

# Đánh giá tác động của hoạt động giao thông vận tải đến hoạt động kinh doanh du lịch

ThS. TRẦN VĂN GIANG

Trường Đại học Giao thông vận tải

**Tóm tắt:** Ngày nay, du lịch đã trở nên xã hội hóa, trở thành một ngành kinh tế mũi nhọn, thu hút, hấp dẫn khách du lịch trong và ngoài nước, đem lại nguồn thu ngoại tệ cho nhiều quốc gia khác nhau trên thế giới, trong đó có Việt Nam. Ngành du lịch là một ngành kinh tế tổng hợp, chịu sự tác động của nhiều ngành kinh tế - xã hội. Trong đó, ngành GTVT có tác động sâu rộng, xuyên suốt trong quá trình sản xuất và tiêu dùng sản phẩm du lịch.

**Abstract:** Nowadays, tourism industry has become socialized and a key economic sector that abstracts many domestic and foreign tourists. This industry has also brought a lot of benefits for many countries all over the world, due to the increasing income of foreign currencies from tourists. Vietnam has not stood outside these trends because of the advantages of nature and resources. In Vietnam, tourism industry - a collective sector - is affected by many economic and social factors. Among them, transport sector has wide and deep influences on the overall processes of operation and consumption of tourism products.

## 1. Đặt vấn đề

Du lịch được hiểu là hành động du hành từ nơi ở cố định thường xuyên đến nơi tạm trú khác để du ngoạn, nghỉ ngơi, giao lưu tình cảm, thỏa mãn nhu cầu về văn hóa, nghệ thuật, lịch sử, thiên nhiên... Hoạt động du lịch luôn gắn liền với sự di chuyển. Ngành GTVT với vai trò cung cấp dịch vụ chuyển khách du lịch là hoạt động mang tính xã hội và kinh tế nhằm cung cấp dịch vụ vận chuyển khách du lịch từ nơi này tới nơi khác. GTVT được coi như là tiền đề cho sự ra đời và phát triển của hoạt động du lịch, là động mạch lớn nối liền giữa đích tới du lịch và nơi nguồn khách. GTVT đã giải quyết được mâu thuẫn không gian và thời gian để con người có thể đi ra ngoài, khiến hoạt động lữ hành trở nên dễ dàng hơn. Ngoài vai trò quan trọng của ngành GTVT đối với quá trình phát triển của ngành du lịch thì GTVT còn là bộ phận cấu thành nên sản phẩm du lịch, có tác động đến toàn bộ các khâu của quá trình sản xuất và tiêu dùng du lịch và là yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến chất lượng sản phẩm du lịch.

## 2. Nội dung

Sự tác động của GTVT đến hoạt động du lịch được thể hiện trên ba nội dung cơ bản sau:

- Tác động của GTVT đối với quá trình sản xuất du lịch
- Tác động của GTVT đối với chất lượng sản phẩm du lịch
- Tác động của GTVT đến chi phí sản xuất và giá

thành sản phẩm du lịch

### 2.1. Tác động của GTVT đối với quá trình sản xuất du lịch

Vận tải là một khâu quan trọng trong quá trình tổ chức các tour du lịch. Nếu không có vận tải thì quá trình tổ chức, thực hiện các chương trình du lịch không thể nào thực hiện được, mọi hoạt động du lịch đều ngưng trệ. Khách du lịch không thể đi du lịch mà không cần một loại phương tiện nào trong quá trình di chuyển.

Trong quá trình tổ chức du lịch, các hãng du lịch không chỉ quan tâm hàng đầu đến việc đáp ứng nhu cầu nghỉ ngơi, tham quan của khách mà còn phải quan tâm đến việc tổ chức quá trình vận chuyển du lịch một cách hợp lý, có hiệu quả. Khách du lịch luôn muốn đi trên những phương tiện mà họ ưa thích. Lựa chọn phương tiện vận tải thích hợp sẽ tạo ra cho khách du lịch cảm giác thoải mái, dễ chịu nhằm nâng cao hiệu quả của chuyến đi.

