Public Disclosure Authorized
Public Disclosure Authorized
Public Disclosure Authorized
Public Disclosure Authorized

Chuỗi Báo cáo Phân tích về Ngành Giao thông Vận tải Việt Nam
CHƯƠNG TRÌNH ĐỐI TÁC CHIẾN LƯỢC GIỮA AUSTRALIA
VÀ NHÓM NGÂN HÀNG THẾ GIỚI TẠI VIỆT NAM

Tăng cường ngành Vận tải hàng hóa đường bộ Việt Nam

Hướng đến giảm Chi phí Logistics và Phát thải khí nhà kính

Yin Yin Lam, Kaushik Sriram, và Navdha Khera

WORLD BANK GROUP

Tăng cường ngành Vận tải hàng hóa đường bộ Việt Nam

Hướng đến giảm Chi phí Logistics và Phát thải khí nhà kính

Chuỗi Báo cáo Phân tích về Ngành Giao thông Vận tải Việt Nam

CHƯƠNG TRÌNH ĐỐI TÁC CHIẾN LƯỢC GIỮA AUSTRALIA
VÀ NHÓM NGÂN HÀNG THẾ GIỚI TẠI VIỆT NAM

Tăng cường ngành Vận tải hàng hóa đường bộ Việt Nam

Hướng đến giảm Chi phí Logistics và Phát thải khí nhà kính

Yin Yin Lam, Kaushik Sriram, và Navdha Khera

WORLD BANK GROUP

© 2019 Ngân hàng Thế giới

1818 H Street NW, Washington DC 20433

Điện thoại: 202-473-1000; Website: www.worldbank.org

Đây là sản phẩm của cán bộ Ngân hàng Thế giới với sự đóng góp của các đối tác. Kết quả nghiên cứu, kiến giải và kết luận thể hiện trong tài liệu này không nhất thiết phản ánh quan điểm của Ngân hàng Thế giới và Ban Giám đốc Điều hành. Ngân hàng Thế giới không đảm bảo tính chính xác của dữ liệu trình bày trong nghiên cứu này.

Đường biên giới, màu sắc, tên gọi và các thông tin khác biểu hiện trên các bản đồ trong báo cáo này không hàm ý bất kỳ đánh giá nào của Ngân hàng Thế giới về vị thế pháp lý của bất kỳ vùng lãnh thổ nào và cũng không thể hiện bất kỳ sự ủng hộ hay chấp nhận nào của Ngân hàng Thế giới về các đường biên giới đó.

Không nội dung nào trong tài liệu này tạo nên hoặc được coi như là một sự hạn chế đối với hoặc sự từ bỏ đặc quyền và miễn trừ của Nhóm Ngân hàng Thế giới đã được bảo lưu riêng.

Mọi câu hỏi về quyền và giấy phép xin gửi về Publishing and Knowledge Division, The World Bank, 1818 H Street NW, Washington DC 20433, USA; fax: 202-522-2625; email: pubrights@worldbank.org.

Ảnh bìa: Hình ảnh của A.T. Kearney

Mục lục

Hình và Bảng ix

Lời nói đầu xiii

Lời cảm ơn xv

Giới thiệu về tác giả xvii

Danh mục từ viết tắt xix

Tóm tắt báo cáo 21

Chương 1: Giới thiệu 27

Tăng trưởng kinh tế và gia tăng nhu cầu vận tải hàng hóa đường bộ 27

Sự cần thiết của nghiên cứu 28

Phương pháp nghiên cứu 30

Chương 2: Đánh giá hoạt động 35

Vận tải liên tỉnh 35

Các yếu tố cung cấp *35*

Các yếu tố nhu cầu *49*

Kết cấu hạ tầng liên quan đến vận tải hàng hóa đường bộ *56*

Quy định hiện hành *61*

Vận tải đô thị 65

Nghiên cứu tình huống 1: Hà Nội *65*

Nghiên cứu tình huống 2: Hồ Chí Minh *66*

Chương 3: Đánh giá Chi phí Logistics 73

Đánh giá chi phí của đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa đường bộ 74

Phương pháp nghiên cứu *75*

Các khoản mục chi phí *75*

Xác định doanh thu *80*

Phân tích và kết quả mô hình *80*

Kết luận chính *84*

Các hoạt động thực hiện trong tương lai 85

Chương 4: Đánh giá Phát thải khí nhà kính 87
Nỗ lực giảm phát thải khí nhà kính của Chính phủ Việt Nam 89
Mô hình phát thải khí nhà kính 90
Phương pháp nghiên cứu 90
Các yếu tố đầu vào: 91
Phân tích và các phát hiện chính 95
Các hoạt động thực hiện trong tương lai 97

Chương 5: Lựa chọn chính sách và đầu tư 101
Lựa chọn chính sách và đầu tư để phát triển hạ tầng 102
1. Giảm ùn tắc xe tải xung quanh các cảng 102
2. Thúc đẩy việc sử dụng 'Vận tải container bằng xà lan' để tăng mức sử dụng giao thông đường thủy nội địa (ĐTNĐ) 107
3. Xúc tiến vận tải ven biển trên tuyến đường Bắc Nam 109
4. Liên kết các trung tâm logistics với các trung tâm tập kết hàng hóa nội đô trong quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn 111
5. Ưu tiên và nâng cấp kết cấu hạ tầng đường bộ 116
Phương án chính sách và đầu tư trọng cung 118
6. Giới thiệu chương trình hiện đại hóa đội xe vận tải 118
7. Thay đổi phí sử dụng đường bộ đối với xe cũ 120
8. Đẩy mạnh quy trình đào tạo lái xe và cấp giấy phép lái xe 123
9. Cải thiện chất lượng đội xe thông qua chương trình cho vay mua xe dựa trên đánh giá tăng trưởng 126
10. Thành lập các hợp tác xã cho chủ phương tiện- đơn vị kinh doanh bằng xe tải 128
Phương án chính sách và đầu tư phía cầu 131
11. Thúc đẩy các công ty môi giới để kết nối cung-cầu tốt hơn 131
12. Tăng đầu tư vào phát triển mô hình giao dịch kỹ thuật số trong vận tải hàng hóa 133
Các phương án chính sách và đầu tư liên quan đến quy trình 135
13. Ra mắt ứng dụng di động giải quyết vấn đề 135
14. Triển khai hệ thống thu phí điện tử và camera CCTV tại các trạm thu phí 138
Đánh giá Tác động Chính sách 139
Giảm chi phí vận tải 140
Giảm phát thải khí nhà kính 141
Giảm các chất gây ô nhiễm 142
Giảm hư hỏng đường 143
Giảm tai nạn giao thông 143
Giảm chi phí ngoại hối của Chính phủ 144

Hình và Bảng

HÌNH

Hình 1.1. GDP Việt Nam hàng năm từ năm 1990 theo ngành kinh tế, tính theo thời giá hiện tại.....27
Hình 1.2. Tiêu chuẩn toàn cầu về chi phí logistics và phát thải khí nhà kính.....28
Hình 1.3. Khối lượng hàng hóa được vận chuyển theo phương thức vận tải, 2006-2016.....29
Hình 1.4. Khung toàn diện để Đánh giá ngành Vận tải hàng hóa đường bộ tại Việt Nam 31
Hình 2.1. Chuỗi giá trị trong vận tải hàng hóa bằng đường bộ và vai trò của từng bên liên quan 36
Hình 2.2. Tình trạng phát triển manh mún của Hoạt động vận tải hàng hóa đường bộ cấp khu vực37
Hình 2.3. Hoạt động vận tải hàng hóa đường bộ cấp vùng - theo quy mô công ty.....37
Hình 2.4. Sự phân bố các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải bằng xe ô tô theo doanh thu ..38
Hình 2.5. Đối tượng khảo sát trong Khảo sát vận tải toàn quốc 39
Hình 2.6. Quan điểm ngành: Những thách thức chính 40
Hình 2.7. Quan điểm ngành: Tác động của các chính sách hiện hành.....41
Hình 2.8. Quan điểm ngành: Ý kiến về các chính sách trong tương lai 41
Hình 2.9. So sánh tỷ lệ lao động nữ trong lĩnh vực giao thông vận tải với các quốc gia khác.....44
Hình 2.10. Số lượng xe tải tại Việt Nam năm 2018 46
Hình 2.11. Số lượng xe tải bán ra tại Việt Nam so với các quốc gia khác, 2014-2016.....46
Hình 2.12. Phân bố đội xe tải ở Việt Nam theo độ tuổi, 2018 47
Hình 2.13. Số lượng xe tải bán ra tại Việt Nam theo tải trọng.....48
Hình 2.14. Giá trị sản xuất tại Việt Nam và thành phố trọng điểm.....50
Hình 2.15. Dân số trung bình ở Việt Nam và thành phố trọng điểm 50
Hình 2.16. Khối lượng hàng hóa vận chuyển ra/ vào các tỉnh bằng đường bộ và ĐTNĐ 51
Hình 2.17. Phương pháp luận cho Ma trận điểm đi-điểm đến 52
Hình 2.18. Kết quả Mô hình khảo sát điểm đi-điểm đến: Lưu lượng hàng hóa trên 42 tuyến OD 52
Hình 2.19. Kết quả mô hình OD: Phân tích cấp hàng hóa 53
Hình 2.20. Tổng giá trị xuất khẩu của một số mặt hàng, tổng hợp theo tháng.....54
Hình 2.21. Giá trị xuất khẩu nông sản trung bình hàng tháng.....55
Hình 2.22. Giá trị xuất khẩu sản phẩm sản xuất trung bình hàng tháng.....56
Hình 2.23. Chỉ số Chất lượng đường bộ trong Xếp hạng Chỉ số Cạnh tranh Toàn cầu (GCI) của WEF, 2016-2017 57
Hình 2.24. Khối lượng hàng hóa vận chuyển đường biển, theo mục đích vận chuyển 58
Hình 2.25. Sản lượng hàng hóa nội địa theo loại lô hàng 59

Hình 2.26. Chức năng của cảng cạn 61
Hình 2.27. Đầu tư kết cấu hạ tầng đường bộ tại một số quốc gia 62
Hình 2.28. Biểu thị mật độ giao thông tại Hà Nội sử dụng số liệu của CVTS 66
Hình 2.29a. Minh họa mật độ giao thông TP Hồ Chí Minh thông qua dữ liệu CVTS 67
Hình 2.29b. Minh họa mật độ giao thông TP Hồ Chí Minh thông qua dữ liệu CVTS (phóng to) 68
Hình 3.1. Chi phí hàng năm của mỗi xe theo tuyến ngắn và dài 81
Hình 3.2. Biến động chi phí vận chuyển theo kích thước xe tải 83
Hình 3.3. Thay đổi về biên lợi nhuận ròng trong mối tương quan với quy mô dàn xe của đơn vị kinh doanh dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng xe tải 83
Hình 3.4. Thay đổi về mức lợI nhuận trên vốn ROCE trong mối tương quan với quy mô dàn xe của đơn vị kinh doanh dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng xe tải 84
Hình 4.1. Khí thải CO_2 tại Việt Nam, 2000–2014 87
Hình 4.2. Phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực giao thông vận tải ở Việt Nam 89
Hình 4.3. Khung ước tính phát thải khí nhà kính 91
Hình 4.4. Đầu vào của mô hình phát thải khí nhà kính 92
Hình 4.5. Sơ đồ: Tính lượng phát thải khí nhà kính 94
Hình 4.6. Sơ đồ: Tính toán tốc độ tối đa của luồng vận chuyển hàng hóa 95
Hình 5.1. Tóm tắt các lựa chọn chính sách chính để nâng cao hiệu quả của ngành vận tải hàng hóa đường bộ tại Việt Nam 102
Hình 5.2. Lưu lượng xe tải được ghi tại các trạm đếm thủ công của ĐBVN gần các cảng 103
Hình 5.3. Biểu thị mật độ giao thông sử dụng số liệu của CVTS Cảng Đà Nẵng 103
Hình 5.4. Biểu thị mật độ giao thông sử dụng số liệu của CVTS Cảng Hồ Chí Minh 104
Hình 5.5. Biểu thị mật độ giao thông sử dụng số liệu của CVTS Cảng Hải Phòng 104
Hình 5.6. Giảm tắc nghẽn giao thông xung quanh cảng: Minh họa 106
Hình 5.7. Trung tâm tập kết hàng hóa đô thị ở rìa thành phố Minh họa 115
Hình 5.8. Mục đích và các loại Trung tâm tập kết hàng hóa đô thị 115
Hình 5.9. Ưu đãi cho chủ phương tiện khi tiêu hủy xe cũ 119
Hình 5.10. Chương trình tiêu hủy xe cũ tại Đức và Trung Quốc 120
Hình 5.11. Thay đổi phí sử dụng đường bộ theo tuổi đời xe: Minh họa 121
Hình 5.12. Đào tạo và cấp bằng lái xe: Chính sách được đề xuất 124
Hình 5.13. Đào tạo và cấp bằng lái xe: Chương trình đào tạo đề xuất 125
Hình 5.14. Mẫu giao diện ứng dụng giải quyết vấn đề vận tải hàng hóa đường bộ 136
Hình 5.15. Bảng điều khiển ứng dụng di động giải quyết vấn đề: Minh họa 137
Hình 5.16. Giảm chi phí vận tải sau khi áp dụng các biện pháp can thiệp 141
Hình 5.17. Mức giảm tỷ suất phát thải khí nhà kính 142

Hình 5.18. Giảm phát thải chất gây ô nhiễm sau khi áp dụng các biện pháp can thiệp 142
Hình 5.19. Giảm hệ số hư hỏng đường sau khi áp dụng các biện pháp can thiệp 143
Hình 5.20. Hạn chế tai nạn giao thông sau khi thực hiện các giải pháp can thiệp, tính theo chi phí/ năm 144
Hình 5.21. Giảm chi phí ngoại hối sau khi áp dụng các biện pháp can thiệp 145

BẢNG

Bảng 2.1. Bảng năng lực sản xuất ô tô của các OEM ở ASEAN, 2014 48
Bảng 2.2. Phân tích so sánh về mật độ đường giao thông: Đường cao tốc và đường quốc lộ 57
Bảng 3.1. Sự khác biệt giữa Đơn vị vận tải hàng hóa Tuyến ngắn và tuyến dài 75
Bảng 3.2. Các mục chi phí chủ chốt của đơn vị kinh doanh dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng xe tải 76
Bảng 3.3. Mức tiêu thụ nhiên liệu theo tải trọng xe 77
Bảng 4.1 Phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực năng lượng (Đốt cháy và sản xuấ nhiên liệu) 88
Bảng 4.2. Yếu tô nguồn cùng Đầu vào của mô hình phát thải khí nhà kính Đặc điểm về đội xe tải .. 93
Bảng 4.3. Hiệu quả sử dụng nhiên liệu theo trọng tải xe 93
Bảng 4.4. Hiệu quả sử dụng nhiên liệu theo trọng tải xe 93
Bảng 4.5. Mô hình phát thải khí nhà kính: Phát thải Chất ô nhiễm 95
Bảng 4.6. Mô hình phát thải khí nhà kính: Tổng hợp tính toán 96
Bảng 5.1. Các đặc điểm chính của các trung tâm logistics được đề xuất ở phía Bắc 112
Bảng 5.2. Các đặc điểm chính của các trung tâm logistics được đề xuất ở phía Nam 113
Bảng 5.3. Đề xuất các cảng cạn để nâng cấp thành các trung tâm tập kết hàng hóa nội đô 114
Bảng 5.4. Phân tích lưu lượng hàng hóa trên các tuyến đầu-cuối chính 117
Bảng 5.5. Thay đổi phí sử dụng đường bộ theo tuổi đời xe: Chính sách được đề xuất 121
Bảng 5.6. Cơ cấu phụ phí đường bộ ở Singapore 122
Bảng 5.7. Biến số thuế phương tiện theo loại ô nhiễm ở Đức 123
Bảng 5.8. Chương trình cho vay dành cho khu vực ưu tiên ở châu Á 128
Bảng 5.9. Đánh giá chi phí và tác động của các chính sách 145

Lời nói đầu

Trong vài thập kỷ qua, Việt Nam là một trong những quốc gia có tỉ lệ tăng trưởng GDP bền vững nhất thế giới, vào khoảng 5 đến 8% mỗi năm. Nhờ quá trình tăng trưởng kinh tế mạnh mẽ này, Việt Nam đã đưa hàng triệu người dân thoát khỏi cảnh đói nghèo. Năm 1993, trên 50% dân số vẫn sống dựa vào mức thu nhập dưới 1,9 đô-la một ngày nhưng tới năm 2016, con số này giảm xuống chỉ còn dưới 3%. Tuy nhiên, lộ trình thoát nghèo của Việt Nam vẫn còn ở phía trước, với xấp xỉ 9 triệu người dân hiện đang sống trong tình trạng nghèo cùng cực.

Sự phát triển mạnh mẽ về thương mại ở Việt Nam cũng tạo tiền đề cho tăng trưởng kinh tế. Trên thực tế, Việt Nam được biết đến là một trong những trung tâm sản xuất trọng yếu của Đông Nam Á. Tuy nhiên, cạnh tranh ngày càng tăng về địa điểm đầu tư sản xuất đã khơi dậy một cuộc tranh luận xoay quanh các vấn đề chuỗi cung ứng toàn cầu, hiệp định thương mại tự do và định hướng đưa hoạt động sản xuất trở về chính quốc. Cũng như nhiều nước khác, Việt Nam dựa vào chi phí sản xuất thấp làm lợi thế cạnh tranh. Với bối cảnh hiện tại, để cạnh tranh trên thị trường toàn cầu, Việt Nam cần phải tìm các cơ hội phát triển khác thông qua tính hiệu quả của chuỗi cung ứng. Mọi hoạt động thương mại đều dựa vào chuỗi cung ứng để kết nối các địa điểm sản xuất và tiêu thụ trong và ngoài nước. Nâng cấp các chuỗi cung ứng này — thông qua việc tăng cường hiệu quả ngành logistics, vốn được coi là "xương sống" của hoạt động thương mại — có thể giúp Việt Nam giữ vững vị trí cạnh tranh trên thị trường toàn cầu và đảm bảo duy trì tăng trưởng kinh tế.

Vận tải hàng hóa đường bộ có quan hệ mật thiết với chi phí logistics và phát thải khí nhà kính. Là phương thức vận chuyển hàng hóa chủ yếu ở Việt Nam, vận tải hàng hóa đường bộ chiếm tới 77% lưu lượng hàng hóa vận chuyển nội địa. Chi phí logistics tại Việt Nam chiếm khoảng 21% GDP, tỉ lệ khá cao so với thế giới. Thêm vào đó, ngành vận tải cũng gây ra tới 10% lượng phát thải khí nhà kính của cả nước. Do đó, để giảm chi phí logistics và phát thải khí nhà kính, Việt Nam cần hiểu rõ và củng cố khu vực vận tải hàng hóa đường bộ của mình.

Vận tải hàng hóa đường bộ là nhóm ngành chưa được đầu tư nghiên cứu đầy đủ, cả ở Việt Nam cũng như trên thế giới. Nghiên cứu chuyên sâu về ngành vận tải hàng hóa đường bộ đầu tiên này hy vọng sẽ nâng cao hiểu biết về lĩnh vực vốn còn nhiều góc khuất. Dựa trên các cuộc phỏng vấn với các bên liên quan trong ngành, bao gồm cả nhà nước và tư nhân, doanh nghiệp và đội ngũ tài xế, nghiên cứu này hy vọng sẽ xây dựng được mô hình hữu ích giúp hiểu rõ hơn về lưu lượng hàng hóa liên tỉnh cũng như các yếu tố làm tăng chi phí và phát thải khí nhà kính. Nghiên cứu này thực hiện đánh giá hoạt động bao quát về khu vực vận tải hàng hóa đường bộ ở Việt Nam, trên mọi phương diện bao gồm kết cấu hạ tầng, quy trình, bên cung ứng và bên sử dụng dịch vụ vận tải.

Với các phân tích định hướng chính sách, báo cáo đưa ra đề xuất chính sách mà nhà nước có thể áp dụng để khuyến khích hành động tích cực từ phía tư nhân, nguồn

đầu tư chủ chốt trong ngành vận tải hàng hóa đường bộ. Báo cáo đề xuất các chính sách nhằm cải thiện số lượng cũng như chất lượng của đầu tư tư nhân — ở các cấp độ doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ, công ty logistics, đội xe và tài xế. Báo cáo cũng đưa ra ví dụ về kết cấu hạ tầng công và quy trình mẫu giúp nâng cao dịch vụ vận tải hàng hóa đường bộ. Hướng tới hệ thống vận tải đa phương thức trên cơ sở khai thác ưu thế của các phương án vận tải đường sông và ven biển cũng là một giải pháp toàn diện cho Việt Nam; trên tinh thần đó, báo cáo đề xuất phát triển vận tải đa phương thức, kết cấu hạ tầng và quy trình tích hợp. Ngoài ra, để phát huy công nghệ, báo cáo cũng khuyến khích việc khai thác kỹ thuật số hóa và các ứng dụng nhằm chuyển đổi ngành vận tải hàng hóa bằng đường bộ và kết nối cung - cầu.

Chúng tôi hy vọng báo cáo được thực hiện bởi nhóm chuyên gia của Ngân hàng Thế giới này sẽ góp phần tạo tiền đề giúp Việt Nam xây dựng chiến lược vận tải hàng hóa đường bộ quốc gia, qua đó nâng cao năng lực cạnh tranh thương mại và phát triển cho người dân.

Franz R. Drees-Gross
Giám đốc
Ban Giao thông Toàn cầu

Ousmane Dione
Giám đốc Quốc gia
Ngân hàng Thế giới tại Việt Nam

Lời cảm ơn

Báo cáo này được thực hiện bởi Ban Giao thông Toàn cầu và Khu vực Đông Á - Thái Bình Dương của Ngân hàng Thế giới.

Nhóm nghiên cứu, bao gồm Trưởng nhóm Yin Yin Lam và các thành viên Jen Jung Eun Oh, Hoàng Anh Dũng, Luis Blancas, Nguyễn Chí Kiên, Kaushik Sriram và Navdha Khera, xin gửi lời cảm ơn chân thành vì sự hướng dẫn, chỉ đạo của Guangzhe Chen (Giám đốc cấp cao, Ban Giao thông), Franz R. Drees-Gross, (Giám đốc, Ban Giao thông Toàn cầu), Ousmane Dione (Giám đốc Quốc gia Ngân hàng Thế giới tại Việt Nam), Almud Weitz (Quản lý Ban Giao thông Khu vực Đông Nam Á – Thái Bình Dương), Achim Fock (Giám đốc Vận hành Ngân hàng Thế giới tại Việt Nam) và Madhu Raghunath (Quản lý Chương trình Hạ tầng Việt Nam). Bên cạnh đó, nhóm xin ghi nhận các công trình nghiên cứu và khảo sát có giá trị của công ty tư vấn A.T. Kearney và CEL Consulting.

Trong quá trình thực hiện nghiên cứu, Nhóm đã phối hợp với Chính phủ Việt Nam và đánh giá cao sự hỗ trợ và tư vấn nhiệt tình từ Thứ trưởng Bộ Giao thông Vận tải Lê Đình Thọ, Phó Vụ trưởng Vụ Vận tải (Bộ GTVT) Nguyễn Công Bằng, Phó Viện trưởng Viện Chiến lược và Phát triển GTVT (TDSI) Lê Đỗ Mười cùng các đồng nghiệp. Các cơ quan và đơn vị chính phủ khác đã cung cấp cho nhóm những thông tin quan trọng bao gồm Vụ Kế hoạch - Đầu tư (Bộ GTVT); Vụ Hợp tác Quốc tế (Bộ GTVT); Tổng cục Đường bộ Việt Nam (Tổng Cục ĐBVN); Cục Đường thủy Nội địa Việt Nam (Cục ĐTNĐVN); Cục Hàng hải Việt Nam (Cục HHVN); Cục Hàng không Việt Nam (CAAV); Cục Đường sắt Việt Nam (VRA); Cục Đăng kiểm Việt Nam (Cục ĐKVN); Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA); Hiệp hội Vận tải Ô tô Việt Nam (VATA); Hiệp hội chủ hàng Việt Nam (VSC); và Công ty Cổ phần Dịch vụ Hàng hóa Hàng không Việt Nam (ACSV). Ngoài ra, báo cáo cũng nhận được những thông tin quý báu từ các cơ quan chính phủ, doanh nghiệp tư nhân, hiệp hội, các bên liên quan trong ngành giao thông vận tải và đội ngũ tài xế xe tải.

