

MỘT SỐ KẾT QUẢ ĐIỀU TRA GIÁ VÀ PHÍ VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TẠI VIỆT NAM

TRẦN VĂN HÙNG

Cuộc điều tra giá và phí vận tải hàng hóa đường bộ tại VN thực hiện từ tháng 1.1996 đến tháng 4.1996 trong khuôn khổ một hợp tác nghiên cứu giữa bộ môn kinh tế học, khoa kinh tế, Đại học Kinh tế TP.HCM và Viện nghiên cứu quốc gia về vận tải và an toàn vận tải (INRETS) của Pháp.

Mục đích của những nghiên cứu này (được tiến hành ở VN, Indonésia và một số nước khác thuộc châu Phi và châu Mỹ La tinh) nhằm so sánh việc tổ chức dây chuyển vận tải các loại nông sản xuất khẩu và các loại vật tư nông nghiệp nhập khẩu chủ yếu, so sánh giá vận tải những mặt hàng này giữa các nước, từ đó đánh giá tính cạnh tranh của sản phẩm mỗi nước trên thị trường thế giới.

I. KẾT QUẢ ĐIỀU TRA VỀ GIÁ CẢ VẬN TẢI

Cuộc điều tra giá vận tải 4 mặt hàng: cà phê, cao su, phân bón, máy móc phụ tùng thay thế được thực hiện với một mẫu gồm 562 chuyến hàng, chia ra: cà phê (195 chuyến), cao su (40 chuyến), phân bón (198 chuyến), máy móc phụ tùng thay thế (118 chuyến). Đối với cao su chỉ thu thập được 40 chuyến vì cao su được vận chuyển chủ yếu bằng các phương tiện tự có của cơ sở. Cuộc điều tra được tiến hành tại 4 địa điểm: TP.HCM, Đồng Nai, Sông Bé và Đắc Lắc. Đối tượng điều tra là chủ hàng (95 chuyến) và người chở hàng (467 chuyến).

Kết quả cho thấy giá vận tải trung bình của:

Cà phê: 853,95 đồng/1 tấn/km

Cao su: 1094,35 đồng/1 tấn/km

Phân bón: 800,02 đồng/1 tấn/km

Máy móc phụ tùng: 8325,85 đồng/1 xe/km (nếu tính trung bình theo tấn/km thì khoảng 1000 - 1200 đồng/1 tấn trọng tải/km)

Tuy nhiên việc phân tích cho thấy giá vận tải các mặt hàng này ở VN có sự thay đổi lớn tùy thuộc vào nhiều yếu tố, những yếu tố ảnh hưởng quan trọng là:

- Trọng tải của xe
- Cự ly vận tải
- Khối lượng vận tải của chuyến hàng

Tính chất của những ảnh hưởng này là:

- Với cùng một cỡ xe, cự ly càng xa thì giá vận tải càng thấp và ngược lại.

- Với cùng một cự ly, cỡ xe càng lớn thì giá vận tải càng thấp và ngược lại.

Có thể kiểm chứng các kết quả trên từ các mức giá tính được sau đây (bảng 1):

thống kê theo phương pháp phân tích theo yếu tố các tương quan bội (FACM) được trình bày trong đồ thị sau đây (xem đồ thị 1).

Trong đồ thị này, PXT là ký hiệu của giá vận tải tính cho 1 tấn - km (được phân thành 10 mức từ thấp đến cao), DITO là ký hiệu của cự ly vận tải (được phân thành 5 mức từ gần đến xa), CUVH là ký hiệu cho trọng tải của xe (được phân thành 4 mức từ nhẹ đến nặng, DIRE là ký hiệu cho hướng đi của xe HMMH: trong TP.HCM; HMMK: TP.HCM - Đồng bằng sông Cửu Long; NOSU: Bắc - Nam; SUNO: Nam Bắc v.v...).

Những thông tin mà đồ thị 1 cung cấp là như sau: ở góc độ trên bên phải, những cự ly ngắn 40 km trở xuống (DIT1) với các hướng đi của xe trong TP.HCM (HMMH) hoặc Đồng Nai TP.HCM (DNHM), loại xe được sử dụng là xe vận tải nhẹ từ 3 tấn trở xuống (CUV1), giá vận tải là những mức giá cao từ 1446,15 đến 6800 đồng/1 tấn - km (từ PTX3 đến PT10). Ở gần phía dưới góc trên bên trái của đồ thị, những cự ly từ 350 đến 650 km (DIT4) theo các hướng Bắc - Nam, Nam - Bắc hoặc TP.HCM - Đắc Lắc, loại sử dụng là xe tải hạng nặng từ 9 đến 25 tấn (CUV5), giá vận tải là thấp nhất (PTX1). Phần còn lại của đồ thị cho biết: những cự ly trung bình (DIT2, DIT3), loại xe thường chạy là

