

Phân tích cước phí và chi phí của các loại hình vận tải hàng hóa ở Việt Nam

ThS. NGUYỄN THỊ BÌNH
TS. VŨ ANH TUẤN
Trường Đại học Việt Đức

Tóm tắt: Nghiên cứu được thực hiện với các mục tiêu chính là phân tích sự biến động và nhận diện nguyên nhân gây ra sự biến động trong cước phí vận tải đường bộ; so sánh cước phí vận tải giữa ba phương thức chính là đường bộ, đường thủy nội địa và đường sắt, đồng thời so sánh cước phí đó với một số nước trong khu vực và thế giới. Dựa trên kết quả phân tích này, một số kiến nghị được đưa ra nhằm giảm cước phí vận tải và nâng cao hiệu quả hoạt động vận tải hàng hóa của Việt Nam trong tương lai.

Abstract: The study was conducted with the main objectives as follows: Analyzing the fluctuation of the price of freight transport by road and its causes; Compare the unit freight transport price among three main modes (road, inland waterway and railway), and compare this to the one of some countries in the world. Based on these findings, some recommendations to improve the efficient operation of the freight transport system in Vietnam will be given.

Từ khóa: Vận tải hàng hóa đường dài, cước phí vận tải, chi phí vận hành phương tiện.

1. Đặt vấn đề

Vận tải hàng hóa (VTHH) đang đóng vai trò ngày càng quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội. Tốc độ gia tăng khối lượng hàng hóa vận chuyển (tấn) và luân chuyển (tấn.km) tương ứng là 15% và 13.3% trong giai đoạn 2001-2011. VTHH Việt Nam phụ thuộc vào hai phương thức chính là vận tải đường bộ và vận tải thủy nội địa. Đường sắt tuy có mặt trên thị trường dịch vụ vận tải hơn một thế kỷ nhưng vai trò của nó đối với vận chuyển hàng hóa còn rất hạn chế. Sự gia tăng của hoạt động VTHH của Việt Nam trong thời gian qua đang bộc lộ một số hạn chế nhất định. Cụ thể như số lượng phương tiện tham gia vận chuyển hàng hóa tập trung quá nhiều vào đường bộ. Chi phí vận tải hàng hóa liên tính bằng đường bộ cao hơn hẳn so với các phương thức khác. Vì vậy, các chủ phương tiện thường có xu hướng là chở hàng quá tải để giảm chi phí xuống, gây nên tình trạng xuống cấp nhanh chóng của hệ thống cơ sở hạ tầng đồng thời gây mất trật tự an toàn giao thông.

Thêm vào đó, cơ cấu vốn đầu tư dành cho ngành vận tải đang có những bất cập nhất định. Mặc dù vận tải thủy nội địa đảm nhận tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển thậm chí lớn hơn đường bộ nhưng theo thống kê thì vốn đầu tư cho vận tải thủy nội địa là thấp nhất (1,2%) trong khi vốn đầu tư dành cho vận tải đường bộ chiếm ưu thế rõ rệt (88,5%). Chính sự phát triển không hài hòa giữa các chuyên ngành vận tải đã phần nào gây ra sự lãng phí nguồn lực của xã hội. Điều này dẫn đến sự cần thiết phải có sự nghiên cứu để tìm ra các giải pháp hữu hiệu nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng gia tăng của nền kinh tế, với mức chi phí

vận tải phù hợp để có thể cạnh tranh trên thế giới.

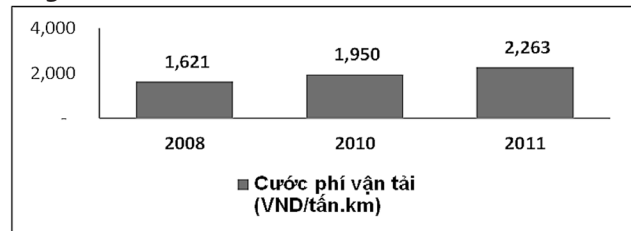
Xuất phát từ một số vấn đề trên, nghiên cứu đã được thực hiện để nhằm giải quyết một số mục tiêu sau: (1) Phân tích sự biến động và nguyên nhân sự biến động và nguyên nhân gây ra sự biến động trong cước phí vận tải đường bộ trong thời gian qua. (2) So sánh cước phí vận tải hàng hóa giữa các phương thức đường bộ, thủy nội địa, và đường sắt, đồng thời so sánh cước phí đó với một số nước trong khu vực và thế giới. (3) Đề xuất một số kiến nghị nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động VTHH của Việt Nam.