Chúng tôi cũng xin gửi lời cảm ơn đội ngũ phản biện đã đóng góp nhiều gợi ý cho báo cáo: Arnab Bandyopadhyay, Cecilia M. Briceno-Garmendia, Olivier Hartmann, Matias Herrera Dappe, Robin Bednall và Vũ Đức Công.

Nhóm cũng đánh giá cao sự hỗ trợ tuyệt vời của nhóm xuất bản, Nguyễn Thanh Hằng, Nguyễn Mai Trang, Ira Chairani Triasdewi (Quản lý Hành chính), Đặng Thị Quỳnh Nga (Vận hành), Nguyễn Hồng Ngân (Truyền thông) và Kara S. Watkins (Biên tập).

Cuối cùng, Nhóm nghiên cứu xin cảm ơn sự hỗ trợ to lớn từ Chương trình Đối tác Chiến lược giữa Australia và Nhóm Ngân hàng Thế giới tại Việt Nam - Giai đoạn 2 (ABP2).

Giới thiệu về tác giả

Yin Yin Lam, Chuyên gia Cấp cao về Thương mại & Logistics tại Ngân hàng Thế giới, chịu trách nhiệm quản lý và hỗ trợ các dự án logistics trên toàn Châu Á. Bà có kinh nghiệm chuyên môn trong lĩnh vực kết cấu hạ tầng giao thông và tư vấn chính sách tại Việt Nam, Trung Quốc, Ấn Độ, Indonesia, Philippines, Singapore và một số quốc gia ở Châu Âu và Châu Phi. Trong thời gian làm việc tại doanh nghiệp khai thác cảng toàn cầu PSA, Yin Yin phụ trách mảng quan hệ đối tác công tư và đầu tư tại các nền kinh tế mới nổi. Bà cũng là thành viên Nhóm Phát triển Ngành logistics tại Ban Phát triển Kinh tế Singapore, trung tâm logistics thương mại hàng đầu thế giới. Trong vai trò Giám đốc khu vực tại Cơ quan Doanh nghiệp quốc tế Singapore (trước đây là Ban Phát triển Thương mại), bà quản lý các nhóm và tạo điều kiện cho các công ty có trụ sở tại Singapore tăng cường thương mại và đầu tư ở Đông Nam Á và Châu Âu. Bà từng giữ vị trí Cố vấn Ban Giám đốc Điều hành tại Ngân hàng Phát triển Châu Á. Bà có bằng thạc sĩ kinh tế phát triển của Đại học Oxford, bằng cao học về quản lý ngành tài chính của Đại học London và bằng cử nhân kinh tế tại Đại học Quốc gia Singapore.

Kaushik Sriram, Tư vấn trưởng cấp cao tại A.T. Kearney văn phòng Singapore, chủ nhiệm các dự án trong lĩnh vực vận tải và ô tô trên toàn châu Á. Ông có kinh nghiệm chuyên môn trong lĩnh vực vận tải, ô tô và tư vấn chính sách trên toàn Đông Nam Á và Ấn Độ, trong đó có nhiều dự án liên quan đến xe thương mại và xe tải. Từng làm việc tại các công ty sản xuất linh kiện gốc (OEM) ô tô, doanh nghiệp cung ứng và hiệp hội ngành, Kaushik có chuyên môn sâu trong lĩnh vực xe thương mại. Ông cũng thực hiện nhiều nghiên cứu về tác động của quá trình số hóa trên một số lĩnh vực, từ quan điểm hoạch định chính sách cũng như chiến lược. Ông có bằng thạc sĩ quản trị kinh doanh tại Học viện Quản lý Ấn Độ Bangalore và bằng cử nhân công nghệ của Học viện Công nghệ Quốc gia, Trichy.

Navdha Khera, chuyên gia tư vấn tại A.T. Kearney, đóng góp kinh nghiệm trong các dự án vận tải và logistics ở cả khu vực công và tư. Bà đã từng thực hiện các dự án chính sách kết cấu hạ tầng giao thông ở châu Á, trong đó có chính sách ngành vận tải hàng hóa đường bộ cho Ấn Độ. Navdha có bằng thạc sĩ quản trị kinh doanh tại Học viện Quản lý Ấn Độ Bangalore và bằng cử nhân công nghệ của Học viện Công nghệ Ấn Độ, Delhi.

Danh mục từ viết tắt

3PL	Bên thứ ba cung cấp dịch vụ logistics
ASEAN	Hiệp hội các Quốc gia Đông Nam Á
CAAV	Cục Hàng không Việt Nam
CAGR	Tăng trưởng lũy kế hàng năm
CBU	Nhập khẩu nguyên chiếc
CKD	Lắp ráp từ các linh kiện nhập khẩu
CO_2	Cac-bon đi-ô-xit
CVTS	Hệ thống theo dõi xe thương mại
Tổng Cục ĐBVN	Tổng Cục Đường bộ Việt Nam
FDI	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
FEU	Đơn vị tương đương container 40 ft
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội
GHG	Phát thải khí nhà kính
GVW	Tổng trọng lượng xe
Tp. HCM	Hồ Chí Minh
ISO	Tổ chức Tiêu chuẩn hoá Quốc tế
GTĐTNĐ	Giao thông Đường thủy Nội địa
JICA	Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
Km	Kilômét
LSP	Nhà cung cấp dịch vụ logistics
Bộ CT	Bộ Công Thương
Bộ GTVT	Bộ Giao thông vận tải
$MtCO_2e$	triệu tấn CO_2 tương đương

OD	Điểm đầu - điểm cuối
OEM	Nhà sản xuất thiết bị gốc
RFID	Nhận dạng qua tần số vô tuyến
RO-RO	Tàu chuyên dụng chở ô tô và một số hàng hóa đặc thù
ROCE	Tỷ suất lợi nhuận trên vốn sử dụng
DNNVV	Doanh nghiệp nhỏ và vừa
DNNN	Doanh nghiệp nhà nước
SDR	Quyền rút vốn đặc biệt
TCO	Tổng chi phí
TDSI	Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải
TEU	Đơn vị tương đương container 20 ft
UCC	Trung tâm tập kết hàng hóa đô thị
VAMA	Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam
VEC	Tổng Công ty Đầu tư và Phát triển đường cao tốc Việt Nam
Cục HHVN	Cục Hàng hải Việt Nam
Cục ĐTNĐVN	Cục Đường thuỷ Nội địa Việt Nam
VLA	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam
VND	Đồng Việt Nam
Cục ĐKVN	Cục Đăng kiểm Việt Nam
Cục ĐSVN	Cục Đường sắt Việt Nam

Tóm tắt báo cáo

Đường bộ là phương thức vận tải xương sống trong hoạt động vận tải hàng hóa ở Việt Nam. Năm 2016, vận tải hàng hóa đường bộ chiếm 77% tổng lượng vận chuyển hàng hóa của cả nước. Chi phí logistics ở Việt Nam chiếm gần 21% tổng GDP, cao hơn so với hầu hết các nước trong Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN), làm ảnh hưởng đến khả năng cạnh tranh trong xuất khẩu và tăng chi phí đối với nhà sản xuất và người tiêu dùng hàng hóa. Bên cạnh đó, Chính phủ Việt Nam cũng đã ký kết nhiều hiệp định về khí hậu và đang nỗ lực giảm phát thải khí nhà kính. Ngành vận tải hàng hóa đường bộ góp phần gây ra tới gần 4% lượng phát thải của cả nước, trong khi toàn bộ ngành vận tải đóng góp khoảng 10%. Tuy vậy, ngành vận tải hàng hóa đường bộ Việt Nam vẫn chưa được nghiên cứu đầy đủ. Dự án nghiên cứu này trước tiên nhằm mục đích nhìn nhận toàn diện lĩnh vực Vận tải hàng hóa đường bộ, từ đó xác định các chính sách để đạt được mục tiêu (a) giảm chi phí logistic, giảm phát thải khí nhà kính và khí thải từ các nguồn gây ô nhiễm khác trong chuỗi cung ứng phụ thuộc vào vận tải; (b) nâng cao hiệu quả và sức hấp dẫn của ngành công nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ nhằm thu hút nguồn đầu tư chất lượng từ khu vực tư nhân; và (c) nâng cao hiệu quả giám sát, xây dựng kế hoạch và thực thi pháp luật trong ngành công nghiệp vận tải của các định chế công ở cấp độ quốc gia và cấp độ thấp hơn.

Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu tóm tắt kết quả cuộc khảo sát vận tải hàng hóa đường bộ trên toàn quốc với hơn 1.400 tài xế xe tải và hơn 150 công ty hoạt động trong ngành, để tìm hiểu lưu lượng hàng hóa, chi phí logistics và phát thải khí nhà kính. Nghiên cứu đã xây dựng ba mô hình nền tảng để ước tính các luồng xe tải liên tỉnh chính, các yếu tố chủ chốt ảnh hưởng đến chi phí vận tải và phát thải khí nhà kính. Để đưa ra đánh giá vận hành chi tiết, ngoài việc xây dựng mô hình định lượng, nghiên cứu còn bao gồm phân tích sâu về hoạt động của xe tải thông qua một loạt khảo sát và các cuộc phỏng vấn có cấu trúc với các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ, chủ hàng và công ty logistics hoạt động trên các tuyến đường nội thành. Trên cơ sở những đánh giá khác nhau, nghiên cứu đề xuất 14 lựa chọn chính sách để tăng cường lĩnh vực vận tải hàng hóa đường bộ cũng như để giảm chi phí logistics và phát thải khí nhà kính. Các biện pháp can thiệp bằng chính sách được chia làm 4 nhóm liên quan đến vận tải hàng hóa đường bộ - kết cấu hạ tầng, bên cung cấp dịch vụ vận tải, bên sử dụng dịch vụ vận tải và các yếu tố liên quan khác trong quy trình.

Đánh giá hoạt động vận tải liên tỉnh

Đánh giá hoạt động trong lĩnh vực vận tải hàng hóa đường bộ nêu bật những thách thức chủ yếu mà các bên trong ngành phải đối mặt. Một trong những thách thức quan trọng là sự cạnh tranh khốc liệt trên thị trường phân mảnh quá mức dẫn đến làm giảm lợi nhuận biên và tính bền vững của ngành vận tải hàng hóa đường bộ. Số lượng xe tải trung bình của mỗi công ty vào khoảng năm xe, với sự phân mảnh cao nhất được quan sát thấy ở các khu vực Tây Bắc, Đông Bắc và đồng bằng Sông Hồng. Tỷ lệ trong tổng lượng phương tiện vận tải nghiên hẳn về xe tải nhỏ (68% của tổng lượng phương tiện vận tải trên toàn quốc là xe dưới 5 tấn), cũng là nhân tố góp phần gây tắc đường. Khảo sát vận tải hàng hóa đường bộ quốc gia phản ánh nhau cầu đối với các chính sách nhằm thiết lập môi trường an toàn hơn cho tài xế xe tải, nêu bật tầm quan trọng của an toàn đường

bộ đối với việc hoạch định chính sách trong tương lai. Nghiên cứu cũng phát hiện những quan ngại lớn khác bao gồm chi phí không chính thức (chiếm khoảng 10% tổng chi phí của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ) và việc thiếu các sàn giao dịch vận tải để kết nối cung - cầu hiệu quả (tỷ lệ chạy xe không tải chiều về của một số đơn vị vận tải lên tới khoảng 50 - 70%).

Đánh giá nhu cầu cho thấy tám tuyến đường chính, Hà Nội <-> Hải Phòng, Hà Nội <-> TP.HCM, TP.HCM <-> Đà Lạt và TP.HCM <-> Cần Thơ có lưu lượng vận chuyển lớn và chiếm gần 30% tổng lưu lượng hàng hóa liên tỉnh của cả nước. Nghiên cứu cũng nêu bật hiện trạng kết cấu hạ tầng đường bộ và phân tích vốn đầu tư công cho kết cấu hạ tầng nói chung trong cả nước. Mặc dù Chính phủ dành tới 8% GDP vào kết cấu hạ tầng nhưng chỉ có 1,2% trong số đó là cho kết cấu hạ tầng đường bộ. Tỷ trọng này ở Việt Nam thấp hơn so với các quốc gia tương đương. Nghiên cứu cũng đồng thời trình bày về hai phương thức tiềm năng khác - vận tải ven biển và vận tải đường thủy nội địa để giảm nhẹ gánh nặng giao thông cho đường bộ. Các phương thức này hiện chiếm 5% và 17% lưu lượng hàng hóa nội địa (tính theo tấn).[1] Với đường bờ biển dài 3.200 km và khoảng 19.000 km đường thủy nội địa, Việt Nam có tiềm năng tăng cường vận tải đa phương thức trong vận chuyển hàng hóa nội địa, qua đó giảm chi phí logistics và phát thải khí nhà kính.

Báo cáo này đề cập đến những bất cập hiện nay về kết cấu hạ tầng cảng và đường thủy, thiết bị xếp dỡ hàng hóa tại bến, cấu trúc thị trường của các doanh nghiệp vận tải ven biển, quy mô, thiết kế đội tàu và kết cấu hạ tầng hỗ trợ tại các bãi container nội địa (cảng cạn).

Đánh giá hoạt động vận tải hàng hóa đường bộ đô thị

Nghiên cứu cũng phân tích các tuyến vận tải đô thị, bao gồm dịch vụ lấy và giao hàng tận nơi trong các tuyến liên tỉnh hay dịch vụ vận tải nội địa từ nhà cung cấp đến cảng bốc hàng và từ cảng dỡ hàng đến điểm bốc hàng. Nghiên cứu trình bày trường hợp điển hình của hai thành phố chính là Hà Nội và Tp. Hồ Chí Minh (TP.HCM) với mục tiêu tìm hiểu tác động của những yếu tố đô thị bao gồm vấn đề cấm giờ xe tải và tắc nghẽn giao thông công cộng. Nhiều công ty logistics có văn phòng tại Hà Nội; do đó, thành phố đóng vai trò là điểm quá cảnh hàng hóa được chuyển đến và đi từ cảng Hải Phòng. Mặt khác, vị trí cảng Sài Gòn nằm gần trung tâm thành phố cũng dẫn đến lưu lượng xe tải cao trong nội thành. Là những con đường tiếp cận nối cảng với đường cao tốc gần nhất, các tuyến đường nội thành thường xuyên tắc nghẽn rất nhiều với các phương tiện chở khách, cũng góp phần làm tăng lưu lượng giao thông. Báo cáo chỉ ra tình trạng thiếu phân tách rõ ràng giữa các khu công nghiệp và dân cư thông qua quy hoạch sử dụng đất tại các thành phố này cũng như việc tập hợp hàng hóa kém thông qua các trung tâm tập kết đô thị. Điều này tác động đến năng suất của các công ty logistics do phải lập các tuyến vận chuyển kém tối ưu, tắc nghẽn giao thông nghiêm trọng, và thiếu các tuyến đường riêng vào cảng trong thành phố.

Chi phí logistics và đánh giá phát thải khí nhà kính

Mô hình đánh giá chi phí thảo luận về các nhân tố chủ chốt trong kiểm soát chi phí vận chuyển dành cho doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ. Với chi phí vận tải chiếm gần 60% tổng chi phí logistics, dự án nghiên cứu tập trung vào khía cạnh quan trọng này. Chi phí vận tải ước tính là 2.775 VNĐ/tấn/km cho tuyến ngắn và 952 VNĐ/tấn/km cho đường dài, với lợi nhuận ước đạt từ 3% đến 5% đối với doanh nghiệp vận tải nhỏ có ít hơn 10 xe. Năm loại chi phí hàng đầu đối với doanh nghiệp vận tải là chi phí nhiên liệu, phí cầu đường, chi phí không chính thức, chi phí lãi vay và lương lái xe, tổng cộng chiếm 80% tổng chí phí doanh nghiệp. Mô hình tính toán chỉ ra rằng chi phí logistic/tấn/km sẽ giảm khi tăng số lượng xe, tăng trọng tải của xe và tối ưu hóa tỷ lệ xe chạy có tải.

Ngoài ra, tỷ suất phát thải khí nhà kính của Việt Nam ước tính là 143 g khí CO_2/tấn/km. Mô hình tính toán xác định 3 nhóm yếu tố ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu suất phát thải và làm cơ sở cho việc áp dụng chính sách - cơ cấu đội xe, vận chuyển chiều về và kết cấu hạ tầng đường bộ.

Các phương án lựa chọn chính sách

Dự án nghiên cứu gợi mở với một cuộc thảo luận về các lựa chọn chính sách nhằm tăng cường ngành vận tải hàng hóa đường bộ, giảm chi phí logistics và giảm phát thải khí nhà kính tại Việt Nam, dựa vào các vấn đề và thách thức quan trọng được xác định rõ trong nghiên cứu cùng với các yếu tố chính tác động đến chi phí logistics và phát thải khí nhà kính. Các biện pháp can thiệp bằng chính sách được chia làm 4 nhóm - kết cấu hạ tầng, bên cung cấp dịch vụ vận tải, bên sử dụng dịch vụ vận tải và các yếu tố khác liên quan đến quy trình. Các khuyến nghị chính về chính sách cho mỗi nhóm bao gồm:

- Phương án chính sách liên quan đến kết cấu hạ tầng
    - Giảm tình trạng tắc nghẽn giao thông khu vực xung quanh cảng bằng cách xây dựng các vịnh đỗ xe tập trung và các trung tâm tập kết hàng hóa gần các cảng (ngắn hạn) và mở rộng đường, nâng cấp đường dành cho xe tải nặng, phân làn và có làn dành riêng cho xe tải (trung hạn)
    - Tăng cường các sà lan container trên container để tăng cường sử dụng vận tải đường thủy nội địa (VTĐTNĐ) bằng cách áp dụng các kích cỡ/thiết kế/tuyến đường thủy phù hợp cho việc đóng container, phân bổ các cửa sổ neo đậu tại các cảng hàng hải cho sà lan VTĐTNĐ, cùng với việc cải thiện thiết bị bốc xếp container tại các cảng sông.
    - Thúc đẩy vận chuyển ven biển trên tuyến Bắc Việt Nam bằng cách khuyến khích thêm các hãng tàu ven biển, trung tâm vận chuyển nội địa, giảm chi phí bốc xếp tại cảng cho hàng hóa nội địa và tăng các tàu RO-RO (Roll-on/Roll-off) thúc đẩy hành trình vận tải ven biển.
    - Liên kết các trung tâm logistics với các trung tâm tập kết hàng hóa đô thị (UCC) trong quy hoạch tổng thể các cảng cạn hiện hữu, trong đó các trung tâm logistics được ưu tiên ở khu vực cảng cạn gần các khu công nghiệp và UCC được ưu tiên ở khu vực ngoại ô Hà Nội và Tp. Hồ Chí Minh
    - Ưu tiên và nâng cấp kết cấu hạ tầng đường bộ của tám tuyến đường chính chiếm phần lớn lưu lượng xe tải liên tỉnh. Lên ý tưởng cải thiện/bổ sung hệ thống đường trên cao, cầu vượt, làn đường bổ sung, làn đường dành riêng.
- Các phương án chính sách phía cung
    - Giới thiệu chương trình hiện đại hóa đội xe với những ưu đãi dành cho chủ xe nhằm loại bỏ xe cũ Các ưu đãi có thể bao gồm miễn thuế đăng ký, giảm giá thêm cho giá trị của xe tải cũ và khuyến khích gảm giá khi mua xe qua các nhà sản xuất thiết bị gốc.
    - Thay đổi phí sử dụng đường bộ hiện tại đối với xe cũ nhằm hạn chế những người sử dụng xe tải cũ

- Tăng cường chất lượng đào tạo lái xe bằng cách bổ sung nội dung về sức khỏe, an toàn lái xe và bài kiểm tra hình thể. Tăng cường quy trình cấp bằng lái qua các đợt sát hạch định kỳ để gia hạn bằng lái xe. Xây dựng hệ thống thông tin lái xe đã được cấp bằng và hồ sơ lái xe để các doanh nghiệp vận tải có thể tiếp cận, qua đó nâng cao chất lượng tuyển dụng lái xe.
- Cải thiện đội xe trong nước thông qua đề án cho vay dựa trên đánh giá tăng trưởng, nhằm áp dụng lãi suất cho vay ưu đãi với hoạt động mua xe có tải trọng lớn hơn và sử dụng nhiên liệu tiết kiệm hơn, qua đó giảm mức độ phân mảnh ngành vận tải hàng hóa đường bộ.
- Thành lập các hợp tác xã các chủ doanh nghiệp nhằm giúp các doanh nghiệp nhỏ tập hợp nguồn lực và hoạt động hiệu quả. Đơn giản hóa việc thực hiện các quy định về số tài sản/ phương tiện tối thiểu với mỗi doanh nghiệp/đơn vị kinh doanh vận tải.

- Các phương án chính sách phía cầu
  - Phát triển mô hình công ty môi giới bằng quy định rõ ràng việc đăng ký công ty môi giới, xây dựng chính sách ưu đãi cho các doanh nghiệp này, cho phép các công ty môi giới uy tín với 100% vốn nước ngoài được thành lập chi nhánh tại Việt Nam và khuyến khích các hợp tác xã mở rộng dịch vụ môi giới trên phạm vi toàn quốc.
  - Tăng cường đầu tư vào mô hình sàn dịch vụ vận tải trung gian kỹ thuật số thông qua các chính sách thúc đẩy huy động vốn, nghiên cứu & phát triển, đầu tư trực tiếp nước ngoài, chương trình cố vấn và chia sẻ nguồn dữ liệu mở.
- Các phương án chính sách liên quan đến quy trình
  - Xây dựng ứng dụng xử lý sự cố di động nhằm báo cáo các vấn đề mà tài xế gặp phải trong hành trình, như tai nạn hay các chi phí không chính thức, đồng thời thành lập ủy ban xử lý sự cố để giải quyết vấn đề.
  - Triển khai hệ thống thu phí điện tử và lắp đặt hệ thống CCTV tại các trạm thu phí dọc các tuyến đường chính, nhằm giảm thiểu tình trạng dừng xe trái phép hoặc không cần thiết cũng như chi phí và lượng phát thải.

Các giải pháp can thiệp chính sách này sẽ có thể mang đến những thay đổi sau trong ngành vận tải hàng hóa đường bộ:

- Giảm lưu lượng vận tải hàng hóa đường bộ
- Tối ưu hóa tỷ lệ xe chạy có tải
- Giảm vòng đời của phương tiện
- Tăng năng suất chuyên chở trung bình của toàn đội xe
- Giảm thời gian vận chuyển
- Cải thiện các vấn đề về đạo đức nghề nghiệp và quản lý đội ngũ lái xe

Theo ước tính của nghiên cứu này, việc thực hiện thành công các chính sách theo đề xuất có thể giảm các chi phí vận tải khoảng 16% và lượng phát thải khí nhà kính khoảng 7%.

Các tác động tích cực khác của những phương án chính sách đề xuất cũng bao gồm: giảm lượng phát thải các chất gây ô nhiễm (khoảng 14-16%/ tấn/km), giảm tỉ lệ hư hỏng đường (khoảng 5%), giảm số vụ tai nạn (khoảng 10%) và giảm chi phí ngoại hối (khoảng 7%) do nhu cầu nhập khẩu nhiên liệu giảm sau quá trình nâng cấp đội xe mới hơn và có tải trọng lớn hơn.

Báo cáo này hy vọng sẽ mang lại hiểu biết sâu hơn về lĩnh vực vận tải hàng hóa đường bộ Việt Nam bằng cách cung cấp một nghiên cứu toàn diện và tập trung đầu tiên về lĩnh vực vận tải hàng hóa đường bộ. Những hiểu biết sâu sắc hơn về phương thức vận tải ưu thế này có thể tạo tiền đề cho chiến lược vận tải hàng hóa đường bộ quốc gia nhằm cải thiện tác động của ngành đối với chi phí logistics, khí hậu và năng lực cạnh tranh kinh tế.

