên nhân dẫn đến suy giảm thị phần. Tốc độ và lịch chạy tàu thấp làm giảm sức cạnh tranh chung của vận tải đường sắt. Kết cấu hạ tầng đường sắt hiện nay còn dễ bị ảnh hưởng bởi thiên tai, trong đó khoảng 350 km của mạng lưới hiện có chịu rủi ro rất cao do sạt lở đất đá và lũ lụt. Ngoài ra, nhiều đường ngang cùng với sự gia tăng cơ giới hóa khiến số vụ tai nạn giao thông đường sắt tăng.

Hình 4.3.6 Thị phần vận tải của đường sắt



Nguồn: Cục ĐSVN và Cơ sở dữ liệu VITRANSS 2.

Chú ý: Dự báo nhu cầu dựa trên điều tra khảo sát của VITRANSS1999, 2005, và 2008.

5) Hiệu quả thực hiện các quy hoạch

4.65 ĐSVN có kế hoạch tăng tốc độ khai thác, hiện đại hóa hệ thống thông tin tín hiệu, nâng cấp đầu máy toa xe, chuyển sang sử dụng khổ đường tiêu chuẩn hoặc kết hợp các biện pháp trên. ĐSVT cũng có kế hoạch phát triển hệ thống đường sắt cao tốc. Tuy nhiên, kết quả đạt được hiện còn rất nhỏ do hạn chế về vốn. Trong các năm qua, đường sắt cố gắng đạt được 2% tổng mức đầu tư cho ngành GTVT. Nhưng ngay cả khi huy động được mức vốn này (như từ vốn vay ODA), công tác thực hiện dự án cũng bị chậm trễ vì nhiều lý do. Tái cơ cấu ngành đường sắt theo mô hình kinh doanh của Châu Âu trong đó kết cấu hạ tầng độc lập với cung cấp dịch vụ đường sắt đã được xem xét cách đây hơn 2 năm nhưng việc thực hiện vẫn chưa được triển khai.

4.4 Đường thủy nội địa

1) Các quy hoạch và quyết định của Chính phủ

4.66 Quy hoạch Phát triển Ngành đường thủy nội địa Việt Nam tới năm 2020 đã được phê duyệt năm 2000, sau đó đã được Cục Đường sông phối hợp với Viện Chiến lược Phát triển Giao thông Vận tải, bổ sung điều chỉnh và được phê duyệt theo Quyết định số 13/2008/QĐ-BGTVT năm 2008. Các điểm chính trong bản quy hoạch sửa đổi, bổ sung này được đưa vào bản cập nhật, điều chỉnh Chiến lược Phát triển ngành GTVT Việt Nam tới năm 2020 được Chính phủ phê duyệt theo Quyết định số 35/2009/QĐ-TTg ngày 3 tháng 3 năm 2009. Quy hoạch này đưa ra mô hình trong đó khu vực Đồng bằng Sông Hồng sẽ sử dụng đội tàu kéo đẩy 1200 – 1600 tấn, tàu tự hành 200 – 500 tấn và tàu pha sông biển 1000 – 2000 tấn. Đối với khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long, sẽ sử dụng đội tàu kéo đẩy 600 – 1200 tấn, tàu tự hành 200-500 tấn, tàu pha sông biển 1000 – 2000 tấn, các loại tàu khách thông thường từ 50-120 chỗ, tàu khách ra đảo 100 – 120 chỗ.

4.67 Trên cơ sở những vấn đề trên, đã xác định các dự án ưu tiên sau:

(a) Cải tạo hệ thống đường thủy nội địa phía Bắc

- Quảng Ninh – Hà Nội – Việt Trì
- Quảng Ninh – Ninh Bình (qua sông Đào)
- Lạch Giang – Hà Nội
- Việt Trì – Tuyên Quang
- Sông Hồng (Hà Nội)
- Việt Trì – Yên Bái – Lào Cai

(b) Cải tạo hệ thống đường thủy nội địa phía Nam

- Sài Gòn – Hà Tiên
- Sài Gòn – Cà Mau
- Sông Tiền
- Kênh Phước Xuyên – 4Bis – K.2

(c) Cải tạo cảng sông (9 cảng phía bắc, 9 phía nam)

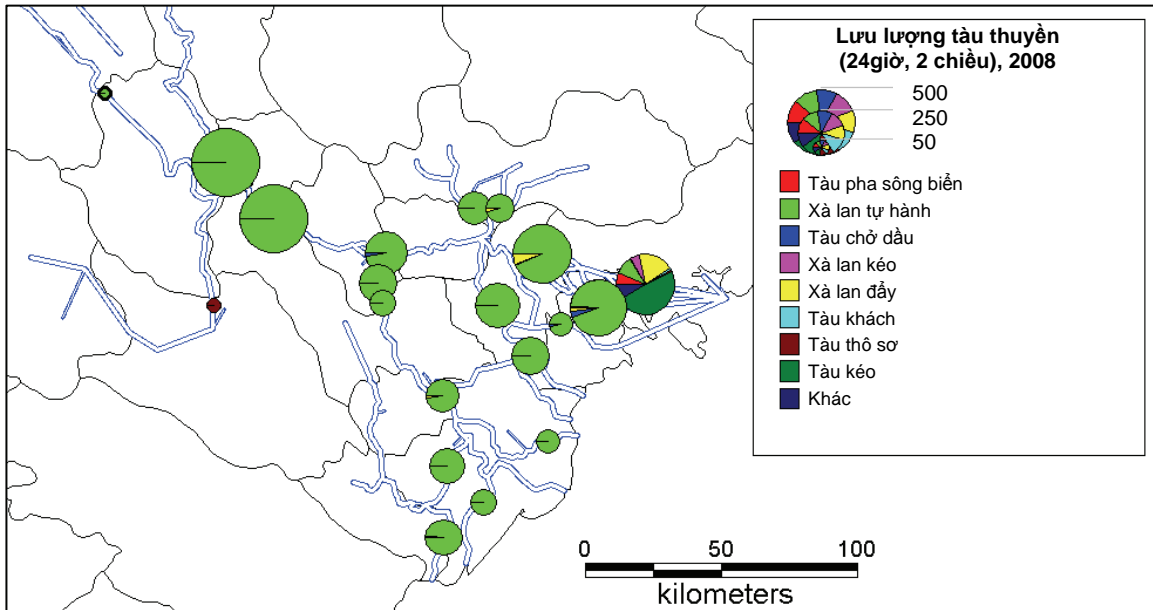
2) Các vấn đề phát triển đề chính

(1) Tập trung vào tính cạnh tranh cốt lõi của đường thủy

4.68 Lợi thế chính của đường thủy nội địa là vận chuyển hàng rời, khối lượng hàng lớn chi phí thấp, đặc biệt là vận chuyển than, quặng và cát, sỏi. Tuy nhiên, hệ thống đường thủy nội địa Việt Nam không có đủ chiều dài và mạng lưới để có thể cạnh tranh với đường bộ, nhất là khi mạng lưới quốc lộ được cải thiện. Do đó, hệ thống đường thủy cần phải đẩy mạnh cải thiện dịch vụ bằng cách tăng cường tính hiệu quả về chi phí. Có nhiều cách để thực hiện việc này. Trước hết là sử dụng tàu cỡ lớn hơn, tuy nhiên điều kiện tự nhiên của hệ thống sông Việt Nam không cho phép điều này. Cách thứ hai là sử dụng tàu kéo đẩy. Hiện nay ở phía Bắc việc sử dụng tàu tự hành rất phổ biến do chúng phù hợp với luồng tàu. Đối với khu vực phía Nam, loại phương tiện được sử dụng đa dạng hơn, cho thấy điều kiện luồng tàu phía nam có nhiều ưu đãi hơn, do đó các đơn vị khai thác linh hoạt hơn trong việc lựa chọn tàu sông. Các yếu tố cản trở việc sử dụng tàu kéo đẩy cần được xem xét và giải quyết, đặc biệt là cải thiện bán kính cong, tĩnh không và chiều sâu luồng tàu. Cần đảm bảo tính đồng bộ về tiêu chuẩn, do đó cần có hướng tiếp cận có hệ thống cho công tác cải tạo luồng tàu.

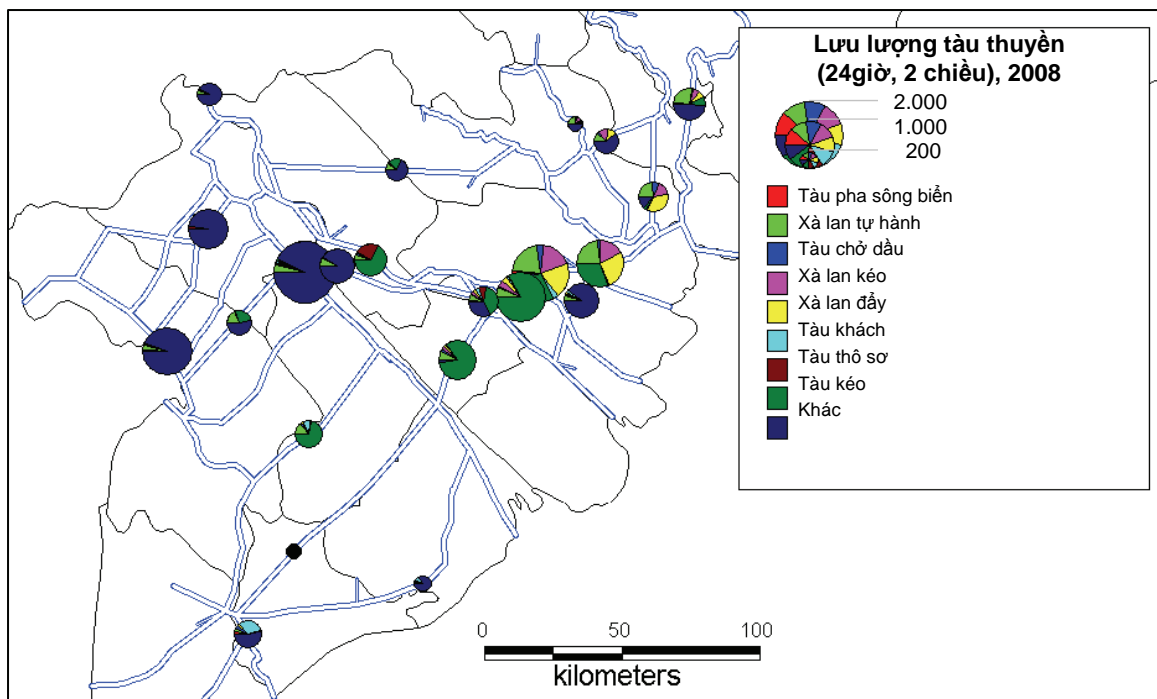
4.69 Dịch vụ hành khách là mảng đang mất thị phần của đường thủy nội địa, đặc biệt là với các tuyến liên tỉnh, nhất là khi mạng lưới đường bộ được cải thiện. Do đó, cần tập trung nguồn lực vào vận chuyển hàng rời.

Hình 4.4.1 Mật độ tàu sông ở các điểm chính trên các tuyến đường thủy phía Bắc



Nguồn: Khảo sát của VITRANSS, 2008

Hình 4.4.2 Mật độ tàu sông ở các điểm chính trên các tuyến đường thủy phía Nam



Nguồn: Khảo sát của VITRANSS, 2008

(2) Thúc đẩy công tác duy tu nạo vét luồng tàu bền vững

4.70 Để duy trì chất lượng dịch vụ, cần bố trí đủ vốn bảo trì luồng lạch và các phương tiện hỗ trợ chạy tàu. Hiện nay, ngân sách cho bảo trì luồng lạch là từ ngân sách Nhà nước. Mặc dù nguồn ngân sách này vẫn cần thiết, nhưng để công bằng và cũng là lợi ích của các bên, cần áp dụng thu phí luồng lạch để tạo ra ngân sách bổ sung cho công tác

bảo trì luồng tàu. Ngoài ra, cũng cần xây dựng năng lực thể chế để sử dụng ngân sách này cho công tác bảo trì luồng lạch. Các tiêu chuẩn về hiệu quả hoạt động, trách nhiệm, năng lực chuyên môn cũng cần được xem xét. Vấn đề thu phí người sử dụng cho công tác bảo trì luồng 3 năm trước đã được thử nghiệm, nhưng đã thất bại. Ví dụ, có 5 triệu tấn đăng ký đối với các phương tiện thủy nội địa, không kể tàu khách, với bình quân 70 tấn/phương tiện thủy, do đó nếu mỗi tấn đăng ký thu được 20.000 đồng (trung bình 1,4 triệu đồng/phương tiện thủy), thì Cục Đường thủy Nội địa có thể tăng ngân sách hàng năm thêm 50%.

(3) Tăng cường công tác đăng kiểm phương tiện thủy

4.71 Hiện khó có thể biết chính xác số lượng phương tiện thủy hoạt động ở Việt Nam do cơ chế đăng kiểm và kiểm soát còn yếu. Điều này gây khó khăn cho việc áp đặt tiêu chuẩn về an toàn và chạy tàu. Hệ thống đăng kiểm phương tiện thủy cũng có thể được sử dụng để huy động vốn cho công tác bảo trì luồng lạch, thu phí hàng năm, coi như một phần của công tác đăng kiểm. Hệ thống đăng kiểm cũng có thể sử dụng làm cơ chế khuyến khích/hạn chế đổi mới hay hiện đại hóa đoàn phương tiện.

(4) Tăng cường đầu mối trung chuyển giữa đường thủy và các phương thức khác

4.72 Đường thủy nội địa chủ yếu chuyên về vận chuyển hàng rời, như than, quặng, cát sỏi. Tuy nhiên, đường thủy cũng vận chuyển một khối lượng lớn các sản phẩm như xi măng, phân bón v.v. Các hàng hóa này được đưa lên phương tiện thủy để chở đến cảng phân phối. Vấn đề chiến lược là ngành đường thủy nội địa cần tiếp tục tăng cường cạnh tranh trong lĩnh vực này, không chỉ vì chính bản thân đường thủy, mà cũng là để giảm việc sử dụng đường bộ để tránh ùn tắc. Bất lợi cố hữu của đường thủy là phải xếp dỡ hai lần; nhưng có thể giải quyết điều này nếu ngành đường thủy có thể thiết lập đầu mối trung chuyển tốt hơn với các phương thức khác, nhất là với xe tải. Thông thường thì bắt đầu bằng việc cải tạo công tác xếp dỡ tại cảng. Cũng cần cải tạo kho hàng và dịch vụ kho vận. Hàng hóa được vận chuyển từ nhà máy tới cảng, đây là nơi để đưa vào kho. Gắn hơn với thị trường, các kho này có thể đáp ứng nhanh hơn và sẽ giúp đường thủy vận chuyển hàng hóa lô lớn hơn với chi phí thấp hơn mà vẫn có thể chở tới cho khách những lô nhỏ và thường xuyên hơn. Do đó, các cảng sông cần cân nhắc tiềm năng của kho bãi trong mô hình kinh doanh, đồng thời cải tạo hệ thống xếp dỡ.

(5) Các cơ hội vận tải qua biên giới bằng đường thủy nội địa

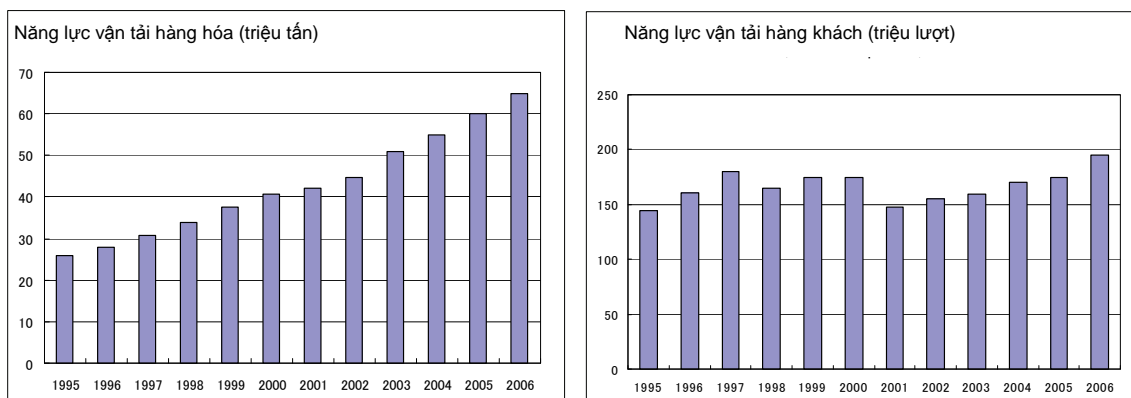
4.73 Tuyến Phnom Penh – TPHCM qua sông Cửu Long là tuyến qua biên giới nhiều hứa hẹn nhất với đường thủy nội địa và hiện đang có 3 công ty khai thác, sử dụng các tàu 50-150 TEU với lịch trình 2-3 ngày 1 chiều với mức giá 250USD/TEU. Mức giá này rất cạnh tranh so với tuyến ven biển. Một đơn vị khai thác cho biết là đã vận chuyển 800-900 TEU/tháng. Căn cứ vào dự báo nhu cầu tương lai, vấn đề ở đây chỉ là thời điểm đầu tư vào việc cải tạo luồng tàu.

4.74 Vấn đề khó khăn hơn là sử dụng sông Hồng làm tuyến qua biên giới tiềm năng nối với Trung Quốc. Ở thượng nguồn có thị trường nhiều tiềm năng. Tuy nhiên, sông Hồng có nhiều thác ghềnh, điều kiện tự nhiên không phù hợp cho tàu sông. Việc phát triển các công trình trên sông cho phép tàu vượt ghềnh đã được đề xuất, nhưng cần phải cân nhắc hơn nữa về thị trường để đảm bảo các khoản đầu tư này không bị lãng phí.

(6) Thị phần

4.75 Số liệu thống kê đã công bố về khối lượng vận tải thủy nội địa cho thấy giai đoạn 1995-2006 khối lượng hàng hóa tăng đều trong khi khối lượng hành khách lại tăng giảm thất thường (xem Hình 4.4.3). Cho dù gặp sự cạnh tranh ngày càng nhiều từ đường bộ, nhưng ngành đường thủy vẫn cố gắng đạt được mức tăng 9,4% từ năm 1995 về hàng hóa. Xu hướng tăng khối lượng hành khách không ổn định và thực sự khó thấy xu hướng cụ thể ngoài việc về lâu dài sẽ là sự tri tri về nhu cầu mặc dù từ năm 2001 nhu cầu đã tăng đạt 179 triệu lượt khách năm 2006.

Hình 4.4.3 Khối lượng hàng hóa và hành khách



Nguồn: Trích từ bài trình bày của TS. Sửu, Cục trưởng Cục đường thủy tại hội nghị về đường thủy tại Beppu tháng 12 năm 2007

4.76 Ngành đường thủy nội địa đã thành công trong việc duy trì thị phần ở mức 22% về hàng hóa và 17% cho hành khách. Tuy nhiên, khi xét tới độ dài chuyến đi thì tỷ phần về vận chuyển hành khách của ngành lại khá nhỏ – 6% - và đang giảm. Về hàng hóa, trên thực tế, ngành vận chuyển nhiều hơn số liệu thống kê vì số cảng không đăng ký nhiều hơn số cảng có đăng ký và các bến thủy nội địa cũng như các cảng tư nhân với lượng hàng rời chiếm phần lớn trong khối lượng vận tải đường sông. VITRANSS 2 ước tính tỷ phần đường thủy năm 2008 ở mức 28% xét về tấn-km và 46% xét về tấn.

4.77 Sử dụng số liệu ở mức thấp, kết quả tính toán cho thấy năng suất của đường thủy là 2.866 tấn/1000 km đường thủy quốc gia, cao hơn 2 lần so với năng suất 1.022 tấn/1000 km quốc lộ và 1,290 tấn/1000 km đường sắt. Tính chung cả khối lượng hành khách và hàng hóa thì chỉ số hoạt động của đường thủy là 3,3 đơn vị vận tải/km, thấp hơn mức 3,7 của đường bộ nhưng cao hơn mức 2,9 của đường sắt.

4.78 Xét về khía cạnh phân bố theo vùng, khu vực phía nam chiếm gần 60% tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển trên đường thủy, miền bắc đứng thứ hai với 33% thị phần, còn miền Trung chiếm chưa đầy 9%. Xét về quy mô mạng lưới của 3 miền thì mạng lưới đường thủy phía nam có năng suất cao nhất với 24,5 nghìn tấn/km, trong khi năng suất của khu vực phía bắc là 14,7 nghìn tấn/km và của miền Trung là 13,8 nghìn tấn/km. Mạng lưới phía nam cũng được dùng cho thương mại qua biên giới với Campuchia. Các loại hàng hóa chính vận chuyển qua biên giới là dầu, xi măng, sản phẩm thép từ Việt Nam và gỗ và hàng may mặc từ Campuchia.