Bảng 1

Giá tính cho 1 tấn/km (đồng)

(cà phê, cao su, phân bón)

	Trọng tải ≥ 10	$7 \leq \text{TR.T} < 10$	$3 < \text{TR.T} < 7$	$\text{TR.T} \leq 3$
Cự ly (km) ≥ 350	414,75	418,00	419,97	913,35
$100 \leq \text{cự ly} < 350$	709,52	635,68	628,29	1663,47
$40 \leq \text{cự ly} < 100$	895,70	1134,03	870,00	2237,41
cự ly < 40	1664,25	1642,62	2962,82	2722,86

Giá tính cho 1 chuyến - km (đồng)

(máy móc - phụ tùng thay thế)

	Trọng tải ≥ 10	$7 \leq \text{TR.T} < 10$	$3 < \text{TR.T} < 7$	$\text{TR.T} \leq 3$
Cự ly (km) ≥ 350	5103,89	2890,36	3361,11	
$100 \leq \text{cự ly} < 350$	9792,58	5285,25		5288,38
$40 \leq \text{cự ly} < 100$	9212,11	7729,17	9160,77	5418,13
cự ly < 40	16213,74	19467,53	15695,93	6433,46

Giá tính cho 1 tấn - km (đồng)

(cà phê, cao su, phân bón)

Khối lượng (tấn)	≤ 3	2128,60
$3 < \text{khối lượng}$	≤ 5	860,49
$5 < \text{khối lượng}$	≤ 10	691,72
$10 < \text{khối lượng}$	≤ 20	900,05
$20 < \text{khối lượng}$	≤ 100	460,20
Khối lượng	> 100	673,09

Cũng có thể kiểm chứng các tính chất nêu trên từ kết quả xử lý dữ kiện

xe từ 3 đến 9 tấn (CUV2, CUV3, CUV4) và giá vận tải ở mức giá trung bình trong khoảng từ 776 đến 1446 đồng/1 tấn - km (PTX2)

II. KẾT QUẢ ĐIỀU TRA VỀ CHI PHÍ VẬN TẢI

Cuộc điều tra về chi phí vận tải được thực hiện với một mẫu gồm 49 phiếu phỏng vấn các chủ xe và lái xe hoạt động trên nhiều tuyến đường với các cự ly khác nhau và trọng tải xe khác nhau. Kết quả như sau:

Chi phí (đồng)/tấn - km thực hiện

Cự ly (theo giả thiết)	Trọng tải (tấn) = 10	Trọng tải (tấn) = 6 - 7	Trọng tải (tấn) = 3
Dài	305	362	769
Trung bình	359	509	1324
Ngắn	497	891	2120

Các chi phí được tính trên cơ sở các giả thiết sau đây:

- Tỷ lệ sử dụng trọng tải chung cho các loại xe là 80%
- Lãi suất vốn là 15%
- Xe thường chạy cự ly xa thì chi phí tính cho 1 tấn - km hoặc tính cho 1 xe - km thấp hơn xe thường chạy trên các cự ly gần

Kết quả cho thấy chi phí sử dụng xe tùy thuộc vào cỡ xe: cỡ xe càng lớn thì chi phí tính theo tấn - km càng thấp (điều này hoàn toàn phù hợp với quan hệ của giá vận tải và cỡ xe như đã được trình bày ở mục trước)

III. SO SÁNH GIÁ PHÍ VÀ ƯỚC LƯỢNG MỨC LỢI NHUẬN

Cự ly	Xe 10 tấn	Xe 7 tấn	Xe 3 tấn
Dài (350 - 650 km)	300.000 - 560.000đ	100.000 - 200.000đ	120.000 - 220.000đ
Trung bình (120 - 300 km)	280.000 - 880.000đ	70.000 - 200.000đ	80.000 - 240.000đ
Ngắn (40 - 100 km)	230.000 - 500.000đ	55.000 - 77.000đ	240.000 - 600.000đ

Từ các mức giá và phí tính được qua cuộc điều tra này, cho phép ước lượng mức lợi nhuận của các chuyển hàng vận tải đường bộ theo thời giá hiện nay ở VN như sau:

Kết quả ước lượng như trên cho thấy: về mặt lợi nhuận, các loại xe từ 7 đến 10 tấn có ưu thế trong việc khai thác những tuyến đường dài và trung bình, trong khi các loại xe nhỏ 3 tấn trở xuống có ưu thế đối với những tuyến đường ngắn. Mặt khác, mức lợi nhuận cao của các loại xe nhỏ chạy trên các tuyến đường ngắn còn giúp giải thích mức đầu tư rất mạnh cho các loại xe tải cỡ nhỏ ở TP.HCM và các tỉnh lân cận hiện nay.

ĐỒ THỊ 1