Ghi chú

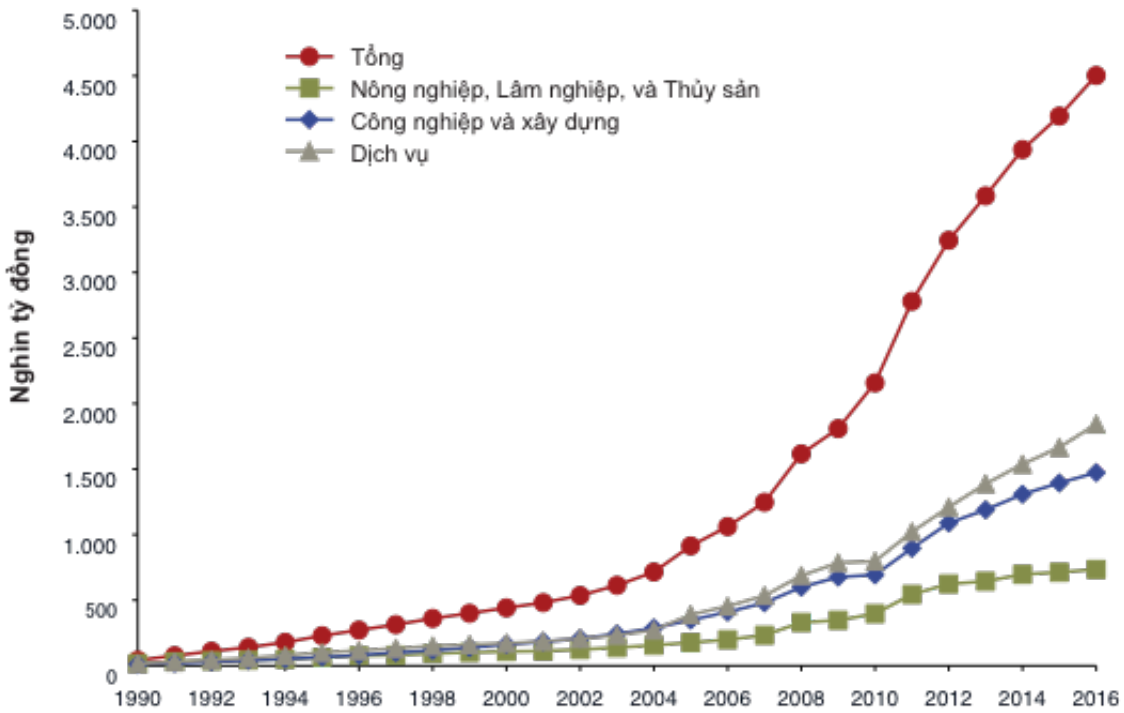
1. Thị phần của đường sắt ít hơn 1%.

Chương 1: Giới thiệu

Tăng trưởng kinh tế và gia tăng nhu cầu vận tải hàng hóa đường bộ

Kể từ khi thực hiện công cuộc Đổi mới năm 1986, nền kinh tế nước CHXHCN Việt Nam (sau đây gọi tắt là Việt Nam) đã chuyển đổi sang mô hình kinh tế định hướng thị trường. Bước chuyển đổi này đã tạo động lực cho sự tăng trưởng kinh tế của đất nước. Tổng sản phẩm Quốc nội (GDP) của Việt Nam đã tăng trưởng với tốc độ cao trong suốt thập kỷ vừa qua, đặc biệt là trong lĩnh vực sản xuất công nghiệp, xây dựng và dịch vụ, với tỉ lệ tăng trưởng GDP hàng năm đạt từ 6% đến 8% (hình 1.1).

Hình 1.1. GDP Việt Nam hàng năm từ năm 1990 theo ngành kinh tế, tính theo thời giá hiện tại



Nguồn: Tổng cục Thống kê Việt Nam.
Ghi chú: Giá hiện tại tính bằng đơn vị nghìn tỷ đồng

Đà tăng trưởng này được kỳ vọng sẽ tiếp tục duy trì khi Việt Nam đề ra mục tiêu tăng trưởng trung bình hàng năm đạt 7% từ nay đến năm 2020 (Vietnam News 2016a). Việt Nam cũng đã đề ra kế hoạch tổng thể phát triển lĩnh vực công nghiệp đến năm 2035 với mục tiêu quốc gia đạt tỉ lệ tăng trưởng giá trị sản xuất công nghiệp 13% vào năm 2020, 12,5% trong giai đoạn 2021-2025, và 11% trong giai đoạn 2026-2035 (CPVN 2014).

Khi nền kinh tế tăng trưởng, có ba xu hướng chủ đạo sau đây và mỗi xu hướng có tác động đến đặc tính cũng như lưu lượng vận tải hàng hóa đường bộ:

- Hoạt động xuất nhập khẩu tăng
- Tiêu dùng gia đình và đô thị hóa tăng
- Sự tập trung các kết cấu hạ tầng logistics tại các vùng kinh tế trọng điểm

Để phát triển một cách hiệu quả thành trung tâm sản xuất toàn cầu, đáp ứng nhu cầu tiêu dùng nội địa và xuất khẩu, Việt Nam cần xây dựng ngành logistics một cách có hệ thống và phát triển mạnh để từ đó đảm bảo rằng sản phẩm sản xuất ra được phân phối rộng khắp cả trong nước và nước ngoài một cách nhanh chóng với chi phí tối ưu.

Sự cần thiết của nghiên cứu

Năm 2016, tổng chi phí logistics toàn quốc của Việt Nam ước chiếm 20.8% GDP (VoV 2017), tỉ lệ khá cao so với thế giới. Dịch vụ logistics ở Việt Nam có những cải thiện đáng ghi nhận khi tăng 25 bậc trong bảng Chỉ số năng lực quốc gia về logistics (LPI), từ vị trí thứ 64 năm 2016 lên vị trí 39 vào năm 2018, theo báo cáo của Ngân hàng Thế giới (hình 1.2). Tuy vậy, Việt nam vẫn cần tiếp tục nỗ lực hơn nữa ở cấp độ quốc gia nhằm tăng cường sức mạnh ngành logistics cũng như giảm thiểu chi phí trong lĩnh vực này. Giảm chi phí logistics sẽ cải thiện chi phí hoạt động doanh nghiệp tại Việt Nam và qua đó góp phần tăng trưởng kinh tế. Chi phí vận tải chiếm khoảng 60% tổng chi phí logistics tại Việt Nam.

Hình 1.2. Tiêu chuẩn toàn cầu về chi phí logistics và phát thải khí nhà kính

Quốc gia	Xếp hạng LPI[a]	Chi phí logistics (tỷ trọng GDP%)[b]	Lượng phát thải khí nhà kính (gam CO_2/GDP)[c]
Đức	1	8,5%	200
Nhật Bản	5	9,0%	190
Singapore	7	9,5%	155
Hoa Kỳ	14	8,5%	300
Hàn Quốc	25	9,5%	460
Việt Nam	**39**	**20,8%**	**1.090**
Ấn Độ	44	13,0%	900
Braxin	56	12,0%	200

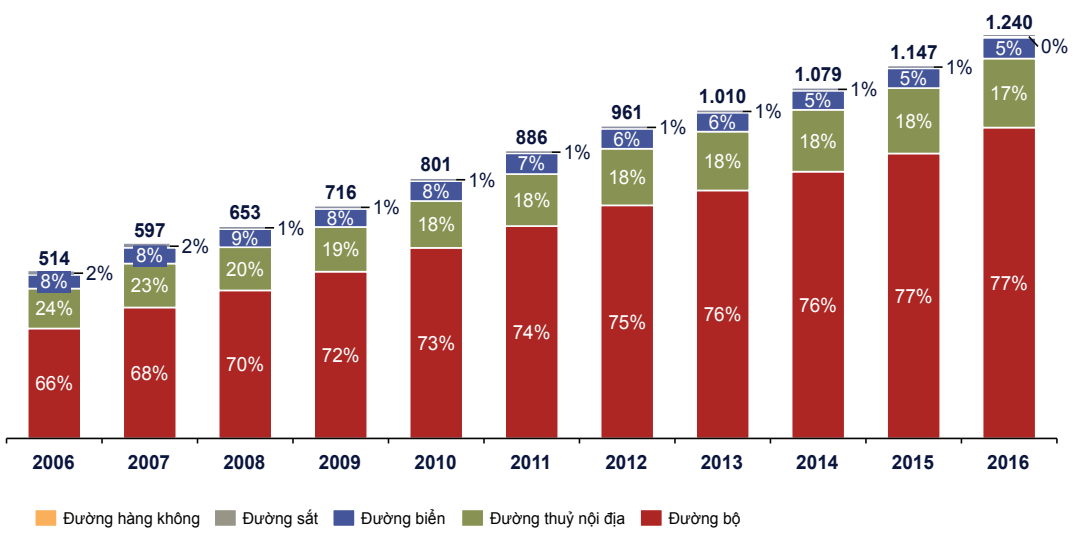
a. Ngân hàng Thế giới 2018. Bảng xếp hạng Chỉ số năng lực quốc gia về logistics (LPI) năm 2018 của Ngân hàng Thế giới: https://lpi.worldbank.org/.
b. ADB (Ngân hàng Phát triển Châu Á) 2012.
c. Số liệu thống kê phát thải khí nhà kính được lấy từ cơ sở dữ liệu của Cơ quan Năng lượng Quốc tế (IEA) và Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế (OECD) 2015, được đăng tải tại: https://webstore.iea.org/co2-emissions-from-fuel-combustion-2018-highlights. GDP năm 2010 bằng đô la Mỹ; phát thải khí nhà kính bao gồm tổng phát thải trong cả nước.

Lượng phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực vận tải hàng hóa đường bộ chiếm khoảng 4% tổng lượng phát thải khí nhà kính của cả nước (Blancas và El-Hifnawi 2014), trong đó ngành vận tải hàng hóa đường bộ bằng xe tải hiện chiếm khoảng 10% (Li, Lu và cộng sự 2015). Là một bên tham gia ký kết Hiệp định chung Paris về Khí hậu từ năm 2016 và Công ước khung Liên Hợp Quốc về Biến đổi Khí hậu (UNFCCC) từ năm 2012, chính phủ Việt Nam đặt mục tiêu đến năm 2030 giảm 8% lượng phát thải khí nhà kính đã công bố. Điều này đòi hỏi cần có một dự án nghiên cứu và phân tích sâu sắc về lĩnh vực vận tải hàng hóa đường bộ, chỉ rõ vai trò của ngành vận tải hàng hóa đường bộ trong tổng thể vấn đề khí thải.

Vận tải hàng hóa đường bộ đóng vai trò then chốt trong vận chuyển hàng hóa ở Việt Nam, với thị phần vận chuyển hàng hóa (tính theo tấn) tăng trưởng nhanh chóng trong những năm qua, từ 66% năm 2006 lên 77% năm 2016. Xét về mặt quãng đường vận chuyển, vận tải hàng hóa đường bộ đã tăng từ 20,5 nghìn tỉ tấn-km năm 2006 lên 56,6 nghìn tỉ tấn-km năm 2016, tương đương gần 11% tính theo Tỉ lệ tăng trưởng lũy kế hàng năm (CAGR) (cao nhất trong tất cả các loại hình vận tải).[1]

Hình 1.3. Khối lượng hàng hóa được vận chuyển theo phương thức vận tải, 2006-2016

ĐVT: Triệu tấn và tỷ lệ% trên tổng số'



***Nguồn*:** Dữ liệu biểu đồ được tạo thông qua Tổng cục Thống kê Việt Nam tại http://www.gso.gov.vn/default_en.aspx?tabid=781.

Tuy nhiên, vận tải hàng hóa đường bộ dù phát triển nhưng vẫn còn thiếu những nghiên cứu và phân tích đầy đủ về chi phí và phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực này. Theo đó, dự án nghiên cứu này nhằm phân tích toàn diện các yếu tố định tính và định lượng về cấu trúc của ngành vận tải hàng hóa đường bộ, về cung cầu trong lĩnh vực vận tải hàng hóa đường bộ thông qua khảo sát các tuyến vận chuyển trọng yếu, để từ đó đánh giá hiệu quả ngành công nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ trên các khía cạnh quản lý vận hành, quản lý tài chính và bảo vệ môi trường.

Lần đầu tiên, dự án nghiên cứu này đã kết hợp một cách toàn diện các mô hình phân tích về các luồng vận chuyển tuyến cố định, về lợi nhuận của các doanh nghiệp vận tải và vấn đề phát thải khí nhà kính, để từ đó hiểu rõ hơn về lĩnh vực vận tải hàng hóa đường bộ. Mục tiêu cuối cùng của dự án nghiên cứu này là đề ra các khuyến nghị chính sách khả thi và phù hợp với bối cảnh. Những khuyến

nghị này bao gồm các can thiệp từ phía nhà nước, đối tác công-tư hoặc đầu tư tư nhân nhằm mục tiêu (a) giảm chi phí logistics, giảm phát thải khí nhà kính và khí thải từ các nguồn gây ô nhiễm khác trong chuỗi cung ứng phụ thuộc vào vận tải; (b) nâng cao hiệu quả và sức hấp dẫn của ngành công nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ nhằm thu hút nguồn đầu tư chất lượng từ khu vực tư nhân; và (c) nâng cao hiệu quả giám sát, xây dựng kế hoạch và thực thi pháp luật trong ngành công nghiệp vận tải của các thể chế nhà nước.

Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu thực hiện tổng hợp thông tin từ các nguồn sơ cấp như phỏng vấn các chủ thể trong ngành vận tải và khảo sát thực địa cũng như từ các nguồn thứ cấp bao gồm các bản báo cáo hoặc tài liệu đã được xuất bản. Là một phần của dự án nghiên cứu này, các cuộc phỏng vấn chuyên sâu đã được thực hiện với các bên liên quan khác nhau hoạt động trong chuỗi giá trị với mục đích tìm hiểu những khó khăn mà họ gặp phải trong quá trình hoạt động. Các bên được phỏng vấn bao gồm doanh nghiệp vận tải lớn, các lái xe-chủ xe, các tổ chức trung gian như sàn giao dịch vận tải và các chủ hàng. Các cuộc phỏng vấn cũng được thực hiện với đội ngũ cán bộ thuộc cơ quan chính phủ để hiểu bối cảnh tổng thể của ngành logistics ở Việt Nam từ góc độ hoạch định chính sách.

Ngoài ra, để có được các thông tin riêng của từng doanh nghiệp, thường vốn không được tiết lộ ra ngoài, một cuộc khảo sát đã được tiến hành với hơn 150 doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ, bao gồm các nhà cung ứng dịch vụ logistics có hoặc không sở hữu tài sản, các chủ hàng có hoặc không có đội xe riêng và các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ. Thông tin từ các cuộc phỏng vấn và khảo sát này, kết hợp với các nguồn thứ cấp khác, giúp hiểu rõ chuỗi giá trị tổng thể của ngành vận tải, trong đó bao gồm những yếu tố cung, cầu, kết cấu hạ tầng và quy định pháp luật.

Ngoài ra, để hiểu thêm về khía cạnh nhu cầu, một cuộc khảo sát trên toàn quốc với hơn 1.400 tài xế xe tải đã được thực hiện để phát triển mô hình vận tải hàng hóa liên tỉnh. Dự án cũng đã tích hợp nguồn dữ liệu đầu vào từ nhiều cơ quan Chính phủ như Tổng Cục đường bộ Việt Nam (TCĐBVN), Cục Đăng kiểm Việt Nam Cục ĐKVN và Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải (TDSI).

Để đảm bảo việc xây dựng chính sách hiệu quả dựa vào tổng hợp và phân tích dữ liệu chuyên sâu, dự án nghiên cứu đã phát triển một cấu trúc khung mạnh mẽ (hình 1.4) bao gồm đầy đủ các yếu tố chủ chốt về cung, cầu vận tải, kết cấu hạ tầng cũng như quy định pháp luật hiện hành. Nghiên cứu xem xét các yếu tố này dưới góc độ vận tải liên tỉnh và vận tải đô thị. Với mục đích giảm chi phí logistics và phát thải khí nhà kính, nghiên cứu đưa ra đề xuất về lộ trình chính sách.

Để hoàn thiện lộ trình chính sách cho lĩnh vực vận tải hàng hóa đường bộ, nghiên cứu tiến hành đánh giá hoạt động chuyên sâu về vận tải nội đô và liên tỉnh, để từ đó hiểu rõ chuỗi giá trị của ngành vận tải hàng hóa đường bộ cũng như xác định các thách thức cốt yếu của ngành. Chương 2 sẽ trình bày chi tiết về quá trình đánh giá hoạt động này, trong đó bao gồm các hiểu biết về thị trường cung cấp dịch vụ vận tải, về nhu cầu vận tải cũng như các nhân tố hỗ trợ thuộc lĩnh vực kết cấu hạ tầng và pháp luật đối với ngành vận tải hàng hóa đường bộ. Đối với đánh giá nhu cầu vận tải cũng được thực hiện bằng cách xây dựng mô hình khảo sát điểm xuất phát - điểm đến (mô hình OD) theo phương pháp tính tổng từ dưới lên, thực hiện tại các thành phố lớn của Việt Nam. Mô hình OD cho biết luồng vận chuyển hàng hóa trên các tuyến đường chính trên cả nước. Chương 2 đồng thời cụ thể hai trường hợp nghiên cứu điển hình là hai trung tâm đô thị lớn - Hà Nội và Tp. Hồ Chí

Minh cũng được trình bày chi tiết để hiểu rõ hơn về hoạt động vận tải hàng hóa đường bộ trong nội thành.

Chương 3 sẽ trình bày phân tích chuyên sâu về chi phí logistics bằng cách phát triển mô hình phân tích chi phí ở cấp độ doanh nghiệp đối với các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ. Mô hình này được xây dựng trên cơ sở các cuộc phỏng vấn chuyên sâu và các cuộc khảo sát toàn quốc trong lĩnh vực vận tải hàng hóa đường bộ, từ đó xác định các nhân tố tác động đến chi phí của một công ty vận tải.

Ngoài ra, phát triển và thảo luận mô hình tính toán lượng khí thải gây hiệu ứng nhà kính nêu trong Chương 4 sẽ sử dụng mô hình khảo sát điểm xuất phát - điểm đến (Mô hình OD) của luồng vận tải để tính toán mức độ phát thải khí nhà kính trên cả nước và để nắm được các tham số chủ chốt ảnh hưởng đến mức độ phát thải.

Những vấn đề quan trọng được đề cập trong Chương 5 được dùng làm cơ sở cho lộ trình xây dựng chính sách trong các chương trước. Chương này xác định các giải pháp quan trọng trong việc giảm phát thải khí nhà kính cũng như giảm chi phí logistics đối với doanh nghiệp, từ đó sẽ được kết nối và chuyển thành lộ trình xây dựng chính sách phát triển của ngành vận tải

Hình 1.4. Khung toàn diện để Đánh giá ngành Vận tải hàng hóa đường bộ tại Việt Nam

Tóm tắt

- Ngành giao nhận đóng vai trò quan trọng trong sự phát triển kinh tế ở Việt Nam, giúp nâng cao năng lực cạnh tranh thương mại và mức độ sản xuất, tiêu thụ hàng hóa.
- Hệ thống đường giao thông chính là xương sống của ngãnh vận tải hàng hóa tại Việt Nam, chiếm 77% tổng lượng hàng hóa vận chuyển của cả nước. Vào năm 2016, các chi phí giao nhận của Việt Nam ước đạt 21% tổng GDP. Chi phí vận tải chiếm khoảng 60% tổng chi phí logistics tại Việt Nam.
- Theo đó, ngành vận tải hàng hóa đường bộ góp phần gây ra tới gần 4% lượng phát thải của cả nước, trong khi toàn bộ ngành vận tải đóng góp khoảng 10%.
- Dự án nghiên cứu này trước tiên nhằm mục đích nhìn nhận toàn diện lĩnh vực vận tải hàng hóa đường bộ, từ đó xác định các chính sách để nâng cao hiệu quả vận tải, giảm các chi phí logistics cũng như lượng phát thải khí nhà kính từ hoạt động vận tải hàng hóa đường bộ.
- Nghiên cứu cũng thu thập thêm thông tin thông qua khảo sát vận tải toàn quốc, với sự tham gia của trên 1.400 lái xe tải và trên 150 doanh nghiệp vận tải, đồng thời tiến hành các cuộc phỏng vấn chuyên sâu với các đối tượng liên quan từ cơ quan nhà nước và khu vực tư nhân có liên quan trực tiếp đến ngành vận tải hàng hóa đường bộ.
- Dự án nghiên cứu xây dưng 3 mô hình khảo sát để ước tính lưu lượng hàng hóa vận tải hàng hóa đường bộ liên tỉnh ở phạm vi hàng hóa trên toàn quốc, nguồn gốc phát sinh chi phí của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ, cũng như nguyên nhân chính gây phát thải khí nhà kính từ đội xe tải tại Việt Nam.
- Chương 2 trình bày chi tiết kết quả đánh giá toàn diện của ngành vận tải hàng hóa đường bộ. Chương 3 và 4 thảo luận các nguồn nhân chính dẫn đến phát sinh chi phí logistics và phát thải khí nhà kính theo các mô hình tương ứng. Chương 5 đề xuất các phương án chính sách để nâng cao hiệu quả ngành vận tải hàng hóa đường bộ, giảm thiểu chi phí và phát thải khí nhà kính.

Ghi chú

1. Theo Tổng cục Thống kê Việt Nam: https://www.gso.gov.vn/default_en.aspx?tabid=781.

Tài liệu tham khảo

ADB (Ngân hàng Phát triển Châu Á). 2012. *Nâng cao hiệu quả vận tải thông qua phát triển logistics*. Nghiên cứu chính sách. Manila: Ngân hàng Phát triển Châu Á. https://www.adb.org/sites/default/files/publication/30031/transport-efficiency-logistics-development-study.pdf.

Blancas Mendivil, Luis C. và M. Baher El-Hifnawi. 2013. *"Thúc đẩy thương mại thông qua vận tải cạnh tranh và phát thải carbon thấp:* Nghiên cứu tình huống đường thủy nội địa và ven biển của Việt Nam. Phương hướng phát triển; Các quốc gia và khu vực. Washington DC; Nhóm Ngân hàng Thế giới. http://hdl.handle.net/10986/16321.

Chính phủ Việt Nam. 2014. Chiến lược Phát triển Công nghiệp đến năm 2025, tầm nhìn 2035 Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng đã ký Quyết định số 879/QĐ-TTg phê duyệt chiến lược vào ngày 9/6/2014. http://www.vietnam.gov.vn/portal/page/portal/English/strategies/strategiesdetails?categoryId=30&articleId=10054959.

Li, Jin, Qihui Lu và Peihua Fu. 2015. "Quản lý dấu chân carbon trong vận tải đường bộ theo cơ chế mua bán phát thải khí thải carbon." Các vấn đề kỹ thuật. DOI: 10.1155/2015/814527.

Vietnam News. 2016a. "Việt Nam đặt mục tiêu tăng trưởng cao đến năm 2020." Vietnam News, ngày 1 tháng 2 năm 2016. https://vietnamnews.vn/economy/281918/vn-target-high-growth-to-2020.html.

VoV (Tiếng nói Việt Nam). 2017. "Chi phí logistics của Việt Nam chiếm 20,8% GDP." *Tiếng nói Việt Nam*, ngày 15/12/2017. https://english.vov.vn/economy/vietnams-logistic-costs-make-up-208-of-gdp-364750.vov.

Ngân hàng Thế giới. 2018. *Chỉ số năng lực quốc gia về logistics 2018.* Washington, DC: Ngân hàng Thế giới. https://lpi.worldbank.org/.

Chương 2: Đánh giá hoạt động

Ngành vận tải hàng hóa đường bộ được xem như xương sống của ngành vận tải hàng hóa ở Việt Nam với gần 77% lượng hàng hóa được vận chuyển bằng đường bộ. Nghiên cứu này đánh giá cấu trúc và hoạt động của ngành vận tải hàng hóa đường bộ - tóm tắt các hiểu biết từ bên cung (các công ty vận tải, đội xe và tài xế), bên cầu (chủ hàng và lưu lượng hàng hóa), kết cấu hạ tầng hiện tại hỗ trợ ngành vận tải hàng hóa đường bộ và các quy định hiện hành chế tài ngành vận tải. Những thách thức chính trong từng lĩnh vực này đã được xác định và sử dụng để đưa ra các khuyến nghị chính về chính sách. Chương này giải thích chuỗi giá trị vận tải hàng hóa đường bộ ở Việt Nam, các bên liên quan chính trong chuỗi giá trị và cung cấp đánh giá hoạt động của các bên liên quan này.

Chương này trình bày các yếu tố khác nhau ảnh hưởng đến hiệu quả và lượng khí thải từ hoạt động vận tải liên tỉnh và trong đô thị. Vận tải liên tỉnh là hoạt động vận chuyển hàng hóa từ thành phố này sang thành phố khác, thường có khoảng cách hơn 200 km. Vận tải đô thị phục vụ nhu cầu giao nhận từ điểm bốc hàng đến điểm giao hàng cuối cùng, bốc dỡ container/hàng hóa từ các cảng đến khu công nghiệp nội địa gần nhất. Ở Việt Nam, các công ty vận tải thường tham gia vào tham gia vào một trong hai phương thức vận tải. Tuy nhiên, để mạng lưới vận tải hàng hóa đường bộ vận hành hiệu quả, cần thiết lập mối liên kết chặt chẽ giữa phương thức vận tải liên tỉnh và vận tải đô thị trong việc giao hàng tại các trung tâm giao nhận, lập kế hoạch kết hợp và kết nối cung - cầu.