3) Tăng cường ngành đường thủy nội địa

4.79 Cho dù có chỉ số hiệu quả là 3,3 cao hơn so với đường sắt (2,9) nhưng ngành đường thủy nội địa vẫn chỉ nhận được một phần nhỏ từ quỹ đầu tư cho ngành giao thông vận tải trong 7 năm trở lại đây. Cho tới nay ngành đường thủy nội địa chỉ được phân bổ

0,3 nghìn tỷ đồng mỗi năm (2000 – 2007), tương đương với 10% con số quy hoạch. Tuy nhiên, việc phân bổ ngân sách ít cho đường thủy có thể sẽ thay đổi khi các tổ chức cung cấp ODA đã nhận thấy vai trò kinh tế và xã hội của ngành. Thể hiện rõ rệt nhất trong xu hướng thay đổi về phân bổ đầu tư cho ngành đường thủy là việc Ngân hàng Thế giới cấp vốn cho các gói dự án ở phía nam và phía bắc với tổng lượng đầu tư vượt quá 320 triệu USD. Đối với chương trình đầu tư 10 năm của VITRANSS 2 cho giai đoạn 2010 – 2020 thì cần tăng gấp 3 lần tỷ phần truyền thống của chuyên ngành đường thủy nội địa trong việc phân bổ vốn đầu tư.

4.80 Nhiều cơ sở công nghiệp ở phía bắc và phía nam được bố trí cạnh các tuyến đường thủy do đường thủy là yếu tố trung tâm trong tính khả thi của các cơ sở này (ví dụ như Xi măng Ching Fong ở Quảng Ninh, nhà máy điện Phả Lại). Các nhà máy nhiệt điện dùng than trong nước cũng phụ thuộc vào đường thủy. Trong khu vực ĐBSCL, đường thủy phục vụ một số lượng lớn các cơ sở công nghiệp; nhiều làng nghèo cũng phụ thuộc vào tiếp cận và kiếm sống bằng đường thủy; đường thủy nội địa cũng hỗ trợ thương mại qua biên giới với các nước GMS.

4.81 Đường thủy nội địa cũng đóng vai trò là phương thức vận tải thay thế nhằm cung cấp dịch vụ giá rẻ và thu hút thị phần từ tổng nhu cầu vận tải. Nếu không có đường thủy thì mỗi ngày có thêm 190 nghìn tấn hàng hóa phải vận chuyển bằng đường bộ và đường sắt. Khi đường sắt đủ năng lực thì khối lượng hàng hóa này sẽ do xe tải vận chuyển trên đường bộ. Khi đó chi phí vận tải mà các cơ sở công nghiệp sẽ phải chịu thêm là 300 triệu USD mỗi năm.

4) Đường thủy nội địa ở các nước khác

4.82 Mặc dù không thể so sánh đường thủy nội địa của các nước khác nhau do có khác biệt lớn về bản chất, nhưng việc so sánh giữa một nhóm nước cụ thể sẽ giúp rút ra được những chỉ tiêu về cách thức mỗi nước phát huy được hệ thống đường thủy của mình. Bảng 4.4.1 cho thấy Hà Lan là nước đứng đầu về đường thủy do có mật độ đường thủy sông nhất ở châu Âu (cao gấp 3 lần mật độ sông ở Việt Nam), và có thị phần hàng hóa rất cao (40%), đồng thời đường thủy cũng đóng vai trò quan trọng trong chuỗi vận tải liên phương thức.

Bảng 4.4.1 So sánh các chỉ tiêu đường thủy của một số nước

Hạng mục	Banglade sh	Trung Quốc	Ấn Độ	Việt Nam	Thái Lan	Hà Lan
Thị phần hàng hóa	35%	27%	0,1%	17,0%	4,5%	40%
Diện tích (000 km ²)	133,9	9.600	3.287,6	325,4	513,1	33,9
Độ dài (km)	6.000	119.00 0	5.700	6.574*	1.800	6.211
Mật độ (km/km ²)	0,044	0,012	0,002	0,02	0,004	0,18
Ngân sách/km/năm	\$3.500	\$3.600	\$6.000	\$1.500	~	~

Lưu ý: độ dài đường thủy chỉ tính tới những luồng do trung ương quản lý

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu tổng hợp từ nhiều nguồn khác nhau

4.83 Trung Quốc cũng phụ thuộc nhiều vào đường thủy với 27% khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng phương thức này trên các cự ly dài tới 2.231 km so với ở Việt Nam là 153km. Trung Quốc phân bổ lượng vốn trung bình cho mỗi km đường thủy cao gấp đôi so với Việt Nam.

4.5 Cảng và Vận tải biển

1) Các quy hoạch và quyết định của Chính phủ

4.84 Chính phủ Việt Nam đã phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam tới năm 2010 trong Quyết định số 202/1999/QĐ-TTg ngày 12/10/1999 của Thủ tướng Chính phủ (quy hoạch chi tiết từng nhóm cảng được phê duyệt trong giai đoạn 2003 – 2005). Quyết định này của Thủ tướng không đưa ra chi tiết về phân tích nhu cầu nhưng có phụ lục kèm theo công suất cảng dự kiến và cỡ tàu tiếp nhận tới năm 2010 cho mỗi cảng trong tổng số 49 cảng biển cả nước⁴. Theo tài liệu đính kèm này, tổng công suất năm 2010 là 216-255 triệu tấn, đó là tổng công suất của từng cảng. (trong Quyết định thì công suất dự kiến là 200 triệu tấn). Phần lớn công suất cảng tập trung ở nhóm cảng miền Bắc, miền Trung, TP HCM và Vũng Tàu – Thị Vải.

4.85 Theo quy hoạch này, hiện đã có nhiều dự án đang triển khai hoặc đang được lập. Một số bến container ở cảng Cái Mép – Thị Vải là một trong những dự án quan trọng nhất đã được thông qua và sẽ được thực hiện trong những năm tới. Các cảng biển nước sâu cũng sẽ được xây dựng với vốn vay ODA của Nhật, sau đó là các bến nước sâu theo quy hoạch sẽ do các DNNN và các công ty liên doanh với các tổ chức khai thác quốc tế, và các công ty trong nước khác thực hiện. Công tác xây dựng một số bến đã được bắt đầu triển khai.

4.86 Các dự án và quy hoạch khác như sau:

(1) Cảng Hiệp Phước

4.87 Tại khu vực TP HCM có một dự án cảng khác đã quy hoạch ở Hiệp Phước, dọc sông Nhà Bè, do một chủ khai thác bến container quốc tế (DP World) và một công ty của UBND TP HCM (IPC) đầu tư xây dựng, dự kiến đi vào khai thác năm 2009.

(2) Cảng Đình Vũ và Lạch Huyện

4.88 Ở Hải Phòng, các dự án phát triển cảng được quy hoạch tại Đình Vũ và Lạch Huyện. Trong số đó, dự án cảng Lạch Huyện bao gồm các bến container nước sâu tiếp nhận tàu 50.000 DWT tại đảo Cát Hải, gồm cả xây dựng một cây cầu mới. Thủ tướng Chính phủ đã có quyết định vào tháng 4 năm 2007, theo đó công tác huy động vốn cho giai đoạn 1 của dự án sẽ do VINALINES thực hiện. Đối với cảng Cái Lân, đã quy hoạch thêm ba bến nước sâu.

(3) Cảng Đà Nẵng

4.89 Đối với cảng Đà Nẵng, một trong những cảng quan trọng nhất ở miền Trung, một dự án bến mới đã được quy hoạch và hiện đang chờ Bộ GTVT phê duyệt. Dự án này bao gồm 5 cầu cảng mới cho tàu 15.000 tấn tại Thọ Quang, trước đây là căn cứ hải quân. Bến mới này sẽ phục vụ hàng tổng hợp thay cho cảng sông Hàn nằm ven sông Hàn với kho bãi nhỏ. Cảng sông Hàn theo quy hoạch sẽ được chuyển thành khu vực du lịch để tận dụng vị trí gần trung tâm thành phố. Bến Thọ Quang sẽ do UBND thành phố Đà Nẵng đầu tư và do Công ty Cảng biển Đà Nẵng khai thác, đây là công ty con của VINALINES hiện đang khai thác cảng sông Hàn.

(4) Cảng Dung Quất

⁴ Quyết định mới số 16/2008/QĐ – TTg của Thủ tướng Chính phủ phân loại cảng biển Việt Nam thành 3 loại với 49 cảng và 166 bến.

4.90 Khu công nghiệp Dung Quất thuộc tỉnh Quảng Ngãi phục vụ công nghiệp nặng và hóa chất, bao gồm nhà máy lọc dầu Dung Quất; dự án cảng Dung Quất được thực hiện cùng với khu công nghiệp này. Một bến neo phao đơn cho tàu chở dầu 150.000 tấn, 6 bến phục vụ các tàu chở sản phẩm dầu 5000 – 12000 tấn và đê chắn sóng đang được xây dựng bằng vốn của PetroVietnam. Một bến hàng tổng hợp cho tàu 30.000 tấn do GEMADEPT đầu tư cũng đang được xây dựng và sẽ khai thác vào tháng 6 năm 2008. Cạnh đó có một bến hàng tổng hợp đang chờ phê duyệt do VINALINES đầu tư và dự kiến sẽ khởi công xây dựng vào cuối năm 2008, cảng này có bến hàng hóa số 3 tiếp nhận tàu 50.000 tấn sẽ được xây dựng. Ngoài ra, còn có 2 bến cho nhà máy thép phục vụ tàu 30.000 tấn dự kiến sẽ do nhà đầu tư nước ngoài xây dựng, và một nhà máy đóng tàu do Tập đoàn Công nghiệp Tàu thủy Việt Nam VINASHIN đầu tư hiện đang được xây dựng và sẽ có thể đóng tàu chở dầu thô tới 105.000 tấn. Luồng tàu vào và các vịnh quay tàu sẽ được nạo vét để đạt độ sâu -12m cho giai đoạn đầu (cục Hàng hải Việt Nam thực hiện) và sẽ sâu tới -14m trong tương lai.

(5) Cảng Vân Phong

4.91 Tỉnh Khánh Hòa có một bến trung chuyển container quốc tế mới được quy hoạch tại cảng Vân Phong. Theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ vào tháng 4 năm 2007, việc huy động vốn cho giai đoạn đầu của dự án sẽ do VINALINES đảm nhận.

2) Các vấn đề phát triển chính

(1) Phát triển các cảng biển cửa ngõ cạnh tranh ở miền Bắc và miền Nam

4.92 Tới 98% lượng container trong toàn quốc là ở miền Bắc và miền Nam. Các cảng thuộc hệ thống cảng TPHCM và cảng Hải Phòng có lượng hàng thông qua khổng lồ nhưng chỉ có độ sâu 8,5 m, công việc đầu tư để đón tàu cỡ lớn hơn hiện vẫn bị trì hoãn. Ở cảng Cái Mép – Thị Vải, công tác xây dựng các bến sâu -14m đã được triển khai, nhưng luồng vào vẫn chưa được nạo vét. Đối với cảng Hải Phòng ở khu vực phía Bắc, Thủ tướng Chính phủ đã có quyết định xây dựng cảng nước sâu, nhưng quy hoạch này vẫn chưa được thực hiện. Khối lượng hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam với Bắc Mỹ và châu Âu đã tăng mạnh, gần bằng với Thái Lan, nên Việt Nam đang trở nên hấp dẫn, thu hút các hãng tàu đến triển khai đội tàu lớn trên các trục thương mại lớn châu Á – Bắc Mỹ/Á-Âu. Các cảng biển nước sâu cần được phát triển ngay để có thể tiếp nhận các tàu cỡ lớn, coi đó là biện pháp giúp tăng cường tính cạnh tranh quốc tế của Việt Nam với vai trò cơ sở ở Đông Nam Á.

4.93 Đối với cảng Vân Phong ở vùng duyên hải Nam Trung Bộ, đã quy hoạch một cảng trung chuyển quốc tế có thể tiếp nhận tàu container cỡ lớn. Ở cảng Cái Mép – Thị Vải, các bến container nước sâu với 18 cầu bến đã được quy hoạch hoặc đang được xây dựng. Điều này có nghĩa rằng năng lực tăng thêm sẽ là 5,4-9 triệu TEU trong những năm tới. Cảng Cái Mép – Thị Vải rõ ràng được các công ty vận tải biển quốc tế ưa chuộng hơn do luồng hàng có thể đi đến các khu vực hấp dẫn tốt hơn và các cơ sở này cũng đủ năng lực xếp dỡ. Để thực hiện mục tiêu cảng trung chuyển quốc tế ở Vân Phong, con đường phía trước còn dài, trừ phi khối lượng hàng xuất nhập khẩu tăng trưởng mạnh qua việc phát triển khu vực hấp dẫn của cảng này (xem Bảng 4.5.2).

Bảng 4.5.1 Sơ lược về các cảng chính ở các nước ASEAN

Nước	Tên cảng	Chiều dài bến (m)	Độ sâu (món nước) (m)
Brunei	Muara	250	12,5
Campuchia	Sihanoukville cũ	580	8,5
	Sihanoukville mới	350	10
Indonesia	Tj. Priok	2.485	8~14
	Tj. Perak (TPS only)	1.450	10,5~12
Malaysia	Port Klang	4.379	11 ~ 15
	Penang	931	9 ~ 12
	Tj. Pelapas	2.160	15
	Bintulu	400	14
Myanmar	MPA	183	9 ~ 10
	Thilawa	1.000	10
	AWPT	614	9,5
Philippines	South Harbor	1.164	9,5 ~ 12
	MICT	1.300	12,5 ~ 14,5
	Cebu	760	10
Singapore	Cảng Singapore	6.200	9,5 ~ 15
Thái Lan	Bangkok	1.528	8,5
	Laem Chabang	3.959	10 ~ 16
Việt Nam	Sài Gòn	704	8,5
	Tân Cảng	2.037	11
	VICT	486	9,7
	Hải Phòng	485	7,5

Nguồn: Nghiên cứu về Logistics ở các nước ASEAN (2007)

(2) Phát triển/Tăng cường các cảng chính trong vùng để hỗ trợ phát triển vùng

4.94 Các cảng nằm ngoài ba khu vực kinh tế trọng điểm vẫn còn yếu. Để khuyến khích và hỗ trợ phát triển ở những khu vực ven biển và các khu vực hấp dẫn tương ứng, các cảng cấp vùng cần được tăng cường mạnh mẽ và đồng bộ với đường tiếp cận cũng như các hoạt động kinh tế - xã hội trong khu vực hấp dẫn của cảng.

(3) Thúc đẩy môi trường cạnh tranh cung cấp các dịch vụ cảng

4.95 Chất lượng các dịch vụ cảng ở hầu hết các cảng Việt Nam còn thấp, khiến hàng hóa bị hư hại, tăng chi phí và thời gian v.v. Do đó, cần tạo dựng môi trường cạnh tranh, bao gồm cải cách quản lý, nhất là áp dụng cơ chế cạnh tranh cảng. Hiện tại đã có cạnh tranh cảng ở phía Nam giữa các đơn vị khai thác độc lập. Nhưng điều tương tự lại không áp dụng với miền Bắc và miền Trung nơi VINALINES là nhà khai thác chủ yếu. Việc đưa các đơn vị khai thác độc lập vào các miền này có thể giúp các nhà khai thác cảng đáp ứng thị trường tốt hơn, tạo ra động lực cải thiện công tác khai thác cảng. Ví dụ, đối với cảng Surabaya, khi có thêm chủ khai thác bến container vào Tanjung Perak đã khiến dịch vụ container được phân đoạn, theo đó một công ty đưa ra dịch vụ nhanh với chi phí cao hơn, còn công ty kia tập trung vào các dịch vụ chi phí thấp, mang lại lợi ích cho người sử dụng dịch vụ cảng.

4.96 Có hai cấp độ cạnh tranh cảng có thể áp dụng ở Việt Nam. Một là cho VINAMARINE, chủ đầu tư chính của kết cấu hạ tầng cảng, quyền linh hoạt trong đấu thầu cạnh tranh về khai thác cảng hoặc bến. Hai là cho phép VINAMARINE lập danh sách ngắn các nhà thầu tiềm năng để có thể chủ động khuyến khích nhiều nhà khai thác hoạt động trong cùng một cảng hoặc cùng một khu vực hấp dẫn chung.

(4) Quy hoạch, Phát triển và Quản lý đồng bộ cảng và khu vực hấp dẫn

4.97 Ở các cảng biển Việt Nam, khu vực mặt nước do các cơ quan quản lý hàng hải phụ trách, các công trình cảng do nhà đầu tư quản lý, còn sử dụng đất kề với công trình cảng lại thuộc thẩm quyền của ủy ban nhân dân địa phương. Ở đây thiếu sự tổ chức/cơ chế để giúp triển khai công tác quản lý/phối hợp đồng bộ nên công tác giải quyết các vấn đề như thiếu đất cho các công trình, cơ sở phân phối, sự pha trộn hỗn hợp của dòng xe vào cảng và địa phương, nối dài đường sắt tới các cảng còn rất chậm.

4.98 Do các dự án đầu tư vào từng công trình cảng được thông qua riêng rẽ nên thiếu sự phối hợp trong công tác quy hoạch đồng bộ khi xét về khía cạnh phát triển chung trong tương lai, khiến các chủ đầu tư đến trước phải trả các khoản chi phí lớn cho việc phát triển các công trình sử dụng chung như đèn chắn sóng, luồng tàu là các công trình mang lại lợi ích cho các chủ đầu tư đến sau. Và thông thường đường tiếp cận cảng vốn cần được ưu tiên cao phục vụ phát triển cảng thì lại không được ưu tiên trong lộ trình của cơ quan phụ trách phát triển đường bộ do cơ quan này không thuộc lĩnh vực cảng và hàng hải. Giải pháp đưa ra cho các ví dụ này là phải thiết lập các cơ chế hành chính tạo điều kiện phối hợp giữa các bên liên quan và quản lý kết cấu hạ tầng, bao gồm quy hoạch, xây dựng, bảo trì, nâng cấp v.v. và các cơ chế về bố trí nguồn tài chính cho hệ thống quản lý hành chính đó (xem Hình 4.5.1).

Hình 4.5.1 Khái niệm về quản lý cảng



Nguồn: Viện Phát triển Hải ngoại Nhật Bản

(5) Tăng cường các đầu mối đa phương thức và chức năng logistic

4.99 Các dịch vụ logistic hiện đại đã làm thay đổi cách thức vận chuyển hàng hóa, theo đó vấn đề lợi nhuận được quan tâm hơn chứ không chỉ đơn thuần là giảm chi phí vận chuyển. Ngoài ra, vai trò của việc vận chuyển đã không chỉ gói gọn ở giao hàng mà còn bao gồm cả marketing. Trong quá trình vận chuyển, cảng là điểm tập trung lưu lượng hàng hóa, có vai trò quan trọng trong vận tải đa phương thức. Hiện nay vai trò của các cảng Việt Nam chủ yếu là cửa ngõ để nhập hàng vào và xuất hàng đi. Vai trò truyền thống này có thể mở rộng ra với việc cung cấp các dịch vụ logistic và giá trị gia tăng khác trong khuôn viên cảng để cảng là điểm chiến lược và là nơi các phương thức giao tiếp với nhau thuận lợi. Đầu tiên, cảng có thể thay đổi để đóng vai trò trung tâm tiếp nhận hay phân phối cho tất cả các phương thức, như xe tải, đường sắt, vận tải biển nội địa, thông qua việc cải tạo và kết hợp đường tiếp cận và bến của các phương thức ngay trong cảng. Thứ hai, có thể bổ trí thêm các dịch vụ giá trị gia tăng khác nếu cảng có thể đóng vai trò là điểm kiểm soát hàng hóa bằng cách kết hợp với các chức năng kho vận cao cấp trong cảng. Một ví dụ rõ ràng cho mô hình này là Khu vực tự do của cảng Klang – mặc dù đây

là quy mô rất lớn – nơi các hoạt động của cảng được gắn kết với các hoạt động logistics, tái xuất v.v. nằm trong khuôn viên cảng.

(6) Tăng cường vận tải ven biển

4.100 Vai trò của vận tải ven biển hiện tại còn chưa rõ ràng, chỉ tập trung vào vận chuyển hàng rời, hàng đổ đống. Mặc dù vận tải biển về bản chất chậm hơn so với các phương thức khác nhưng lại có lợi thế lớn về chi phí. Do đó có thể phục vụ các loại hàng hóa có giá trị thấp hơn hoặc hàng hóa không cần đến nơi nhanh. Do ở Việt Nam hàng hóa vẫn thuộc nhóm giá trị thấp tới trung bình nên vận tải ven biển vẫn còn có một thị trường tiềm năng chưa được khai thác.