Phương pháp nghiên cứu: Để tài sử dụng phương pháp phân tích, tổng hợp, so sánh nhằm đánh giá thực trạng hoạt động VTHH của Việt Nam nói chung và hiện trạng về cước phí vận tải nói riêng. Nguồn số liệu dùng để phân tích được lấy từ các nghiên cứu của JICA, Ngân hàng Thế giới, tổ chức tư vấn vận tải đa phương thức ALG. Do các số liệu, tài liệu từ các nguồn rất khác nhau nên tác giả đã tính toán lại, đồng nhất các số liệu đó dựa trên các giá định nhất định. Cụ thể, một số giá định đưa ra là: (i) Xem xét cho VTHH đường dài; (ii) xe tải có trọng tải 15 tấn; (iii) Vận tốc trung bình của phương tiện 30km/h; (iv) Xe chở đúng tải trọng; (v) Tỷ lệ chuyển hàng về rỗng là 30% (theo kết quả nghiên cứu WB, 2010).

2. Nội dung

2.1. Cước phí và chi phí vận tải đường bộ

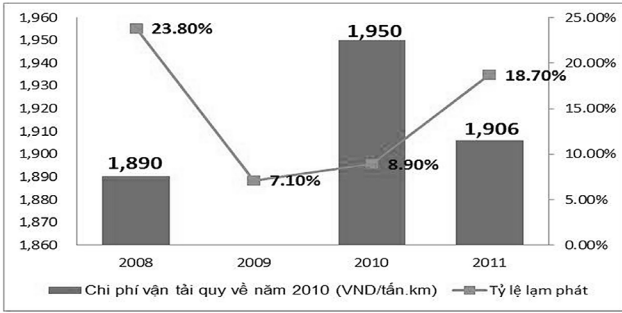
Theo kết quả tính toán, giá cước VTHH của Việt Nam trong giai đoạn 2008 - 2011 đã tăng lên khá nhanh, từ 1,621 VND/tấn.km (2008) lên 2,263 VND/tấn.km (2011). Như vậy, giá cước vận tải **tăng 9,7% và 16,3%** trong giai đoạn 2008-2010 và 2010-2011. Tính bình quân cho cả giai đoạn thì **cước phí vận tải đã tăng lên 11,8%**.



Hình 1: Cước phí vận tải hàng hóa bằng đường bộ qua các năm 2008-2011. Nguồn: VISSTRAN 2 (2008), World Bank (2010), ALG (2011), JICA (2011)

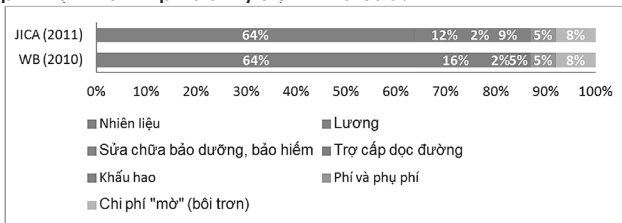
Nếu lấy năm 2010 là gốc, khi quy các giá trị của giá cước vận tải về năm gốc thì kết quả cho thấy: Giá cước vận tải **chỉ tăng 1.6% và giảm 2.3%** trong giai đoạn 2008-2010 và 2010-2011. Tính bình quân cho cả giai đoạn thì **giá cước vận tải chỉ tăng lên 0.3%**. (Hình 2).

Như vậy, thực chất giá cước vận tải bình quân (theo tấn.km) trong giai đoạn 2008 - 2011 đã không tăng mạnh như kết quả báo cáo, thậm chí có giai đoạn giá cước vận tải lại có xu hướng giảm xuống. Vậy nguyên nhân của hiện tượng này là gì?