Vận tải liên tỉnh

Các yếu tố cung cấp

Về phía cung, bao gồm hai thành phần - các loại hình công ty vận tải khác nhau (hoặc bên cung cấp dịch vụ trên thị trường) và việc cung cấp các đội xe tải trên thị trường thông qua các nhà sản xuất thiết bị gốc (OEM), nhà phân phối và đại lý. Phần này thảo luận về cấu trúc và hoạt động thuộc bên cung cấp dịch vụ của ngành vận tải.

Các nhà cung cấp

Như minh họa trong hình 2.1, chuỗi giá trị logistics đường bộ bao gồm bốn bên liên quan. Các hãng vận chuyển và các bên môi giới kết nối các công ty gửi hàng hóa (bên gửi hàng) và các công ty nhận hàng hóa (bên nhận hàng). Phần này đề cập đến *các hãng vận chuyển* và *các sàn dịch vụ vận tải*.

a. Các hãng vận chuyển

Hãng vận chuyển để cập đến một cá nhân hoặc doanh nghiệp trong lĩnh vực vận tải hàng hóa đường bộ sở hữu một đội xe tải. Ba hình thức hãng vận chuyển đang hoạt động tại Việt Nam:

- Bên gửi hàng có đội xe tải tư nhân - doanh nghiệp sở hữu và vận chuyển hàng hóa bằng đội xe tải của chính mình
- Đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa đường bộ – cá nhân hoặc doanh nghiệp có hoạt động kinh doanh chính là cung cấp hoặc vận hành xe tải như một dịch vụ có thu phí.
- Các nhà cung cấp Dịch vụ Logistics Bên thứ ba (3PL) – doanh nghiệp cung cấp một số dịch vụ giao nhận bao gồm cung cấp dịch vụ vận tải hàng hóa đường bộ bằng đội xe tải thuộc sở hữu riêng.

Hình 2.1. Chuỗi giá trị trong vận tải hàng hóa bằng đường bộ và vai trò của từng bên liên quan

Quy mô công ty

Việc thành lập doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ được quy định theo Nghị định 86/2014/NĐ-CP. Vì không có hạn chế về yêu cầu vốn tối thiểu khi thành lập doanh nghiệp, số lượng doanh nghiệp vừa và nhỏ tại Việt Nam đã tăng nhanh, đa phần sở hữu số lượng nhỏ phương tiện và vận hàn theo phương thức vừa là chủ phương tiện, vừa là đơn vị kinh doanh vận tải. Tình trạng phát triển manh mún này phổ biến khắp các vùng miền ở Việt Nam, với số lượng trung bình sở hữu 5 xe tải/công ty (hình 2.2).

Hoạt động vận tải hàng hóa đường bộ tập trung ở vùng đồng bằng sông Hồng và Đông Nam Bộ, bao gồm Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh. Hai khu vực này có số lượng đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa đường bộ và số lượng xe tải được đăng ký cao nhất (hình 2.3).

Hình 2.2. Tình trạng phát triển manh mún của Hoạt động vận tải hàng hóa đường bộ cấp khu vực

Khu vực	Số lượng xe tải/công ty
Tây Bắc	1,9
Đông Bắc	2,6
Đồng bằng sông Hồng[a]	**3,4**
Duyên hải Bắc Trung Bộ	5,8
Duyên hải Nam Trung Bộ	4,4
Tây Nguyên	12,8
Đông Nam Bộ[a]	**9,8**
Đồng bằng sông Cửu Long[a]	16,3
Mức trung bình cả nước	**5,3**

Nguồn: Dữ liệu chưa công bố được cung cấp bởi Tổng cục đường bộ Việt Nam (Tổng Cục ĐBVN)
Ghi chú: Dữ liệu về xe tải trên 1 tấn và doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe tải cập nhật đến Tháng 3 2018
a. Các trung tâm kinh tế lớn

Hình 2.3. Hoạt động vận tải hàng hóa đường bộ cấp vùng – theo quy mô công ty

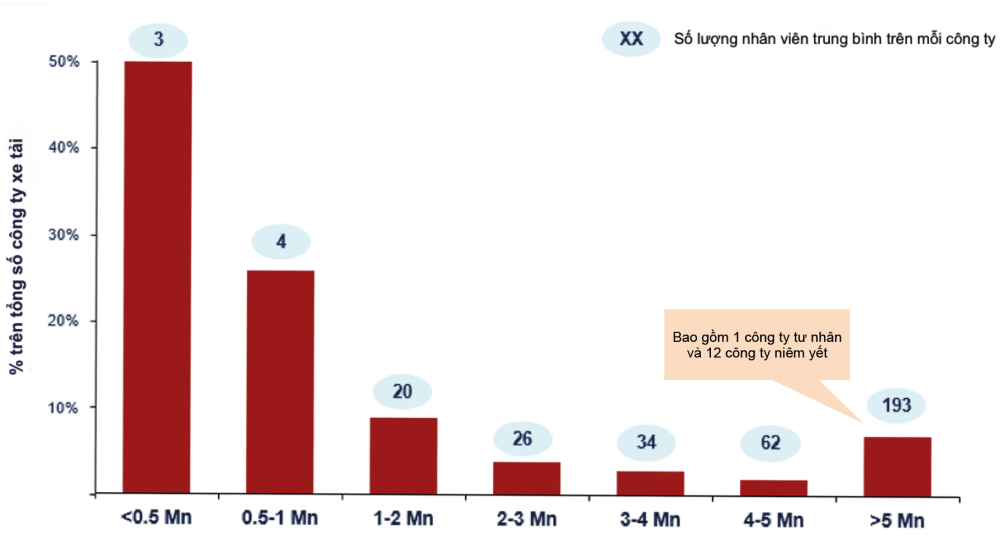
Khu vực	Số lượng xe có tải trọng > 1T[a]	Số lượng công ty vận hành xe có tải trọng > 1T[b]
Tây Bắc	1.834	957
Đông Bắc	14.117	5.368
Đồng bằng sông Hồng[c]	**58.636**	**17.325**
Duyên hải Bắc Trung Bộ	14.607	2.534
Duyên hải Nam Trung Bộ	21.793	4.958
Tây Nguyên	10.610	826
Đông Nam Bộ[c]	**68.479**	**6.976**
Đồng bằng sông Cửu Long[c]	26.127	1.604
Tổng	**432.406**	**81.096**

***Nguồn*:** Dữ liệu chưa công bố cung cấp bởi Tổng Cục Đường bộ Việt Nam
***Ghi chú*:** Dữ liệu về xe tải trên 1 tấn và doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe tải cập nhật đến Tháng 3 2018
a. Số lượng xe tải có tổng trọng lượng xe (GVW) > 1 tấn
b. Các công ty sở hữu số lượng xe có tổng trọng lượng xe > 1tấn
c. Các trung tâm kinh tế lớn

Phần lớn các doanh nghiệp vận tải đang hoạt động tại Việt Nam đều có doanh thu thấp, trong đó khoảng 50% doanh nghiệp có doanh thu dưới 500.000 USD theo mô tả trong hình 2.4. Ngoài ra, tình trạng phát triển manh mún và thiếu quy mô cũng làm giảm chất lượng dịch vụ và hiệu quả hoạt động, đồng thời tăng mức độ cạnh tranh không bền vững.

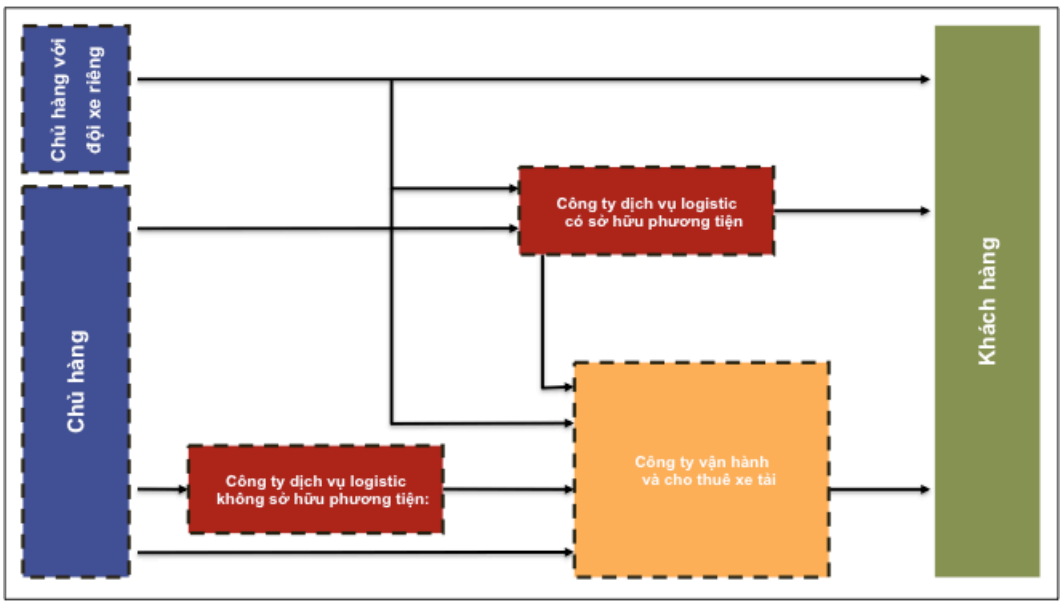
Để hiểu rõ các khó khăn hoạt động mà các doanh nghiệp này gặp phải, cuộc khảo sát vận tải quốc gia được tiến hành với hơn 150 đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa đường bộ đã xác định các đặc điểm chính của đội xe tải, số liệu hoạt động, tình hình tài chính và các chi phí khác, cũng như quan điểm pháp lý của các doanh nghiệp vận tải, nhà cung cấp dịch vụ giao nhận, bên gửi hàng và đơn vị kinh doanh dịch vụ vận tải bằng xe ô tô. Các doanh nghiệp dịch vụ vận tải bằng xe ô tô chiếm khoảng 70% số người được khảo sát để làm rõ sự phân bố của các nhóm doanh nghiệp vận tải khác nhau trên thị trường vận tải hàng hóa đường bộ. Đặc điểm của các hãng vận tải này (hình 2.5) được tóm tắt trong phần tiếp theo.

Hình 2.4. Sự phân bố các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải bằng xe ô tô theo doanh thu



***Nguồn*:** Avention, dữ liệu năm 2018.

Hình 2.5. Đối tượng khảo sát trong Khảo sát vận tải toàn quốc



***Ghi chú*:** Hộp có viền nét chấm biểu thị những tác nhân được phỏng vấn trong cuộc khảo sát

Đặc điểm đội xe tải

Theo kết quả khảo sát, các nhà cung cấp dịch vụ giao nhận vận tải (LSP) có đội xe tải lớn hơn với số lượng xe tải sở hữu hoặc cho thuê gần gấp đôi số lượng xe của các đơn vị kinh doanh dịch vụ vận tải bằng xe ô tô. Do LSP có quy mô và phạm vi dịch vụ lớn hơn, họ thường có đội xe tải mới hơn so với hai loại hình hãng vận chuyển còn lại. Do số vốn dự trữ tiền mặt cao hơn và khả năng tiếp cận tài chính tốt hơn, các nhà cung cấp dịch vụ giao nhận vận tải có tỷ lệ xe tải đã qua sử dụng (20%) thấp hơn so với các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ (65%).

Hoạt động

Cước lượt về khá cao đối với hầu hết các hãng vận chuyển ở Việt Nam do thiếu trung tâm tập kết hàng và do hạn chế trong tổng nhu cầu và luồng thông tin đến hãng vận chuyển. Cước lượt về cao hơn ở các đơn vị kinh doanh dịch vụ vận tải bằng xe tải (lên đến 70% vào các thời điểm) và thấp hơn ở LSP và bên gửi hàng (lên đến 50% vào các thời điểm). LSP và bên gửi hàng thường có nguồn cầu ổn định hơn thông qua các hợp đồng dài hạn và có thể tối ưu hóa chuyến vận chuyển của họ bằng cách lập kế hoạch. Tuy nhiên, các doanh nghiệp dịch vụ vận tải bằng xe ô tô có nguồn cầu hạn chế về lâu dài; do đó, các xe thường chạy không tải chiều về. Chương 3 sẽ trình bày cụ thể hơn về hiệu quả vận hành và tỉ lệ sử dụng đội xe tải.

Ảnh hưởng của quy định pháp lý

Đối với ngành vận tải hàng hóa đường bộ, khó khăn lớn nhất là chi phí cầu đường và các phí không chính thức ở mức cao (hình 2.6). Để hạn chế các chi phí này, lái xe tải thường sử dụng các tuyến đường liên quận/huyện để tránh trạm thu phí trên đường cao tốc. Nguồn cung manh mún cũng là một thách thức khác mà ngành phải đối mặt, dẫn tới sự cạnh tranh mạnh mẽ về giá và biên lợi nhuận thấp, không bền vững. Các hãng vận tải không gặp khó khăn trong việc tiếp cận nguồn hỗ trợ tài chính vì có các khoản vay mua xe theo lãi suất chuẩn của ngành (10%). Tuy nhiên, doanh

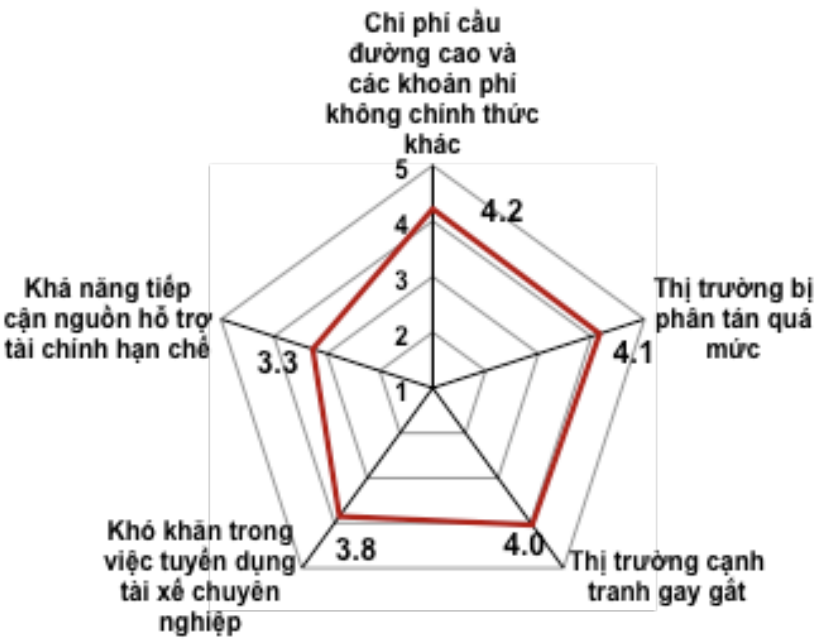
nghiệp thường tiếp cận các khoản vay có lãi suất cao hơn khi có nhu cầu thay thế đội xe đã sử dụng lâu năm.

Khi được hỏi ý kiến về các quy định pháp lý hiện hành, đối tượng khảo sát cho rằng chính sách có tác động tích cực nhiều nhất là quy định về cấp giấy phép lái xe tải (hình 2.7). Các chính sách khác về giới hạn quá tải, giới hạn tốc độ và số giờ làm việc liên tục của tài xế cũng được đánh giá có nhiều tác động tích cực. Điều này thể hiện sự đón nhận các chính sách đó nhằm nâng cao an toàn cho lái xe cũng như định hướng vấn đề an toàn trong quá trình xây dựng chính sách trong tương lai.

Phần này khảo sát ý kiến của các hãng vận chuyển khác nhau - nhà cung cấp dịch vụ giao nhận vận tải , chủ hàng và các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ - về các chính sách tiềm năng trong tương lai nhằm nâng cao hiệu quả và khả năng cạnh tranh của ngành vận tải hàng hóa đường bộ (hình 2.8). Ba lĩnh vực chính sách hàng đầu được phân tích các câu trả lời khảo sát bao gồm:

1. Kết cấu hạ tầng đường bộ và xe tải: nâng cấp đường cao tốc, làn đường dành cho xe tải, v.v.
2. Vận chuyển thuận lợi hàng hóa qua biên giới: đơn giản hóa hồ sơ thủ tục, thu phí điện tử
3. Hiện đại hóa đội xe tải: tiếp cận đội xe tải mới và hiện đại để có hiệu quả tốt hơn

Hình 2.6. Quan điểm ngành: Những thách thức chính



Ghi chú: Ý kiến được trình bày trên thang điểm 1 — Cực kỳ phản đối đến 5 — Cực kỳ đồng ý

Hình 2.7. Quan điểm ngành: Tác động của các chính sách hiện hành

***Ghi chú*:** Ý kiến được trình bày theo thang điểm 1 — Có tác động tiêu cực cao đến 5 — Có tác động tích cực cao

Hình 2.8. Quan điểm ngành: Ý kiến về các chính sách trong tương lai

***Ghi chú*:** Ý kiến được trình bày trên thang điểm 1 — Cực kỳ phản đối đến 5 — Cực kỳ đồng ý

b. Công ty trung gian dịch vụ vận tải

Do tình trạng phân bố manh mún của các bên cung cấp, thị trường kết nối bên gửi hàng và chủ sở hữu xe tải còn thiếu thống tin nhất quán và chính xác. Thông thường, các bên môi giới đóng vai trò quan trọng trong việc lấp đầy lỗ hổng thông tin này bằng cách kết nối bên có nhu cầu (bên gửi hàng) và bên cung cấp (chủ sở hữu xe tải) để tạo thuận lợi cho hoạt động vận chuyển. Các bên môi giới có thể hoạt động thông qua các hình thức kinh doanh sau đây:

- Hoa hồng theo hợp đồng: Bên trung gian không sở hữu tài sản và có thể cung cấp các loại hình dịch vụ giao nhận khác nhau cho bên gửi hàng, đồng thời thuê các đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa đường bộ hoặc nhà cung cấp Dịch vụ Logistics Bên thứ ba thực hiện hoạt động vận chuyển nhằm đảm bảo dịch vụ. Tại Việt Nam, các bên liên quan gián tiếp này chủ yếu hoạt động theo khu vực hoặc phạm vi tỉnh và hoạt động dựa trên cơ chế hưởng mức hoa hồng trong khoảng từ 7-10%, tùy thuộc vào giá trị hợp đồng. Việc kết nối cung cầu thường được thực hiện thông qua các mối liên hệ cá nhân. Các nhà cung ứng dịch vụ giao nhận vận tải không sở hữu phương tiện có thể cung cấp nhiều dịch vụ khác nhau; trong khi đó, doanh nghiệp hay đại lý môi giới chủ yếu thực hiện vai trò trung gian.
- Sàn dịch vụ vận tải hàng hóa: Các bên liên quan gián tiếp sử dụng các ứng dụng công nghệ hỗ trợ đặt xe và giao dịch trực tuyến để kết nối cung cầu cung-cầu thời gian thực. Khách hàng sẽ bị tính phí dịch vụ giao dịch.
- Sàn dịch vụ vận tải hàng hóa/Nền tảng thông tin: Dựa trên danh sách và phí đăng ký dịch vụ, bên liên quan trung gian cung cấp dịch vụ trực tuyến cho các doanh nghiệp chuyên chở, nhà cung cấp dịch vụ giao nhận, doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa và các công ty vận tải để giao dịch kinh doanh. Các dịch vụ trực tuyến thường là cổng thông tin trên trang web hoặc một nền tảng danh sách trực tuyến, trong đó các công ty vận tải có thể đăng thông tin và thời gian làm việc của đội xe tải và các bên gửi hàng có thể đặt xe với một công ty cung ứng dịch vụ theo nhu cầu. Người sử dụng dịch vụ sẽ hoàn thành giao dịch ngoại truyến và người sở hữu sàn thương mại hàng hóa thu lợi nhuận thông qua thu phí đăng ký người dùng.

Trong những năm gần đây đã xuất hiện một số ít các nhà cung cấp dịch vụ theo yêu cầu. Tuy nhiên, số lượng chủ sở hữu xe, bên gửi hàng và các nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển hỗ trợ đăng ký khá hạn chế, do đó giảm tỉ lệ người dùng thường xuyên hoạt động, lượng hàng hóa đăng ký giao dịch và số lượng giao dịch trên các nền tảng trực tuyến. Khối lượng hàng hóa vận chuyển qua các nền tảng này chiếm dưới 1% khối lượng vận chuyển trên thị trường năm 2017 (Biinform 2017). Dựa trên kết quả các cuộc phỏng vấn công khai với người sáng lập những công ty khởi nghiệp, những khó khăn chính mà các công ty khởi nghiệp về giao nhận gặp phải bao gồm:[2]

- Dữ liệu không chính xác trên nền tảng và thời gian ngừng hoạt động thường xuyên khiến bên gửi hàng ít sử dụng cổng thông tin
- Không đủ nguồn dữ liệu về điều kiện đường giao thông, hạn chế khung giờ được lưu thông trên một số tuyến đường khiến người dùng không thể xác định mức phí chính xác cho lô hàng hóa vận chuyển

- Số lượng các chủ hàng và chủ sở hữu xe tải chấp nhận nền tảng chiếm tỉ lệ thấp và thường lựa chọn các giao dịch trực tiếp hoặc qua điện thoại, thay vì đăng tải hoặc nhấp vào bảng thông tin trên trang web
- Các giao dịch không chuyển thành dịch vụ thực tế; ví dụ, VinaTrucking, Sàn giao dịch vận tải đầu tiên tại Việt Nam, có 225 giao dịch được đăng ký trong năm 2016, nhưng thực tế chỉ có 40 giao dịch được thực hiện (Vietnam News 2016).
- Thủ tục đăng ký tốn nhiều thời gian dẫn đến chỉ có một số lượng nhỏ các thành viên đăng ký và giao dịch thành công.
- Thiếu mức giá tiêu chuẩn cho các tài xế xe tải vận chuyển các loại hàng hóa khác nhau ở các khu vực khác nhau

Việc phát triển các công ty trung gian dịch vụ vận tải ở các thị trường phân mảnh như Việt Nam về cơ bản có thể tác động đến tính hiệu quả của hoạt động vận tải liên tỉnh và trong đô thị nhờ có phạm vi dịch vụ rộng hơn trên toàn quốc, khả năng kết nối cung - cầu và nâng cao tính minh bạch hơn. Các công ty mới nổi như VinaTrucking và EcoTruck thực hiện mô hình trao đổi hàng hóa, trong khi doanh nghiệp khởi nghiệp như Ahamove đang tìm cách phá vỡ các mô hình kinh doanh truyền thống phổ biến thông qua mô hình thị trường của riêng mình. Chương 5 thảo luận một cách chi tiết về các chính sách đổi mới hướng đến sự tăng trưởng của các bên môi giới - bao gồm việc mở rộng quy mô của các bên môi giới hiện tại ở Việt Nam cũng như thúc đẩy các mô hình môi giới kỹ thuật số khác.

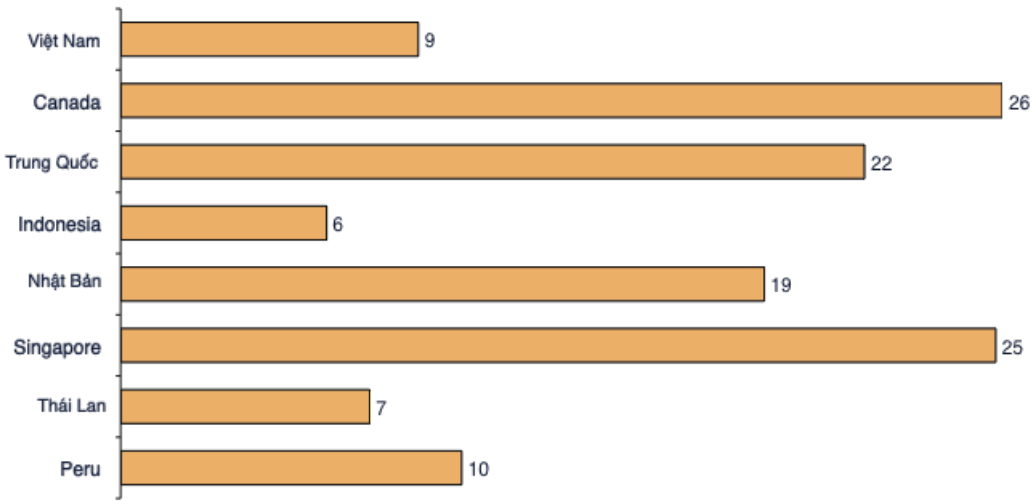
c. Đặc điểm lực lượng lao động và sự tham gia của nữ giới

Điểm lực lượng lao động và sự tham gia của nữ giới

Theo báo cáo Điều tra Lao động và Việc làm Việt Nam năm 2011 của Tổng cục Thống kê, lực lượng lao động làm việc trong lĩnh vực vận tải và kho bãi chiếm 5,5% tổng lao động làm việc tại các khu đô thị. Tuy nhiên, tỉ lệ lao động là nữ giới lại ở mức thấp nhất, với 9,3% nữ giới trong tổng lực lượng lao động tham gia vào lĩnh vực này (hình 2.9).