4.101 Vận chuyển hàng container ven biển vẫn chưa được khai thác tốt. Ví dụ, ở Indonesia, tuyến Jakarta Surabaya (khoảng 700 km) đáp ứng nhu cầu vận tải ven biển rất lớn với hàng container, cho dù có sự tồn tại của đường bộ và đường sắt. Sự tham gia của khu vực tư nhân, với sự hỗ trợ và khuyến khích mạnh mẽ từ chính phủ, là chìa khóa thành công về vận tải ven biển ở Indonesia. Mô hình đó có thể áp dụng ở Việt Nam, đặc biệt là khi các cực phát triển kinh tế của Việt Nam tiếp tục công nghiệp hóa, tạo ra nhu cầu vận tải cao trên trục bắc - nam.

(7) Tự do hóa ngành vận tải biển

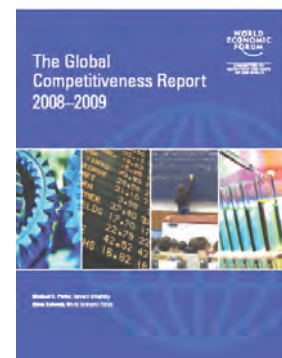
4.102 Các dịch vụ vận tải biển hiện vẫn do Nhà nước nắm giữ, mặc dù một vài khu vực đã có tư nhân tham gia. Điều này càng khiến năng lực đội tàu bị thiếu hụt và khiến quá trình đổi mới vận tải ven biển bị chậm lại, ví dụ như áp dụng công nghệ xếp dỡ container theo hình thức RORO. Ngay cả khai thác container theo hình thức LOLO cũng còn hạn chế. Phần lớn hoạt động vận tải ven biển là vận chuyển hàng rời và hàng đổ đống.

4.103 Nếu nới lỏng các quy định về lập và vận hành các công ty vận tải ven biển thì có thể kích thích được đầu tư tư nhân và kích thích cạnh tranh hơn nữa trong ngành này. Các lĩnh vực cần được xem xét, cân nhắc là nhập khẩu tàu, sự tham gia của đối tác nước ngoài và phương tiện xếp dỡ tại cảng. .

3) Đánh giá chung

4.104 Trong Báo cáo về tính cạnh tranh toàn cầu 2008 – 2009 của Diễn đàn Kinh tế Thế giới, Việt Nam được xếp thứ 70 trong tổng số 134 nước trên cơ sở đánh giá 12 mục cạnh tranh. Một trong số đó là kết cấu hạ tầng là mục Việt Nam bị cho điểm thấp – 93. Yếu tố kéo tụt điểm số chung là chất lượng kém của kết cấu hạ tầng cảng (đứng thứ 112, tức là thuộc 20% đứng cuối).

4.105 Không phải là việc thiếu nỗ lực cải tạo kết cấu hạ tầng cảng khiến Việt Nam bị điểm thấp mà là do tốc độ tăng trưởng kinh tế cao đã vượt quá năng lực cảng. Điều vô cùng khó khăn với Việt Nam đó là một số cảng chính lại nằm ở thượng lưu sông, độ sâu bị hạn chế, dẫn tới điều kiện tiếp cận từ phía biển kém, hạn chế kích thước tàu có thể cập bến, và khiến tàu phải phụ thuộc vào điều kiện thủy triều.



4) Tăng cường năng lực cảng

4.106 Để giải quyết vấn đề này, đã có nhiều quy hoạch cảng biển nước sâu trong hơn 10 năm qua. Do quá trình chuẩn bị xây dựng cảng mới luôn bị kéo dài nên việc mở thêm cảng ở Cái Mép, Thị Vải và Bà Rịa đã làm tăng thêm nhiều năng lực cần thiết cho cảng Hiệp Phước ở TpHCM. Cảng Cái Lân có mục đích giảm bớt tắc nghẽn cho các cảng ở Hải Phòng, đón nhận tàu lớn hơn và trở thành cảng container chính ở khu vực phía Bắc. Tuy nhiên, khối lượng hàng container thực tế cho cảng Cái Lân lại thấp hơn so với kỳ vọng.

5) Năng suất cảng

4.107 Hướng tiếp cận nhanh hơn và rẻ hơn để giải quyết tắc nghẽn tại cảng sẽ là nâng cao tính hiệu quả trong xếp dỡ hàng hóa và rút ngắn thời gian tại bến cho tàu thuyền. Tuy nhiên nâng cao năng suất cảng luôn là việc khó khăn. Ngoài một số trường hợp ngoại lệ, các cảng ở Việt Nam đều hoạt động ở dưới tiêu chuẩn hiệu quả quốc tế. Lý do chính của năng suất thấp này là việc thiếu hoặc không có đủ trang thiết bị xếp dỡ cũng như không gian bãi xếp dỡ bị hạn chế. Vấn đề năng suất thấp thường gặp ở các hàng hóa truyền thống và hàng container.

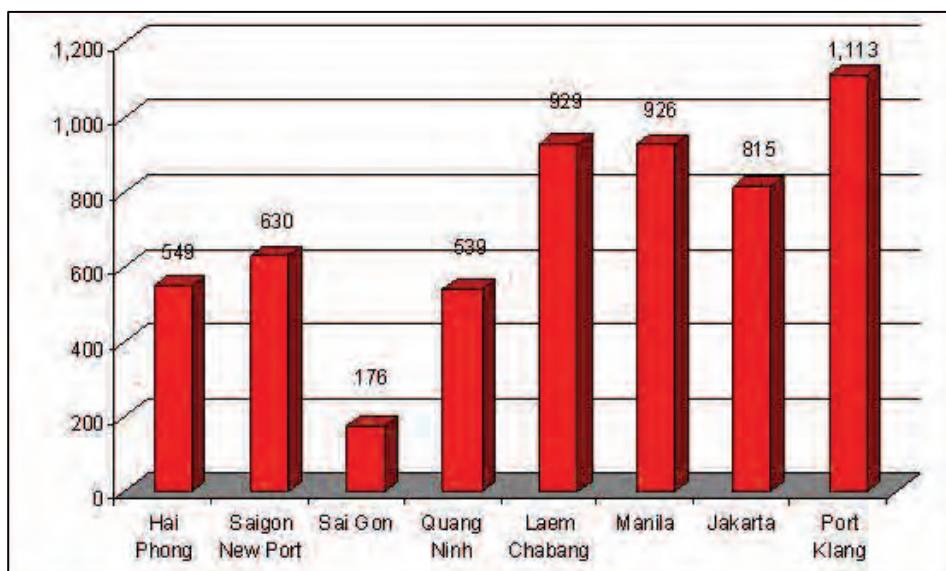
Bảng 4.5.2 Tính hiệu quả của một số bến ở Việt Nam

	Hải Phòng	Quảng Ninh	Tân Cảng	Sài Gòn	VICT
Năng suất xếp, dỡ (hộp/cầu/giờ)	20	18	17-19	15-18	25- 28

Nguồn: Thông tin thu được từ một số cảng

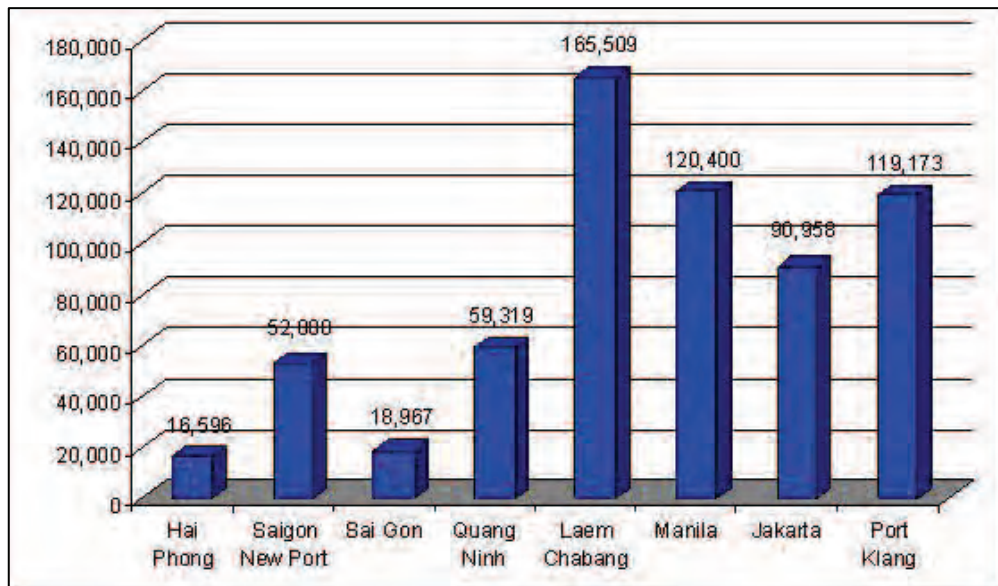
4.108 Hình 4.5.2 và Hình 4.5.3 thể hiện bằng biểu đồ tính hiệu quả của ngành cảng. Mặc dù số liệu tương đối lạc hậu (2004), nhưng do ở Việt Nam chưa có sự thay đổi lớn nào về ngành cảng nên điều đó cũng chỉ ảnh hưởng ít tới sự so sánh về hiệu quả này.

Hình 4.5.2 TEU/mét bến tại một số cảng ASEAN, 2004



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

Hình 4.5.3 TEUs/cầu tại một số cảng ASEAN, 2004



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

4.109 Biểu cước cảng ở Việt Nam không quá cao so với các cảng khác trong khu vực ASEAN và ESCAP, nếu sử dụng mức quy đổi thông thường. Nhưng nếu tính tới sức mua thì biểu cước cảng ở Việt Nam là một trong các biểu cước đắt nhất trong khu vực ESCAP.

6) Điều tiết ngành vận tải biển

4.110 Căn cứ vào số liệu thống kê của Tổng cục Thống kê thì tỷ phần phương thức của ngành vận tải ven biển trong thị trường hàng hóa nội địa chiếm trên 60% và cự ly trung bình là 1650km. Con số về cự ly trung bình có nghĩa rằng phần lớn, nếu như không phải tất cả, hàng hóa được vận chuyển bằng đường biển qua lại giữa TpHCM và Hải Phòng. Cơ sở dữ liệu của VITRANSS 2 cho thấy tỷ phần này thấp hơn, dù vẫn lớn, ở mức 26%.

4.111 Kết quả so sánh khối lượng vận tải ven biển với các nước khác như Thái Lan (là một nước cũng nằm trên đại lục), Nhật Bản (đảo quốc, có cầu nối) và các đảo quốc khác như Philipin và Indonesia, thì chỉ số hiệu quả của Việt Nam có thể được coi là lớn khi xét về vị thế kinh tế thấp hơn so với các nước kia. Cụ thể, với gần 800.000 TEU khối lượng container của Việt Nam năm 2007 thì ngành vận tải ven biển Việt Nam có thể được coi là rất năng động.

4.112 Xét về mức giá thì cước container ở Việt Nam rất hợp lý – rẻ hơn so với Philipin và ngang với Indonesia. Chi phí vận tải biển giữa Hà Nội và Sài Gòn trung bình là 303 USD/TEU. Tuy nhiên vấn đề ở đây là việc thiếu hạ tầng container.

4.113 Tuy nhiên, ở Việt Nam việc sử dụng vận tải ven biển để vận chuyển hành khách liên tỉnh hầu như không được thực hiện. Điều này có thể là do một loạt các yếu tố như thiếu sự kết nối với các phương thức vận tải khác, không được xúc tiến mạnh, và sự thống trị của khu vực nhà nước trong ngành vận tải biển. Trong trường hợp của các nước có ngành vận tải ven biển tiên tiến hơn – ví dụ như Philipin, Indonesia hay Nhật Bản – thì yếu tố chính trong việc cung cấp các dịch vụ đa dạng chính là việc xã hội hóa ngành vận tải ven biển để các công ty tư nhân cạnh tranh với nhau, từ đó hình thành thị trường. Việc Indonesia gần đây triển khai dịch vụ RoRo (tuyến Surabaya – Banjarmasin) chính là nhờ xã hội hóa. Cho đến nay ở Việt Nam các hoạt động kinh doanh vận tải ven biển đều thuộc về các doanh nghiệp nhà nước.

4.6 Vận tải hàng không

1) Các quy hoạch và quyết định của Chính phủ

4.114 Các dự án hàng không được ban hành kèm theo một số văn bản chính thức của Chính phủ Việt Nam, mặc dù vậy trong Quyết định gần đây của Thủ tướng Chính phủ - Quyết định số 21/QĐ – TTg ngày 01 tháng 01 năm 2009 phê duyệt Quy hoạch tổng thể giao thông vận tải hàng không đến năm 2020 như sau:

(a) Bao gồm 10 CHK quốc tế:

- (i) CHK Nội Bài (phục vụ chuyển bay quốc tế và nội địa/hiện đại hóa và mở rộng nhà ga)
 - (ii) CHK Cát Bi (phục vụ chuyển bay quốc tế và chuyển bay đến các thành phố/nâng cấp và mở rộng)
 - (iii) CHK Phú Bài (phục vụ chuyển bay quốc tế và chuyển bay đến các thành phố/nâng cấp và hiện đại hóa)
 - (iv) CHK Đà Nẵng (Cảng trung tâm quốc tế và nội địa/nâng cấp và mở rộng nhà ga)
 - (v) CHK Chu Lai (trở thành trung tâm trung chuyển hàng hóa quốc tế và đến các thành phố)
 - (vi) CHK Cam Ranh (CHK phục vụ vận tải hành khách quốc tế và đến các thành phố)
 - (vii) CHK Tân Sơn Nhất (phục vụ chuyển bay quốc tế và nội địa khu vực phía Nam)
 - (viii) CHK Long Thành (xây mới, là CHK lớn nhất trong cả nước, đóng vai trò Cảng đầu mối khu vực)
 - (ix) CHK Cần Thơ (phục vụ bay quốc tế và đến các thành phố/nâng cấp và cải tạo)
 - (x) CHK Phú Quốc (phục vụ bay quốc tế và bay đến các CHK khu vực miền Bắc và miền Trung)
- (b) 16 Cảng Hàng không nội địa (Điện Biên Phủ, Đồng Hới, Nà Sản, Vinh, Gia Lâm, Phù Cát, Tuy Hòa, Pleiku, Liên Khương, Buôn Ma Thuột, Côn Sơn, Cà Mau, Rạch Giá, Vũng Tàu, Lào Cai và Quảng Ninh)

Ngoài ra, còn có một số dự án cảng hàng không tại địa phương khác như Lào Cai, Lai Châu, Phan Thiết, Thanh Hóa, An Giang, Quảng Ninh...đang chờ Bộ GTVT phê duyệt để lập báo cáo đầu tư (F/S).

4.115 Các dự án đã cam kết bao gồm:

- (c) **Cảng hàng không quốc tế Nội Bài:** Xây dựng nhà ga hành khách T2 mới tại cảng hàng không Nội Bài với công suất 8 đến 10 triệu lượt khách/năm và sẽ được hoàn thành vào năm 2010.
- (d) **Cảng hàng không quốc tế mới Long Thành:** Do khó có thể mở rộng cảng hàng không Tân Sơn Nhất nên một cảng hàng không mới được quy hoạch để thay thế cảng hàng không Tân Sơn Nhất. Đấu thầu chọn tư vấn xây dựng quy hoạch tổng thể mới được thực hiện trong thời gian gần đây. Cảng hàng không dự kiến có công suất 25 triệu lượt khách/năm.
- (e) **Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc:** Cảng hàng không có thể đón tiếp 2 triệu lượt hành khách và 150.000 tấn hàng hóa/năm.

2) Các vấn đề phát triển chính

(1) Hợp lý hóa mạng lưới cảng hàng không

4.116 Các cảng hàng không phát triển mạnh khi nhu cầu gia tăng và do đó, tần suất dịch vụ và việc sử dụng máy bay lớn có thể được xem xét. Ngoài ra, Việt Nam là đất nước có địa hình phức tạp nên một số khu vực đòi hỏi phải có đường tiếp cận cảng hàng không đặc biệt. Để tránh đầu tư dàn trải, lãng phí và để cải thiện hiệu quả sử dụng các cảng hàng không, cần hợp lý hóa vị trí của các cảng hàng không dựa trên tình hình thực tế. Vai trò của các cảng hàng không cần được xác định rõ và các tiêu chuẩn thiết kế cần được xây dựng dựa trên điều kiện riêng của Việt Nam. Xây dựng đường cất/hạ cánh hiệu quả giữa các cảng hàng không và các thành phố/điểm đến chính cũng rất quan trọng.

Hình 4.6.1 Vị trí các cảng hàng không của Việt Nam



Nguồn: Đoàn nghiên cứu VITRANSS2

(2) Mở rộng các cảng hàng không cửa ngõ quốc tế

4.117 Với tốc độ tăng trưởng giao thông nhanh trong vòng 5 năm qua ở Việt Nam, ước tính khối lượng hành khách, hàng hóa qua cảng hàng không Nội Bài và cảng hàng không Tân Sơn Nhất sẽ sớm bão hòa công suất hiện nay. Mặc dù các công trình nhà ga hành khách ở các cảng hàng không quốc tế đã được xây dựng nhưng tăng trưởng vận tải lại quá nhanh nên sẽ sớm vượt quá công suất của các cảng hàng không. Nếu không phát triển cảng hàng không đạt công suất phù hợp, sẽ dẫn đến sự chậm trễ và mức độ dịch vụ có thể suy giảm. Do đó, cần phát triển công trình cảng hàng không đáp ứng nhu cầu vận tải hàng không.

4.118 Có một số yếu tố ở Việt Nam dẫn đến sự gia tăng luân chuyển bằng đường hàng không như môi trường cạnh tranh và sự xuất hiện của các hãng hàng không giá rẻ. Các hãng hàng không có xu hướng tăng tần suất chuyến bay để đáp ứng nhu cầu của hành khách nếu có điều kiện cạnh tranh và một trong những mô hình kinh doanh của các hãng hàng không giá rẻ là dịch vụ với tần suất cao.

4.119 Do năng lực đường băng của cảng hàng không Nội Bài và cảng hàng không Tân Sơn Nhất ước tính đạt 50 – 55 lượt bay/giờ và 165.000 – 181.500 lượt bay một năm nên công suất của đường băng sẽ là cản trở chính tại các cảng hàng không quốc tế.

(3) Tạo môi trường cạnh tranh

4.120 Hiện tại có bốn hãng hàng không của Việt Nam là Hãng hàng không quốc gia Việt Nam (Vietnam Airlines), Jetstar Pacific, VASCO và Indochina có chuyến bay thường xuyên. Viet Jet đã được cấp phép nhưng chưa chính thức đi vào hoạt động. Điều kiện cạnh tranh hiện đã xuất hiện trên một số tuyến bay nội địa như Hà Nội – TP Hồ Chí Minh và TP Hồ Chí Minh – Đà Nẵng. Tuy nhiên, mức độ cạnh tranh ở Việt Nam vẫn còn thấp mặc dù đã có sự cải thiện đáng kể trong lĩnh vực này. Chính sách này cần được tiếp tục trong khi duy trì nghiêm ngặt các tiêu chuẩn an toàn.

(4) Thúc đẩy phát triển các hãng hàng không giá rẻ (LCCs)

4.121 Thị phần của các hãng hàng không giá rẻ đã tăng nhanh trên thế giới. Hiện có hơn 100 hãng hàng không giá rẻ trên thế giới, chiếm 20% thị phần toàn cầu về số chỗ chuyên chở. Năm 2007, thị phần của các hãng hàng không giá rẻ ở Bắc Mỹ là 26%, ở Châu Âu là 30% và ở Châu Mỹ La tinh là 20%. Bên cạnh đó, thị phần của các hãng hàng không giá rẻ ở châu Á là 12% năm 2007 mặc dù tăng từ 5% với khoảng 10 hãng hàng không năm 2004.⁷ Các hãng hàng không giá rẻ của Châu Á và vùng Thái Bình Dương đã hoạt động ở Việt Nam gồm AirAsia, Viva Macau, Jetstar Asia, Jetstar, Tiger Airways, PB Air và Silk Air. So với các vùng khác, Châu Á có tiềm năng rất lớn để các hãng hàng không giá rẻ mở rộng thị phần.

4.122 Phương châm hoạt động của các hãng hàng không giá rẻ khá khác so với các hãng hàng không truyền thống. Mặc dù có nhiều loại hàng không giá rẻ nhưng phương châm hoạt động chung của các hãng như sau:

- (i) Chỉ có một hạng chỗ duy nhất;
- (ii) Loại máy bay duy nhất như A320s và B737s nhằm giảm chi phí đào tạo và duy tu bảo dưỡng;
- (iii) Thời gian chờ thấp để duy trì máy bay trên không càng nhiều càng tốt;

⁷ Dự báo thị trường toàn cầu của Airbus 2007-2008.

