

SO SÁNH GIÁ VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ Ở VIỆT NAM VÀ Ở MỘT SỐ NƯỚC

TRẦN VĂN HÙNG

Trên Tạp chí PTKT số tháng 7.1996, chúng tôi đã công bố một số kết quả điều tra giá và phí vận tải hàng hóa đường bộ ở Việt Nam (thực hiện vào đầu năm 1996 trong khuôn khổ một hợp tác nghiên cứu giữa Viện Nghiên cứu Quốc gia về Vận tải và An Toàn Vận Tải (INRETS) của Pháp và Khoa Kinh Tế-Đại Học Kinh Tế TP.HCM). Bài viết này bổ sung một số phân tích khác trên cơ sở các kết quả thu thập được qua cuộc điều tra đó.

1. Quan hệ giữa giá vận tải hàng hóa và quy mô của các chuyến hàng vận tải

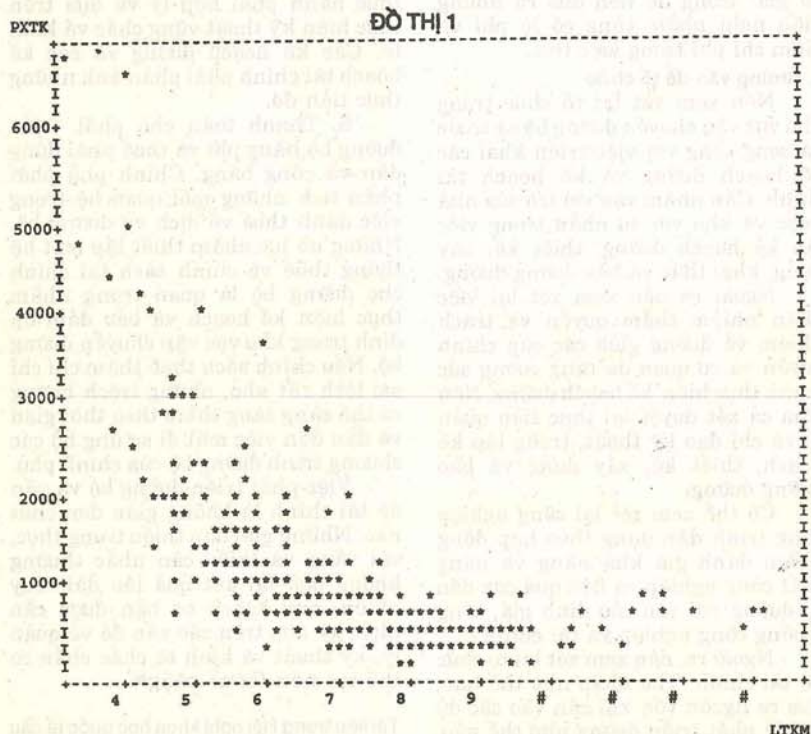
Kết quả điều tra 444 chuyến hàng cho thấy: quy mô của các chuyến hàng càng lớn thì giá vận tải càng thấp. Mối quan hệ nghịch biến của giá vận tải và quy mô của chuyến hàng trong vận tải hàng hóa đường bộ ở Việt Nam có thể được kiểm chứng qua đồ thị 1 sau đây:

Trục tung của đồ thị 1 ghi giá vận tải tính bằng đồng/l tấn-km (ký

hiệu là PXTK), trục hoành ghi qui mô của chuyến hàng tính bằng Log Néper số tấn-km (ký hiệu là LTKM). Những dấu chấm trên đồ thị cho biết tương quan của PXTK và LTKM của 444 chuyến hàng điều tra.

Có thể kiểm chứng mối quan hệ nghịch chiều giữa PXTK và LTKM theo một cách khác như sau: Sắp xếp 444 chuyến hàng thành 7 nhóm theo qui mô (tấn-km) của các chuyến hàng, tính PXTK trung bình và LTKM trung bình của từng nhóm, vẽ đường biểu diễn biểu thị tương quan của PXTK và LTKM.

Qui mô (TOKM) (tấn/km)	PXTK (đồng) trung bình	Độ lệch chuẩn	LTKM trung bình	Độ lệch chuẩn
0-200	2371.39	1438.40	4.68	0.50
201-500	1282.72	543.31	5.82	0.26
501-1000	884.53	420.46	6.63	0.19
1001-2000	613.99	254.71	7.30	0.19
2001-4000	480.99	181.97	8.05	0.19
4001-6000	379.97	122.97	8.49	0.11
trên 6000	394.68	167.12	9.54	1.10



16 PHÁT TRIỂN KINH TẾ

Qui mô (VOKM) (chuyến/km)	PXVK (đồng trung bình)	Độ lệch chuẩn	Log VOKM trung bình
0-40	13.253,16	12043.19	1.47
41-100	7.090,59	3528.71	1.85
101-200	5.513,37	2816.13	2.16
201-500	4.249,73	1850.44	2.54
501-800	2.917,81	1278.00	2.82
trên 800	4807.90	7680.33	3.66

Tương quan nghịch chiều của PXTK trung bình và LTKM trung bình được biểu thị qua đồ thị 2 sau đây:

Đồ thị 2 là một minh họa cho sự phân bố các tương quan thống kê của đồ thị 1.

Nếu biểu thị qui mô của các chuyến hàng theo đơn vị tính là Log chuyển-km (ký hiệu là Log VOKM) và biểu thị giá vận tải theo đơn vị đồng/l chuyển-km (ký hiệu là PXVK) thì kết quả điều tra (604 chuyến hàng, được xếp thành 6 nhóm theo qui mô của các chuyến hàng) cũng cho thấy mối quan hệ nghịch chiều giữa PXVK trung bình và Log VOKM trung bình như trên đồ thị 3 sau đây: (Đồ thị 3)

Chúng ta nhận xét trong cả 3 đồ thị, đối với những chuyến hàng có qui mô rất lớn thì giá vận tải trở nên đồng biến với qui mô của chuyến hàng.