Hình 2.9. So sánh tỷ lệ lao động nữ trong lĩnh vực giao thông vận tải với các quốc gia khác

ĐVT: phần trăm



***Nguồn*:** Nathan, Inc. 2015.

Các vấn đề chính liên quan đến tỉ lệ tham gia thấp của lao động nữ trong lĩnh vực giao thông vận tải bao gồm:

- Quan niệm công việc vất vả, phải đi xa và đòi hỏi hơn 10 giờ làm việc mỗi ngày không dẫn đến tâm lý ngại ứng tuyển của lao động nữ
- Số lượng phụ nữ ở vị trí lãnh đạo thấp, do đó thiếu các hình mẫu để khuyến khích sự tham gia của nữ giới trong lực lượng lao động của lĩnh vực này
- Phụ nữ hiếm khi xem xét cơ hội phát triển sự nghiệp trong lĩnh vực giao thông vận tải do những định kiến cố hữu của các lao động nam giới trong ngành
- Mức thu nhập chênh lệch khoảng 5% giữa nam và nữ

Ý tưởng nâng cao sự tham gia của lao động nữ trong lĩnh vực giao thông vận tải qua bốn vấn đề trọng tâm:

1. Giáo dục nâng cao nhận thức: Nâng cao nhận thức về ngành nghề vận tải ở các trường đại học thông qua các cuộc tọa đàm chuyên gia và tăng cường sự tham gia của nữ giới vào các chương trình dạy nghề phi truyền thống thông qua các chính sách ưu đãi như giảm học phí.
2. Tuyển dụng: Đảm bảo cơ hội làm việc công bằng cho nữ giới bằng cách tổ chức các hội chợ việc làm thông qua các kênh hỗ trợ của nhà nước để tuyển lao động nữ cho một số vị trí cụ thể như lập kế hoạch vận tải. Ngoài ra, nhà nước cũng nên biểu dương những doanh nghiệp có tỉ lệ giới tính cân bằng hơn.
3. Giữ chân nhân viên: Chính phủ có thể quy định các chính sách ưu tiên cho phụ nữ làm việc như nghỉ thai sản có hưởng lương, bố trí cơ sở chăm sóc trẻ và bảo hiểm thai sản.

4. Cố vấn, hướng dẫn: Khuyến khích tổ chức các hội thảo kĩ năng lãnh đạo cho phụ nữ thông qua các kênh hỗ trợ của nhà nước để kết nối phụ nữ ở các vị trí quản lý cấp cao.

ii. Đặc điểm và Nguồn cung đội xe tải

Đặc điểm đội xe tải tại một quốc gia được xác định bởi hai thông số chính, bao gồm độ tuổi và tải trọng vận tải của đội xe tải. Cần xác định và phân tích nguồn gốc của các xe tải này, cụ thể là nhập khẩu/sản xuất trong nước, OEM cung cấp chính để hiểu rõ nguyên nhân gốc của đội xe tải hỗn hợp và độ tuổi của đội xe ở Việt Nam.

Đặc điểm chính của đội xe trong nước như sau:

1. **Các loại xe tải có tải trọng vận tải thấp hơn chiếm ưu thế hơn** – Cần sử dụng số lượng xe tải cao hơn cho mỗi tấn hàng hóa dẫn đến chi phí và lượng phát thải cao hơn
2. **Các loại xe tải cũ chiếm tỷ lệ cao hơn** – Xe cũ ít hiệu quả và thiếu thân thiện với hệ sinh thái
3. **Sản xuất trong nước thấp và phụ thuộc vào nhập khẩu** – Dẫn tới chậm áp dụng công nghệ và đổi mới trong nước, đồng thời gây ra những thách thức trong quá trình vận hành liên quan đến linh kiện thay thế và mức bảo trì

Cơ cấu đội xe

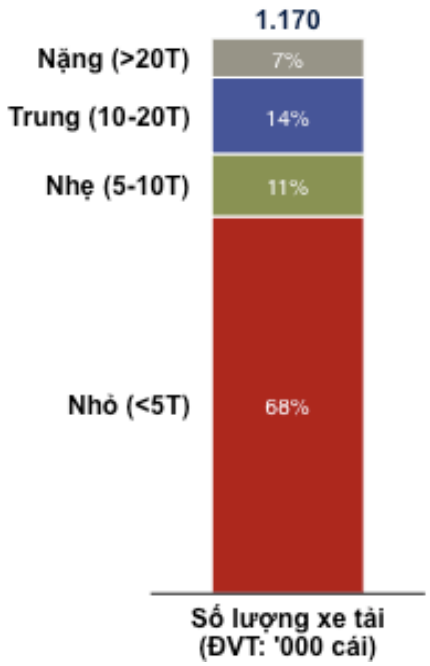
Cơ cấu đội xe tải ở Việt Nam được xác định dựa trên tải trọng của xe đang sử dụng. Ở Việt Nam, xe tải có tải trọng nhỏ chiếm tỷ lệ cao hơn. Tính đến năm 2018, có khoảng 1,1 triệu xe tải được đăng ký chính thức ở Việt Nam (hình 2.10). Trong đó, 68% có Tổng trọng lượng xe nhỏ hơn 5 tấn, 11% từ 5-10 tấn, 14% từ 10-20 tấn và 7% xe tải hạng nặng với tổng trọng lượng xe trên 20 tấn.[3]

Các nước phát triển với mạng lưới đường bộ mạnh (Hoa Kỳ, Đức) phụ thuộc nhiều vào xe tải hạng nặng để vận chuyển hàng hóa. So với các quốc gia khác trong khu vực Đông Nam Á (như Malaysia và Thái Lan) và tại Châu Á (như Trung Quốc và Ấn Độ), Việt Nam cũng có tỷ lệ xe tải trọng nhỏ cao hơn (hình 2.11)..

Tỷ lệ xe tải hạng nặng được bán ra ở Việt Nam thấp dẫn đến cần phải sử dụng số lượng xe tải cao hơn để vận chuyển cùng một lượng hàng hóa. Kết quả là tình trạng ùn tắc cao hơn, chi phí và lượng phát thải cao hơn.

Hình 2.10. Số lượng xe tải tại Việt Nam năm 2018

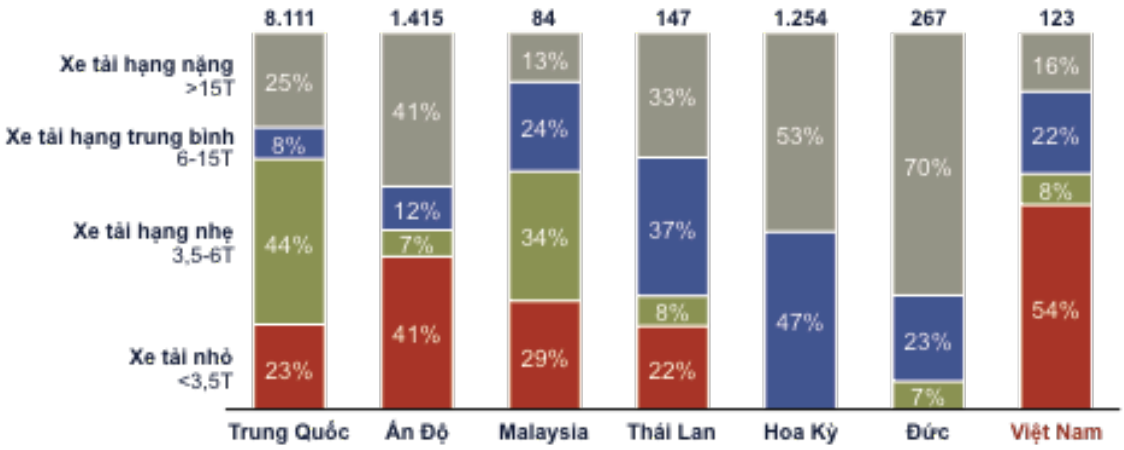
'ĐVT: '000 cái



***Nguồn*:** Dữ liệu chưa công bố do ĐKVN cung cấp
***Ghi chú*:** Đội xe tải bao gồm xe tải, xe đầu kéo, rơ moóc và xe tải nửa rơ moóc

Hình 2.11. Số lượng xe tải bán ra tại Việt Nam so với các quốc gia khác, 2014-2016

ĐVT: '000 cái, tỷ lệ% trên tổng số'



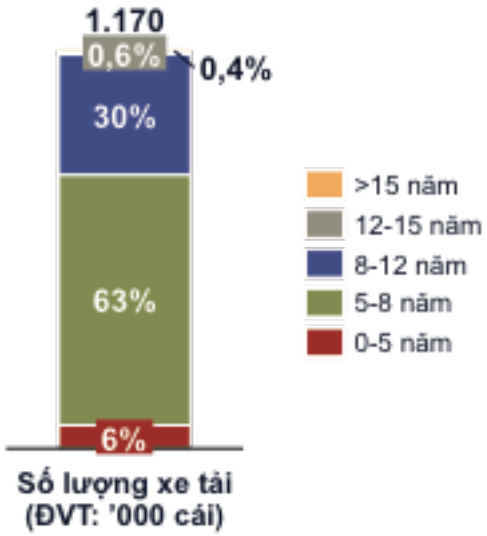
***Nguồn*:** IHS Markit; dữ liệu năm 2018 được thu thập thông qua cơ sở dữ liệu mà khách hàng của IHS Markit có thể truy cập được.

Độ tuổi của đội xe tải

Độ tuổi trung bình của đội xe tải ở Việt Nam là 7,5 năm. Như thể hiện trong hình 2.12, 94% xe tải đã sử dụng trên 5 năm, với tỷ lệ lớn đã sử dụng từ 8 đến 12 năm. Các nước phát triển như Đức và Anh có tỷ lệ xe tải sử dụng dưới 5 năm cao hơn nhiều — tương ứng là gần 41% và 37%.[4] Đội xe tải có thời gian đã sử dụng lâu làm tăng chi phí giao nhận và lượng phát thải khí nhà kính do tổng chi phí vận hành cao hơn trong khi khả năng tiết kiệm nhiên liệu giảm đi, đặt ra nhu cầu phải thay mới đội xe có hiệu suất sử dụng nhiên liệu tốt hơn. Như có thể thấy trong hình 2.12, Việt Nam cần phải hiện đại hóa đội xe tải mục tiêu đã sử dụng trên 8 năm.

Hình 2.12. Phân bố đội xe tải ở Việt Nam theo độ tuổi, 2018

'ĐVT: '000 cái



***Nguồn*:** Dữ liệu chưa công bố do ĐKVN cung cấp
***Ghi chú*:** Đội xe tải bao gồm xe tải, xe đầu kéo, rơ moóc và xe tải nửa rơ moóc

Đội xe tải nhập khẩu

Số lượng xe tải nhập khẩu chiếm hơn 30% tổng số lượng xe tải bán ra tại Việt Nam. Lý do chính là năng lực sản xuất của các OEM chính ở Việt Nam thấp so với các quốc gia ASEAN khác như Thái Lan, Indonesia và Malaysia, một phần là do thời gian mở cửa tương đối muộn của ngành ô tô Việt Nam (Bảng 2.1).

Để sản xuất xe tải nhẹ, OEM thường sử dụng phương thức nhập khẩu linh kiện (CKD), tức là nhập khẩu và lắp ráp linh kiện ở Việt Nam. Tuy nhiên, các nhà sản xuất thường ưu tiên nhập khẩu nguyên chiếc (CBU) cho xe tải hạng nặng, cụ thể là nhập khẩu toàn bộ chiếc xe tải như một đơn vị hoàn chỉnh. Xu hướng nhập khẩu này là do mức thuế CKD thấp đối với xe tải nhẹ và mức thuế CBU thấp cho xe tải hạng nặng. Số liệu bán xe hàng năm cũng thể hiện rõ các xu hướng này; theo hình 2.13, hoạt động nhập khẩu thể hiện rõ ở phân khúc xe hạng nặng cũng như phân khúc xe hạng nhẹ.

Bảng 2.1. Bảng năng lực sản xuất ô tô của các OEM ở ASEAN, 2014

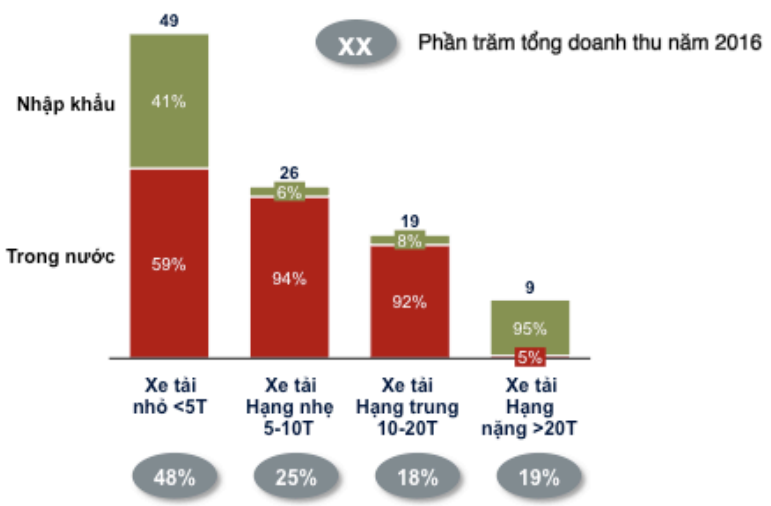
'ĐVT: '000 cái

OEM	Việt Nam	Indonesia	Thái Lan	Malaysia
Suzuki	5	200	100	30
Isuzu	5	52	346	12
Toyota	35	256	770	80

***Nguồn*:** Viện Nghiên cứu Kinh tế ASEAN và Đông Á (ERIA): http://www.eria.org.
***Ghi chú*:** Bao gồm hoạt động sản xuất tất cả các loại ô tô

Hình 2.13. Số lượng xe tải bán ra tại Việt Nam theo tải trọng

ĐVT: '000 cái, tỷ lệ% trên tổng số'



***Nguồn*:** Số liệu không công bố do Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA) cung cấp; Cơ sở dữ liệu XNK của Liên hợp quốc: https://comtrade.un.org/.

Những thách thức liên quan đến việc phụ thuộc vào xe tải nhập khẩu của Việt Nam:

- Cấu hình và loại xe tải chưa được tùy chỉnh cho nhu cầu của thị trường Việt Nam, với nhiều mẫu xe được nhập khẩu từ danh mục sản phẩm toàn cầu của OEM xe tải.
- Chỉ các mẫu xe tải thế hệ cũ cũng được nhập khẩu vì giới hạn lượng phát thải của Việt Nam thấp hơn các quốc gia xuất xứ (ví dụ như Trung Quốc, Nhật Bản)
- Phạm vi cung cấp linh kiện chính hãng và hỗ trợ sau bán hàng không đầy đủ do các nhà sản xuất OEM xe tải nước ngoài ít có mặt ở trong nước (Sai Gòn Giải Phóng 2016)

Các quy định có hiệu lực kể từ ngày 1/1/2018 đã kiểm soát chặt chẽ hơn hoạt động nhập khẩu, đảm bảo chất lượng xe nhập. Ví dụ như, Giấy chứng nhận kiểu loại ô tô (VTA) phải được các cơ quan có thẩm quyền của các quốc gia xuất khẩu phát hành cho từng phương tiện. Nếu không được cấp VTA, doanh nghiệp nhập khẩu phải cung cấp giấy chứng nhận riêng về chất lượng, an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường của ô tô hoặc động cơ, cùng với các loại giấy tờ khác. Các quy định thắt chặt về nhập khẩu có thể giải quyết tỷ lệ nội địa hóa thấp và thúc đẩy năng lực sản xuất trong nước, đồng thời điều chỉnh các tính năng và thông số kỹ thuật của xe phù hợp với nhu cầu của Việt Nam.

Các nhà sản xuất thiết bị gốc (OEM) tại Việt Nam

OEM là nhà sản xuất thân xe tải ban đầu, cùng với các loại linh kiện và thiết bị hỗ trợ khác. Ở Việt Nam, các OEM trong nước bị giới hạn về năng lực sản xuất toàn bộ chiếc xe tải do những hạn chế trong hệ sinh thái sản xuất và cung ứng. Hầu hết xe tải bán trong nước được lắp ráp từ các linh kiện nhập khẩu (CKD) hoặc nhập khẩu nguyên chiếc (CBU). Chi phí sản xuất xe tại Việt Nam cao hơn khoảng 20% so với các quốc gia ASEAN khác do phụ thuộc vào việc nhập khẩu linh kiện (gần 60 đến 80% linh kiện được nhập khẩu) (Dezan Shira & Associates 2017). Việc loại bỏ thuế quan đối với xe nhập khẩu nguyên chiếc (CBU) từ các nước thành viên ASEAN đã đẩy mạnh xu hướng nhập khẩu xe. Xét trên góc độ tài chính, mức thuế quan thấp hơn với các sản phẩm xe được sản suất trong khu vực ASEAN cũng có thể tăng khả năng tiếp cận và sử dụng xe tải mới.

Các OEM từ Nhật Bản (ví dụ Isuzu, Suzuki, và Hino), Trung Quốc (Foton) và Hàn Quốc (Hyundai) đã bắt đầu hợp tác các công ty trong nước để sản xuất nội địa. Các OEM như Hyundai và Foton đã bắt đầu sản xuất nội địa bằng cách hợp tác với THACO - nhà sản xuất và phân phối ô tô hàng đầu của Việt Nam. Các nhà sản xuất khác như Isuzu, Suzuki và Hino đã mở rộng sang thị trường ô tô Việt Nam thông qua các công ty liên doanh hoặc công ty con. Các doanh nghiệp này chỉ lắp ráp linh kiện xe tải trong nước chứ thường không đầu tư sản xuất các linh kiện xe.

Là các nhà sản xuất và lắp ráp xe tải nội địa chính của Việt Nam, THACO và VEAM đã hợp tác với Hyundai, Foton và Maz, v.v. để trao đổi công nghệ và nâng cao năng lực sản xuất. Tuy nhiên, năng lực sản xuất hiện tại chỉ bó hẹp trong việc sản xuất các linh kiện đơn giản và lắp ráp hoàn thiện xe tải mới/đã qua sử dụng (Schröder 2017).

Các yếu tố nhu cầu

Lưu lượng vận chuyển hàng hóa phải được xem xét ở phạm vi hàng hóa và tuyến vận chuyển để dự đoán nhu cầu vận tải hàng hóa đường bộ trong tương lai. Phần này mô tả mô hình xây dựng từ dưới lên để phân tích lưu lượng hàng hóa trong nước. Nghiên cứu này đã xây dựng mô hình lưu lượng hàng hóa điểm xuất phát - điểm đến (OD) cho vận tải liên tỉnh để xác định các tuyến đường chính được sử dụng trong vận chuyển hàng hóa đường bộ hiện tại và tương lai, qua đó đề xuất giải pháp hiệu quả về chinh sách và kết cấu hạ tầng. Ngoài ra, nội dung về tính mùa vụ cũng cần được cân

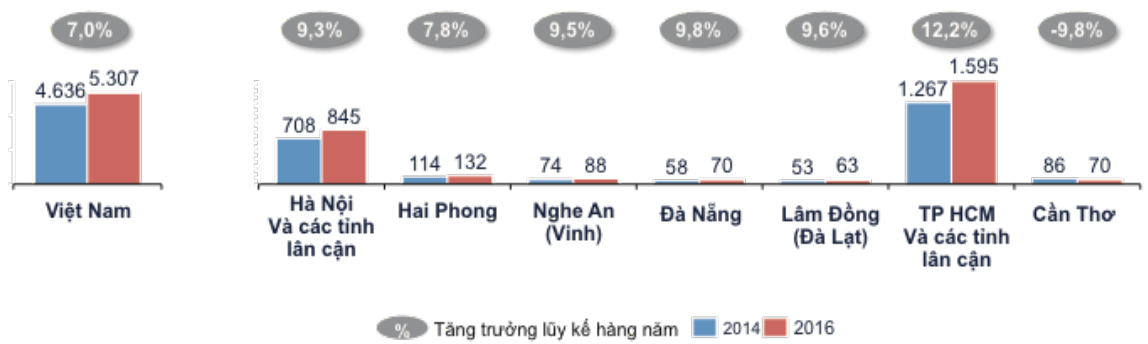
nhắc khi phân tích lưu lượng hàng hóa tại mỗi quốc gia. Nội dung này sẽ được trình bày ở phần sau của chương này.

Với mô hình điểm xuất phát - điểm đến, 7 thành phố kinh tế trọng điểm: Hà Nội, Hải Phòng, Vinh, Đà Nẵng, Đà Lạt, TP. HCM, Cần Thơ được lựa chọn dựa trên GDP, quy mô dân số và xu hướng tăng trưởng trong ngành vận tải hàng hóa trong và ngoài nước. Tổng cộng, 7 thành phố lớn này đóng góp 54% tổng GDP của cả nước (hình 2.14) và chiếm 37% tổng dân số của Việt Nam (hình 2.15).

Các thành phố này cũng phụ thuộc rất nhiều vào các tuyến đường vận chuyển hàng hóa liên tỉnh, trong đó có một số phương thức vận tải đường thủy nội địa được phát triển ở các vùng đồng bằng, nâng số tuyến điểm đi-điểm đến lên 42 trong mô hình của nghiên cứu này (hình 2.16).

Hình 2.14. Giá trị sản xuất tại Việt Nam và thành phố trọng điểm

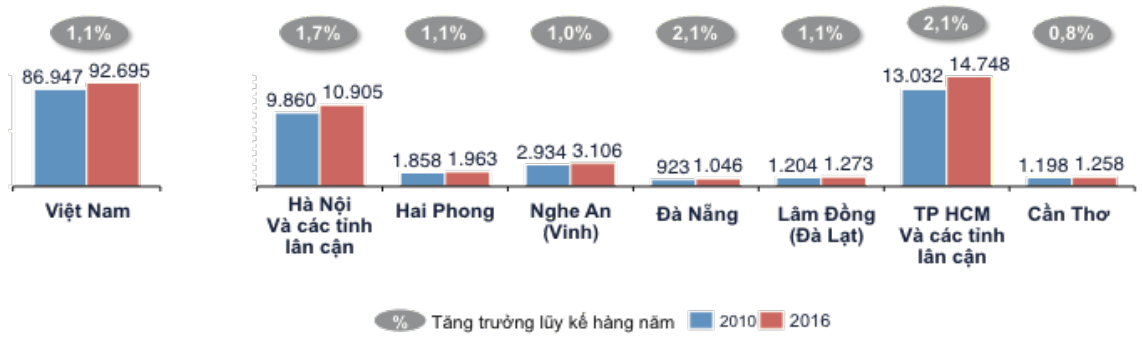
ĐVT: nghìn tỷ đồng, giai đoạn 2014 và 2016



***Nguồn*:** Tổng cục Thống kê Việt Nam: https://www.gso.gov.vn/Default_en.aspx?tabid=766.

Hình 2.15. Dân số trung bình ở Việt Nam và thành phố trọng điểm

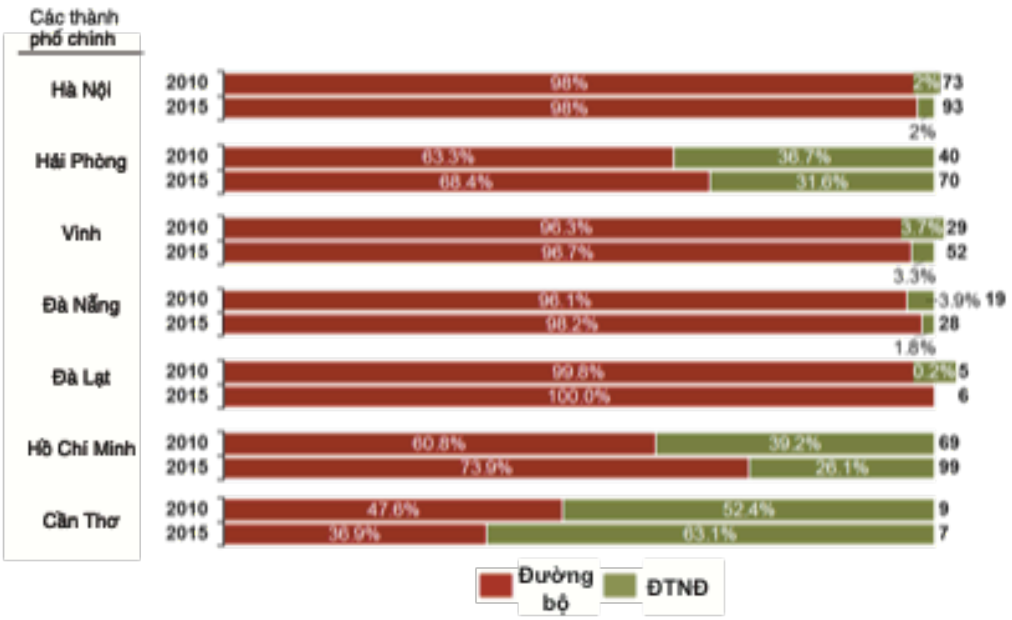
ĐVT: 'nghìn người, 2010 và 2016



***Nguồn*:** Tổng cục Thống kê Việt Nam: https://www.gso.gov.vn/Default_en.aspx?tabid=766.

Hình 2.16. Khối lượng hàng hóa vận chuyển ra/ vào các tỉnh bằng đường bộ và ĐTNĐ

ĐVT: Triệu tấn, 2010 và 2015



***Nguồn*:** Tổng cục Thống kê Việt Nam: https://www.gso.gov.vn/Default_en.aspx?tabid=766.
***Ghi chú*:** Dựa trên dữ liệu về tỷ lệ đóng góp của các phương thức khác, tỷ lệ đường hàng không và đường sắt nhỏ hơn 0,1%.