Việc lựa chọn phương tiện vận chuyển của khách du lịch phụ thuộc vào nhiều yếu tố khác nhau như: Thời gian rồi, tính nhanh chóng, thuận tiện, an toàn, chất lượng phục vụ, khả năng tài chính, cự ly vận chuyển, điều kiện tự nhiên, thời tiết khí hậu, phong tục tập quán, sức khỏe...

Một cách tổng quát: Sự lựa chọn đó phụ thuộc vào hàm thỏa dụng U.

Hàm thỏa dụng: Xác định mức độ thỏa mãn của cá nhân theo sự lựa chọn của họ. Mức độ thỏa dụng cá nhân đối với một phương thức vận tải chịu sự ảnh hưởng của chi phí, thời gian chuyển đi và chất lượng phục vụ, tính thuận tiện, tiện nghi, an toàn... khi sử dụng phương thức đó.

Nếu gọi các yếu tố ảnh hưởng đến mức độ thỏa mãn của cá nhân đối với phương tiện vận tải là:  $x_1, x_2, x_3, \dots$  và mức độ thỏa mãn là U thì mối quan hệ này được biểu diễn theo công thức:

$$U = f(x_1, x_2, x_3, \dots)$$

Đây là hàm thỏa dụng của từng phương thức vận tải, dạng liên hệ có thể là tuyến tính hoặc phi tuyến, có thể đơn biến hoặc đa biến.

Mối liên hệ giữa xác suất lựa chọn một phương thức vận tải và mức độ thỏa dụng của cá nhân đối với phương thức vận tải đó được xác định theo mô hình logit đa nhân tố.

Mô hình logit đa nhân tố cho phép xác định xác suất cá nhân sẽ lựa chọn phương thức vận tải K theo công thức:

$$P_K = \frac{e^{U_K}}{\sum_1^n e^{U_K}}$$

Trong đó:

$P_K$  - Xác suất cá nhân lựa chọn phương tiện vận tải K

$U_k$  - Hàm thỏa dụng của phương thức vận tải K

N - Số phương thức vận tải

Ngoài ra, mô hình phân tích hành vi cũng được sử dụng trong lựa chọn phương thức vận tải. Mô hình phân tích hành vi dựa trên cơ sở xem xét thái độ (phản ứng) của mỗi cá nhân đối với các phương thức vận tải.

Nếu gọi  $P_m$  là tỷ lệ (%) mà cá nhân sẽ lựa chọn phương thức m, thì  $P_m$  có dạng:

$$P_m = F(Z_m)$$

Cụ thể:

$$P_m = \frac{e^{(Z_m)}}{\sum_1^n e^{(-Z_m)}}$$

Trong đó:

$Z_m$  - Tổng chi phí quy đổi bằng phương thức vận tải m, được xác định như sau:

$$Z_m = C_m + \delta \cdot t_m$$

$C_m$  - Chi phí cho đi lại bằng phương thức vận tải m

$t_m$  - Thời gian đi lại (Theo phương thức O - D) bằng phương thức m

$\delta$  - Giá quy đổi về thời gian khi đi lại (Theo GDP bình quân/đầu người)

Mối quan hệ giữa phương tiện vận chuyển, loại hình du lịch và nhóm khách như sau:

**Bảng 1. Mối quan hệ giữa phương tiện vận chuyển, loại hình du lịch và nhóm khách**

| Loại khách du lịch                             | Đường bộ                    |                              | Đường hàng không                       |                               | Đường thủy                   |                       | Đường sắt             |
|------------------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|----------------------------------------|-------------------------------|------------------------------|-----------------------|-----------------------|
|                                                | Xe ô tô 4 chỗ ngồi          | Xe nhiều chỗ ngồi            | Bay theo lịch trình                    | Bay theo chuyến               | Thuyền/phà                   | Du thuyền/tàu du lịch |                       |
| <b>Tour trọn gói</b>                           | Ô tô cho thuê/xe theo tuyến | Xe tour                      | Trọn gói đường dài                     | Trọn gói đường dài/trung bình | Thuyền/tàu cho thuê trọn gói | Tàu du lịch           | Đoàn, toa tàu         |
| <b>Khách lẻ</b>                                | Xe cá nhân                  | Xe buýt chạy theo lịch trình | Đi riêng lẻ (khách du lịch ba lô)      | Chỗ đến là các khu biệt thự   | Tàu thuyền cá nhân           | Du thuyền             | Vé theo hành trình    |
| <b>Công vụ, thương mại, hội nghị</b>           | Xe công vụ                  | Xe nhiều chỗ cao cấp         | Đầy đủ các cấp hạng, dịch vụ và giá cả | -                             | -                            | -                     | Tàu có tốc độ rất lớn |
| <b>Tham thân</b>                               | Xe cá nhân                  | Xe buýt chạy theo lịch trình | Giá rẻ nhất                            | -                             | Tàu/thuyền cá nhân           | -                     | Vé ngày               |
| <b>Nhu cầu đặc biệt, thông thường/tôn giáo</b> | Ô tô cá nhân hoặc thuê      | Xe thuê chuyển               | Giá rẻ và linh hoạt                    | Đi theo nhóm                  | -                            | -                     | Vé đoàn               |
| <b>Du lịch trong ngày</b>                      | Xe riêng                    | Vé ngày                      | Vé ngày                                | Các chuyến bay                | Tàu thuyền chạy trong ngày   | Tàu du lịch           | Giá vé ngày           |

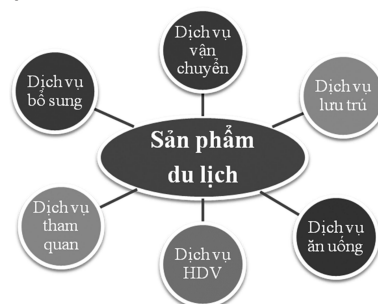
## 2.2. Tác động của hoạt động vận tải đối với chất lượng sản phẩm du lịch

Mục đích du lịch của khách là nghỉ ngơi, tham quan, thẩm nhận giá trị vật chất và tinh thần độc đáo, đặc sắc của nơi đến du lịch. Sản phẩm du lịch bao gồm nhiều dịch vụ khác nhau: Dịch vụ vận tải, dịch

vụ lưu trú, dịch vụ ăn uống, dịch vụ thăm quan, hướng dẫn viên và các dịch vụ bổ sung khác. Chất lượng của sản phẩm du lịch được cấu thành từ nhiều chất lượng bộ phận như chất lượng của vận chuyển khách du lịch, chất lượng hướng dẫn viên du lịch, chất lượng cơ sở lưu trú, ăn uống, chất lượng tuyến điểm du lịch và chất lượng các dịch vụ bổ sung khác.

Vận tải trong du lịch là vận chuyển hành khách, đối tượng vận chuyển là khách du lịch. Như vậy, chất lượng vận chuyển khách du lịch nằm trong chất lượng của sản phẩm du lịch, góp phần tạo ra chất lượng sản phẩm du lịch. Để đảm bảo sức khỏe cũng như sự thoải mái để khách du lịch có thể hoàn tất chuyến du lịch thì vận tải trong du lịch khác với vận tải hành khách thông thường ở chỗ nó đòi hỏi tính tiện nghi, thoải mái và sự phục vụ cao hơn.

Khi các chất lượng bộ phận không thay đổi thì chất lượng của sản phẩm du lịch phụ thuộc vào chất lượng của sản phẩm vận tải và tỉ lệ thuận với chất lượng vận chuyển khách du lịch.