- (iv) Hành trình trực tiếp và không có khái niệm trung chuyển và
- (v) Ưu tiên cho các cảng hàng không thứ yếu và các cảng hàng không chính chưa đông đúc, v.v.

4.123 Với cách thức hoạt động riêng, yêu cầu của các hãng hàng không giá rẻ cũng khác so với yêu cầu của các hãng vận tải hàng không truyền thống. Các hãng hàng không giá rẻ thường không cung cấp dịch vụ cảng hàng không làm tăng chi phí khai thác như cầu lên xuống của hành khách. Các hãng hàng không giá rẻ thường sử dụng các cửa ở xa và cố gắng giảm thiểu chi phí và thời gian chờ ở các cảng hàng không. Nếu số hãng hàng không giá rẻ hoạt động ở Việt Nam tăng, các hãng cũng sẽ đòi hỏi các yêu cầu trên và do đó, cần phải xem xét tới kịch bản này khi điều chỉnh hoạt động và kết cấu hạ tầng cảng hàng không.

4.124 Mặc dù chưa xảy ra tình trạng ùn tắc nghiêm trọng và vấn đề chậm trễ trong vận tải hàng không ở Việt Nam nhưng kinh nghiệm của các nước có lưu lượng vận tải hàng không cao cho thấy những vấn đề này sẽ sớm xảy ra ở Việt Nam. Do các hãng hàng không giá rẻ thường tránh các cảng hàng không đông đúc nên cần phát triển các cảng hàng không thứ yếu ở Hà Nội và TP Hồ Chí Minh.

3) Thị trường vận tải hàng không

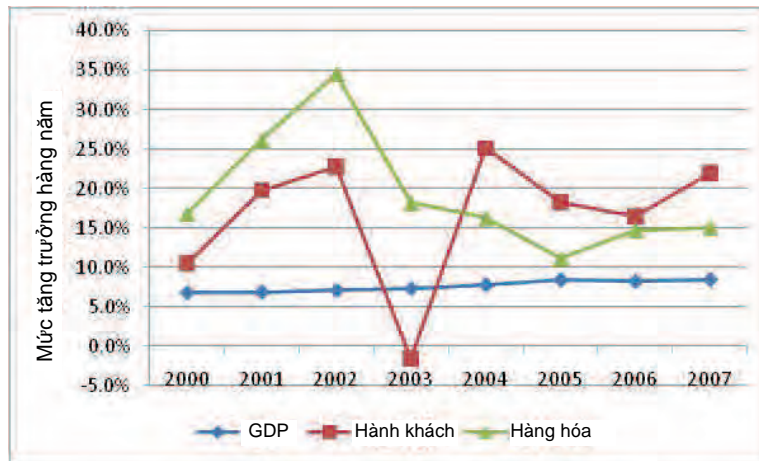
4.125 Xét về việc mở rộng thị trường thì ngành hàng không Việt Nam vượt xa khu vực Châu Á Thái Bình Dương vốn là khu vực được IATA coi là có tốc độ tăng trưởng cao nhất thế giới.

4.126 Trong khu vực Châu Á Thái Bình Dương, khối lượng hành khách hàng không tăng trưởng trung bình mỗi năm 6,2% (so với mức trung bình của cả thế giới là 5,1%) giai đoạn 1994 – 2004. Trong đó, mức tăng trưởng trung bình hàng năm của Việt Nam giai đoạn 1995 – 2005 rất ấn tượng, 11,3%, giai đoạn 2005 – 2007 còn cao hơn, 18,9%. Mặc dù thiếu số liệu để so sánh giữa các giai đoạn nhưng hiệu quả về vận chuyển hàng hóa hàng không ở Việt Nam cũng cao hơn của cả vùng, ở mức 14,4%/năm so với 5,5%/năm.

4.127 Tổng lượng hành khách quốc tế năm 2007 là 8,5 triệu lượt, tăng trưởng trung bình hàng năm là 16,5% giai đoạn 1999-2007. Lượng hành khách nội địa tăng từ 3,4 triệu lượt năm 1999 lên 11,6 triệu lượt năm 2007, trung bình 16,9%/năm. Kinh nghiệm ở các nước khác về tăng trưởng thị trường vận tải hàng không là thường ở mức 1,8 lần so với mức tăng trưởng GDP. Tuy nhiên ở Việt Nam ngành hàng không tăng trưởng ở mức 2,3 lần so với mức tăng GDP hàng năm giai đoạn 1999 – 2007 (xem Hình 4.6.2).

4.128 Trên cơ sở việc mở rộng thương mại quốc tế, khối lượng hàng hóa hàng không quốc tế tăng trung bình hàng năm 18,0% giai đoạn 1999 -2007 đến 224,2 nghìn tấn năm 2007. Lượng hàng hóa hàng không nội địa tăng cao hơn một chút, ở mức 21,7%/năm trong cùng thời kỳ.

Hình 4.6.2 Các mức tăng trưởng GDP và vận tải hàng không

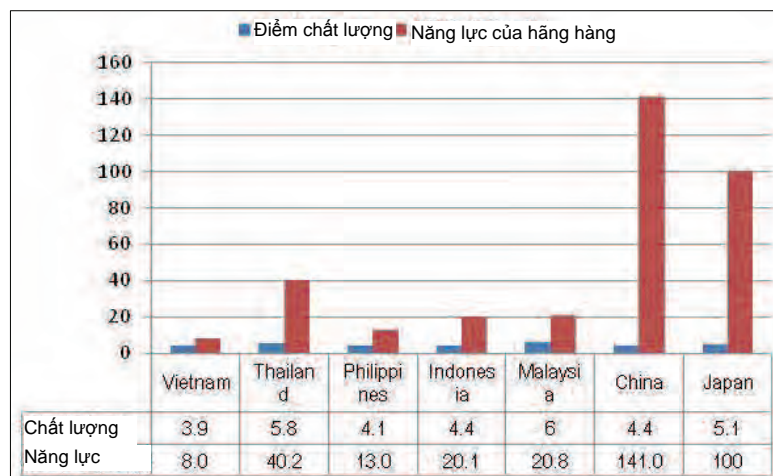


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu tổng hợp dựa trên số liệu của Tổng cục Thống kê

4) Chất lượng kết cấu hạ tầng

4.129 Kết cấu hạ tầng vận tải hàng không bị bản Báo cáo về tính cạnh tranh toàn cầu coi là một trong những bất lợi của Việt Nam, mặc dù không ở mức kém như những bất cập của cảng. Ngành hàng không Việt nam bị xếp dưới các nước khác trong khu vực, thể hiện trong Hình 4.6.3. Chỉ số năng lực của các hãng hàng không là số chỗ-km do các hãng cung cấp, so với mức chuẩn của Nhật Bản là 100. Con số này thể hiện tổng năng lực của các hãng hàng không.

Hình 4.6.3 Tính cạnh tranh của vận tải hàng không tại một số nước



Nguồn: WEF, Báo cáo về tính cạnh tranh toàn cầu 2008-2009

5) Dịch vụ hàng không

4.130 Một thay đổi lớn trong thị trường hàng không trong nước là có sự cạnh tranh ngày càng nhiều giữa các dịch vụ hàng không vốn từng do Vietnam Airline thống trị. Quá trình tự do hóa đã được triển khai với sự tham gia của các hãng hàng không khác. Jetstar hiện đang có vai trò là hãng hàng không giá rẻ. Các đối thủ mới (VietJet và Air Speed Up) cũng đã công bố kế hoạch gia nhập nhưng đã trì hoãn do thị trường hàng không bị suy thoái năm 2009.

4.131 Việc thiết lập giá vé cũng đã chuyển hướng sang cơ chế thị trường nhưng mới chỉ với các tuyến có các hãng cạnh tranh (hiện còn rất ít). Chính sách hiện nay là kiểm soát “giá trần” chứ không phải là giá sàn hoặc một mức linh hoạt nào đó.

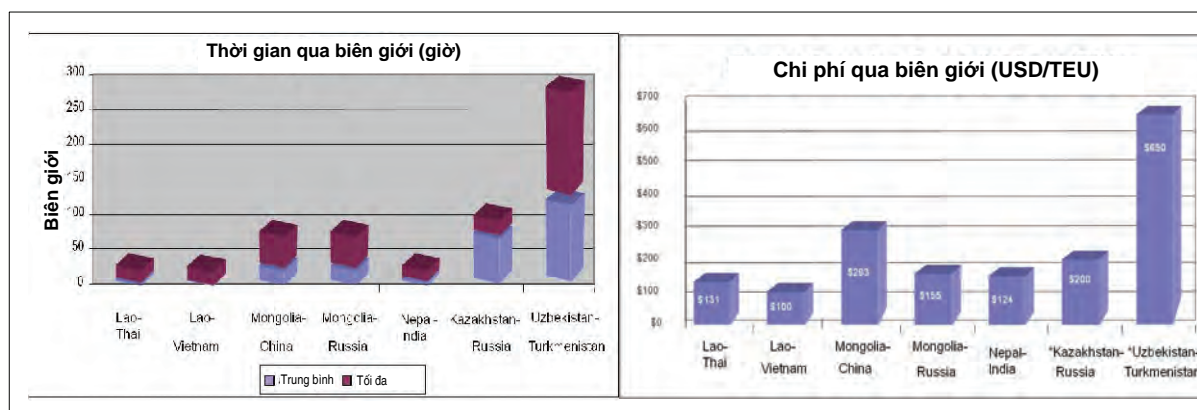
4.7 Vận tải qua biên giới

1) Tổng quan

4.132 Việt Nam có biên giới chung với 3 nước: phía bắc giáp Trung Quốc, tây bắc giáp Lào và tây nam giáp Campuchia. Tổng chiều dài đường biên giới chung là 4.639km. Từ lâu giữa các làng mạc hai bên biên giới đã có hoạt động thương mại tiểu ngạch, không để ý tới đường biên giới. Dần dần, một số mặt hàng đã tăng khối lượng và giá trị và trở thành các luồng hàng chính thức qua biên giới, và vì vậy cần phải kiểm soát hải quan tại các cửa khẩu chính thức. Việt Nam hiện có 12 cửa khẩu với Trung Quốc, 9 với Lào và 12 với Campuchia.

4.133 Khối lượng giao dịch thương mại qua biên giới đã đạt mức 9,7 triệu tấn năm 2007, trong đó 67% là với Trung Quốc. Thương mại qua biên giới chiếm gần 10% khối lượng thương mại quốc tế của Việt Nam. Hệ thống hạ tầng vận tải ở cả hai phía biên giới đều đang được phát triển, nhưng không đồng bộ do sử dụng các tiêu chuẩn khác nhau và mức độ dịch vụ, các hạn chế cũng như các điều kiện pháp lý khác nhau. Để giảm thiểu những rào cản về cơ sở vật chất và phi vật chất đối với thương mại, hơn 10 năm trước ADB đã đề xuất thành lập một tiểu vùng gọi là Tiểu vùng sông Mekong mở rộng (GMS). Việc này đã đẩy nhanh tiến độ ký kết một loạt các hiệp định và dự án phát triển GTVT chính – kết quả là đã giảm được nhiều chi phí logistic và kích thích được hoạt động thương mại. Như thể hiện trong Hình 4.7.1, cửa khẩu trong GMS vận hành tốt hơn cửa khẩu ở các khu vực khác.

Hình 4.7.1 Thời gian và chi phí tại một số cửa khẩu

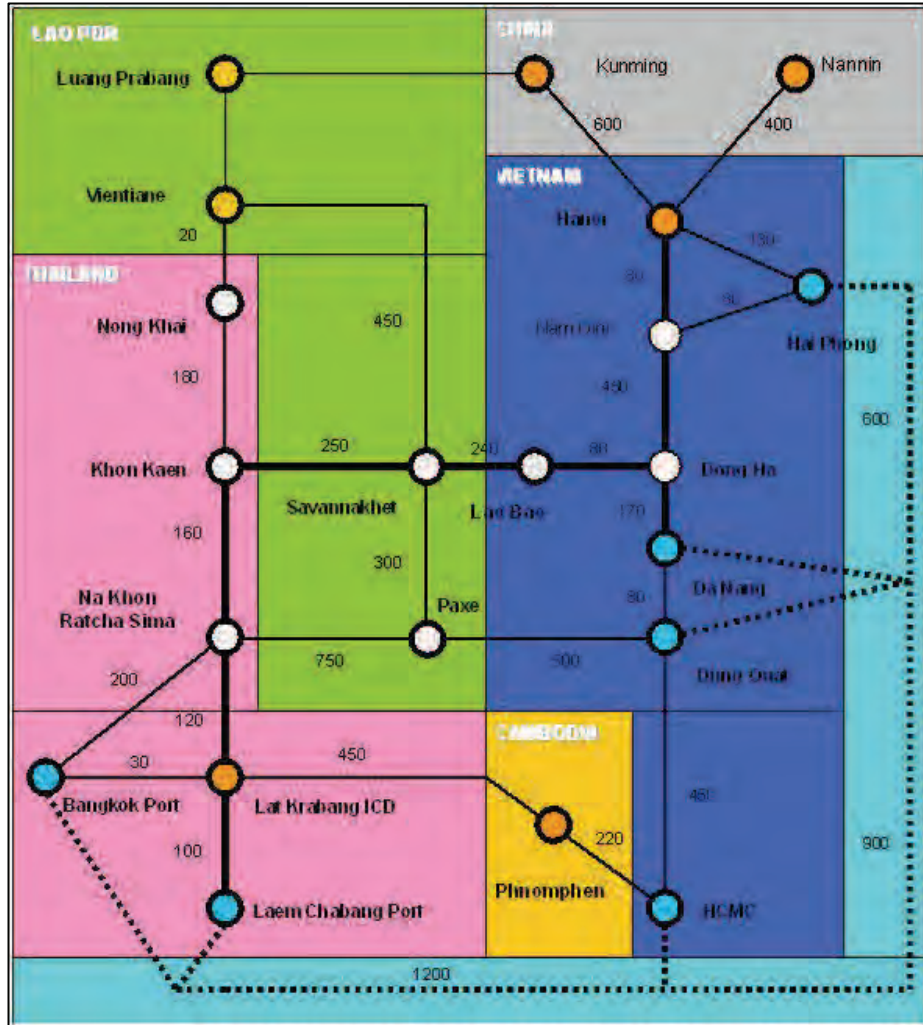


Nguồn: Geetha Karandawala, “Những rào cản phi vật chất đối với một số tuyến vận tải và Các biện pháp loại bỏ”, UNESCAP (11/2006)

2) Các mô hình thương mại

4.134 Hình 4.7.2 minh họa các tuyến thương mại và vận tải giữa các nước trong khu vực GMS, tính cả Trung Quốc.

Hình 4.7.2 Các tuyến thương mại – vận tải



Nguồn: Đoàn nghiên cứu VITRANSS2

4.135 Động lực chính của hoạt động thương mại giữa các nước chính là định hướng ngoại thương, mức độ phát triển kinh tế và quy mô dân số – khoảng cách được coi là rào cản hay tác động tiêu cực. Những vấn đề này được tổng hợp trong Bảng 4.7.1, theo đó Thái Lan có hoạt động thương mại quốc tế và nội vùng ASEAN lớn nhất. Các tỉnh Quảng Tây và Vân Nam (Trung Quốc) có quy mô kinh tế gần bằng Việt Nam.

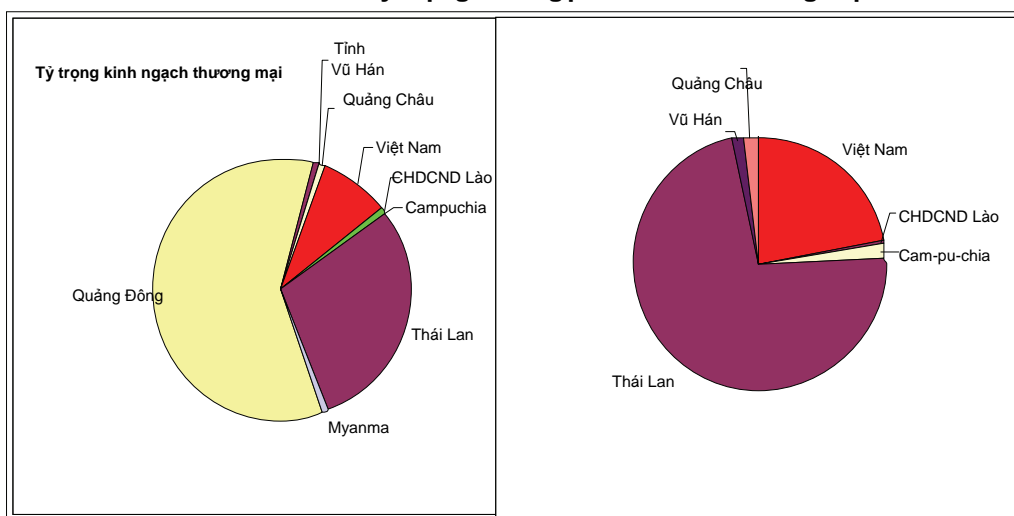
Bảng 4.7.1 Số liệu cơ bản về cửa khẩu mặt số nước

Nước	Dân số (2007)	GDP (2007, tr. USD)	Ngoại thương (2006, triệu USD)			Nội ASEAN (2006, tr.USD)
			Tổng	Xuất khẩu	Nhập khẩu	
Việt Nam	85.205	71.292	77.270	37.033	40.237	18.668
Lào	5.608	4.128	989	402	587	791
Campuchia	14.475	8.662	6.437	3.514	2.923	1.227
Thái Lan	65.694	245.702	248.687	121.579	127.108	50.484
Vân Nam (TQ)	44.150	68.941	3.740	2.240	1.500	
Quảng Tây (TQ)	48.890	70.102	7.000	4.320	2.680	
Quảng Đông (TQ)	83.040	379.562	527.160	301.900	225.260	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 tổng hợp từ số liệu thống kê thương mại của ban thư ký ASEAN

4.136 Nếu tính số liệu thương mại với các tỉnh phía nam Trung Quốc thì mô hình thương mại được thể hiện trong Hình 4.7.3. Các đối tác lớn là Thái Lan, Việt Nam, các tỉnh Quảng Đông và Quảng Tây (Trung Quốc).

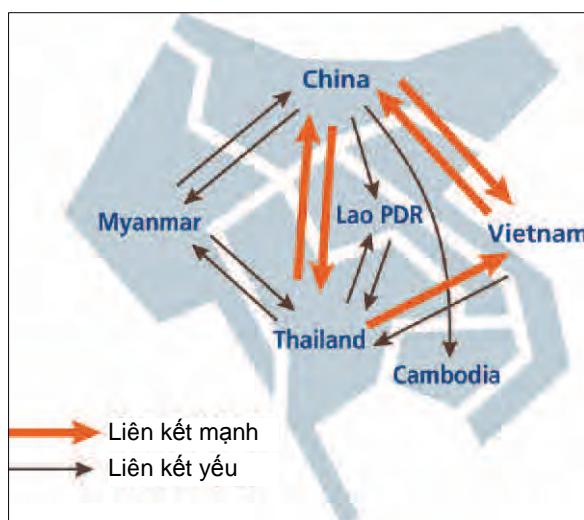
Hình 4.7.3 Tỷ trọng kim ngạch trao đổi thương mại



Nguồn: Đoàn nghiên cứu VITRANSS2

4.137 Hình 4.7.4 thể hiện các mô hình thương mại 3 bên giữa Việt Nam, Trung Quốc và Thái Lan với Lào, Campuchia. Lào và Campuchia đóng vai trò là cầu nối trên bộ về vận chuyển hàng hóa giữa Việt Nam và Thái Lan – và nhờ đó cũng hưởng lợi. Hiện tại mối quan hệ thương mại của Thái Lan với Campuchia và Lào đang gia tăng nhanh chóng.

Hình 4.7.4 Mô hình thương mại trong GMS



Nguồn: Nghiên cứu kết cấu hạ tầng giao thông biên giới: Giai đoạn II, JICA, 2007

3) Hiện trạng kết cấu hạ tầng giao thông

4.138 Các nước GMS đã tìm được tiếng nói chung về các hành lang vận tải mà mỗi nước sẽ phát triển tùy theo năng lực của từng nước. Đối với Việt Nam, các hành lang đó bao gồm:

- (i) Hành lang Bắc – Nam từ Côn Minh tới Hải Phòng
- (ii) Hành lang Đông – Tây 1 từ Hà Nội sang Băng Cốc qua Lào
- (iii) Hành lang Đông – Tây 2 từ TpHCM sang Băng Cốc qua Campuchia.