I. Mô hình khảo sát điểm đi-điểm đến: Phương pháp nghiên cứu

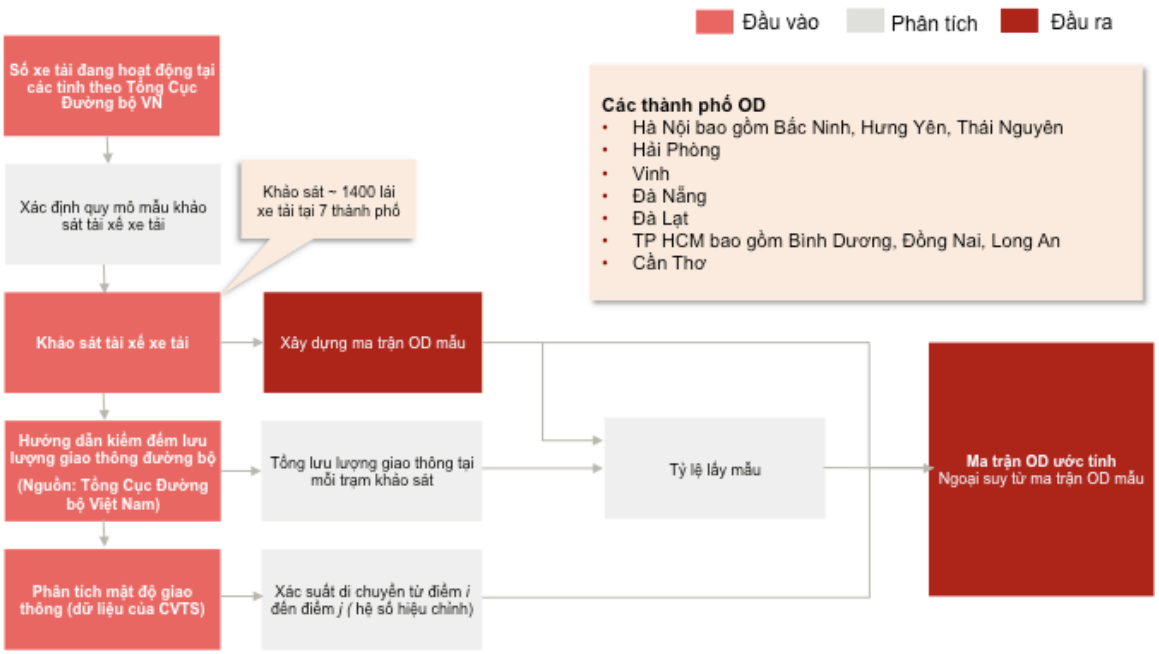
Để lập ma trận OD ở cấp quốc gia, nghiên cứu này phân tích dữ liệu xe tải đang hoạt động ở mỗi tỉnh do Tổng Cục Đường bộ Việt Nam cung cấp để xác định phương pháp lấy mẫu phù hợp và tiến hành khảo sát tài xế xe tải. Dữ liệu từ các tỉnh thể hiện số lượng xe tải đang hoạt động được đăng ký tại tỉnh. Khoảng 1.400 tài xế xe tải ở những thành phố lớn này đã được phỏng vấn về điểm xuất phát và điểm đến của hành trình, cùng khối lượng và loại hàng hóa vận chuyển. Thành viên nhóm nghiên cứu sau đó tổng hợp các thông tin này để lấy mẫu ma trận OD.

Để xác định lưu lượng vận chuyển cho 42 tuyến OD chính, nhóm nghiên cứu đã sử dụng dữ liệu lưu lượng giao thông 10 ngày từ Hệ thống theo dõi xe thương mại (CVTS) do Tổng cục Đường bộ cung cấp. Dữ liệu này được sử dụng để hiệu chỉnh mô hình bằng cách xác định mật độ giao thông.trên một tuyến đường cụ thể. Với các tuyến cùng đi qua một trạm đếm lưu lượng xe tải, dữ liệu CVTS xác định xác xuất sử dụng một tuyến đường cụ thể. Việc đếm lưu lượng phương tiện đường bộ thủ công của Tổng Cục Đường bộ ở các trạm khác nhau trên cả nước cung cấp thông tin dự báo về lưu lượng giao thông ở mỗi trạm khảo sát và giúp tính toán tỷ lệ lấy mẫu tài xế xe tải để phỏng vấn tại một trạm (hình 2.17). Mẫu ma trận OD cùng với tỉ lệ lấy mẫu và xác xuất sử dụng một tuyến đường cụ thể (theo dữ liệu CVTS) đã được sử dụng để tính toán bảng ma trận OD với 42 tuyến OD.

ii. Mô hình khảo sát điểm đi-điểm đến: Kết quả chính

Mô hình OD ước tính có gần 10.000 xe tải vận chuyển hàng hóa hàng ngày giữa 7 thành phố chính, với lưu lượng hàng hóa khoảng 111.000 tấn/ngày (hình 2.18), chiếm gần 40% tổng lượng hàng hóa vận chuyển liên tỉnh trong cả nước (JICA 2010).[5]

Hình 2.17. Phương pháp luận cho Ma trận điểm đi-điểm đến



***Nguồn*:** Tư vấn CEL và Phân tích của A.T. Kearney được thực hiện như một phần của nghiên cứu.

Hình 2.18. Kết quả Mô hình khảo sát điểm đi-điểm đến: Lưu lượng hàng hóa trên 42 tuyến OD

Tuyến cố định (O/D) (% lưu lượng/ ngày)	Tp. HCM	Hà Nội	Cần Thơ	Đà Lạt	Hải Phòng	Đà Nẵng	Vinh	
Tp. HCM		11.329 (10%)	9.200 (8%)	4906 (4%)	1.343 (1%)	2.760 (2%)	1.823 (2%)	31.362 (28%)
Hà Nội	5.475 (5%)		390 (0,4%)	324 (0,3%)	20.889 (19%)	1.179 (1%)	3.438 (3%)	31.695 (28%)
Cần Thơ	5.927 (5%)	1.218 (1%)		54 (0,05%)	230 (0,2%)		444 (0,4%)	7.823 (7%)
Đà Lạt	5.395 (5%)	527 (0,5%)	54 (0,05%)			414 (0,4%)	73 (0,1%)	6.463 (6%)
Hải Phòng	891 (1%)	23.149 (21%)		32 (0,03%)			160 (0,1%)	24.232 (22%)
Đà Nẵng	2.168 (2%)	1.497 (1%)		107 (0,1%)	964 (1%)		1.035 (1%)	5.772 (5%)
Vinh	1.063 (1%)	1.954 (2%)		89 (0,1%)	816 (1%)	63 (0,1%)		3.985 (4%)
	20.919 (19%)	39.674 (36%)	9.644 (9%)	5.513 (5%)	24.242 (22%)	4.416 (4%)	6.973 (6%)	**111.392 (100%)**

Lưu lượng cao → Lưu lượng thấp
5 4 3 2 1

***Nguồn*:** Tư vấn CEL và Phân tích của A.T. Kearney được thực hiện như một phần của nghiên cứu.
***Ghi chú*:** Lưu lượng ước tính cho năm 2017 dựa trên nghiên cứu JICA 2010 và ngoại suy cho giá trị năm 2017. Các tuyến liên tỉnh mặc định có chiều dài >100km.

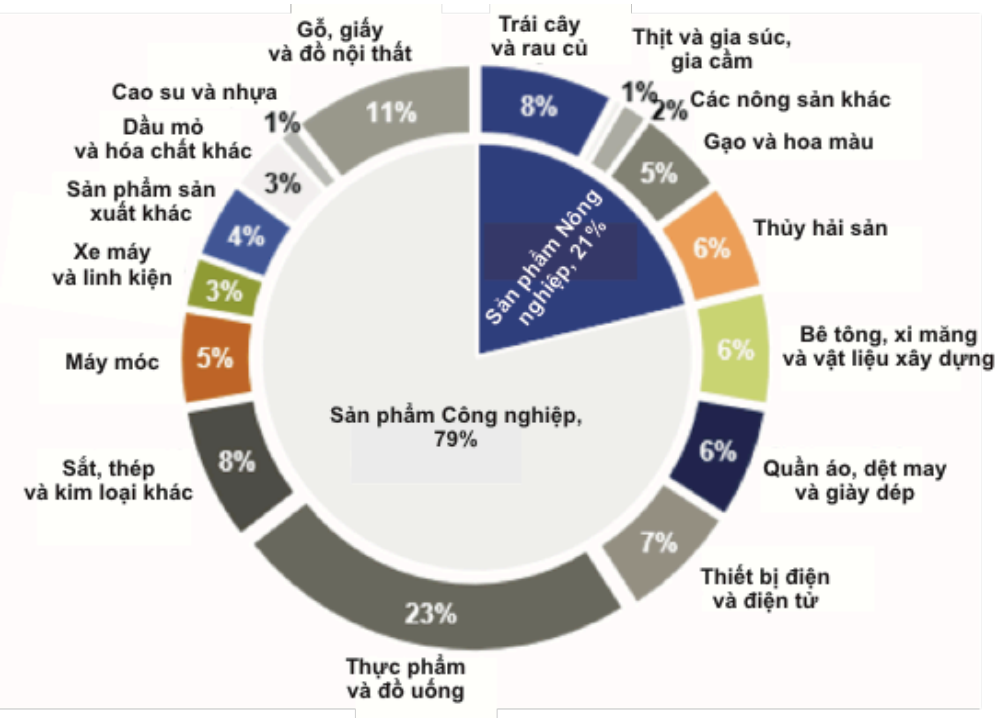
Mô hình nghiên cứu đã xác định Thành phố Hồ Chí Minh, Đà Nẵng và Đà Lạt là các trung tâm sản xuất trọng điểm có lưu lượng ròng âm, trong khi Hà Nội, Cần Thơ và Vinh được xác định là trung tâm tiêu thụ chính với lưu lượng dương. Ngoài ra, theo kết quả phân tích của mô hình OD, 8 tuyến này chiếm 77% lưu lượng trong mô hình và 30% lưu lượng cả nước. Tám tuyến này là các tuyến ưu tiên chính để đề xuất chính sách trong các chương tiếp theo, bao gồm:

- Hà Nội <–> Hải Phòng (125 km)
- Hà Nội <–> TP.HCM (1.600 km)
- TP.HCM <–> Cần Thơ (200km)
- TP.HCM <–> Đà Lạt (300km)

Hơn nữa, khi xét ở khía cạnh hàng hóa, các sản phẩm thực phẩm và đồ uống chiếm tỷ trọng lớn nhất trong lưu lượng vận tải hàng hóa, trong khi các loại sản phẩm khác khá phân tán. Nhìn chung, các sản phẩm công nghiệp chiếm tới 79% lưu lượng, trong khi các sản phẩm nông nghiệp chiếm 21% còn lại. Hình 2.19 thể hiện sự phân chia lưu lượng vận tải hàng hóa ở cấp hàng hóa.

Hà Nội và TP Hồ Chí Minh cũng đóng vai trò là điểm trung chuyển cho hàng hóa xuất nhập khẩu từ cảng Hải Phòng và khu vực đồng bằng sông Cửu Long, do đó lưu lượng giao thông tại hai cửa ngõ đô thị lớn này có mật độ cao. Vấn đề vận tải đô thị tại hai thành phố này sẽ làm rõ thêm về lưu lượng giao thông đô thị.

Hình 2.19. Kết quả mô hình OD: Phân tích cấp hàng hóa



***Nguồn*:** Tư vấn CEL và Phân tích của A.T. Kearney được thực hiện như một phần của nghiên cứu.

Trong bối cảnh nền kinh tế Việt Nam phát triển mạnh, lưu lượng vận chuyển hàng hóa dự báo sẽ tăng lên trong tương lai, dẫn đến tăng sản lượng sản xuất và tiêu thụ. Các yếu tố chính dẫn đến sự gia tăng được tóm tắt dưới đây:

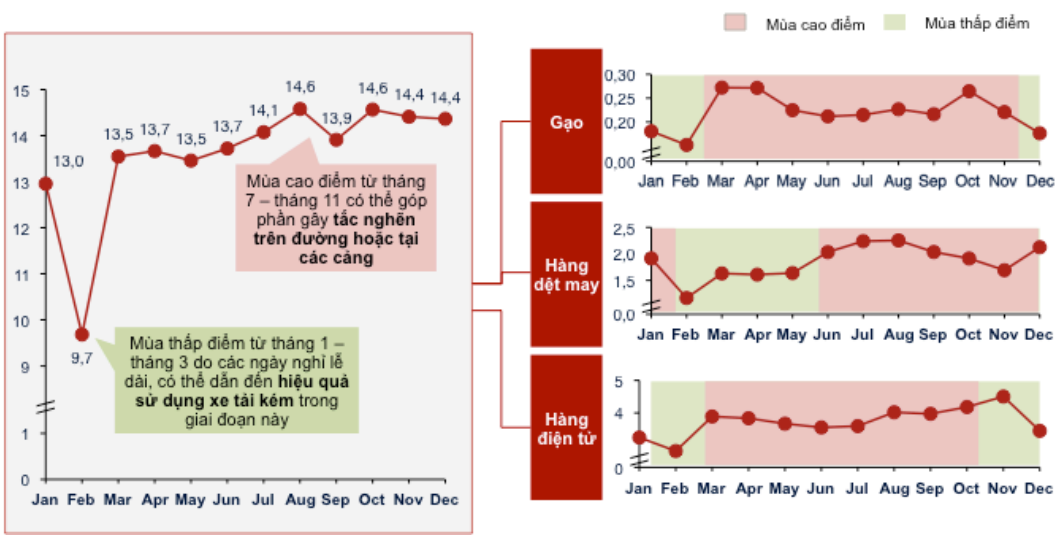
- Thu hút FDI và đầu tư trong nước: Hoạt động đầu tư gia tăng dự kiến sẽ tạo ra mức sản xuất cao hơn thông qua cải thiện năng lực công nghệ và kỹ thuật sản xuất.
- Các chính sách của chính phủ hỗ trợ ngành sản xuất: Chính phủ đã đầu tư mạnh vào lĩnh vực nông nghiệp và công nghiệp. Chính phủ cũng đã ký nhiều hiệp định thương mại để thúc đẩy nền kinh tế.
- Tăng dân số và thu nhập bình quân đầu người: Dân số và mức thu thập sau thuế tăng lên sẽ dẫn tới mức tiêu thụ của hộ gia đình cao hơn.
- Tăng nhu cầu xuất khẩu: Giá lao động cạnh tranh tương ứng với năng suất lao động giúp Việt Nam trở thành thị trường xuất khẩu hấp dẫn.
- Gia tăng đô thị hóa: Tốc độ đô thị hóa tăng lên đã bổ sung lực lượng lao động hiện có cho sản xuất công nghiệp — mỗi năm tăng thêm 1,5 triệu người (Mah 2018) — do đó, nguồn nhân lực sản xuất cũng tăng lên.

iii. Tính thời vụ

Lưu lượng hàng hóa trong mô hình OD phụ thuộc vào tính thời vụ của hàng hóa. Tính thời vụ (được thể hiện bằng giá trị xuất khẩu trung bình hàng tháng trong nghiên cứu này) là một xu hướng quan trọng có thể gây ra mất cân bằng cung cầu và tạo áp lực lên hệ thống giao nhận vận tải nếu không có kế hoạch quản lý phù hợp. Giá trị xuất khẩu ròng thường đạt đỉnh trong khoảng từ tháng 7 đến tháng 11, trùng thời điểm sản xuất nông nghiệp đạt năng suất cao, sau đó giảm mạnh trong tháng 2 vào dịp Tết Nguyên đán ở Việt Nam khi tất cả các nhà máy ngừng hoạt động và hoạt động kinh tế ngừng trệ (hình 2.20).

Hình 2.20. Tổng giá trị xuất khẩu của một số mặt hàng, tổng hợp theo tháng

Tỷ USD, Trung bình giai đoạn 2014–2016



***Nguồn*:** Tổng cục Thống kê Việt Nam: https://www.gso.gov.vn/Default_en.aspx?tabid=766.

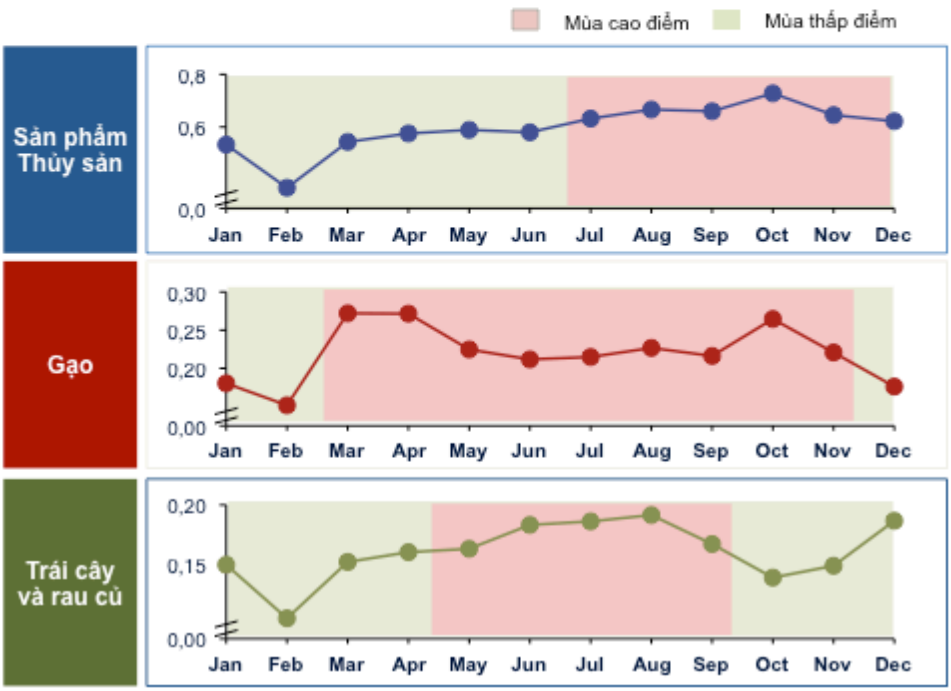
Tính thời vụ nghĩa là nhu cầu vận tải biến động, trong khi số lượng xe không tăng hoặc giảm đột ngột trong vòng một năm, dẫn đến tình trạng thừa cung và thừa cầu. Mỗi loại hàng hóa có mùa cao điểm và mùa thấp điểm mang đến cơ hội cho bên môi giới kết hợp nhu cầu vận chuyển và kết nối với nguồn cung cấp nhằm đảm bảo một hệ thống định giá phù hợp. Việc kết hợp nhu cầu và các luồng thông tin thông qua bên môi giới giúp giảm tác động của tình trạng thừa cung, dẫn tới cạnh tranh gay gắt về giá và giảm chất lượng dịch vụ.

Khi xem xét riêng từng loại hàng hóa, quá trình phân tích đã nhận diện nhiều xu hướng khác nhau. Sản phẩm nông nghiệp có mùa thấp điểm tương tự từ tháng 1 - tháng 2 và mùa cao điểm vào giữa năm. Tính thời vụ, đặc biệt là với sản phẩm lúa gạo, chủ yếu phụ thuộc vào mùa mưa ở Việt Nam. Mùa mưa ở Việt Nam thể hiện đặc trưng của khí hậu nhiệt đới gió mùa phía nam (tháng 5 đến tháng 9) với lượng mưa nhiều hơn dọc theo bờ biển phía đông, ví dụ như ở Đà Nẵng. Mùa khô ở Việt Nam có lượng mưa thấp, kéo dài từ tháng 12 và tháng 2 (hình 2.21).

Các loại hàng hóa được sản xuất cũng có tính thời vụ. Thống kê lịch sử cho thấy ngành dệt may có nhu cầu xuất khẩu thấp hơn trong mùa hè. Sản phẩm hàng điện tử có nhu cầu ổn định quanh năm, giảm nhẹ vào cuối năm và đầu năm. Hiện tượng giảm nhẹ này thường là sau các kỳ nghỉ, phản ánh hành vi của người tiêu dùng. Trong quý đầu tiên, nhu cầu xi măng cao hơn do điều kiện thời tiết phù hợp để vận chuyển và bảo quản xi măng và các sản phẩm liên quan. Các mô hình sản phẩm khác nhau đặt ra nhu cầu phát triển các công ty trung gian dịch vụ vận tải có phạm vi rộng trên toàn quốc nhằm tránh kết nối cung-cầu không phù hợp (hình 2.22).

Hình 2.21. Giá trị xuất khẩu nông sản trung bình hàng tháng

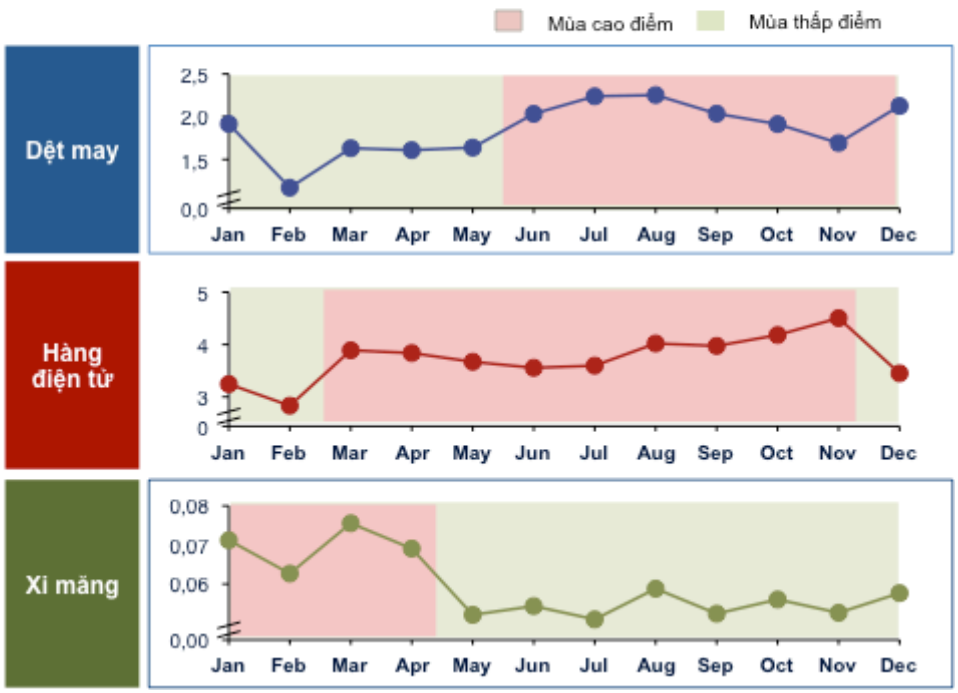
Tỷ USD, Trung bình giai đoạn 2014–2016



Nguồn: Tổng cục Thống kê Việt Nam: https://www.gso.gov.vn/Default_en.aspx?tabid=766.