**Sơ đồ 1: Mối quan hệ giữa vận tải và du lịch về mặt sản phẩm**

## 2.3. Tác động của vận tải đến chi phí sản xuất và giá thành sản phẩm du lịch

Chi phí sản xuất là yếu tố quan trọng cấu thành nên giá thành và giá bán sản phẩm dịch vụ, trong đó có sản phẩm du lịch. Việc nâng cao chất lượng sản phẩm, tiết kiệm chi phí sản xuất và hạ giá thành

sản phẩm là mong muốn của tất cả các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh. Muốn làm được điều này, bản thân các nhà quản lý phải thấu hiểu được các khoản chi phí cấu thành nên sản phẩm dịch vụ của mình.

Chi phí của một chương trình du lịch được xác định theo công thức:

$$C_{\text{tour}} = \sum_{i=1}^n C_i$$

Trong đó:  $C_i$  - Chi phí cho dịch vụ  $i$

Thông thường trong chương trình du lịch, chi phí bao gồm:

- Chi phí vận chuyển
- Chi phí lưu trú
- Chi phí ăn uống
- Chi phí tham quan
- Chi phí hướng dẫn viên
- Chi phí bảo hiểm
- Chi phí bổ sung trong chuyến đi.

Như vậy, chi phí cho vận tải là một bộ phận quan trọng cấu thành chi phí của sản phẩm du lịch. Chi phí cho vận tải của du khách chiếm tỷ lệ rất lớn trong tổng chi phí du lịch (thông thường trong các tour du lịch chi phí vận tải chiếm từ 25 - 30% tổng chi phí) tùy thuộc vào phương tiện vận chuyển và nội dung chương trình du lịch.

Bên cạnh đó, chi phí vận tải còn là căn cứ quan trọng để tính giá cho các chương trình du lịch từng phần (Open tour). Nó trở thành một bộ phận giá riêng trong quá trình khách du lịch mua lẻ từng phần, nếu khách không mua sản phẩm du lịch trọn gói.

## NHỮNG HẠN CHẾ...

(Tiếp theo trang 41)

đồng và dự án BT Đường vành đai Tân Sơn Nhất - Bình Lợi (13,6km) với sự tham gia của công ty GS Engineering và Construction (Hàn Quốc) với số vốn đầu tư 6.111 tỷ đồng.

Nguyên nhân: Thị trường tài chính trong nước chưa phát triển và thiếu minh bạch. Việt Nam đang trong quá trình hội nhập, DNNN đang trong quá trình đổi mới, cổ phần hóa, hệ thống thông tin còn yếu, các báo cáo tài chính chưa trung thực. Hệ thống pháp lý liên quan tới mô hình hợp tác công tư chưa hoàn thiện, các văn bản thay đổi liên tục gây lúng túng cho các nhà đầu tư. Các nhà đầu tư chuyên nghiệp nước ngoài đầu tư trong lĩnh vực GTĐB luôn có năng lực tài chính mạnh, chuyên môn cao nhưng lại nhạy cảm với môi trường đầu tư chưa rõ ràng, có mức độ rủi ro cao. Hiện nay, Việt Nam thiếu cơ chế chính sách bảo đảm, bảo lãnh doanh thu cho các nhà đầu tư tham gia đầu tư các dự án PPP đường bộ; chưa có cơ chế phân chia rủi ro rõ ràng giữa nhà đầu tư và nhà nước; chưa ban hành chính sách điều chỉnh phần góp vốn của nhà nước một cách linh hoạt dẫn đến khó thu hút được các nhà đầu tư nước ngoài. Bên cạnh đó, Việt Nam không có các loại bảo hiểm thương mại đối với những lĩnh vực mà dự án PPP đường bộ yêu cầu như: Hư hỏng về vật liệu xây dựng, trì hoãn khởi công, bảo hiểm rủi ro chính trị cũng phần nào ảnh hưởng tới niềm tin nhà đầu tư □

### Tài liệu tham khảo

[1]. Bộ GTVT (2009), *Dự án nâng cấp mạng lưới đường bộ: Hợp tác Nhà nước - Tư nhân (PPP) trong*

## 3. Kết luận

Như vậy, vận tải du lịch có tác động đến tất cả các khâu của quá trình sản xuất du lịch. Nó là một bộ phận không thể tách rời trong quá trình thực hiện các chương trình du lịch. Giữa vận tải và du lịch có mối quan hệ mật thiết ràng buộc lẫn nhau. Đầu ra của quá trình sản xuất vận tải là đầu vào của quá trình sản xuất du lịch. Sản phẩm du lịch bao gồm sản phẩm vận tải và chất lượng của sản phẩm vận tải có ảnh hưởng quan trọng đến chất lượng sản phẩm du lịch.