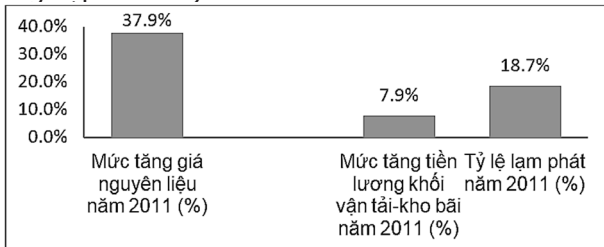
Hình 2: Cước phí vận tải hàng hóa bằng đường bộ quy về năm gốc 2010. Nguồn: VISSTRAN 2, World Bank (2010), ALG (2011), JICA (2011)

Theo kết quả nghiên cứu từ báo cáo Quá trình đô thị hóa của Việt Nam (WB, 2011), giá cước vận tải có mối quan hệ chặt chẽ với tổng chi phí vận hành phương tiện. Kết quả nghiên cứu của Ngân hàng thế giới (2010) và JICA (2011) thì chi phí nhiên liệu và chi phí tiền lương được xem như hai thành phần chi phí lớn nhất trong tổng chi phí vận hành phương tiện. Cụ thể phân bổ các thành phần chi phí đó trong tổng chi phí vận hành phương tiện như sau:



Hình 3: Tỷ lệ các thành phần chi phí trong tổng chi phí vận hành phương tiện. Nguồn: World Bank (2010), ALG (2011), JICA (2011)

Sự biến động của hai thành phần chi phí là nhiên liệu và tiền lương trong hai năm 2010 và 2011 được tổng hợp dưới đây:



Hình 4: Giá nhiên liệu bình quân và tiền lương của khối vận tải-kho bãi năm 2010 và 2011

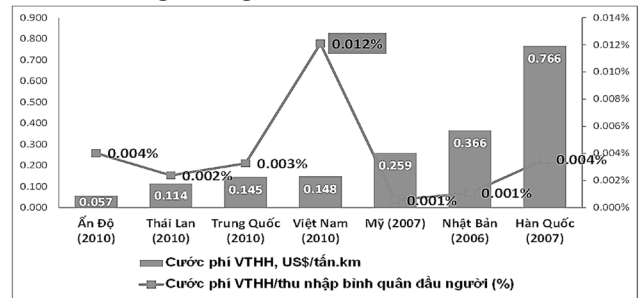
(Nguồn: <http://petrolimex.com.vn/nd/thong-cao-bao-chi-va> và <http://vtc.vn/2-318841/xa-hoi/bo-lao-dong-thua-nhan-tang-luong-chi-du-bu-truot-gia.htm>)

Giá nhiên liệu trong hai năm này tăng khoảng 37,8% và tiền lương tăng khoảng 7,9%. Đồng thời năm 2011 cũng là năm có mức lạm phát cao kỷ lục trong những năm gần đây của Việt Nam, (18,7%). Như vậy, mặc dù chi phí nhiên liệu và chi phí tiền lương đã làm tổng chi phí vận tải (tính theo giá thị trường) đã tăng lên. Tuy nhiên, khi tính đến tỷ lệ lạm phát thì việc tăng các chi phí đầu vào của hoạt động vận tải đường như chỉ đủ, thậm chí không đủ mức gia tăng của tỷ lệ lạm phát. Chính điều này lý giải một phần giá cước vận tải thực tế năm 2011 so với năm 2010 đã giảm đi 2,3%.

Ngoài hai thành phần chi phí trên thì chi phí khấu hao cũng được xem là thành phần chi phí chiếm tỷ lệ trong tổng chi phí vận hành phương tiện. Đặc biệt, khoảng 8% tổng chi phí vận hành phương tiện đường bộ được chi trả cho khoản "chi phí mờ" hay còn gọi là "chi phí bôi trơn" (WB, 2010). Một trong những lý do

xuất hiện chi phí này là do hầu hết các chuyến vận tải hàng hóa đường dài đều chờ hàng quá tải trọng cho phép và cơ sở hạ tầng thực sự chưa phát triển phù hợp với tốc độ gia tăng của vận tải hàng hóa. Mặc dù chi phí nhiên liệu chiếm tỷ lệ cao nhất trong tổng chi phí vận hành phương tiện, nhưng việc giảm các chi phí khấu hao và chi phí "mờ" (bôi trơn) lại có ý nghĩa nhiều hơn trong việc giảm tổng chi phí vận tải. Sở dĩ vì chi phí nhiên liệu thường chịu ảnh hưởng nhiều từ yếu tố bên ngoài của doanh nghiệp (ví dụ như thị trường nhiên liệu thế giới, biến động tiền tệ, lạm phát,...).