4.139 Nội dung phát triển kết cấu hạ tầng bao gồm phát triển hoặc cải tạo đường bộ, đường thủy, cảng biển, cảng hàng không và kết cấu hạ tầng thương mại qua biên giới (CBTI), điện và thông tin liên lạc. Các dự án CBTI có mục tiêu giảm chi phí và thời gian tại các cửa khẩu có yêu cầu thủ tục hải quan.

4.140 Trước khi GMS ra đời, ý tưởng xây dựng một tuyến đường xuyên Á/xuyên ASEAN đã được Ban Kinh tế Xã hội của Liên Hiệp quốc về Châu Á và Thái Bình Dương (ESCAP) khởi xướng. Tới năm 2002, dự án này đã mở rộng ra phạm vi 32 nước châu Á với tổng chiều dài 141.000km và kết nối được với tuyến đường xuyên Âu. Đoạn thuộc khu vực GMS dài 14.511 km, trong đó đã có một số đoạn đã hoàn tất hoặc đang được thực hiện. Mạng lưới vận tải ASEAN liên kết 10 nước bằng 23 tuyến, tổng chiều dài 38.400km. Hợp phần đường sắt có lẽ là lâu được thực hiện nhất. Mặc dù tất cả các nước GMS, trừ Lào, đều có hệ thống đường sắt, nhưng phần lớn đều sử dụng khổ đường hẹp (1m), đường đơn, và có nhiều đoạn còn thiếu. Đường sắt Vân Nam tiên tiến hơn nhưng chưa được kéo dài tới Việt Nam.

4.141 Phần lớn hàng hóa ngoại thương – đặc biệt là phục vụ thị trường liên lục địa – đều được vận chuyển bằng đường biển, do đó phụ thuộc vào cảng biển. Phải nói rằng dù cảng biển không nằm trong phạm vi hạ tầng thương mại qua biên giới nhưng vị trí của chúng cũng như các khu vực chịu ảnh hưởng có tác động tới lưu lượng giao thông trên các tuyến cầu nối đất liền. Ví dụ, sự xuất hiện của cảng Laem Chabang ở Thái Lan đã thu hút hàng hóa qua biên giới từ Campuchia và Lào. Khu vực cảng Cái Mép – Thị Vải cũng có thể ảnh hưởng tới lưu lượng giao thông qua biên giới nếu như các điểm nối vận tải trên bộ tương ứng qua biên giới được phát triển.

4) Vị trí các điểm qua biên giới

4.142 Tại các nước GMS có nhiều điểm qua biên giới (xem Hình 4.7.5), trong số đó 40 điểm được xếp Cấp 1 phục vụ vận chuyển hàng hóa và hành khách từ bất kỳ quốc gia nào, kể cả các nước thứ ba có quan hệ ngoại giao với nước quá cảnh. Có 36 điểm qua biên giới Cấp 2 cho phép hàng hóa và hành khách qua lại giữa hai quốc gia. Phần lớn các điểm này đều sử dụng các công trình đơn giản.

4.143 Lưu lượng vận tải qua biên giới khá lớn là ở giữa:

- (i) Việt Nam và Trung Quốc (tại Lào Cai/Hà Khẩu, Lạng Sơn/Bảng Tường và Móng Cái/Đông Hưng);
- (ii) Lào và Thái Lan (tại Nong Khai/Vientiane, Nakhon Phanom/Thà Khẹt, Mục da hán/Savannakhet);
- (iii) Campuchia và Thái Lan (tại Aranyaprathet/Poipet);
- (iv) Campuchia và Lào (tại Muang Khong/Phumi Sralau, qua sông Mekong);
- (v) Campuchia và Việt Nam (tại Bavet/Mộc Bài) và giữa Myanmar và Thái Lan (tại Mae Sai/Tachilek).

4.144 Nhìn chung ít có điểm qua biên giới nào có trên 1000 PCU/ngày mà vẫn còn đủ năng lực đường bộ. Thủ tục kéo dài thường dẫn tới tắc nghẽn.

4.145 Hiện nay Việt Nam có 16 điểm cấp 1. Ưu tiên cho 4 điểm sau:

- (i) Cửa khẩu Lào Cai nối với tỉnh Vân Nam, Trung Quốc
- (ii) Cửa khẩu Lạng Sơn nối với tỉnh Quảng Tây, Trung Quốc
- (iii) Cửa khẩu Lao Bảo nối với Lào và Thái Lan (qua Lào).
- (iv) Cửa khẩu Mộc Bài nối với Campuchia

Hình 4.7.5 Vị trí các cửa khẩu



Nguồn: Nghiên cứu kết cấu hạ tầng giao thông qua biên giới: Giai đoạn II, JICA, 2007.

5) Hiện trạng hiệp định thương mại qua biên giới (CBTA)

4.146 Không thể thực hiện CBTI mà không có khung pháp lý. Những rào cản phi vật chất đối với luân chuyển trong vùng là: thủ tục tại biên giới phức tạp, những yêu cầu về thị thực nhập cảnh người và phương tiện, sự khác biệt về tiêu chuẩn phương tiện giao thông, giấy phép lái xe và thiếu các cơ chế quá cảnh hữu hiệu. Để xóa bỏ những rào cản phi vật chất này trên một số tuyến, 6 nước trong GMS đã cùng đàm phán về Hiệp định Vận tải qua biên giới (CBTA). Tổng cộng 20 phụ lục và nghị định thư đã được thêm vào nội dung thực hiện luân chuyển hành khách và hàng hóa qua biên giới, hệ thống thanh tra một điểm, đồng bộ và gắn kết các hệ thống, trao đổi các quy định và quyền về giao thông vận tải. Hệ thống quá cảnh hải quan và tạm quản GMS (CTS) là giai đoạn cuối cùng với việc các nước thành viên thống nhất về việc hợp tác Nhà nước – Tư nhân trong quá trình triển khai CTS. Giấy phép vận tải đường bộ đã được in và chuyển cho các nước thành viên áp dụng. Khi có giấy phép này, xe tải ở một nước thành viên có thể vào nước thành viên khác theo tuyến đã định sẵn trong Nghị định thư 1 của CBTA. Tháng 6 năm 2009, đã cấp phép cho 1200 đơn vị xe tải (Thái Lan, Lào, Việt Nam mỗi nước có 400 đơn vị), tạo điều kiện vận chuyển người và hàng hóa thông suốt.

6) Các vấn đề tồn tại

(1) Các vấn đề liên quan tới CBTA

4.147 Việc tạo điều kiện thúc đẩy thương mại nhằm tăng trao đổi thương mại giữa các nước thành viên đòi hỏi phải có sự hợp tác giữa các nước này. Có nhiều vấn đề cần được Việt Nam giải quyết, bao gồm:

- (i) Thống nhất về việc kiểm soát một điểm (SSI) với Trung Quốc
- (ii) Thống nhất về thị thực nhiều lần cho lái xe tải các nước GMS
- (iii) Thống nhất về kiểm dịch và nhập cảnh
- (iv) Thống nhất về quá cảnh tới nước thứ ba
- (v) Đồng bộ và tiêu chuẩn hóa công tác chứng từ, văn bản hải quan, kiểm dịch, nhập cảnh
- (vi) Cho phép tồn tại nhà máy ngoài khơi trong khu công nghiệp gần cửa khẩu
- (vii) Công nhận Incoterms về mặt bảo hiểm hàng hóa
- (viii) Bảo hiểm cho giấy phép lái xe GMS

(2) Các vấn đề liên quan tới CBTI

4.148 Các nội dung về kết cấu hạ tầng sau đây đòi hỏi có nỗ lực của Việt Nam:

- (i) Nâng cấp và cải tạo các tuyến đường nối tới các cảng và điểm qua biên giới chính.
- (ii) Sửa chữa và bảo trì đường bộ nối giữa các điểm qua biên giới và các tuyến đường bộ chính.
- (iii) Phát triển cửa khẩu hiện đại gồm khu hải quan, bãi khám xe, thiết bị khám xe, bãi thay đầu xe tải, khu nhà nhân viên, v.v.
- (iv) Tăng cường áp dụng công nghệ thông tin và vi tính hóa các thủ tục hải quan, gắn kết các hệ thống đó vào mạng lưới logistics chung.

4.8 Logistics

1) Hiệu quả hoạt động của ngành logistics

(1) Vận tải hàng hóa đường bộ

4.149 Vận tải đường bộ bằng xe tải là phần bất biến của bất cứ dây chuyền logistics nào, ngay cả khi đơn vị khai thác vận tải đa phương thức cố gắng cung cấp hệ thống logistics hiệu quả, bước giao nhận cuối cùng vẫn phải phụ thuộc vào xe tải. Do đó, để cải thiện chất lượng logistics của Việt Nam, vấn đề cần thiết không chỉ là phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ mà còn cần cải thiện các đơn vị vận tải hàng hóa đường bộ và mức độ dịch vụ của các đơn vị này. Những vấn đề như vận tốc xe tải chậm và điều kiện mặt đường xấu cũng góp phần làm giảm hiệu quả hoạt động của xe tải, tác động đến sức cạnh tranh của dịch vụ logistics.

4.150 Trong trường hợp vận tải đường bộ với khoảng cách lớn giữa Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, hiện dịch vụ vận chuyển bằng xe tải có thể giao hàng trong vòng 3 ngày, đây là bước tiến đáng khích lệ so với 10 năm trước đây khi phải mất thời gian gấp đôi để vận chuyển hàng hóa giữa hai thành phố này. Tuy nhiên, thời gian vận chuyển mất 3 ngày cho khoảng cách 1.500 km được coi là không cạnh tranh khi ở các nước phát triển, dịch vụ này chỉ mất 2 ngày cho cùng khoảng cách vận chuyển như trên. Ngoài ra, sự gia tăng số trạm thu phí và các chi phí mỗi lộ khác trên đường vận chuyển cho cảnh sát cũng làm chi phí vận tải tăng. Mặc dù mức phí chính thức là hợp lý nhưng mức phí không chính thức lại hoàn toàn không thể chấp nhận được. Các trạm thu phí tự chúng không phải là vấn đề nếu các mức phí đặc thù đánh vào đối tượng sử dụng đường cao tốc và qua đó các khoản phải trả được bù đắp bằng việc sử dụng các công trình dịch vụ cao là hợp lý nhưng thu phí sử dụng đường thông thường không được khuyến khích.

4.151 Ngành vận tải hàng hóa bằng đường bộ chủ yếu gồm các công ty quy mô nhỏ nên không đủ năng lực để cung cấp các dịch vụ tiêu chuẩn trên phạm vi cả nước và phạm vi hoạt động bị hạn chế. Tuy nhiên, số lượng xe tải lại đủ đáp ứng nhu cầu vận chuyển. Nhìn chung, dịch vụ vận tải bằng xe tải hiện vẫn còn sơ khai và đơn giản là vận chuyển từ A tới B, tùy thuộc vào hợp đồng thuê chuyển.

(2) Quản lý kho bãi

4.152 Trong số các nước vùng Đông Nam Á (ASEAN), thúc đẩy phát triển các đơn vị cung cấp dịch vụ logistics có chất lượng – được phân loại gồm LSP (nhà cung cấp giải pháp logistics), MTO (đơn vị vận tải đa phương thức) và 3PL (nhà cung cấp dịch vụ logistics bên thứ 3) – trở thành vấn đề mục tiêu để cải thiện dịch vụ logistics. Ngay cả trong những lĩnh vực kinh doanh mới và đặc biệt, phần thiết yếu nhất của dịch vụ là hoạt động thực tế: kiểm soát giao nhận và kiểm đếm hàng hóa. Mức độ dịch vụ logistics phụ thuộc vào hoạt động thực tế này.

4.153 Với việc sử dụng rộng rãi khái niệm SCM (quản lý dây chuyền cung cấp), điều đã trở thành phổ biến ở các nước phát triển là chỉ có các loại hàng hóa yêu cầu với khối lượng chính xác mới cần phải giao nhận nhanh và chính xác. Điều này phản ánh xu hướng duy trì thời gian lưu kho thấp và giảm thiểu thời gian lưu kho. Để đáp ứng yêu cầu này, việc khai thác kho bãi linh hoạt và nhanh chóng là dịch vụ then chốt của các nhà cung cấp dịch vụ logistics. Cho đến nay, kho bãi Việt Nam mới chỉ đóng vai trò đơn giản là nơi chứa hàng và việc khai thác vẫn còn ở mức sơ khai. Hiện chưa có nhà cung cấp nội địa nào có thể cung cấp dịch vụ gửi hàng với thời gian ngắn, bao gồm gia công, khai thác giá trị gia tăng và đóng gói như ở các nước phát triển. Dịch vụ mong muốn đang

thay đổi từ công tác kiểm soát hàng hóa, kiểm đếm chính xác, kiểm soát từng gói hàng, vận chuyển nhanh và mở rộng thêm các chức năng chuyển hàng qua kho.

(3) Vận tải hàng hóa bằng đường sắt

4.154 Việc sử dụng đường sắt để vận chuyển hàng có giá trị cao hiện bị hạn chế do mức độ dịch vụ còn thấp. Các cơ quan khai thác đường sắt công bố rằng thời gian vận chuyển hàng hóa giữa Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh đã giảm xuống dưới 40 giờ. Tuy nhiên, hầu hết người sử dụng dịch vụ đều cho biết thực tế cần thời gian dài hơn và việc thường xuyên bị trễ là không thể tránh khỏi.

4.155 Ngoài ra, việc kiểm soát quá trình và lịch trình vận chuyển gặp khó khăn do sự kết nối giữa vận tải đường sắt và khu vực xếp/dỡ hàng hóa không hiệu quả. Người sử dụng không có thông tin về tình trạng hàng hóa và thời gian gửi/đến của hàng hóa, dẫn đến khó khăn trong việc tính toán tổng thời gian vận chuyển và thời gian hàng đến. Sự bất tiện này khiến người sử dụng thường do dự khi sử dụng vận tải đường sắt để đáp ứng nhu cầu logistics của mình. Ngoài ra, công suất của các đoàn tàu cũng hạn chế.

(4) Đường thủy nội địa trong chuỗi Logistics

4.156 Hiện chưa có ví dụ nào về việc sử dụng đường thủy nội địa của các khách hàng nước ngoài – đối tượng yêu cầu thời gian vận chuyển nhanh và chính xác, đặc biệt là đối với hàng hóa có giá trị. Hàng vận tải bằng đường thủy nội địa chủ yếu là hàng rời, công kênh có giá trị thấp như xi măng, than và vật liệu xây dựng. Nếu đường thủy nội địa muốn thu hút hàng có giá trị cao, ngành cần phải giải quyết các vấn đề tương tự như của vận tải đường sắt - đó là việc theo dõi quá trình vận chuyển, mức độ tin cậy và khả năng kiểm soát giao nhận (giao hàng nhanh thường không phải là một yêu cầu đối với vận tải thủy nội địa).

(5) Cảng biển

4.157 Công tác khai thác cảng biển đã được cải thiện nhờ việc phát triển kết cấu hạ tầng cảng. Ở khu vực thành phố Hồ Chí Minh, việc khởi xướng khai thác cảng Cát Lái có tác động hiệu quả tới người sử dụng cảng. Năm 2007, khoảng 2 triệu TEU được bốc xếp ở hai cảng trên, chiếm tới 60% tổng số hàng container thông qua khu vực miền Nam. Ngoài ra, cảng Cát Lái cũng đã thu được hiệu quả do tránh được các quy định cấm xe tải lưu thông trong nội thành vào ban ngày, đảm bảo cung cấp dịch vụ giao nhận nhanh chóng và chính xác cho khách hàng. Đó là lý do tại sao cảng Cát Lái lại hấp dẫn các hãng tàu và khách hàng. Ở miền Bắc, các bến container của cảng Cái Lân bắt đầu được đưa vào khai thác từ năm 2005. Tuy nhiên, do hệ thống cầu dầm bị đổ trong trận lốc xoáy năm 2006 và hiện vẫn chưa được sửa chữa nên việc thu hút hàng hóa thông qua cảng Hải Phòng sang cảng Cái Lân hiện vẫn chưa đạt được như mong muốn.

4.158 Sản lượng sản xuất của các công ty nước ngoài dự kiến sẽ tăng nhanh trong những năm tới, do đó công suất bốc xếp hàng hóa của các cảng sẽ không đáp ứng được nhu cầu dự báo trong tương lai. Hiện nay, thời gian xếp dỡ hàng hóa tại các bến container của cảng Hải Phòng là đáng tin cậy và có thể dự kiến được nên người sử dụng không bị ảnh hưởng nhiều bởi các điều kiện khai thác cảng, gồm cả các công trình nằm ngoài cảng. Tuy nhiên, khó có thể khẳng định được rằng mức dịch vụ này sẽ được duy trì trong tương lai khi lượng hàng hóa tăng trong những năm sắp tới.

4.159 Công tác xây dựng công trình cảng mới và mở rộng các cảng hiện có dường như là hướng đi đúng cho cả miền Nam và miền Bắc. Ngoài ra, cải thiện đường tiếp cận cảng cũng là vấn đề then chốt đối với các đơn vị cung cấp dịch vụ logistics. Việc đánh giá công tác khai thác cảng phụ thuộc vào việc khách hàng có thể gửi/nhận hàng hóa một cách thuận lợi và đúng thời gian, không bị chậm trễ.

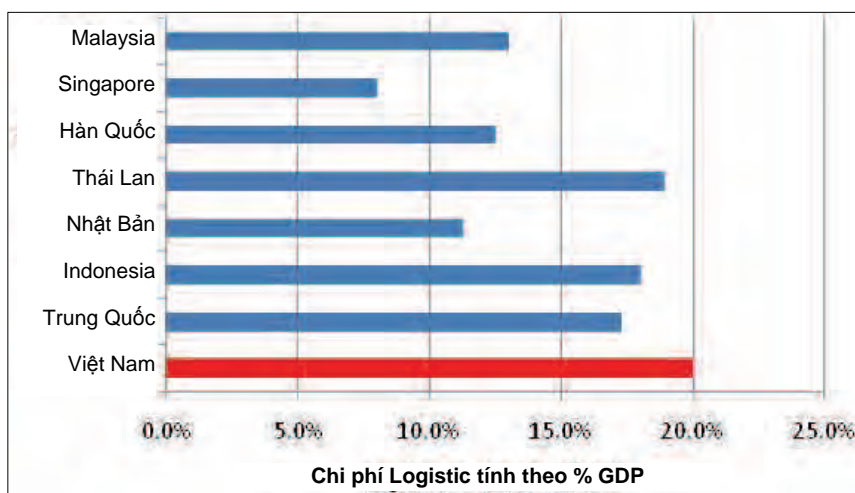
(6) Vận tải hàng hóa bằng đường hàng không

4.160 Vận tải hàng không sẽ là phương thức vận tải quan trọng trong những năm sắp tới do dự báo sẽ gia tăng sản xuất và tiêu dùng các loại hàng hóa giá trị cao. Ở Việt Nam, các hãng giao nhận hàng không trong nước vẫn còn ở giai đoạn sơ khai và hầu hết các hãng đều chưa quen với các quan hệ giữa vận đơn của đơn vị tiếp vận và của hãng vận chuyển (House – Master B/L) và do đó, các hoạt động của họ không khác so với vai trò của các công ty môi giới thông thường. Vai trò của các hãng giao nhận hiện chưa được nhận thức đúng do khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không chưa đủ lớn. Tuy nhiên, tình hình này sẽ thay đổi nên việc thúc đẩy phát triển các đơn vị giao nhận vận tải bằng đường hàng không là vấn đề cấp bách. Dưới góc độ của nhà cung cấp dịch vụ logistics, có thể thấy rằng do bất lợi trong việc quy định và kiểm soát chặt chẽ tại các bến xếp dỡ hàng hóa nên mức dịch vụ thấp với nhiều rủi ro hư hại hàng hóa hoặc thông quan hàng chậm trễ. Các đơn vị giao nhận thường gặp khó khăn do không có thiết bị bốc xếp hàng riêng, khó khăn trong việc xin được các loại giấy phép cần thiết. Vì thế, cần đẩy mạnh tự do hóa hơn nữa.

2) Hiệu quả hoạt động chung của ngành logistics Việt Nam

4.161 Chi phí logistics tại Việt Nam còn cao so với các quốc gia láng giềng (xem Hình 4.8.1). Ước tính chi phí logistics ở mức 20%-25% GDP.