Hình 2.22. Giá trị xuất khẩu sản phẩm sản xuất trung bình hàng tháng

Tỷ USD, Trung bình giai đoạn 2014–2016



***Nguồn*:** Tổng cục Thống kê Việt Nam: https://www.gso.gov.vn/Default_en.aspx?tabid=766.

Kết cấu hạ tầng liên quan đến vận tải hàng hóa đường bộ

Kết cấu hạ tầng đóng vai trò quan trọng trong việc xác định chi phí và hiệu quả của hoạt động giao nhận vận tải hàng hóa đường bộ. Để vận hành hoạt động kinh doanh hằng ngày, các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ ở Việt Nam cần dựa vào kết cấu hạ tầng đường bộ, hạ tầng giao nhận vận tải hàng hóa đường bộ (ví dụ, cảng container nội địa hoặc cảng cạn), cũng như kết nối kết cấu hạ tầng với các phương thức vận tải khác.. Do đó, việc tìm hiểu kỹ tình hình và khó khăn của ngành vận tải hàng hóa đường bộ sẽ giúp thu hẹp khoảng cách giữa kịch bản phát triển hiện tại và tương lai, đồng thời hỗ trợ xây dựng các biện pháp can thiệp chính sách hiệu quả để tăng cường hoạt động của ngành.

i. Kết cấu hạ tầng đường bộ

Việt Nam có mật độ mạng lưới đường bộ dày đặc. Tuy nhiên, hơn 50% đường xá là đường xã hoặc đường nông thôn. Đường quốc lộ và đường cao tốc là kết cấu hạ tầng quan trọng cho hoạt động vận chuyển hàng hóa lại chỉ chiếm 7% tổng số mạng lưới đường bộ. Mật độ đường quốc lộ và đường cao tốc của Việt Nam (km/km2) thấp so với các quốc gia khác, cho thấy nhu cầu cần phải mở rộng mạng lưới đường quốc lộ và đường cao tốc trong nước (bảng 2.2).

Do tỉ lệ đường không trải nhựa còn lớn (gần 25% năm 2013 theo số liệu của Cơ quan Tình báo Trung ương Mỹ[6]), chất lượng xây dựng và bảo trì kém, chỉ số xếp hạng của Việt Nam nằm ở mức thấp trong Chỉ số cạnh tranh toàn cầu về Chất lượng đường của Diễn đàn kinh tế thế giới (hình 2.23).

Bảng 2.2. Phân tích so sánh về mật độ đường giao thông: Đường cao tốc và đường quốc lộ

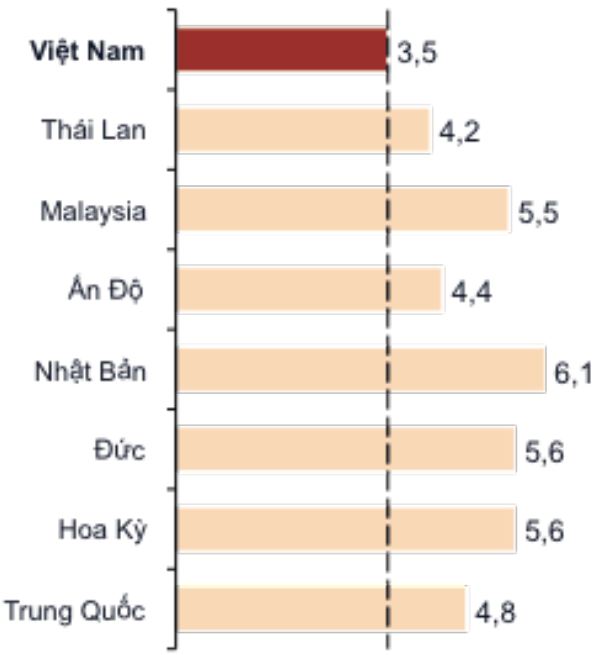
ĐVT: km/km2

Mật độ đường giao thông	Ấn Độ	Nhật Bản	Malaysia	Thái Lan	Việt Nam
Đường quốc lộ	0,08	0,15	0,06	0,01	**0,05**
Đường cao tốc	0,03	0,02	0,01	0,001	**0,002**

***Nguồn*:** Sách Dữ kiện thế giới của Cơ quan Tình báo Trung ương Mỹ: https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/.

Hình 2.23. Chỉ số Chất lượng đường bộ trong Xếp hạng Chỉ số Cạnh tranh Toàn cầu (GCI) của WEF, 2016-2017

Hạ tầng đường giao thông được đánh giá theo thang điểm từ 1 (rất kém) đến 7 (rất tốt)



***Nguồn*:** Diễn đàn Kinh tế Thế giới (http://reports.weforum.org/pdf/gci-2016-2017-scorecard/WEF_GCI_2016_2017_Scorecard_EOSQ057.pdf), Bộ Giao thông Việt Nam
***Ghi chú*:** WEF GGI - Báo cáo Năng lực Cạnh tranh toàn cầu của Diễn đàn Kinh tế Thế giới

Việt Nam đã thực hiện các bước nhằm cải thiện kết cấu hạ tầng và định hướng sử dụng một phần lớn GDP cho các dự án kết cấu hạ tầng. Những nỗ lực khác của chính phủ như việc thành lập Quỹ Bảo trì Đường bộ Quốc gia theo Nghị định 18/2012 nhằm mục đích cung cấp chất lượng đường tốt hơn trên toàn mạng lưới đường xá nhờ có chi phí bảo trì đường bộ đầy đủ, có thể dự đoán và minh bạch hơn. Tuy nhiên, theo ban quản lý quỹ, quỹ chỉ có thể đáp ứng khoảng 45% nhu cầu sửa chữa và bảo trì đường bộ (Quy 2018).

ii. Kết cấu hạ tầng đa phương thức

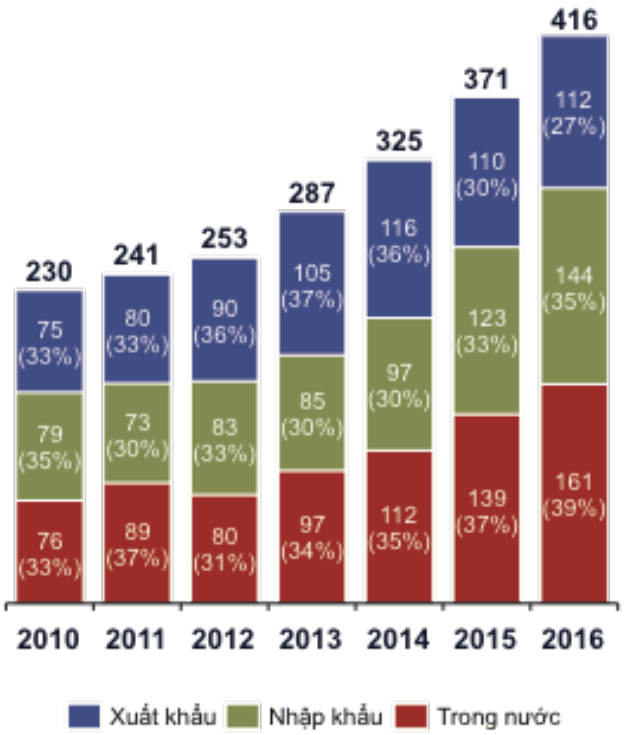
Đường bộ là phương thức xương sống của hoạt động vận tải hàng hóa ở Việt Nam. Tuy nhiên, như đã thảo luận ở trên, với tốc độ tăng trưởng kinh tế và phát triển hàng hóa ở mức cao, lưu lượng giao thông trên đường, đặc biệt là đường cao tốc dự kiến sẽ tăng trong tương lai. Do đó, việc phát triển các phương thức vận tải khác, đặc biệt là các tuyến đường thủy ven biển và mạng lưới đường thủy nội địa, cùng với kết cấu hạ tầng tại các cảng biển và cảng cạn, sẽ giúp chia sẻ tải trọng hàng hóa từ vận tải hàng hóa đường bộ sang các phương thức khác. Việc tăng cường sử dụng các phương thức vận tải thay thế cũng có thể giúp kết hợp vận chuyển nhiều hàng hóa hơn và giảm chi phí giao nhận cũng như lượng phát thải khí nhà kính.

Vận tải ven biển

Mặc dù phần lớn khối lượng hàng hóa tại các cảng biển là hàng hóa xuất nhập khẩu, nhưng khoảng 39% trong số đó được vận chuyển nội địa. Trong những năm vừa qua, khối lượng hàng hóa nội địa đã tăng nhanh với tốc độ tăng trưởng 13,4% (hình 2.24).

Hình 2.24. Khối lượng hàng hóa vận chuyển đường biển, theo mục đích vận chuyển

ĐVT: triệu tấn và tỷ lệ% trên tổng số, 2010–2016



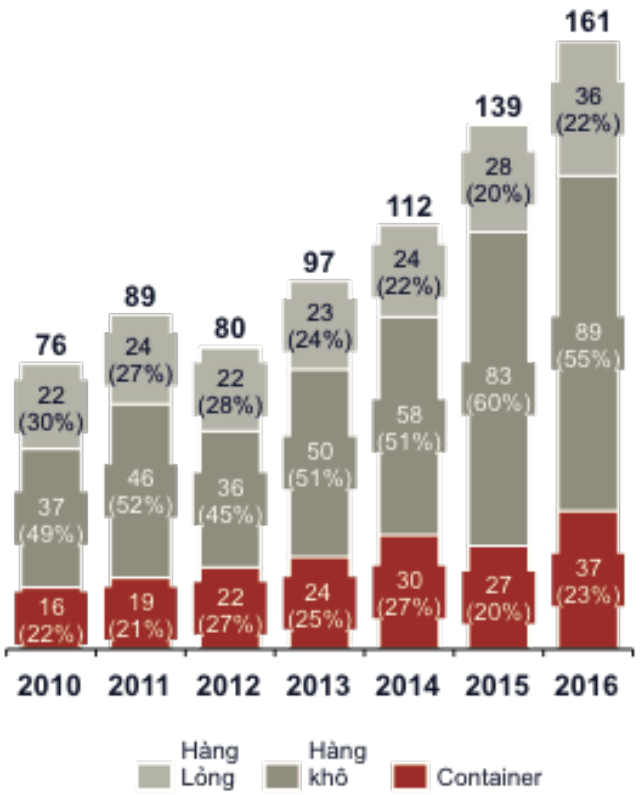
Nguồn: Dữ liệu của Cục Hàng hải Việt Nam 2015 (http://www.vinamarine.gov.vn/Index.aspx)
Ghi chú: Không tính hàng trung chuyển

Khi tiếp tục phân tích sự tham gia của các nhóm cảng biển trong quá trình vận chuyển tổng hàng hóa bằng đường biển, có thể thấy rằng các cảng biển ở khu vực phía bắc và đông nam đóng góp tới 75% tổng sản lượng hàng hóa.[7] Do đó, trọng tâm của nghiên cứu này là về tình hình phát triển hai cảng biển lớn - tại Hải Phòng và Hồ Chí Minh. Phát triển vận tải đường thủy ven biển trên tuyến đường Bắc Nam sẽ giúp chuyển hướng giao thông đường bộ trên tuyến Hà Nội - Hồ Chí Minh, vốn là một trong những tuyến vận tải hàng hóa dài nhất và quan trọng nhất cả nước, sang các tuyến đường khác.

Phần lớn hàng hóa nội địa vận chuyển bằng đường thủy ven biển hiện tại là hàng rời, khô (hình 2.25). Tuy nhiên, tỷ lệ đóng hàng vào container tăng lên có thể thúc đẩy vận tải đa phương thức, linh hoạt theo kích thước tiêu chuẩn của lô hàng. Điều này cũng sẽ khuyến khích việc chuyển hướng vận tải hàng hóa bằng xe tải tuyến ngắn sang vận tải hàng hóa ven biển hoặc VTĐTNĐ đường dài. Việc phát triển kết cấu hạ tầng để xử lý container tại các cảng như giá long môn và xe nâng có ý nghĩa rất quan trọng trong việc thúc đẩy vận chuyển hàng bằng container. Như vậy sẽ tăng cường vận tải đa phương thức vì hàng hóa được vận chuyển trong các container đạt tiêu chuẩn ISO (được sản xuất theo các thông số kỹ thuật của Tổ chức tiêu chuẩn hóa quốc tế ISO), có thể dễ dàng bốc/dỡ giữa xe tải và tàu.

Hình 2.25. Sản lượng hàng hóa nội địa theo loại lô hàng

ĐVT: triệu tấn và tỷ lệ% trên tổng số, 2010-2016



***Nguồn*:** Dữ liệu của Cục Hàng hải Việt Nam 2015 (http://www.vinamarine.gov.vn/Index.aspx)

Do nền kinh tế Việt Nam phụ thuộc nhiều vào hoạt động xuất nhập khẩu, cảng biển là một bộ phận không thể tách rời trong vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu. Hiện tại, chỉ có hai cảng nước sâu - Đà Nẵng và Cái Mép, có thể sử dụng mà không cần phải trung chuyển. Các cảng có mật độ sử dụng nhiều nhất là cảng Hải Phòng, Hồ Chí Minh và Cát Lái yêu cầu hàng hóa phải trung chuyển tại các cảng nước sâu ở nước ngoài, khiến chi phí vận chuyển tăng thêm 30% (Asia Times 2018). Do đó, nhiệm vụ đặt ra là phải chuyển hướng hàng hóa quốc tế đến các cảng nước sâu trong nước trong khi vẫn sử dụng các cảng còn lại chủ yếu cho hàng hóa nội địa.

Đường thuỷ nội địa

Với 224 cảng sông và 8.800 bến tàu nổi, hoạt động vận tải đường thủy nội địa của Việt Nam chiếm 17% tổng sản lượng vận chuyển hàng hóa. Việt Nam có bờ biển 3.200 km, với 19.000 km đường thủy nội địa và 45 tuyến chính được sử dụng để vận chuyển hàng hóa, chủ yếu là hàng rời. Hầu như tất cả hàng hóa qua các cảng đường thủy nội địa là hàng hóa sử dụng trong nước và chỉ có 3% hàng hóa được vận chuyển quốc tế (Cục ĐTNĐ 2017).

Do tác động của mùa lũ lên hệ thống sông ngòi và hiện tượng sụt lún diễn ra thường xuyên, đặc biệt là ở khu vực đồng bằng sông Cửu Long (Cục ĐTNĐ 2017), hạ tầng đường thủy nội địa cần được cải thiện đáng kể về đội tàu, bến tàu nổi (hạ tầng cảng), đồng thời tiến hành nạo vét, mở rộng các dòng kênh để duy trì độ sâu các tuyến đường thủy.

Kích cỡ tàu chở hàng khoảng 100 DWT thực tế thấp hơn nhiều so với tải trọng trung bình 2400 DWT ở các nước có mạng lưới ĐTNĐ phát triển. Do có nhiều khu công nghiệp gần bờ sông, một số bến tàu và cầu cảng nổi nhỏ hơn xuất hiện. Theo báo cáo, khoảng 15% bến tàu nổi không có giấy phép hoạt động và không đảm bảo an toàn. Ngoài ra, đường vào các cảng đường thủy nội địa khá nhỏ và có thể đáp ứng các xe tải 10-15 tấn, hạn chế sử dụng xe tải lớn hơn để giao hàng chặng cuối cho các hàng hóa được vận chuyển qua mạng lưới đường thủy nội địa.

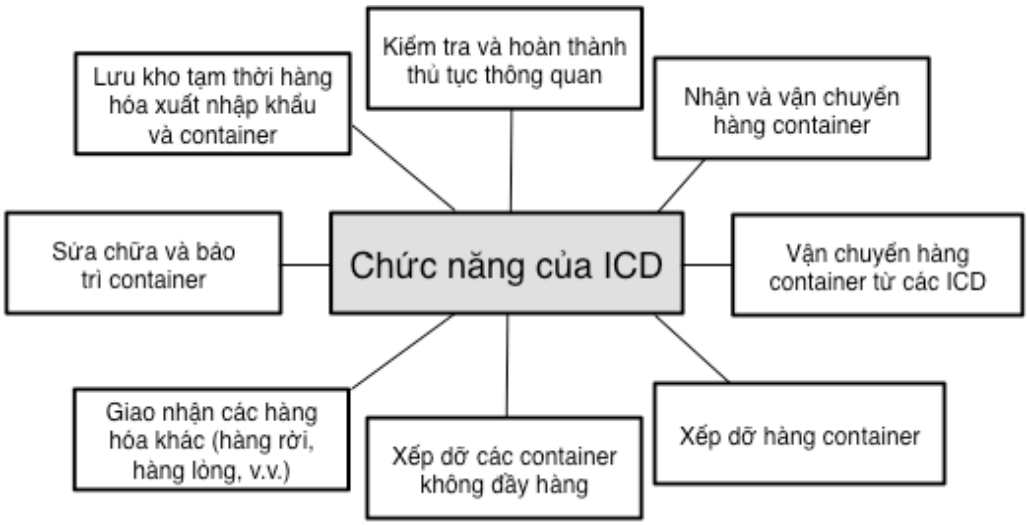
Một vấn đề quan trọng khác với mạng lưới đường thủy nội địa là tĩnh không cầu thấp. Hầu hết các cây cầu trên hai con sông chính của Việt Nam (sông Mekong và sông Hồng) đều không cho phép các xà lan lớn đi qua do tĩnh không dưới cầu thấp. Rất nhiều tuyến đường thủy trên sông Mê Kông ở phía nam và sông Hồng ở phía bắc có thể đáp ứng các xà lan có sông suất tối đa 96 TEU, tức chỉ bằng một nửa giới hạn trên các tuyến đường sông tại Châu Âu (Ward và Pham 2011). Hơn nữa, cần phải quản lý phân luồng giao thông trên các đoạn đường thủy quan trọng và nhộn nhịp hàng hóa như kênh Chợ Gạo ở khu vực đồng bằng sông Cửu Long - tuyến huyết mạch nối TP.HCM với đồng bằng sông Cửu Long.

Cảng cạn

Cảng cạn là một mắt xích trong quá trình vận chuyển đa phương thức, cung cấp các dịch vụ xử lý, lưu kho tạm thời và thông quan cho hàng hóa container đến và rời cảng biển. Hình 2.26 mô tả các chức năng của một cảng cạn.

Đối với vận tải hàng hóa đường bộ, cảng cạn đóng vai trò kết nối hệ thống đường bộ và cảng. Đồng thời, do sự phân tán hàng hóa cao, ICD cũng có thể là địa điểm gom hàng, giúp giảm lưu lượng giao thông nhờ việc giảm số lượng xe tải cần thiết để vận chuyển cùng một lượng hàng hóa. Hơn nữa, theo xu hướng vận chuyển hàng hóa bằng container của thế giới, việc phát triển cảng cạn để đáp ứng lượng container lớn hơn trong tương lai là một giải pháp quan trọng -- bằng cách hiện đại hóa thiết bị xử lý hàng hóa như cần cẩu, xe nâng, kệ hàng, kệ pallet, xe tải nâng hàng, v.v

Hình 2.26. Chức năng của cảng cạn



***Nguồn*:** TDSI 2016.

Kết quả cuộc phỏng vấn với các doanh nghiệp kinh doanh vận tải hàng hóa đường bộ và các công ty giao nhận cho thấy, nhiều chủ hàng sử dụng kho của họ để đóng gói và bảo quản hàng hóa, sau đó trực tiếp chuyển đến cảng để tránh tình trạng ùn tắc xung quanh các cảng cạn và giảm thời gian xử lý trước khi thông quan. Các cảng cạn thường nằm cách xa các khu công nghiệp, khiến các doanh nghiệp càng có lý do để tránh sử dụng dịch vụ cảng cạn. Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn đến năm 2020 xác định giải pháp cho một số vấn đề chính, trong đó quy định về diện tích tối thiểu của mỗi cảng cạn và ưu tiên đặt các cảng cạn tại vị trí tiếp giáp các khu công nghiệp, đường sắt và đường thủy.

Quy định hiện hành

Phần này thảo luận các quy định hiện hành tại Việt Nam có tác động trực tiếp hoặc gián tiếp đến ngành vận tải hàng hóa đường bộ. Các quy định được chia thành bốn lĩnh vực chính:

1. Quy hoạch hạ tầng
2. Quản lý các bên cung cấp và đội xe tải cung cấp dịch vụ
3. Tổng hợp nguồn cầu
4. Sắp xếp hợp lý các quy trình vận tải hàng hóa đường bộ

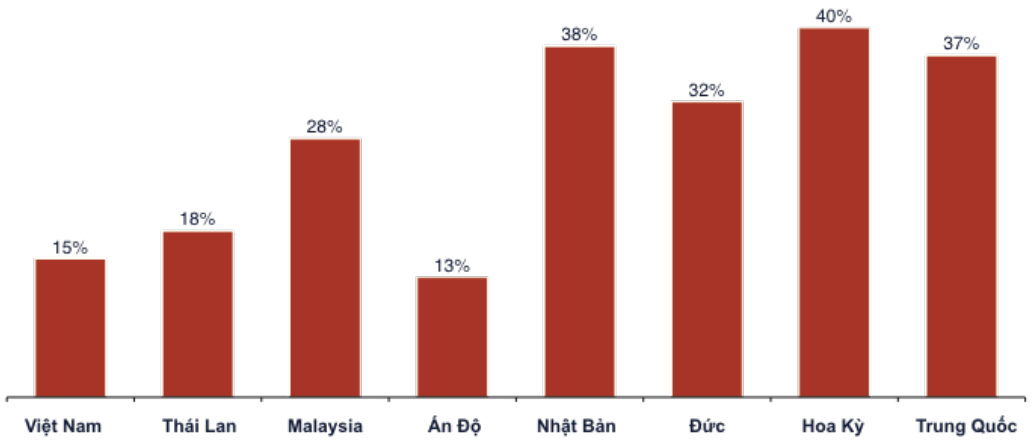
i. Quy hoạch hạ tầng

Theo Báo cáo Năng lực Cạnh tranh toàn cầu năm 2016-2017 của Diễn đàn Kinh tế Thế giới, Việt Nam xếp thứ 79/138 về chất lượng kết cấu hạ tầng, 89/138 về chất lượng đường và 77/138 về chất lượng kết cấu hạ tầng cảng. Chính phủ Việt Nam đang nỗ lực tăng hiệu quả và phạm vi của các dự án kết cấu hạ tầng thông qua đầu tư nước ngoài và đầu tư tư nhân, thông qua quan hệ đối tác công - tư và cổ phần hóa. Để có thể duy trì được vị thế là một trung tâm sản xuất, chính phủ đang tập trung vào các dự án giao thông trong các khu công nghiệp. Để giảm ùn tắc giao thông tại các thành phố lớn như Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, các dự án giao thông công cộng lớn cũng đang được triển khai (Dezan Shira & Associates 2017).

Theo dữ liệu về triển vọng kết cấu hạ tầng toàn cầu của Trung tâm Hạ tầng toàn cầu (đăng tải trực tuyến tại https://outlook.gihub.org), trong các hạng mục hạ tầng giai đoạn 2016-2040, khoảng cách nhu cầu đầu tư và khả năng đầu tư hiện tại cho kết cấu hạ tầng đường bộ dự kiến là lớn nhất và sẽ cần bổ sung 70% kinh phí. Ngoài ra, chi phí đầu tư hạ tầng cho các dự án đường bộ tại Việt Nam còn khá khiêm tốn, so với các quốc gia khác (hình 2.27).

Hình 2.27. Đầu tư kết cấu hạ tầng đường bộ tại một số quốc gia

ĐVT:% tổng số kinh phí đầu tư hạ tầng



Nguồn: Dữ liệu về triển vọng kết cấu hạ tầng toàn cầu (cơ sở dữ liệu): https://outlook.gihub.org.

ii. Quản lý các bên cung cấp và đội xe tải cung cấp dịch vụ

Những vấn đề chính được nêu bật trong nghiên cứu này là tình trạng phát triển manh mún của ngành vận tải và sự phát triển của đội xe tải theo hướng trọng tải nhỏ hơn và số năm sử dụng dài hơn; do đó, các quy định hiện hành về quản lý nguồn cung có ý nghĩa rất quan trọng.

Cấp giấy phép kinh doanh và FDI

Nghị định 86/2014/NĐ-CP là một trong những quy định chính mô tả điều kiện kinh doanh và cấp giấy phép kinh doanh vận tải ô tô. Hiện tại, vốn góp để thành lập doanh nghiệp không được quy định cụ thể, dẫn đến tình trạng phát triển manh mún không bền vững của ngành vận tải hàng hóa đường bộ. Không có các đạo luật cụ thể khuyến khích các công ty môi giới phát triển, cho phép kết hợp cung - cầu hàng hóa tốt hơn.