Khi so sánh giá cước vận tải bằng đường bộ của Việt Nam so với một số nước trong khu vực và trên thế giới thì có thể nhận thấy: Cước phí VTHH của Việt Nam so với các nước trong khu vực và thế giới chỉ ở mức trung bình. Cước phí ở Việt Nam cao hơn Thái Lan và Trung Quốc một chút nhưng lại thấp hơn nhiều so với Nhật Bản và Hàn Quốc. Tuy nhiên, nếu tính mức cước phí này trên mức thu nhập bình quân đầu người thì Việt Nam lại là nước có cước phí vận tải cao nhất, đặt đố nhất trong những nước so sánh.



Hình 5: So sánh cước phí VTHH bằng đường bộ của Việt Nam so với một số nước trong khu vực và trên thế giới (Nguồn: Tổng hợp và tính toán từ các nguồn World Bank (2010), http://www.kokudokeikaku.go.jp/wat3/02_China_Prof_Miao_HP.pdf; http://www.stats.gov.cn/english/newsandcomingevents..t20110228_402705764.htm)

2.2. Cước phí và chi phí vận tải thủy nội địa

Loại hình vận tải thủy nội địa (VTTND) thường được sử dụng nhiều để vận chuyển hàng hóa trong cự ly trung bình thấp, khoảng 100-200km. Loại hình này thích hợp với các loại hàng rời, có giá trị thấp và thời gian vận chuyển dài. Các mặt hàng đó thường là vật liệu xây dựng (73%) than đá (79%).

Kết quả khảo sát cho thấy, hầu như thị trường vận tải thủy nội địa của Việt Nam hiện nay do khối tư nhân đảm nhận. Hiện chưa có một khảo sát cụ thể về chi phí và các thành phần trong tổng chi phí vận tải thủy nội địa của Việt Nam. Thông thường, cước phí vận tải thủy nội địa được quy định trong một số văn bản pháp quy của các tỉnh, ví dụ tỉnh Long An, Quảng Ngãi. Theo các văn bản quy định này, cước vận chuyển hàng hóa bằng đường sông với cự ly trên 30km là không giống nhau giữa các tỉnh, cụ thể **324 VNĐ/tấn.km**, và **207 VNĐ/tấn.km** đối với tỉnh Quảng Ngãi và Long An. Chi phí xếp dỡ hàng hóa trung bình tại cảng thủy nội địa **27 VNĐ/tấn**. Tuy nhiên, trên thực tế, cước phí vận tải thủy nội địa do DN khai báo khoảng **619 VNĐ/tấn.km** (ALG,2013). Như vậy, có sự chênh lệch trong cước phí vận tải quy định trong các văn bản của nhà nước và thực tế của khối doanh nghiệp.

2.3. Cước phí và chi phí vận tải sắt

Vận tải đường sắt tuy đã xuất hiện trên thị trường khoảng hơn một thế kỷ nhưng thị phần đóng góp của nó vào vận chuyển hàng hóa của Việt Nam còn rất hạn chế, khoảng 1,9% trong tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển (VISSTRANS 2,2008). Vận tải đường sắt chỉ

thực sự tham gia vào hoạt động vận chuyển ở cự ly từ 300-600km, chủ yếu vận chuyển hàng vật liệu xây dựng và hàng công nghiệp. Hiện nay, ngành vận tải sắt được điều hành duy nhất bởi doanh nghiệp Nhà nước là Tổng công ty Đường sắt Việt Nam. Theo văn bản 270/CTH-KD ngày 20/3/2013 và VB 675/CTH-KD ngày 21/6/2013 của Công ty VTHH Đường sắt thì cước phí vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt được quy định như sau:

Bậc	<=30km (VND/tấn)	31km-150km (VND/tấn.km)	151km-500km (VND/tấn.km)	501km-900km (VND/tấn.km)	901km-1300km (VND/tấn.km)	>=1301 km (VND/tấn.km)
1	29,451	503	274	207	203	199
2	30,098	515	279	211	207	203
3	31,682	542	295	222	217	213
4	34,997	597	325	247	239	237
5	38,466	640	350	265	257	253
6	43,791	734	400	302	294	290