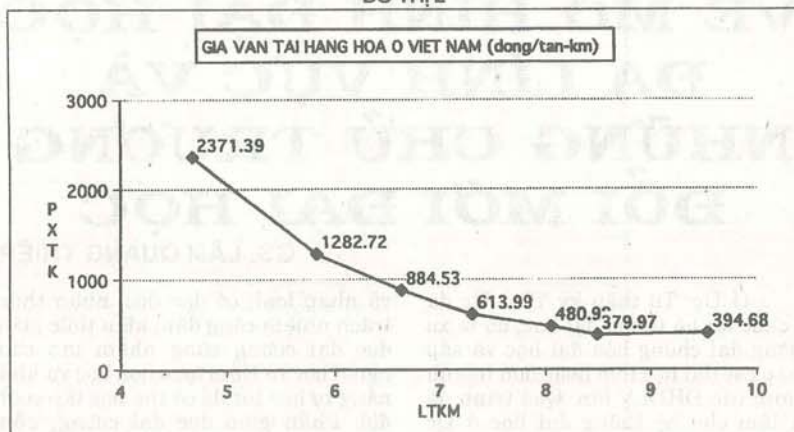
2. So sánh giá vận tải hàng hóa đường bộ ở Việt Nam và ở một số nước khác

Điều lý thú là tính chất của mối quan hệ giữa giá vận tải và qui mô của chuyến hàng vận tải đường bộ là giống nhau trong vận tải hàng hóa đường bộ ở các nước khác nhau, vì khi tiến hành những nghiên cứu tương tự ở một số nước, người ta cũng thu được kết quả tương tự, như được thể hiện trên đồ thị 4. (xem đồ thị 4, PXTK là giá tính bằng Franc Pháp/tấn-km, Log TOKM là Log số tấn-km của các chuyến hàng). (Đồ thị 4)

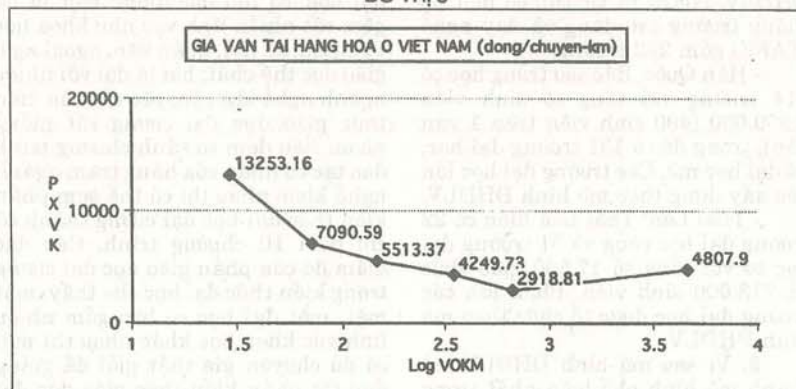
Như đồ thị 4 cho thấy, trong số những nước đã thu được những kết quả nghiên cứu bước đầu, hiện nay Việt Nam là nước có giá vận tải thấp nhất. Dĩ nhiên đây là một trong các yếu tố lợi thế trong cạnh tranh quốc tế, tuy nhiên việc so sánh ở đây chỉ mới được thực hiện trong giới hạn của vài nước.

Về những lý do giải thích mức thấp của giá vận tải ở Việt Nam so

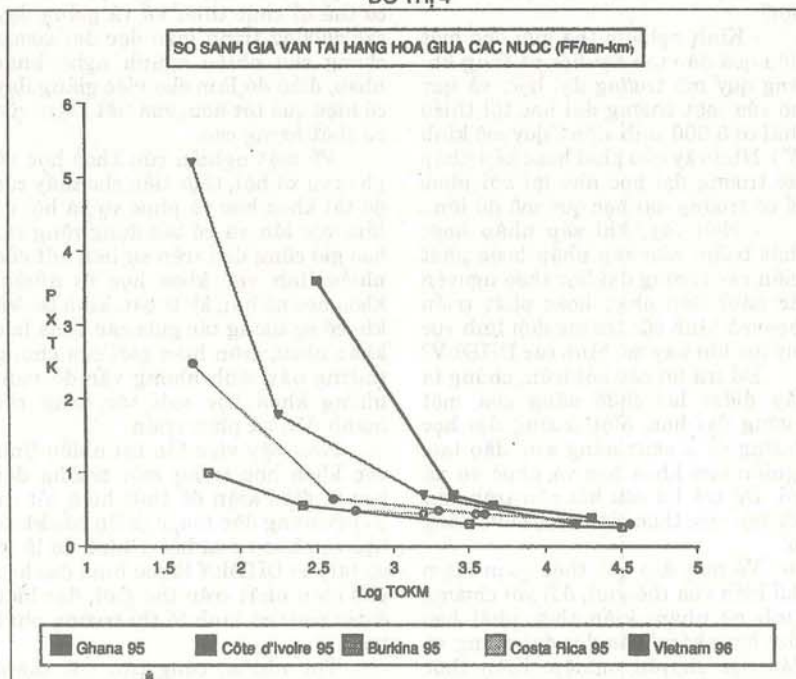
ĐỒ THỊ 2



ĐỒ THỊ 3



ĐỒ THỊ 4



với các nước khác (trong khuôn khổ so sánh của đồ thị 4) thì hiện nay còn chưa được nghiên cứu đầy đủ, tuy

nhưng giá nhiên liệu thấp và tiền lương thấp ở Việt Nam có thể là những lý do giải thích quan trọng ■