Hình 4.8.1 So sánh chi phí logistics ở một số quốc gia lựa chọn



Nguồn: Ngân hàng thế giới (WB)

4.162 Chỉ số đo lường hiệu quả chung về hoạt động logistic của một quốc gia do Ngân hàng Thế giới xây dựng. Theo đó, hiệu quả logistics của một nước được xác định theo bảy tiêu chí đó là:

- (i) Hiệu quả trong quá trình thông quan của hải quan và các đơn vị kiểm soát biên giới khác;
- (ii) Chất lượng kết cấu hạ tầng giao thông và CNTT cho logistics;
- (iii) Sự đơn giản và chi phí hợp lý của việc sắp xếp hàng hóa vận tải

- (iv) Năng lực của ngành logistics trong nước (ví dụ: các đơn vị khai thác vận tải, dịch vụ môi giới hải quan);
- (v) Khả năng theo dõi và truy tìm hàng hóa trên đường vận chuyển;
- (vi) Chi phí logistics nội địa (ví dụ: chi phí vận tải, bốc xếp tại bến, lưu kho); tính đúng thời gian của hàng đến.

4.163 Chỉ số hiệu quả hoạt động logistics của Việt Nam (LPI) là 2,89, xếp thứ 53 so với các quốc gia khác năm 2007. Singapore là nước có chỉ số cao nhất = 4,19. Điểm số so sánh của một số quốc gia lựa chọn được thể hiện trong Bảng 4.8.1.

Bảng 4.8.1 Điểm số LPI năm 2007 của một số quốc gia

Tiêu chí	Việt Nam		Thái Lan		Trung Quốc		Singapore		Indonesia		Hàn Quốc	
	Điểm	Hạng	Điểm	Hạng	Điểm	Hạng	Điểm	Hạng	Điểm	Hạng	Điểm	Hạng
Hải quan	2,89	37	3,03	32	2,99	35	3,90	3	2,73	44	3,22	27
Kết cấu hạ tầng	2,50	60	3,16	31	3,20	30	4,27	2	2,83	45	3,44	25
Vận tải quốc tế	3,00	47	3,24	32	3,31	28	4,04	2	3,05	44	3,44	24
Năng lực logistic	2,80	56	3,31	29	3,40	27	4,21	2	2,90	50	3,63	22
Theo dõi và truy tìm hàng	2,90	53	3,25	36	3,37	31	4,25	1	3,30	33	3,56	25
Chi phí logistic nội địa	3,30	17	3,21	28	2,97	72	2,70	113	2,84	92	2,73	110
Tính đúng giờ	3,22	65	3,91	28	3,68	36	4,53	1	3,28	58	3,86	30
LPI tổng thể	2,89	53	3,31	31	3,32	30	4,19	1	3,01	43	3,52	25

Nguồn: Ngân hàng Thế giới

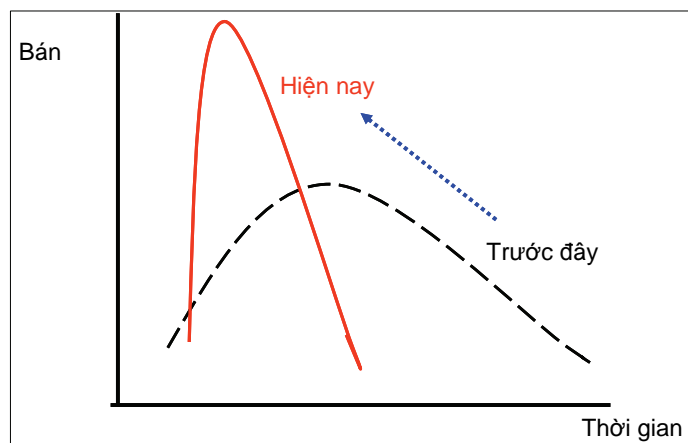
4.164 Hiểu biết chung về logistics cho đến nay vẫn còn sơ sài, chủ yếu cho rằng logistics liên quan đến hoạt động vận tải và lưu kho. Do đó, giải pháp chủ yếu là tập trung vào kết cấu hạ tầng, vốn chỉ là một trong bốn hợp phần mà trong đó ba hợp phần khác là nhà cung cấp dịch vụ, luật và quy định, khách hàng và sản phẩm. Việt Nam vẫn còn phải tiến một quãng đường dài để đạt đến trình độ mà ở đó phạm vi logistic hình thành một hệ thống chuỗi cung ứng giúp cải thiện tính cạnh tranh thương mại của các sản phẩm và ngành chủ đạo.

3) Các vấn đề phát triển chính

(1) Đáp ứng nhu cầu của các mô hình kinh doanh hiện đại

4.165 Mục đích cơ bản nhất của logistics được chia thành hai yếu tố: giảm tối đa tổng thời gian vận chuyển và lưu kho. Nền kinh tế theo định hướng thị trường trong những năm gần đây khiến các công ty sản xuất hàng loạt các sản phẩm trong mô hình sản xuất của mình nhằm hấp dẫn khách hàng. Ngoài ra, nhu cầu của khách hàng cũng dễ thay đổi nên cần tránh lượng tồn kho lớn để giảm sản phẩm “chết”. Do tồn kho quá mức hàng sẽ trở thành các sản phẩm “chết” một khi xu hướng nhu cầu thay đổi. Phía sản xuất phải đẩy hàng hóa của mình ra thị trường một cách nhanh chóng với mong muốn đáp ứng nhu cầu của thị trường luôn biến động. Có thể thấy ví dụ điển hình là thị trường máy tính cá nhân: mùa bán hàng tốt nhất chỉ giới hạn trong vòng 6 tháng từ khi sản phẩm được quảng bá. Logistics đóng vai trò quan trọng trong việc tung sản phẩm nhanh chóng ra thị trường để dành lợi thế của giai đoạn bán hàng tốt nhất. Mặc dù phía sản xuất thực hiện rất nhiều nỗ lực để dự báo hoặc nắm bắt các yêu cầu của khách hàng, nhưng dự báo xu hướng thị trường vẫn chứa đựng nhiều điều không chắc chắn nên đưa hàng ra thị trường là vấn đề mấu chốt (xem Hình 4.8.2).

Hình 4.8.2 Sự thay đổi trong vòng đời của sản phẩm trên thị trường



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2.

4.166 Để thích ứng với sự thay đổi đó của thị trường, ngành vận tải và kho vận cần phải linh hoạt trong việc cung cấp dịch vụ. Chính hoàn cảnh đó thúc đẩy bên logistics cung cấp hoạt động khai thác dịch vụ phức tạp và khó khăn. Ngành sản xuất phải sản xuất hàng loạt dòng sản phẩm với số lượng hạn chế nhằm tránh tình trạng tồn kho quá lớn. Sự gia tăng số lượng mặt hàng khiến việc kiểm soát tồn kho khó khăn hơn. Ngoài ra, đơn vận chuyển từ khách hàng thường có xu hướng phức tạp, chỉ rõ mặt hàng giao nhận cần được xử lý trong thời gian ngắn. Không chỉ hoạt động khai thác kho bãi mà ngành vận tải cũng phải thay đổi cơ cấu dịch vụ của mình. Một trong những thay đổi quan trọng nhất trong khai thác vận tải là đáp ứng nhu cầu cung cấp lô hàng nhỏ và giao hàng thường xuyên. Ngoài ra, giao hàng nhanh chóng cũng là đòi hỏi cao để lượng hàng tồn kho thấp bởi nhu cầu thị trường rất dễ thay đổi và khi đó sẽ mất cơ hội để tiêu thụ các mặt hàng dễ dàng nếu dịch vụ không đáp ứng được. Theo xu hướng sản xuất “Kanban”, dòng sản phẩm có thể dễ dàng chấm dứt bởi một lỗi rất nhỏ hoặc sự chậm trễ của phía cung cấp dịch vụ logistics. Áp lực đối với hoạt động khai thác vận tải sẽ lớn và nghiêm trọng hơn.

4.167 Trong bối cảnh đó, gắn kết dịch vụ kho bãi và vận tải cải tiến là cần thiết đối với dịch vụ logistics. Các yếu tố mà từng ngành phải đáp ứng được trình bày trong phần dưới đây (xem Bảng 4.8.2).

Bảng 4.8.2 Các yếu tố cần thiết của dịch vụ logistics

Lĩnh vực	Yếu tố cần thiết
Vận tải	<ul style="list-style-type: none"> • Dịch vụ giao nhận đúng hạn gồm: <ul style="list-style-type: none"> - Giao hàng đúng hạn, nhanh chóng - Giao nhận tại thời điểm được chỉ định - Theo dõi hàng hóa (trong tầm kiểm soát) - Giao nhận lô hàng nhỏ - Dịch vụ gom hàng (với khái niệm đúng hạn) - Giao khẩn cấp
Kho bãi	<ul style="list-style-type: none"> • Kiểm đếm số lượng lớn các mặt hàng chính xác • Trung chuyển chính xác, tránh giao nhầm • Vận chuyển nhanh chóng từ khi chấp thuận đơn đặt hàng • Khai thác chức năng chuyển hàng qua kho • Dịch vụ gia tăng giá trị (gắn nhãn mác, gia công, sửa chữa, v.v.) • Khai thác sáng kiến quản lý bên bán • Gửi hàng thường xuyên • Gửi hàng khẩn cấp

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

4.168 Nghiên cứu ngành logistics Việt Nam cho thấy các nhà cung cấp trong nước khó có thể cung cấp dịch vụ logistics chất lượng. Từ nay trở đi, các đơn vị vận tải nội địa phải thực hiện các hành động để cung cấp các dịch vụ chất lượng. Nếu không, mức độ dịch vụ của họ sẽ không đáp ứng được nhu cầu logistics ngày càng tăng trong thời gian tới. Đặc biệt là việc khai thác kho bãi vẫn còn hạn chế ở việc khai thác nội bộ mà chưa thuê ngoài. Chưa có đơn vị khai thác nào trong nước có kinh nghiệm kiểm soát tồn kho như dịch vụ cung cấp ở các nước phát triển. (Nói cách khác, kho bãi Việt Nam mới chỉ đáp ứng chức năng lưu trữ chứ không cung cấp dịch vụ kiểm soát tồn kho theo yêu cầu của việc đóng gói, giao nhận).

4.169 Để thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics, cần nâng cấp mức dịch vụ cơ bản như là bước đi đầu tiên từ góc độ của đơn vị vận tải và kho bãi. Cụ thể hơn, nếu dịch vụ vận tải cơ bản không được cải thiện thì khó có thể cung cấp các dịch vụ hiện đại hơn.

4.170 Để đạt được mục tiêu này, cần có công trình và trang thiết bị có chất lượng cao để cung cấp dịch vụ logistics. Nhưng rất tiếc là cơ sở vật chất kỹ thuật do các đơn vị khai thác trong nước sử dụng nhìn chung lại không đảm bảo chất lượng do hầu hết đã quá cũ và lạc hậu. Các bên liên quan đều nhận thấy rằng đầu tư là mấu chốt để thay thế trang thiết bị nhưng hầu hết các nhà cung cấp trong nước lại không có đủ nguồn tài chính và xu hướng này sẽ vẫn còn tiếp diễn trong thời gian dài nữa.

4.171 Ngoài ra, sự hỗ trợ của công nghệ thông tin cũng có ý nghĩa hết sức quan trọng đối với hoạt động cung cấp dịch vụ logistics. Cho đến nay, đổi mới công nghệ thông tin trong ngành logistics ở Việt Nam bị lạc hậu rất nhiều so với tiêu chuẩn toàn cầu. Nói cách khác, không ai có thể cung cấp dịch vụ logistics mà không có sự hỗ trợ của CNTT. Đây là vấn đề then chốt cần được giải quyết nhưng đầu tư cho công nghệ thông tin cũng là gánh nặng tài chính lớn cho các đơn vị cung cấp dịch vụ logistics trong nước.

(2) Thị trường dịch vụ logistics chất lượng cao

4.172 Giảm chi phí logistics có lợi cho tất cả các bên và là mục đích chính của nhà cung cấp dịch vụ logistics. Tuy nhiên, một điều chắc chắn là chi phí logistics phụ thuộc rất lớn vào mức độ dịch vụ. Mối tương quan giữa chi phí và chất lượng là quan hệ cân bằng và khó có thể có dịch vụ chi phí thấp mà chất lượng dịch vụ cao. Tuy nhiên, chi phí cao vẫn được chấp nhận tùy thuộc vào giá trị sản phẩm và mô hình kinh doanh của khách hàng. Hàng hóa giá trị cao và nhạy cảm về mặt thời gian thường chấp nhận chi phí logistics cao do tính kịp thời trên thị trường là chìa khóa để giành được mùa bán hàng tốt có giới hạn của các loại hàng hóa này.⁶

4.173 Hiện nay, chi phí vẫn là vấn đề được lưu tâm hơn ở Việt Nam và với đầu tư cho sản xuất hàng công nghiệp và hàng tiêu dùng, yêu cầu về logistics sẽ thay đổi và phần thưởng sẽ dành cho những ai có thể cung cấp dịch vụ chất lượng cao để đáp ứng những yêu cầu này và mang lại giá trị cho khách hàng. Do đó, công tác quản lý kho bãi thông qua việc gắn kết khai thác kiểm soát hàng hóa tồn kho sẽ ngày càng có vai trò quan trọng hơn. Do đó, các nhà cung cấp dịch vụ logistics sẽ phải đối mặt với thách thức lâu dài để đưa ra hàng loạt dịch vụ với mức độ khác nhau để cân bằng giữa chi phí và chất lượng, đáp ứng yêu cầu của các mô hình kinh doanh của khách hàng. Trong bối cảnh đó, năng lực kỹ thuật và quản lý của các nhà cung cấp dịch vụ logistics là chìa khóa để thành công.

⁶ Công nghệ lưu kho thuận tiện ở Nhật Bản cho thấy lợi thế của họ là cung cấp các sản phẩm tươi và an toàn đòi hỏi việc giao nhận thường xuyên và đúng thời gian, dẫn đến việc chi phí logistics chiếm đến 20% giá bán. Mặc dù chi phí logistic cao như vậy, khách hàng vẫn sẵn sàng chấp nhận hàng hóa đắt đỏ. Kết quả là ngành công nghiệp này đã trở thành một trong những ngành có tốc độ tăng trưởng lớn nhất ở Nhật Bản. Trong bối cảnh đó, giảm chi phí logistic không cần thiết phải là câu trả lời đúng cho mỗi mô hình kinh doanh.

(3) Chiến lược cải thiện logistics (phần cứng)

4.174 Các công cụ cho phép giao nhận hiệu quả của dịch vụ logistics hiện chưa được chuẩn hóa nên khó có thể mong muốn sự cải thiện nào trong hoạt động. Do đó, bước đầu tiên sẽ là cải tạo các hợp phần cơ sở vật chất kỹ thuật và các yêu cầu cơ bản từ góc độ logistics như sau (xem Bảng 4.8.3).

Bảng 4.8.3 Các yêu cầu logistics của ngành GTVT

Chuyên ngành	Yêu cầu
Đường bộ	<ul style="list-style-type: none"> • Cải tạo đường bộ, đảm bảo an toàn giao thông và vận chuyển nhanh (đường cao tốc sẽ không cần thiết nếu lái xe an toàn và đảm bảo tốc độ cao) • Cải tạo và duy tu mặt đường • Có đường tránh qua các khu vực đông dân cư • Đảm bảo an ninh khi lái xe vào ban đêm • Loại bỏ việc kiểm soát giao thông không cần thiết và giảm các khoản mãi lộ
Đường sắt	<ul style="list-style-type: none"> • Có lịch trình rõ ràng • Đảm bảo thời gian giao hàng trên cơ sở từ cửa tới cửa • Theo dõi hàng hóa trong quá trình vận chuyển • Kết hợp với giao nhận bằng xe tải (chức năng chuyển tải) • Khuyến khích phát triển các đơn vị giao nhận vận tải hàng hóa bằng đường sắt • Tiếp cận và gắn kết với dịch vụ cảng
Đường thủy nội địa	<ul style="list-style-type: none"> • Đảm bảo thời gian giao hàng trên cơ sở từ cửa tới cửa • Theo dõi hàng hóa trong quá trình vận chuyển • Kết hợp với giao nhận bằng xe tải (chức năng chuyển tải)
Đường biển	<ul style="list-style-type: none"> • Cải thiện khả năng tiếp cận cảng • Công suất cảng lớn hơn • Tạo điều kiện thuận lợi cho việc làm thủ tục nhận hàng giữa chủ giao nhận và bên khai thác bến (tránh khai thác thủ công và các khoản chi phí không chính thức)
Đường hàng không	<ul style="list-style-type: none"> • Cải tạo ga hàng hóa và cho phép kho bãi tự nhân hoạt động • Cải thiện việc bốc/xếp hàng hóa (tránh hư hỏng) • Giải quyết các cản trở về đăng ký hoạt động đối với chủ giao nhận • Xây dựng cảng hàng không mới ở khu vực TPHCM (khó có thể tìm được giải pháp hiệu quả tránh hạn chế lượng xe tiếp cận trong khu vực nội thành)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2.

(4) Chiến lược cải thiện dịch vụ logistics (phần mềm)

4.175 Với việc cải thiện kết cấu hạ tầng cơ bản, bước tiếp theo trong chiến lược phát triển dịch vụ logistics là củng cố ngành logistics. Ngành có thể khai thác tối ưu cơ sở vật chất kỹ thuật đã được cải thiện để đem lại lợi ích cho khách hàng của mình. Cần thúc đẩy việc áp dụng các kỹ thuật quản lý mới, đặc biệt là gắn kết kho bãi với dây chuyền logistics. Đây cũng là giai đoạn khai thác lợi thế của công nghệ thông tin để củng cố hơn nữa hoạt động chung của dịch vụ logistics. Định hướng cơ bản để đạt được mục tiêu này là củng cố hiệp hội logistics, cung cấp các nguồn lực và hỗ trợ để ngành có thể chuyển sang giai đoạn phát triển độc lập trong quá trình phát triển của ngành. Các lĩnh vực phát triển nguồn nhân lực, chuyên môn hóa ngành công nghiệp, thử nghiệm áp dụng công nghệ thông tin, thúc đẩy phát triển các trung tâm gom hàng là một số bước khởi xướng chính để thúc đẩy sự phát triển của ngành.

(5) Chiến lược cải thiện dịch vụ logistics (quan hệ đối tác ngành)

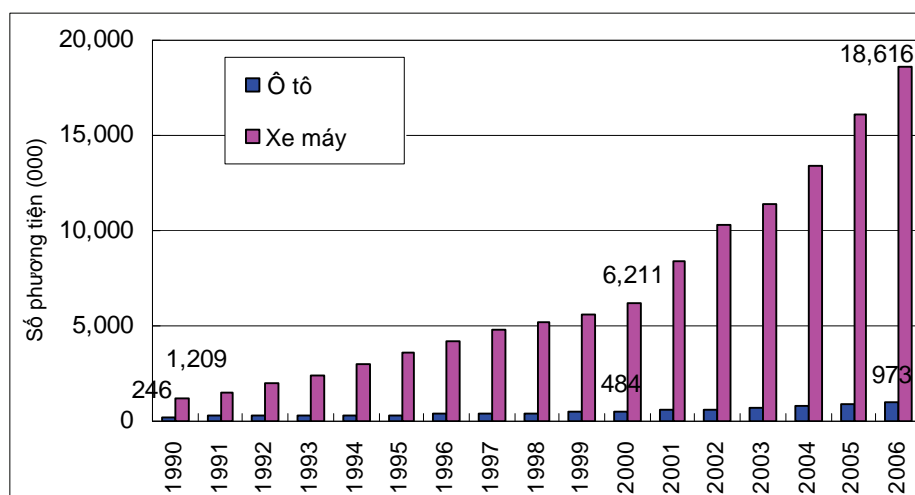
4.176 Do ngành logistics sẽ lớn mạnh khi khai thác tối ưu kết cấu hạ tầng hiện đại, các lĩnh vực tiếp theo cần được xem xét là thúc đẩy phát triển quan hệ đối tác trong ngành. Hiệu quả hoạt động sẽ cao hơn khi các bên phối hợp để đạt được thỏa thuận mang lại lợi ích chung. Liên kết vận chuyển, hệ thống xe tải chung, chính sách tiếp thị chung và các vấn đề khác là một số đổi mới mà khu vực tư nhân có thể tham gia. Trong giai đoạn này, thúc đẩy tiêu chuẩn hóa các yếu tố của hoạt động khai thác đóng vai trò quan trọng, bao gồm chuẩn bị chứng từ, tiêu chuẩn công nghệ, v.v. Mặt khác, hiệp hội ngành nghề với sự giúp đỡ của Chính phủ có thể đóng vai trò trung tâm để đạt được mục tiêu này.