Do vậy, để nâng cao chất lượng sản phẩm du lịch thì ngoài những yếu tố trực tiếp của ngành Du lịch, các nhà quản lý cần chú trọng nâng cao chất lượng sản phẩm của ngành Vận tải như: Cơ sở hạ tầng vận tải, phương tiện vận tải, lao động trong ngành vận tải và công tác tổ chức vận tải..., từ đó tạo điều kiện tiền đề cho ngành Du lịch phát triển □

### Tài liệu tham khảo

- [1]. Đồng Ngọc Minh, Vương Lôi Đình, *Kinh tế du lịch và du lịch học*, NXB. Trẻ.
- [2]. PGS. TS. Nguyễn Văn Thu (Chủ biên), *Kinh tế du lịch*, Trường ĐH GTVT.
- [3]. TS. Trần Thị Mai (Chủ biên), *Tổng quan du lịch*, NXB. Lao động - Xã hội.
- [4]. Robert Lanquar, *Kinh tế du lịch*, NXB. Thế giới.
- [5]. <http://www.vietnamtourism.com/>,  
<http://www2.unwto.org/>.

Ngày nhận bài: 25/3/2014

Ngày chấp nhận đăng: 28/4/2014

Người phản biện: PGS. TS. Vũ Trọng Tích  
TS. Nguyễn Thị Phương

ngành Đường bộ.

- [2]. Quyết định số 71/2010/QĐ-TTg ngày 09/11/2010 của Chính phủ về việc ban hành quy chế thí điểm đầu tư theo hình thức đối tác Công - Tư.
- [3]. Nghị định số 78/2007/NĐ-CP của Chính phủ về đầu tư theo hình thức BOT, BTO, BT.
- [4]. Nghị định số 108/2009/NĐ-CP ngày 27/11/2009 về đầu tư theo hình thức BOT, BTO, BT.
- [5]. Tổng cục thống kê, "Kinh tế - xã hội Việt Nam mười năm 2001 - 2010", NXB. Thống kê 2011.
- [6]. Đinh Kiên (2010), *Nghiên cứu các giải pháp thu hút vốn đầu tư xây dựng công trình giao thông theo hình thức BOT* (Đề tài cấp Bộ - Mã số B2008-03-35).
- [7]. Tiến Mạnh (2014), *Bộ GTVT quyết tăng thêm vốn ngoài ngân sách*, Báo GTVT, <http://www.giao-thongvantai.com.vn>.
- [8]. Bích Thảo (2014), *Để sử dụng hiệu quả nguồn lực có hạn cho các dự án PPP*, Báo Đầu thầu, <http://muasamcong.vn/danh-muc-tin/Detail/de-su-dung-hieu-qua-nguon-luc-co-han-cho-cac-du-an-ppp>.
- [9]. *Public Sector Comparator for Highway PPP Projects*, World Bank, December 10, 2012.
- [10]. *Private Participation in Infrastructure database*, World Bank, [http://ppi.worldbank.org/explore/ppi\\_exploreCountry.aspx?countryId=67](http://ppi.worldbank.org/explore/ppi_exploreCountry.aspx?countryId=67).
- [11]. *The Global Competitiveness Report 2012 - 2013*.
- [12]. *Public Private Partnership - Reference Guide 2012*, The World Bank.

Ngày nhận bài: 01/4/2014

Ngày chấp nhận đăng: 29/4/2014

Người phản biện: PGS. TS. Từ Sỹ Sùa  
GS. TSKH. Nguyễn Văn Đình