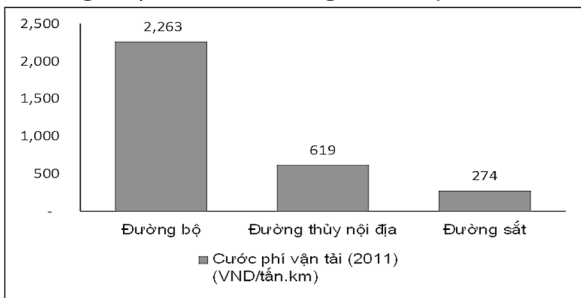
(Nguồn: Quyết định 270/CTH-KD ngày 20/3/2013 và VB 675/CTH-KD ngày 21/6/2013 của Công ty VTHHĐS)

Nội dung của từng bậc hàng được quy định chi tiết kèm theo quyết định này. Mức cước phí vận chuyển trong cự ly 151-500 được xem là đại diện cho các tính toán của nghiên cứu.

Cũng theo nghiên cứu và tính toán của JICA thì chi phí vận hành của ngành đường sắt năm 2010 là khoảng 12,8 USD/1000 tấn-km (chưa tính chi phí sử dụng cơ sở hạ tầng).

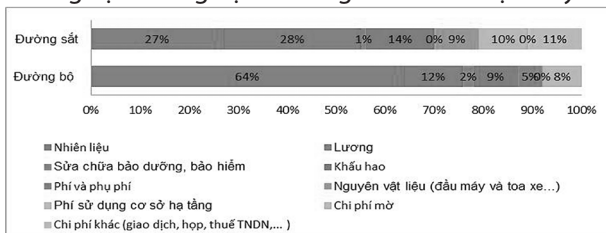
2.4. So sánh cước phí vận tải đường bộ, đường thủy nội địa và đường sắt

Từ các kết quả tính toán trên, nghiên cứu tiến hành so sánh cước phí vận chuyển giữa ba phương thức là đường bộ, đường thủy nội địa và đường sắt. Kết quả như sau:



Hình 6: So sánh cước phí vận tải giữa các phương thức vận chuyển

Khi xem xét cước phí vận tải đường dài (trên 100km) thì cước phí vận tải đường bộ cao gần 3,7 lần so với VTTNĐ, và VTTNĐ cao gấp khoảng 2,3 lần so với vận tải sắt. Cước phí vận tải luôn có mối quan hệ tỷ lệ thuận với tổng chi phí vận hành phương tiện. So sánh tổng chi phí vận hành phương tiện đường bộ và đường sắt có thể nhận thấy:



Hình 7: Các thành phần chi phí trong tổng chi phí vận hành phương tiện đường bộ và đường sắt

Chi phí nhiên liệu là thành phần chiếm tỷ lệ lớn nhất trong tổng chi phí vận hành phương tiện đường bộ, trong khi đó chi phí tiền lương là chi phí lớn nhất trong vận tải đường sắt (gấp hơn hai lần so với vận tải đường bộ). Chi phí khấu hao chiếm tỷ lệ lớn cho cả hai phương thức, đặc biệt đối với vận tải đường sắt. Như vậy, để giảm tổng chi phí vận hành phương tiện của cả hai phương thức là đường bộ và đường sắt, các thành phần chi phí như nhiên liệu, tiền lương, khấu hao và chi phí mờ là những yếu tố cần tập