4.9 An toàn giao thông

1) Tốc độ cơ giới hóa phương tiện nhanh

4.177 Trong những năm 1990, số lượng phương tiện cơ giới đăng ký đã tăng nhanh với tốc độ hàng năm là 17,8% đối với xe máy và 7% đối với xe ô tô. Trong giai đoạn từ năm 1990 đến năm 2000, số lượng xe máy tăng từ 1,2 triệu lên 6,2 triệu xe trong khi ô tô tăng từ 256 ngàn lên 484 ngàn xe. Xu hướng tăng trở nên đột biến sau năm 2000 do sự nhập khẩu số lượng lớn xe máy giá rẻ từ Trung Quốc. Số xe máy và ô tô tăng cao hơn và đạt đến con số lần lượt là 19 triệu và 1 triệu, tương đương với tốc độ tăng trung bình hàng năm là 20,1% và 12,3% (xem Hình 4.9.1)

Hình 4.9.1 Số lượng xe máy đăng ký qua các năm



Nguồn: Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia (UBANGTQG)

2) Tình hình giao thông trên các tuyến quốc lộ chính

(1) Lưu lượng giao thông đường bộ

4.178 Lưu lượng giao thông hàng ngày khác nhau theo mỗi tuyến quốc lộ và trên từng đoạn. Nhìn chung, các hành lang huyết mạch như QL1, QL5, QL13 và QL51 có lưu lượng ô tô lớn hơn, từ 8000 đến 15000 xe năm 2004, đặc biệt trên các đoạn đô thị hóa gần các đô thị lớn như Hà Nội, Tp.HCM và Hải Phòng.

4.179 Mặt khác, lưu lượng xe máy cao trên 10.000 năm 2004 không chỉ xuất hiện trên các đoạn qua đô thị trên hành lang huyết mạch mà cả những đoạn ở vùng ĐBSCL. Xét về lưu lượng xe, tỉ lệ tăng trung bình từ năm 1999 đến 2004 là 1,6 lần đối với xe ô tô và 1,9 lần đối với xe máy. Lưu lượng xe ở hầu hết các đoạn đã tăng. Một số ít đoạn có lưu lượng xe giảm.

(2) Lưu lượng giao thông đường bộ hỗn hợp

4.180 Ở Việt Nam, giao thông hỗn hợp giữa ô tô và xe máy rất phổ biến. Chính đây là một nguyên nhân chủ yếu gây tai nạn giao thông do xung đột giữa các loại xe có kích cỡ khác nhau và chạy với tốc độ khác nhau. Như thể hiện trong Bảng 4.9.4, lưu lượng xe máy chiếm trên 65% tổng lưu lượng giao thông, cao hơn 19 lần so với số lượng xe ô tô nếu xét về số lượng đầu xe.

4.181 Nhìn chung, tỉ lệ ô tô trên các tuyến quốc lộ cao hơn so với các tuyến đường cấp thấp hơn ví dụ như đường tỉnh và đường huyện vì một số tuyến quốc lộ chủ yếu được sử dụng cho vận tải đường dài. Ở các khu vực đô thị khác như tại Hà Nội và Tp.HCM, lượng

xe máy chiếm trên dưới 90% xét về lưu lượng xe. Xét theo loại ô tô thì tỉ lệ xe con, xe buýt, xe tải năm 2004 lần lượt chiếm 7,5%, 8,6% và 18,1%.

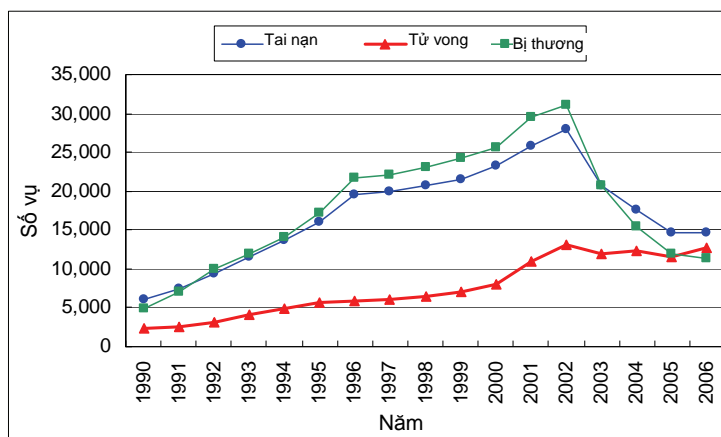
4.182 Theo số liệu thống kê lưu lượng xe trên một số QL chính giai đoạn 1999-2004, lưu lượng xe máy và xe con tăng nhanh với tốc độ lần lượt là 13,7% và 12,5%/năm. Mặc dù lưu lượng xe khách và xe tải có tăng nhưng tỉ lệ thấp hơn so với xe máy và xe con.

3) Tình hình tai nạn giao thông ở Việt Nam

(1) Xu hướng tai nạn giao thông đường bộ

4.183 Hình 4.9.2 thể hiện số vụ tai nạn giao thông đường bộ hàng năm, tỉ lệ người chết và bị thương từ năm 1992 đến 2006. Năm 2006, có 14.727 vụ tai nạn giao thông đường bộ làm 12.757 người chết và 11.288 người bị thương. Số vụ tai nạn giao thông đường bộ tăng nhanh từ năm 1990 đến 2002 với tỉ lệ tăng hàng năm là 13,5%. Trong giai đoạn 12 năm này, số người chết do tai nạn GT tăng 5,8 lần. Số vụ tai nạn, người chết và bị thương lần lượt là 27.993, 13.186 và 30.999. Tuy nhiên, số lượng vụ tai nạn giao thông và người bị thương giảm mạnh sau năm 2003 mặc dù số người tử vong vẫn cao và duy trì ở mức 12.000 người/năm.

Hình 4.9.2 Tai nạn giao thông đường bộ ở Việt Nam (1990-2006)



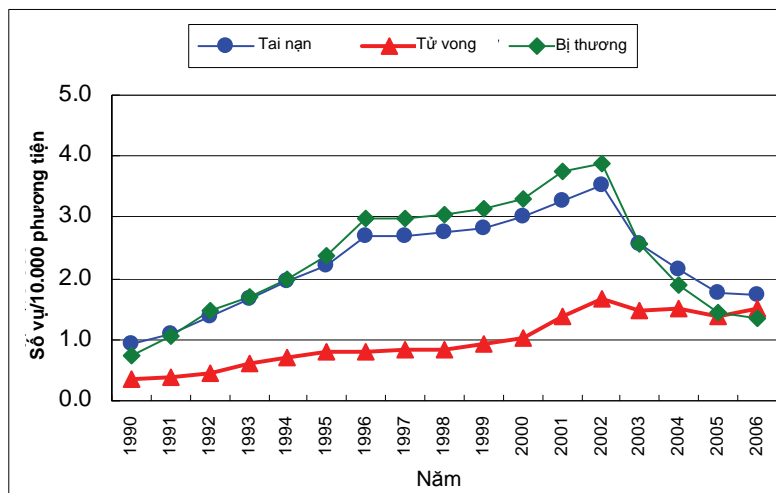
Nguồn: Ủy ban ATGT Quốc gia

4.184 Có thể đã có độ vênh nhất định trong công tác báo cáo số liệu về tai nạn giao thông đường bộ tại Việt Nam bởi tỉ lệ tử vong 0,87 người chết/vụ ở Việt Nam (2006) là quá cao so với tỉ lệ này ở các nước láng giềng, ví dụ 0,17 ở Thái Lan và 0,02 ở Malaysia (2000). Số người chết do tai nạn vẫn ở mức cao trong giai đoạn 2002 - 2006 trong khi số vụ tai nạn và số người bị thương giảm nhanh trong cùng thời kỳ cũng chỉ ra sự bất cập trong số liệu thống kê. Quan ngại rằng số vụ tai nạn và người bị thương có thể đã được báo cáo không đầy đủ so với số người tử vong bởi số liệu về người tử vong có vẻ đáng tin cậy hơn.

(2) Tỉ lệ tai nạn giao thông so với dân số

4.185 Hình 4.9.3 thể hiện quá trình biến động chỉ số về tai nạn giao thông/10.000 dân. Xu hướng biến động gần như con số miêu tả trước đó do dân số tăng trưởng ổn định ở mức khoảng 2%/năm. Số vụ tai nạn và người bị thương tiếp tục tăng đến năm 2002 nhưng sau đó giảm dưới mức 2 vụ/10.000 người. Tuy nhiên, tỉ lệ người chết do tai nạn vẫn ở mức cao, khoảng 1,5 người/10.000 người.

Hình 4.9.3 Tai nạn giao thông đường bộ/10.000 người (1990-2006)

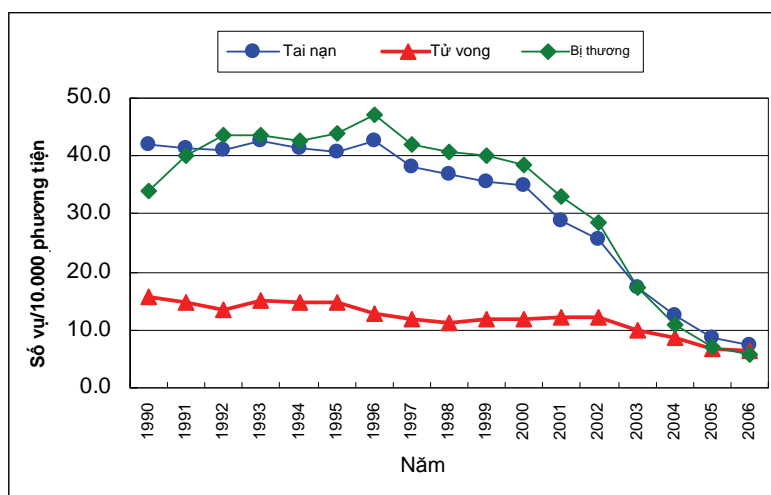


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

(3) Số vụ tai nạn giao thông/xe cơ giới

4.186 Số vụ tai nạn giao thông đường bộ tăng vì số xe cơ giới, trong đó có xe máy, tăng nhanh. Nguyên nhân là do tốc độ cơ giới hóa phương tiện diễn ra nhanh kể từ 1990. Theo số liệu thống kê, từ năm 1990 đến 2006, số xe cơ giới tăng nhanh gấp 13,5 lần (4 lần đối với xe con và 15,4 lần đối với xe máy). Mặt khác, như minh họa trong Hình 4.9.4, tỷ lệ tai nạn giao thông và người bị thương có giảm qua các năm nhưng số người chết vẫn ở mức rất cao, 6,6 người/10.000 phương tiện cơ giới.

Hình 4.9.4 Tai nạn giao thông đường bộ/10.000 phương tiện cơ giới (1990-2006)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

(4) Phân bổ tai nạn giao thông theo khu vực địa lý

4.187 Tai nạn giao thông xảy ra trên khắp đất nước. Tuy nhiên, Bảng 4.9.1 cho thấy trên 40% tai nạn với 6000 người chết xảy ra ở miền Nam Việt Nam trong năm 2006. Tp.HCM chiếm 9% tổng số vụ tai nạn với hơn 1000 người chết. Xét về tỷ lệ người chết do tai nạn/dân số, cao hơn cả là vùng Đông Nam bộ, Tây Nguyên, Nam Trung bộ và Đông Bắc bộ, tính cả về số vụ, người chết và bị thương.

4.188 Hình 4.9.5 thể hiện số người chết và tỷ lệ người chết do tai nạn theo tỉnh. Như minh họa trong hình, các tỉnh có hơn 450 người chết do tai nạn chủ yếu ở Tp.HCM và

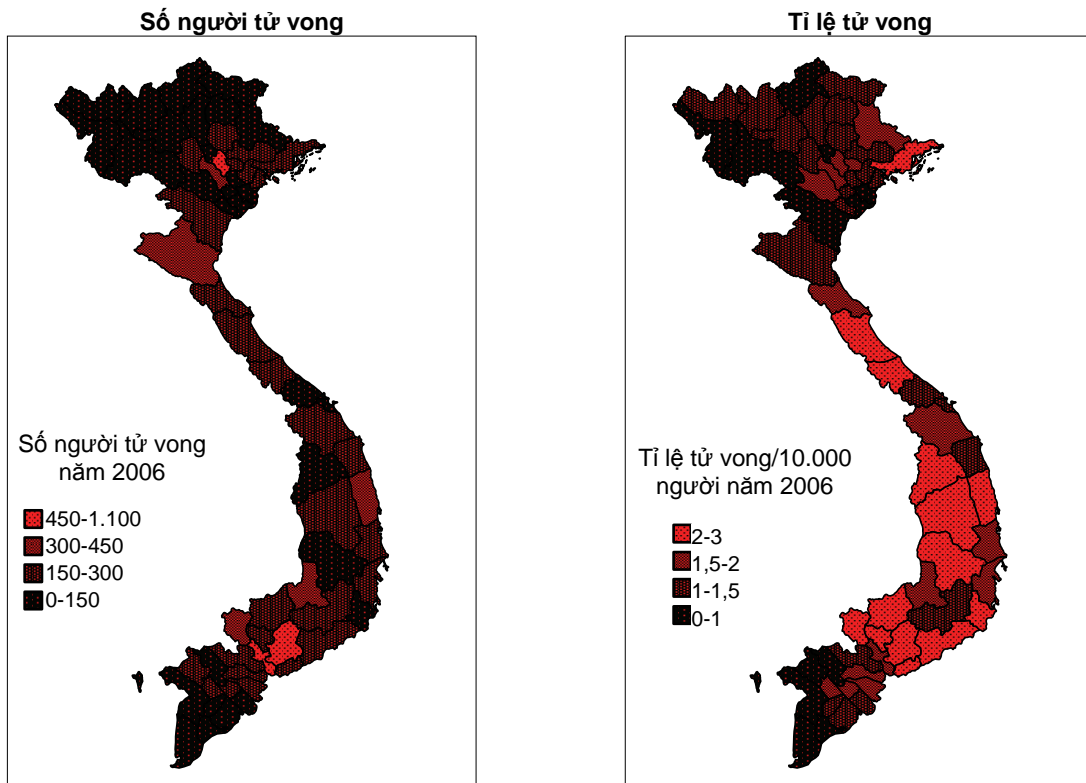
Đồng Nai ở phía nam và Hà Nội ở phía bắc. Mặt khác, các tỉnh có tỉ lệ tai nạn tử vong cao (trên 2 người chết/10.000 người) chủ yếu ở miền Trung và Đông Nam bộ.

Bảng 4.9.1 Tai nạn giao thông đường bộ theo vùng (2006)

Vùng	Số vụ tai nạn	Số người tử vong	Số người bị thương	Tỉ lệ tai nạn/10.000 dân	Tỉ lệ tử vong/10.000 dân	Tỉ lệ bị thương/10.000 dân
I. Đồng bằng SH	2.716	2.156	1.832	1,5	1,2	1,0
II. Đông Bắc bộ	1.760	1.253	1.681	1,9	1,3	1,8
III. Tây Bắc bộ	383	290	393	1,5	1,1	1,5
IV. Bắc Trung bộ	1.277	1.288	810	1,2	1,2	0,8
V. Nam Trung bộ	1.415	1.270	1.184	2,0	1,8	1,7
VI. Tây Nguyên	1.124	938	787	2,3	1,9	1,6
VII. Đông Nam bộ	3.667	3.004	2.966	2,7	2,2	2,1
VIII. ĐBSCL	2.230	1.937	2.146	1,3	1,1	1,2
Việt Nam	14.572	12.136	11.799	1,7	1,4	1,4

Nguồn: Cục Cảnh sát Giao thông đường bộ và Đường sắt, Bộ Công an

Hình 4.9.5 Số lượng ca tử vong và tỉ lệ tử vong theo tỉnh (2006)

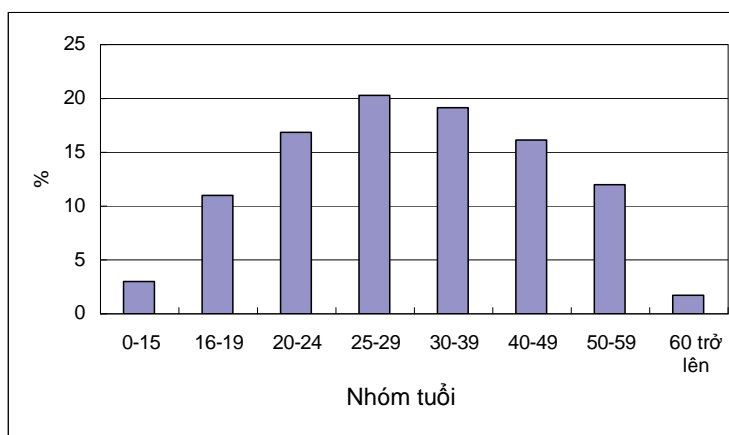


Nguồn: Cục Cảnh sát Giao thông đường bộ và Đường sắt, Bộ Công an

(5) Phân bố theo độ tuổi

4.189 Như minh họa trong Hình 4.9.6, độ tuổi người gây tai nạn giao thông phân bố như sau: nhóm tuổi từ 20 đến 29 chiếm 38% tổng số người gây tai nạn, tiếp đến là nhóm trong độ tuổi 30 chiếm 19% tổng số. Thanh thiếu niên dưới 20 tuổi và người trên 60 tuổi có tỉ lệ tương ứng là 14% và 2%.

Hình 4.9.6 Tai nạn giao thông theo nhóm tuổi (2001)

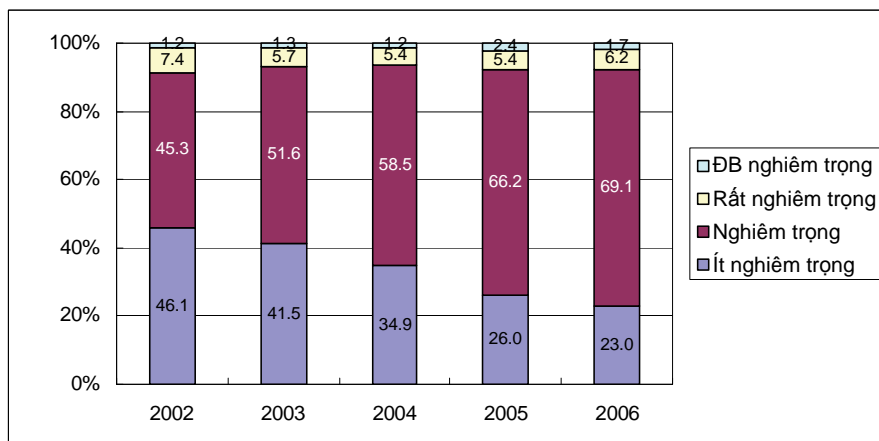


Nguồn: Học viên Cảnh sát Nhân dân (phân tích số liệu mẫu)

(6) Phân loại tai nạn

4.190 Hình 4.9.7 thể hiện tổng hợp tai nạn giao thông phân theo loại tai nạn từ năm 2002 đến 2006. Loại tai nạn được Bộ Công an quy định trong Quyết định 768/2006/QĐ-BCA (C11) ngày 20/6/2006. Tiêu chí phân loại chủ yếu dựa vào tính chất nghiêm trọng của tai nạn ví dụ số người chết, bị thương, thiệt hại về tài sản, v.v. Như minh họa trong hình, năm 2006, số vụ tai nạn nghiêm trọng chiếm 70% tổng số tai nạn và tai nạn rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng chiếm dưới 8% tổng số. Tỷ lệ tai nạn nghiêm trọng tăng vì tỷ lệ tai nạn ít nghiêm trọng giảm kể từ năm 2002.

Hình 4.9.7 Tai nạn giao thông chia theo loại tai nạn (2002-2006)

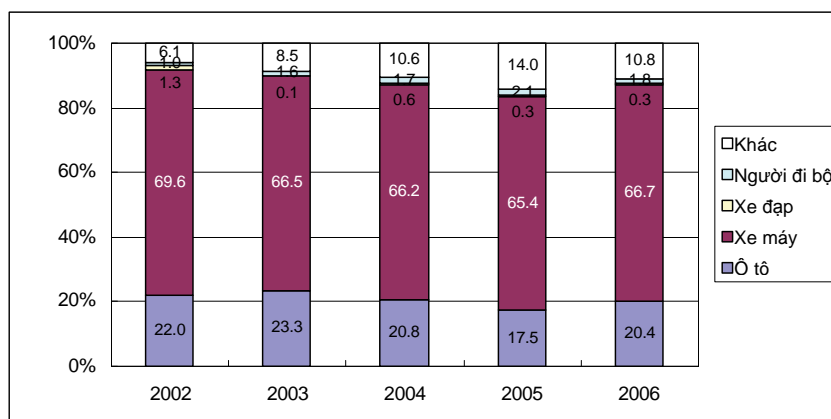


Nguồn: Cục Cảnh sát Giao thông đường bộ và Đường sắt, Bộ Công an

(7) Phân loại phương tiện gây tai nạn

4.191 Hình 4.9.10 thể hiện thành phần tai nạn giao thông chia theo loại phương tiện gây tai nạn từ năm 2002-2006. Theo đó, 67% tai nạn là do xe máy gây ra, 20% do xe ô tô và 13% do người tham gia giao thông như xe đạp và người đi bộ.

Hình 4.9.8 Phân loại tai nạn giao thông theo loại xe (2002-2006)



Nguồn: Cục Cảnh sát Giao thông Đường bộ và Đường sắt, Bộ Công an.

4) Các chiến lược và sáng kiến của chính phủ

4.192 Số vụ tai nạn, người tử vong và bị thương tăng lên con số lần lượt 27.993, 13.186 và 30.999 vào năm 2002. Đây là năm cao nhất về tai nạn giao thông trong 12 năm. Tuy nhiên, số lượng vụ tai nạn và người bị thương giảm sau năm 2003, mặc dù số người tử vong do tai nạn vẫn ở mức cao khoảng 12.000 người/năm.

4.193 Nguyên nhân số vụ tai nạn giảm chủ yếu là do các sáng kiến của chính phủ để cải thiện an toàn giao thông. Tuy nhiên, để giảm hơn nữa số vụ tai nạn và số nạn nhân, cả cần có thêm sáng kiến của chính phủ và nhận thức tốt hơn của người dân về an toàn giao thông.

4.194 Quy hoạch tổng thể về an toàn giao thông đã được lập trên cơ sở kết quả phân tích nguyên nhân tai nạn giao thông và xác định vấn đề, với sự phối hợp kỹ thuật của JICA. Các khuyến nghị và chính sách đưa ra trong “Nghiên cứu Quy hoạch Tổng thể về An toàn Giao thông Đường bộ Quốc gia” (tháng 10 năm 2008) dự kiến sẽ được chính phủ Việt Nam sớm phê duyệt để các mục tiêu của quy hoạch sớm được thực thi.

4.195 Quy hoạch tổng thể này bao gồm các hợp phần sau:

- (i) Cải thiện mạng lưới đường bộ
- (ii) Cải thiện tiêu chuẩn thiết kế đường bộ và các công trình an toàn giao thông đường bộ
- (iii) Thiết lập công tác kiểm tra an toàn giao thông
- (iv) Phát triển hành lang an toàn giao thông
- (v) Cải tiến hệ thống cấp giấy phép lái xe
- (vi) Cải tiến hệ thống kiểm tra phương tiện
- (vii) Tăng cường giáo dục về an toàn giao thông
- (viii) Thiết lập hệ thống cấp cứu
- (ix) Cải tiến hệ thống hỗ trợ cứu trợ nạn nhân tai nạn giao thông

5 DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI

5.1 Phương pháp luận

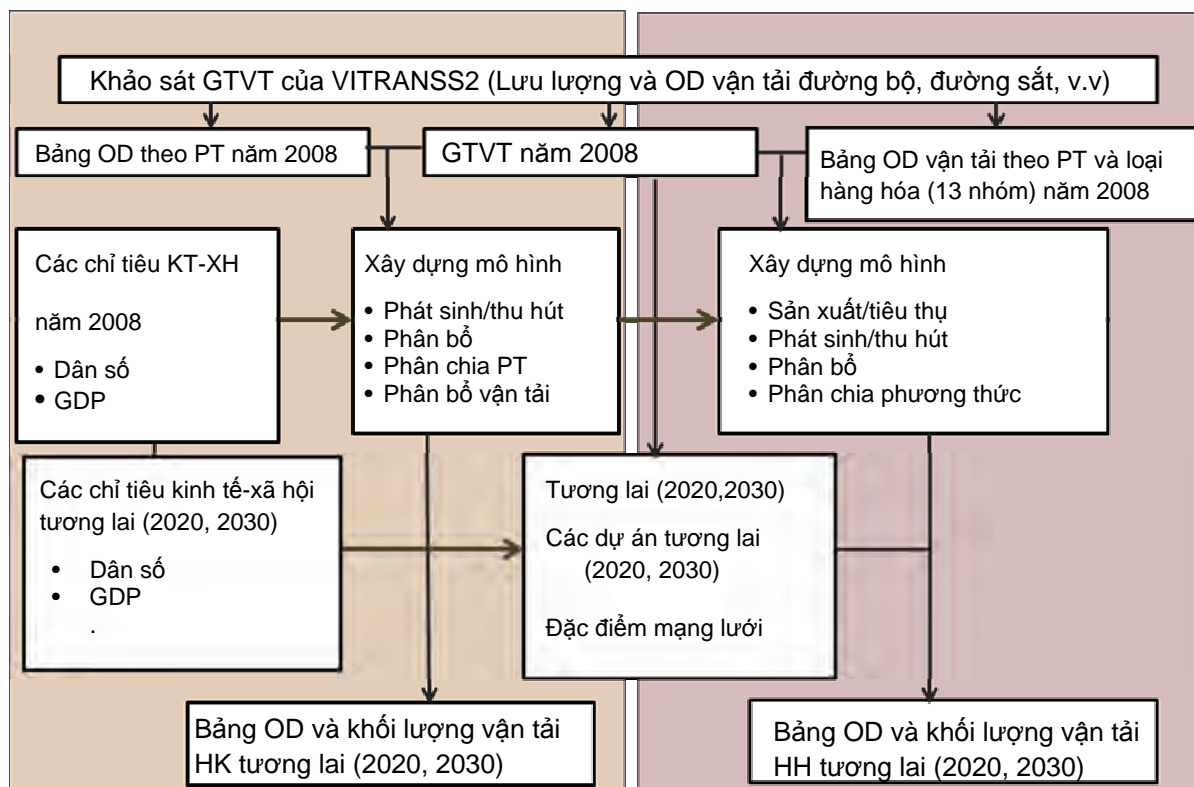
5.1 Hình 5.1.1 trình bày khái quát phương pháp dự báo nhu cầu vận tải của VITRANSS2. Chi tiết xin xem Báo cáo Kỹ thuật số 3.

5.2 Dự báo nhu cầu vận tải được chia làm 2 phần: dự báo nhu cầu vận tải hàng hóa và vận tải hành khách. Việc đầu tiên của dự báo nhu cầu vận tải là xây dựng các bảng điểm đi – điểm đến (OD) hiện tại dựa trên các cuộc khảo sát vận tải do VITRANSS2 thực hiện và các số liệu liên quan khác thu thập được từ các cơ quan hữu quan. Bảng OD vận tải hành khách được xây dựng theo phương thức vận tải (đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, vận tải biển và đường hàng không) còn bảng OD vận tải hàng hóa được xây dựng chi tiết hơn theo loại hàng hóa (13 nhóm hàng hóa như lương thực thực phẩm, gỗ, sắt thép, v.v.).

5.3 Các mô hình dự báo được xây dựng dựa trên các bảng OD này và các chỉ tiêu kinh tế-xã hội của Khu vực Nghiên cứu. Mô hình bốn bước thông thường là phát sinh/thu hút chuyển đi, phân bổ chuyển đi, phân chia phương thức và phân bổ vận tải được áp dụng để dự báo nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa. Tuy nhiên, đối với vận tải hàng hóa cần xác định nơi sản xuất/tiêu thụ theo vùng vận tải cho 13 nhóm hàng hóa trước khi thực hiện mô hình 4 bước vì chính những nơi này là khởi điểm phát sinh nhu cầu vận tải hàng hóa.

5.4 Khi đã xây dựng được các mô hình, điều kiện tương lai theo các chỉ tiêu kinh tế-xã hội và các dự án đề xuất sẽ được đưa vào mô hình. Các mô hình sẽ đưa ra kết quả mô phỏng cho các năm mục tiêu và nếu không phù hợp, điều kiện đầu vào sẽ được thay đổi. Việc lặp lại quy trình này chính là điểm mấu chốt của quy hoạch GTVT.

Bảng 5.1.1 Khái quát về phương pháp dự báo nhu cầu vận tải



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

5.2 Khung kinh tế – xã hội

5.5 Khung kinh tế-xã hội được dự báo cho các năm 2010, 2020 và 2030. Dân số, dân số đô thị và GDP được dự báo cho cả Việt Nam và 64 tỉnh/thành. Thông tin chi tiết về từng tỉnh/thành được trình bày trong Báo cáo kỹ thuật số 6 – Khung Quy hoạch vùng và Phát triển kinh tế-xã hội.

1) Dân số

5.6 Trong VITRANSS2, tỷ lệ tăng trưởng dân số cơ bản được lấy từ dự báo của Ủy ban Dân số và Kế hoạch hóa Gia đình (NCPFP) cho cả nước và từng vùng, có xét đến định hướng phát triển vùng. Sau khi điều chỉnh các giá trị ước tính theo số liệu thống kê thực tế năm 2005, dân số của cả nước và các vùng được dự báo như tổng hợp trong bảng dưới đây:

Bảng 5.2.1 Tổng hợp dự báo dân số

Vùng	Dân số (000)				Tỷ lệ tăng trưởng (%/năm)		
	2005	2010	2020	2030	2005–2010	2010–2020	2020–2030
Cả nước	83.120	88.971	101.439	113.954	1,4	1,3	1,2
1. ĐB sông Hồng	18.040	19.054	21.788	24.670	1,1	1,4	1,3
2. Đông Bắc	9.358	9.763	10.552	11.382	0,8	0,8	0,8
3. Tây Bắc	2.566	2.876	3.338	3.757	2,3	1,5	1,2
4. Bắc Trung bộ	10.620	11.162	12.378	13.673	1,0	1,0	1,0
5. Nam Trung bộ	7.050	7.513	8.464	9.443	1,3	1,2	1,1
6. Tây Nguyên	4.759	5.395	6.261	6.747	2,5	1,5	0,8
7. Đông Nam bộ	13.460	15.007	18.711	22.585	2,2	2,2	1,9
8. ĐB sông Cửu Long	17.267	18.202	19.948	21.697	1,1	0,9	0,8

Ghi chú: Ước tính của Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 dựa trên dự báo của Ủy ban DSKHHGD, có điều chỉnh dựa trên số liệu thực tế năm 2005.

2) Dân số đô thị

5.7 Dân số đô thị được ước tính dựa trên xu hướng trước đây và dự báo của Ủy ban Dân số và Kế hoạch hóa Gia đình. Theo dự báo của Ủy ban Dân số và Kế hoạch hóa Gia đình, dân số đô thị sẽ tăng liên tục trong giai đoạn dự báo và tỷ lệ dân số đô thị trong tổng dân số sẽ tăng lên trên 40% vào năm 2030. Các trung tâm đô thị lớn của Việt Nam như Hà Nội và TP Hồ Chí Minh sẽ thu hút lượng lớn người nhập cư từ các khu vực nông thôn. Dân số đô thị của cả nước và từng vùng cũng được dự báo theo cùng phương pháp dự báo dân số của cả nước được trình bày trong Bảng 5.2.2.

Bảng 5.2.2 Dự báo dân số đô thị theo vùng

Vùng	Dân số (000)				Tỷ lệ tăng trưởng (%/năm)		
	2005	2010	2020	2030	2005–2010	2010–2020	2020–2030
Cả nước	22.416	27.407	39.033	52.454	4,1	3,6	3,0
1. ĐB sông Hồng	4.484	5.805	8.700	11.837	5,3	4,1	3,1
2. Đông Bắc	1.768	1.952	2.379	2.900	2,0	2,0	2,0
3. Tây Bắc	357	400	474	561	2,3	1,7	1,7
4. Bắc Trung bộ	1.455	1.712	2.369	3.183	3,3	3,3	3,0
5. Nam Trung bộ	2.121	2.580	3.819	5.233	4,0	4,0	3,2
6. Tây Nguyên	1.337	1.831	2.711	3.643	6,5	4,0	3,0
7. Đông Nam bộ	7.328	8.788	12.158	16.340	3,7	3,3	3,0
8. ĐB sông Cửu Long	3.566	4.339	6.423	8.758	4,0	4,0	3,2

Ghi chú: Ước tính của Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 dựa trên dự báo của Ủy ban DSKHHGD, có điều chỉnh dựa trên số liệu thực tế năm 2005.

5.8 Bảng 5.2.3 tổng hợp tỷ lệ dân số đô thị theo vùng. Vùng Đông Nam Bộ, gồm cả TPHCM có tỷ lệ đô thị hóa cao nhất.

Bảng 5.2.3 Dự báo tỷ lệ dân số đô thị theo vùng

Vùng	Tỷ lệ dân số đô thị (%)			
	2005	2010	2020	2030
Cả nước	27,0	30,8	38,5	46,0
1. ĐB sông Hồng	24,9	30,5	39,9	48,0
2. Đông Bắc	18,9	20,0	22,5	25,5
3. Tây Bắc	13,9	13,9	14,2	14,9
4. Bắc Trung bộ	13,7	15,3	19,1	23,3
5. Nam Trung bộ	30,1	34,3	45,1	55,4
6. Tây Nguyên	28,1	33,9	43,3	54,0
7. Đông Nam bộ	54,4	58,6	65,0	72,3
8. ĐB sông Cửu Long	20,7	23,8	32,2	40,4

Ghi chú: Ước tính của Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 dựa trên dự báo của Ủy ban DSKHHGD, có điều chỉnh dựa trên số liệu thực tế năm 2005.

3) GDP và GDP/đầu người

5.9 Kinh tế Việt Nam tăng trưởng với tốc độ trên 7%/năm trong giai đoạn 2001 – 2007. Động lực tăng trưởng cao chính là đầu tư lớn của Chính phủ, khu vực tư nhân và các nhà đầu tư nước ngoài. Trên thực tế, tỷ lệ vốn đầu tư bình quân trên tổng GDP đạt khoảng 45% trong giai đoạn 1991 – 2005. Do đó, các kịch bản phát triển đã được xây dựng theo ba mô hình tỷ lệ vốn đầu tư trong tổng GDP. Đó là các kịch bản tăng trưởng cao, trung bình và thấp. Trong giai đoạn 2005 – 2030, tỷ lệ tăng trưởng kinh tế trung bình đạt 7,2%/năm trong kịch bản cao, 6,4%/năm trong kịch bản trung bình và 5,6%/năm trong kịch bản thấp. Để phục vụ công tác dự báo nhu cầu vận tải, kịch bản tăng trưởng trung bình đã được chọn do đây là kịch bản khả thi nhất. Bảng dưới đây tổng hợp phân bổ GDP do VITRANSS2 theo kịch bản này.

Bảng 5.2.4 Phân bổ GDP theo vùng trong kịch bản tăng trưởng trung bình

Vùng	Phân bổ GDP theo vùng (Tỷ đồng, giá cố định năm 1994)			
	2005	2010	2020	2030
Cả nước	393.028	574.253	1.082.983	1.858.609
1. ĐB sông Hồng	83.695	126.336	248.267	435.591
2. Đông Bắc	25.059	34.455	60.978	108.881
3. Tây Bắc	4.831	5.891	12.563	28.300
4. Bắc Trung bộ	26.869	37.327	65.939	119.634
5. Nam Trung bộ	24.689	35.603	70.793	130.789
6. Tây Nguyên	14.740	20.099	38.775	65.662
7. Đông Nam bộ	142.966	223.810	422.836	690.210
8. ĐB sông Cửu Long	70.179	90.733	162.832	279.541

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

5.10 GDP/đầu người theo vùng được tổng hợp trong Bảng 5.2.5.

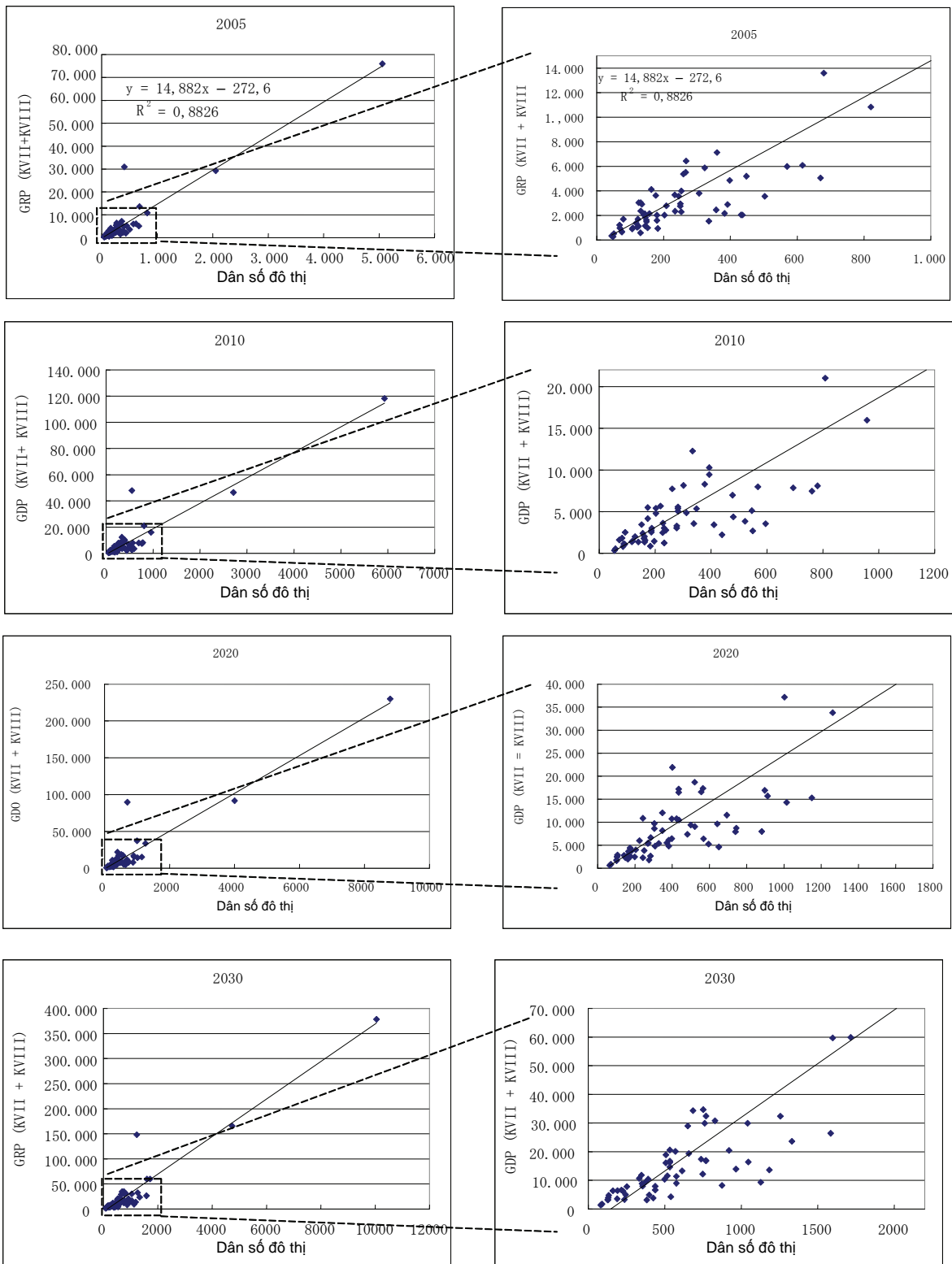
Bảng 5.2.5 GDP/người theo vùng

Vùng	Dự báo của VITRANSS2 (triệu đồng, giá cố định 1994)							
	2005		2010		2020		2030	
	Giá trị	So với cả nước	Giá trị	So với cả nước	Giá trị	So với cả nước	Giá trị	So với cả nước
Cả nước	4,7	100	6,5	100	10,7	100	16,3	100
1. ĐB sông Hồng	4,6	98	6,6	102	11,4	106	17,7	108
2. Đông Bắc	2,7	57	3,5	54	5,8	54	9,6	59
3. Tây Bắc	1,9	40	2,0	31	3,8	35	7,5	46
4. Bắc Trung bộ	2,5	53	3,3	51	5,3	49	8,7	53
5. Nam Trung bộ	3,5	74	4,7	72	8,4	78	13,9	85
6. Tây Nguyên	3,1	66	3,7	57	6,2	58	9,7	60
7. Đông Nam bộ	10,6	226	14,9	229	22,6	211	30,6	187
8. ĐB sông Cửu Long	4,1	87	5,0	77	8,2	76	12,9	79

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

5.11 GDP của các ngành kinh tế khu vực II/III có mối liên hệ chặt chẽ với dân số đô thị như minh họa trong Hình 5.2.1. Để xác định cơ cấu GDP theo ngành, mối tương quan này được sử dụng hữu hiệu đối với từng tỉnh (điều chỉnh bằng hệ số giữa con số thực tế và con số lý thuyết).

Hình 5.2.1 Mỗi tương quan giữa dân số đô thị và GDP của Khu vực II/Khu vực III



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2.