trung nghiên cứu, tìm giải pháp giảm nhằm giảm các chi phí này xuống. Với vận tải đường bộ, để giảm chi phí khấu hao thì việc tăng hiệu quả sử dụng phương tiện là rất cần thiết. Cụ thể việc kết hợp vận tải giữa chiều đi và chiều về nên được tiến hành một cách hiệu quả nhằm giảm thiểu tỷ lệ các chuyến hàng về bị rỗng. Theo kinh nghiệm từ nhiều nước trên thế giới như Đức, Nhật Bản, Mỹ, Singapore, việc xây dựng cổng thông tin điện tử về VTHH là cần thiết cho sự phát triển của thị trường vận tải hàng hóa. Bởi thông qua cổng thông tin này thị trường vận tải sẽ trở nên minh bạch, và có tính kết nối cao giữa khách hàng với doanh nghiệp vận tải và giữa các doanh nghiệp vận tải với nhau. Ngoài ra, việc giảm chi phí "mờ" trong vận tải đường dài cũng có ý nghĩa rất lớn trong việc giảm tổng chi phí vận tải. Theo kết quả nghiên cứu của Ngân hàng thế giới thì nếu cắt giảm được chi phí này thì tổng chi phí vận tải (cho chuyến đi trên 100km) có thể giảm xuống 13%. Việc đề ra các sách lược giảm mãi lộ và thực hiện nghiêm túc sách lược này, kết hợp với giáo dục tuyên truyền đội ngũ lái xe tải là rất cần thiết trong việc giảm "chi phí mờ". Bên cạnh đó, cần nâng cấp cơ sở hạ tầng, ví dụ nâng cao tải trọng cầu, đường cũng sẽ giúp doanh nghiệp vận tải giảm tải các khoản "chi phí bôi trơn" cho lượng hàng vận chuyển của mình.

Ngoài ra, theo nghiên cứu của VISSTRANS 2, thị phần vận chuyển bằng đường bộ của các loại hàng như hàng sắt thép, công nghiệp, gạo tương ứng là 91%, 88% và 65%. Như vậy, để nhằm giảm áp lực cho vận tải đường bộ, một số mặt hàng hiện đang có khối lượng bằng đường bộ rất lớn (ví dụ như các mặt hàng để cập ở trên) nên cân nhắc chuyển sang các loại hình vận tải khác như VTTNĐ, hoặc sắt.

3. Kết luận

Sự phát triển của hoạt động VTHH Việt Nam đã và đang đóng góp tích cực vào sự phát triển của nền kinh tế. Bên cạnh những mặt tích cực, hoạt động VTHH cũng đã bộc lộ một số mặt hạn chế nhất định. Để đảm bảo sự phát triển bền vững cũng như nâng cao khả năng cạnh tranh của ngành VTHH Việt Nam, một số giải pháp trước mắt cần tập trung là xây dựng cổng thông tin điện tử về VTHH; xây dựng chiến lược giảm mãi lộ kết hợp với việc tuyên truyền mạnh mẽ đến đội ngũ lái xe tải. Việc tái cơ cấu thị trường vận tải Việt Nam cũng là một trong những giải pháp quan trọng để giúp ngành VTHH phát triển một cách bền vững. Việc đầu tư nâng cấp cơ sở hạ tầng và đặc biệt là cải thiện chất lượng dịch vụ vận tải của ngành VTTNĐ và đường sắt sẽ thu hút lượng hàng hóa lớn vận chuyển vận bằng hai phương thức này. Đồng thời qua đó sẽ góp phần phát triển hài hòa, cạnh tranh lành mạnh trong hoạt động vận tải hàng hóa của Việt Nam

Tài liệu tham khảo

- [1]. ÁLG (2011), Báo cáo giữa kỳ về Hỗ trợ Bộ GTVT về phát triển vận tải đa phương thức.
- [2]. JICA (2008), Nghiên cứu toàn diện và phát triển bền vững hệ thống GTVT Việt Nam (VISSTRAN 2).
- [3]. JICA (2011), Study for the Formulation of High Speed Railway Project on Hanoi-Vinh and HCMC-Nha Trang Sections – Technical Report No 3: Demand Forecast Methodology and Transportation Costs.
- [4]. TRANCONCEN (2011), Khảo sát hiện trạng hoạt động của các doanh nghiệp vận tải của Việt Nam, Trung tâm tư vấn phát triển GTVT (TRANCONCEN), Trường Đại học GTVT.
- [5]. Viện chiến lược phát triển GTVT (2013), Đề án Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.
- [6]. World Bank (2010), Vietnam Urbanization Review – Technical Assistance Report.

Ngày nhận bài: 05/5/2014

Ngày chấp nhận đăng: 25/5/2014

Người phản biên: TS. Nguyễn Thị Phương
TS. Đinh Thị Thanh Bình