Tuy nhiên, Nghị định bao gồm quy định số lượng phương tiện tối thiểu với các doanh nghiệp vận tải hàng hóa trên hành trình có cự ly tối thiểu từ 300 km: từ 10 xe trở lên đối với đơn vị có trụ sở đặt tại các thành phố trực thuộc Trung ương, và từ 3-5 xe trở lên đối với đơn vị có trụ sở đặt tại các địa phương. Tuy nhiên, quy định này không được triển khai đúng quy định trong ngành vận tải, một phần do nội dung quy định còn chưa rõ ràng và khó khăn khi thực hiện trên thực tế. Nghị định 163/2017 có hiệu lực từ tháng 2 năm 2018 đã mở rộng giới hạn mức đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực giao nhận của Việt Nam, tăng cường đầu tư nước ngoài trong các dịch vụ như bốc xếp, kho bãi, trong đó cho phép tăng mức đầu tư lên 100% với ngành giao nhận hàng hóa theo các cam kết của WTO. Tuy nhiên, đối với vận tải hàng hóa đường bộ, các nhà đầu tư nước ngoài có thể thành lập

công ty theo hình thức liên doanh với tối đa 51% vốn chủ sở hữu, miễn là tất cả tài xế đều là công dân Việt Nam (Sài Gòn Giải Phóng 2018).

Khả năng tiếp cận tài chính cho các đội xe tải

Dựa vào hồ sơ tín dụng của các cá nhân kinh doanh dịch vụ vận tải, các ngân hàng sẽ cấp các khoản vay thương mại cho mua phương tiện, trong đó sử dụng phương tiện (trong trường hợp này là xe tải) làm tài sản thế chấp và tỉ lệ khoản vay trên giá trị không vượt quá 80%. Hạn chế lớn nhất hiện nay là một tỷ lệ đáng kể các khoản vay này chỉ được sử dụng để mua xe tải cỡ nhỏ, đặc biệt là xe đã qua sử dụng. Do đó, cần phải kết nối các khoản vay này với các điều kiện về trọng tải và độ tuổi của xe tải muốn mua, khi đó mới có thể phát triển đội xe tải theo hướng tăng trọng tải và hạn chế xe sử dụng lâu năm để giảm chi phí vận chuyển và lượng phát thải.

An toàn đường bộ cho các tài xế xe tải

Cả chính phủ Việt Nam và các bên liên quan chính trong ngành đều tập trung vào an toàn đường bộ và coi sức khỏe và hành vi của tài xế là một yếu tố quan trọng của vận tải hàng hóa đường bộ. Chiến lược An toàn Đường bộ Quốc gia 2020, Tầm nhìn đến năm 2030, là sáng kiến của Chính phủ với các mục tiêu chính:

- Quản lý an toàn đường bộ
- Tuyên truyền, nâng cao nhận thức của hành khách và người đi bộ
- Cải thiện kết cấu hạ tầng đường bộ
- Đào tạo tài xế và đào tạo về phương tiện
- Thi hành luật giao thông
- Cung cấp dịch vụ cứu hộ và trợ giúp y tế ngay sau tai nạn

Ủy ban an toàn giao thông được thành lập ở cấp xã, huyện, tỉnh và quốc gia nhằm mục đích giảm số vụ tai nạn giao thông trên toàn quốc. Ngoài ra, các thủ tục đào tạo và cấp giấy phép lái xe được đề cập trong Nghị định 46/2012/TT-BGTVT, quy định việc đào tạo, tổ chức thi và cấp giấy phép lái xe cơ giới.

An toàn và hành vi của tài xế là hai yếu tố quan trọng trong vận tải hàng hóa đường bộ vì chính tài xế xe tải đóng vai trò then chốt trong vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ. Tai nạn giao thông đường bộ chiếm gần 98% số vụ tai nạn, trong đó 67% là do xe máy và 27% là do ô tô (Vietnam News 2017). Do đó, cần đẩy mạnh quy trình đào tạo lái xe và cấp giấy phép lái xe để đảm bảo các tài xế đủ năng lực và tuân thủ quy định lái xe an toàn cho chính họ và người đi bộ tham gia giao thông.

iii. Tổng hợp nguồn cầu

Song song với các quy định về quản lý nhu cầu vận tải đô thị như hạn chế khung thời gian, thu phí chống ùn tắc giao thông, quản lý sử dụng đất đai, v.v sẽ được thảo luận trong phần vận tải đô thị (dưới đây), nhu cầu sắp xếp nhu cầu vận tải hàng hóa liên tỉnh đòi hỏi phải phát triển các công ty trung gian dịch vụ vận tải để giao nhận hàng hóa và tăng cường tỉ lệ sử dụng đội xe.

Gần đây ở Việt Nam xuất hiện nhiều bên cung cấp dịch vụ giao nhận theo yêu cầu mặc dù khối lượng vận chuyển hàng hóa và số lượng thành viên đăng ký vẫn ở mức thấp (mục Các yếu tố nguồn cung trong Chương 2 thảo luận các lý do cụ thể). Về khía cạnh chính sách, hiện chưa có khung pháp lý điều chỉnh hoạt động của các công ty trung gian dịch vụ vận tải. Ngoài ra, các bên liên quan trong

ngành vận tải ít cung cấp nguồn vốn đầu tư hỗ trợ và định hướng cho các doanh nghiệp khởi nghiệp về giao nhận kỹ thuật số.

Sự phát triển của các công ty trung gian dịch vụ vận tải theo yêu cầu cũng gặp thêm một trở ngại khác. Trong khi các doanh nghiệp môi giới Việt Nam trong lĩnh vực vận tải tổ chức hoạt động ở phạm vi vùng hoặc một tỉnh, các công ty môi giới quốc tế (ví dụ như C.H.Robinson and Transplace) vẫn chưa mở rộng kinh doanh sang Việt Nam.

Do đó, khuyến khích sử dụng dịch vụ của các công ty trung gian thực tế và kỹ thuật số có thể giúp các doanh nghiệp nhỏ tập hợp nguồn lực và tăng cường luồng thông tin giữa chủ hàng và đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa đường bộ.

iv. Sắp xếp hợp lý các quy trình vận tải hàng hóa đường bộ

Quy trình quá cảnh phức tạp, tốn thời gian khi vận tải bằng xe tải làm tăng chi phí. Quy trình vận tải hàng hóa đường bộ là quy trình hoạt động trong suốt hành trình của tài xế xe tải, từ khi bốc hàng ở địa điểm của bên gửi hàng đến khi dỡ hàng tại điểm đến, ngoài các quy trình liên quan đến tai nạn đường bộ, thời gian dừng trái phép để nộp các khoản phí không chính thức, thời gian dừng ở trạm thu phí hoặc làm thủ tục hải quan. Theo khảo sát vận tải hàng hóa đường bộ được thực hiện trong nghiên cứu này, lái xe tải cho rằng, các chính sách trong thời gian tới cần dễ thực hiện và giảm yêu cầu thủ tục thực hiện trên giấy để mang đến những kết quả tích cực.

Theo đó, trong những năm qua, Chính phủ đã và đang tăng cường sử dụng công nghệ để hỗ trợ các bên tiếp cận thông tin và giảm số lượng hồ sơ giấy tờ trong quá trình vận chuyển hàng hóa. Như đã thảo luận trước đó, thu phí điện tử và hải quan điện tử là hai chương trình thí điểm có nhiều tiềm năng nâng cao hiệu quả ngành vận tải hàng hóa đường bộ của Việt Nam.

Thu phí điện tử

Việt Nam đã triển khai các dự án thí điểm cho hệ thống thu phí điện tử tại TP.HCM nhằm mục đích mở rộng ra tất cả các quốc lộ. Hệ thống mới dự kiến sẽ giảm chi phí giao nhận — do giảm số lượng nhân viên — và tránh ùn tắc tại các trạm thu phí, qua đó nâng cao hiệu suất sử dụng đội xe.

Vào năm 2011, VietinBank và Tổng cục đường bộ đã bắt đầu thí điểm hệ thống thu phí điện tử tại 6 trạm thu phí trên các đường quốc lộ. Sau kết quả tích cực của chương trình thí điểm, chính phủ đã xây dựng kế hoạch triển khai hệ thống thu phí điện tử ra toàn quốc và sẽ lắp đặt các hệ thống thu phí điện tử không hàng rào chắn để kết nối tự động tài khoản ngân hàng của tài xế với tài khoản thu phí tự động. Khi hệ thống thu phí điện tử được trang bị và áp dụng trên phạm vi rộng, hệ thống sẽ có thể giảm chi phí vận hành hàng năm các trạm thu phí tới 3,4 nghìn tỷ đồng.

Hải quan điện tử

Năm 2014, Việt Nam triển khai hệ thống hải quan điện tử dựa trên quy định luật pháp được gọi là VNACCS/VCIS (Hệ thống thông quan hàng hóa tự động Việt Nam/Hệ thống thông tin hải quan Việt Nam) để thay thế hệ thống thông quan dựa trên hồ sơ hải quan dễ bị chậm trễ và phụ thuộc vào giao dịch thanh toán chính thức. Nhờ có hệ thống hải quan điện tử, thời gian chuẩn bị hồ sơ xuất và nhập khẩu cũng đã giảm tương ứng 30% và 40%. Ngoài ra, thời gian trung bình để thông quan hàng hóa nhập khẩu và xuất khẩu (từ khi kê khai đến khi được chấp thuận thông quan) đã giảm tương ứng 18% và 58% (JICA 2015). Tuy nhiên, theo nhiều báo cáo liên quan, hệ thống hải quan điện tử vẫn chưa hoàn toàn thân thiện với người dùng và lỗi hệ thống vẫn xuất hiện trong quá trình

cài đặt hoặc kê khai. Ngoài ra, tốc độ internet chậm tại Việt Nam cũng là một hạn chế với quá trình kê khai trực tuyến với cả chủ hàng và cơ quan hải quan.

Vận tải đô thị

Cùng với tốc độ phát triển nhanh chóng của các thành phố như TPHCM và Hà Nội, điều quan trọng là phải nghiên cứu bản chất của các hành trình vận tải đô thị dưới 100 km, những thách thức chính mà ngành phải đối mặt và các vấn đề ảnh hưởng đến hiệu suất, các cơ hội cải thiện hiệu suất hoạt động và liên kết với hoạt động vận tải hàng hóa liên tỉnh. Các công ty tham gia hoạt động vận tải đô thị thường là đối tác giao hàng từ điểm bốc hàng đến điểm giao hàng cuối cùng của các công ty vận tải liên tỉnh. Một số hành trình ngắn dưới 100 km bao gồm "đoạn đường vận chuyển" các container đáp ứng tiêu chuẩn ISO giữa cảng biển/cảng sông và khu vực đô thị và công nghiệp trực tiếp.

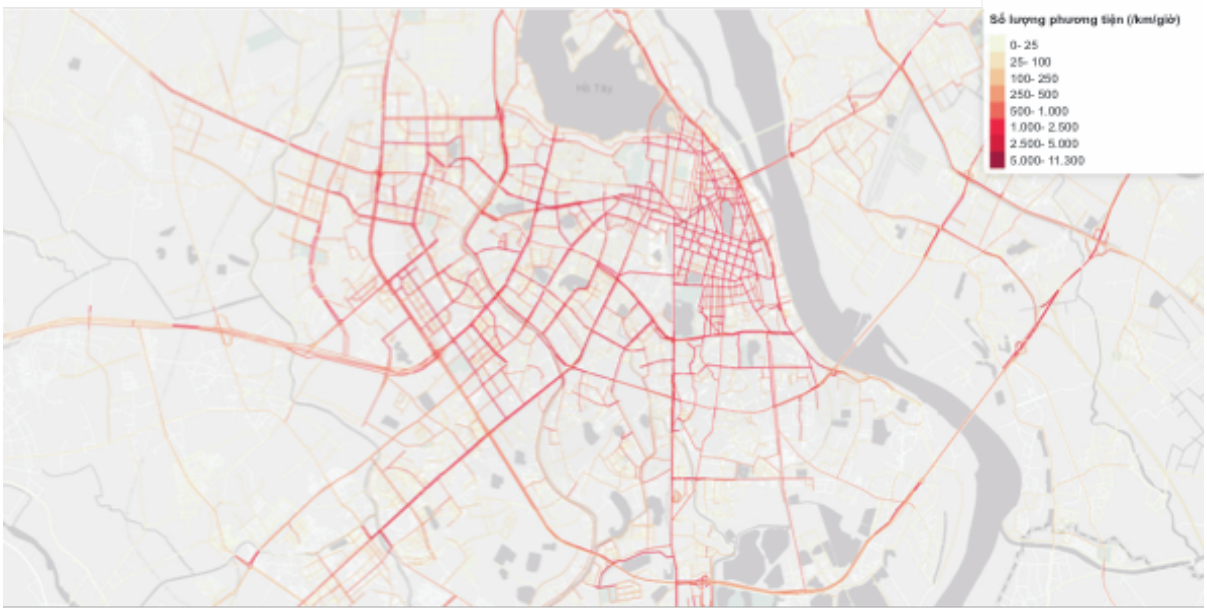
Phần này thảo luận về những thách thức chính trong các hoạt động vận tải đô thị thông qua phân tích các ví dụ trường hợp của hai cửa ngõ đô thị lớn - Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh. Tình trạng tắc nghẽn giao thông hiện tại, các quy định của thành phố ảnh hưởng đến lưu lượng giao thông và các kế hoạch kết cấu hạ tầng sắp tới sẽ được thảo luận chi tiết về hai thành phố này.

Nghiên cứu tình huống 1: Hà Nội

Mật độ dân số của Hà Nội là 2.300 người/km2, ở mức cao so với mật độ 300 người/km2 trên toàn Việt Nam. Do đó, các công ty vận tải đô thị thường xuyên gặp phải tình trạng lưu lượng tham gia giao thông ở mức cao khi cung cấp các dịch vụ giao nhận vận tải trong thành phố -- với gần 80% người tham gia giao thông sử dụng xe gắn máy (Petsko 2016). Hơn nữa, số lượng xe cá nhân dự kiến cũng sẽ tăng trong thời gian tới do thu nhập sau thuế đã cải thiện rất nhiều. Hoạt động vận tải hành khách và hàng hóa dẫn đến tình trạng ùn tắc giao thông nghiêm trọng trong thành phố. Theo nghiên cứu của chính phủ, thiệt hại kinh tế do tình trạng ùn tắc giao thông gây ra ước tính khoảng 12,6 nghìn tỷ đồng (600 triệu đô la Mỹ) mỗi năm tại Hà Nội (Saigoneer 2017). Theo kết quả phân tích số liệu từ Hệ thống theo dõi xe thương mại (CVTS) của Tổng cục đường bộ, tình trạng ùn tắc giao thông diễn ra phổ biến, đặc biệt là ở trung tâm thành phố (hình 2.28).

Hà Nội cũng đóng vai trò điểm trung chuyển cho các nhà nhập khẩu và xuất khẩu hoạt động tại cảng Hải Phòng. Hà Nội có số lượng không gian văn phòng lớn, do đó nhiều công ty giao nhận vận tải và nhà phân phối đặt văn phòng và kho lưu hàng hóa ở trung tâm thành phố. Hàng hóa từ cảng Hải Phòng được chuyển về các kho lưu hàng hóa tại Hà Nội trước khi vận chuyển sang các tỉnh thành khác, khiến giao thông của thành phố càng trở nên ùn tắc hơn. Tuy nhiên, nếu xây dựng các nhà kho hoặc trung tâm giao nhận tại ngoại ô thành phố, doanh nghiệp có thể giảm nhu cầu vận chuyển hàng hóa nhập khẩu- xuất khẩu ra/ vào thành phố, qua đó giảm tình trạng ùn tắc.

Hình 2.28. Biểu thị mật độ giao thông tại Hà Nội sử dụng số liệu của CVTS



***Nguồn*:** Dữ liệu chưa công bố từ CVTS được cung cấp bởi Tổng cục đường bộ Việt Nam

Nguồn lưu lượng hàng hóa chính khác là từ hoạt động giao nhận của các công ty thương mại điện tử cũng như hoạt động giao hàng hàng ngày của các nhà hàng, cửa hàng tạp hóa, và các doanh nghiệp nhỏ khác. Các cuộc phỏng vấn với các công ty giao nhận cho thấy cấu trúc đường xá trong thành phố không hiệu quả, số lượng cầu vượt, hầm và cầu không đủ, dẫn đến tình trạng tắc nghẽn cao. Trong các tình huống này, quy hoạch và phân khu thành phố trở thành nhiệm vụ quan trọng hơn, làm rõ nhu cầu phân định rõ ràng các khu thương mại, công nghiệp và dân cư. Tuy nhiên, các khu dân cư xung quanh các khu công nghiệp tạo ra những thách thức do phải kết hợp giữa vận tải hàng hóa và hành khách.

Chính phủ đã thực hiện một số sáng kiến để sắp xếp hợp lý lưu lượng giao thông trong thành phố. Vận chuyển hàng hóa bằng xe tải trong thành phố chỉ được phép trong giờ thấp điểm từ 9 giờ tối đến 9 giờ sáng, giúp giảm ùn tắc giao thông trong giờ cao điểm. Tuy nhiên, việc hạn chế về thời gian cũng dẫn đến tình trạng ùn tắc tại các cửa ngõ vào thành phố trong các giờ giới hạn. Các trung tâm tập kết hàng hóa đô thị nằm ở rìa thành phố (UCC) cũng là một địa điểm có thể sử dụng để kết hợp hàng hóa vận tải chuyển ra khỏi thành phố, cũng như chia hàng hóa vào các xe tải nhỏ hơn để chuyển vào thành phố. Ngoài ra, các trung tâm giao nhận hàng hóa khu đô thị cũng sắp xếp chỗ đỗ xe phù hợp cho xe tải có trọng tải lớn. Chương 5 sẽ thảo luận thuận lợi của các trung tâm giao nhận hàng hóa nằm ở ngoại ô thành phố.

Nghiên cứu tình huống 2: Hồ Chí Minh

Thành phố Hồ Chí Minh là một trong những thành phố đông dân nhất Việt Nam với mật độ khoảng 4.000 người/km2. Phân tích dữ liệu CVTS của tỉnh cho thấy tình trạng tắc nghẽn cao ở trung tâm thành phố (hình 2.29a và 2.29b).

Những lợi thế về địa lý của thành phố Hồ Chí Minh như có cảng biển, cảng sông và nguồn nhân lực chất lượng tốt là những yếu tố thu hút các ngành công nghiệp. Mặc dù tốc độ tăng dân số chỉ ở

mức 1,46%, tỷ lệ dân nhập cư tương đối cao, ở mức 3,8% mỗi năm. Vì TPHCM là một trung tâm kinh tế của Việt Nam, số lượng lớn người tham gia giao thông đến thành phố, đang gây áp lực lên kết cấu hạ tầng giao thông. Do có nhiều sông, khu vực này dễ bị ngập theo mùa, cũng góp phần gây ra khó khăn giao thông trong thành phố.

Một đặc điểm độc đáo của thành phố Hồ Chí Minh không giống với Hà Nội trong lĩnh vực quản lý giao thông là cảng Hồ Chí Minh nằm gần trung tâm thành phố. Cảng Hồ Chí Minh là một trong những cảng xuất nhập khẩu quan trọng nhất trong cả nước và là cửa ngõ chính của khu vực, chiếm 67% tổng lượng hàng hóa của tất cả các cảng tại Việt Nam. Xe tải được sử dụng để giao hàng container/hàng cồng kềnh ở chặng đầu hoặc chặng cuối từ các cảng thành phố vào trung tâm thành phố khiến tình trạng ùn tắc thêm trầm trọng.

Vì các khu cảng container nằm ở trung tâm thành phố, đường tiếp cận kết nối các cảng này với đường cao tốc gần nhất chính là các tuyến đường trong thành phố, vốn thường vị ùn tắc do có nhiều phương tiện vận tải hành khách. Đây cũng là một phần lý do vì sao xe tải thường mất nhiều thời gian di chuyển từ các cảng đến cảng cạn. Do đó, các tuyến đường dẫn vào cảng có thể mở thêm làn đường cho các xe vận tải hàng hóa. Ngoài ra, cảng Cái Mép-Thị Vải, vốn là một cảng nước sâu nằm cách Thành phố Hồ Chí Minh khoảng 80 km về phía nam, có thể xử lý thêm hàng hóa từ TP Hồ Chí Minh.

Hình 2.29a. Minh họa mật độ giao thông TP Hồ Chí Minh thông qua dữ liệu CVTS

***Nguồn*:** Dữ liệu chưa công bố từ CVTS được cung cấp bởi Tổng cục đường bộ Việt Nam

Hình 2.29b. Minh họa mật độ giao thông TP Hồ Chí Minh thông qua dữ liệu CVTS (phóng to)

***Nguồn*:** Dữ liệu chưa công bố từ CVTS được cung cấp bởi Tổng cục đường bộ Việt Nam

Hạn chế về khung thời gian chạy xe tải trong khu vực đô thị cũng được áp dụng tại TP HCM. Các quy định mới đây của UBND Thành phố Hồ Chí Minh hạn chế xe tải cỡ nhỏ lưu thông trong nội đô vào giờ cao điểm từ 6 giờ sáng đến 9 giờ sáng và từ 4 giờ chiều đến 10 giờ tối. Ngoài ra, Xe tải hạng nặng và xe container không được phép vào khu vực đô thị từ 6 giờ sáng đến 10 giờ tối. Tuy nhiên, UBND Thành phố Hồ Chí Minh đang xem xét cấp giấy phép cho một số phương tiện hoạt động trong những khung giờ này. Các phương tiện này bao gồm xe cứu hộ, xe tải chở đất, một số xe tải làm công việc sửa chữa các thiết bị điện và xe tải hạng nặng cho các dự án xây dựng trọng điểm. Ngoài ra, xe tải hạng nhẹ và xe tải hạng nặng có thể hoạt động trên đường vành đai, vốn không có khung giờ hạn chế lưu thông. Như đã thảo luận với trường hợp thành phố Hà Nội, các trung tâm giao nhận đô thị có thể cung cấp địa điểm đỗ xe tải và giao nhận hàng hóa.

Với hai trường hợp là Hà Nội và Hồ Chí Minh, các khuyến nghị chính để cải thiện vận tải đô thị bao gồm:

- Xây dựng các trung tâm giao nhận đô thị tại khu vực ngoại ô của Hà Nội và Hồ Chí Minh để giao nhận và vận chuyển hàng hóa.
- Lồng ghép quy hoạch sử dụng đất và vận chuyển đa phương thức để phân chia luồng vận tải hành khách và hàng hóa
- Làn đường dành riêng cho xe tải với các tuyến đường kết nối thành phố với cảng
- Thu hút hàng hóa quốc tế tới các cảng nước sâu trong khi vẫn sử dụng cảng sông với hàng hóa vận chuyển nội địa

Tóm tắt

- Phần đầu của đánh giá này tập trung vào vận tải liên tỉnh, tức các hoạt động vận chuyển hàng hóa từ một thành phố này sang thành phố khác, thường có khoảng cách hơn 200 km.
- Về phía cung, các vấn đề chính bao gồm tình trạng phát triển phân mảnh, không bền vững của thị trường và đội xe tải có xu hướng bao gồm nhiều xe tải nhỏ và cũ hơn. Số lượng xe tải trung bình một doanh nghiệp sở hữu là 5 xe trong khi 68% số xe tải có trọng tải dưới 5 tấn. Khoảng 94% số xe tải đã được sử dụng trên 5 năm. Đa số xe tải đều được nhập khẩu, trong đó nhiều mẫu xe cũ không phù hợp với điều kiện hoạt động tại Việt Nam. Theo khảo sát toàn quốc, ngành vận tải hàng hóa đường bộ mong muốn có những chính sách phù hợp trong thời tới để nâng cao an toàn cho lái xe.
- Về phía cầu, quá trình kết nối cung-cầu chưa thực hiện hiệu quả do thiếu các doanh nghiệp môi giới và công ty trung gian dịch vụ vận tải có phạm vi hoạt động toàn quốc. Tình trạng xe tải chạy không chiều về chiếm khoảng 50-70% các doanh nghiệp vận tải, do ảnh hưởng của tính thời vụ với một số loại hàng hóa phân tích. Việc phát triển các công ty trung gian dịch vụ vận tải có thể nâng cao hiệu quả hoạt động vận tải liên tỉnh nhờ phạm vi dịch vụ mở rộng toàn quốc, kết nối cung - cầu và đảm bảo minh bạch.
- Về hạ tầng đường bộ, đánh giá nhu cầu cho thấy 8 tuyến đường chính, đồng thời là hành lang kinh tế quan trọng của Việt Nam, phải được Chính phủ ưu tiên nâng cấp hạ tầng đường bộ. Những tuyến đường này bao gồm các tuyến kết nối Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Hồ Chí Minh, Hồ Chí Minh - Cần Thơ và Hồ Chí Minh - Đà Lạt.
- Để tối ưu hóa hệ thống vận tải nói chung và giảm chi phí vận tải cũng như lượng phát thải khí nhà kính, mô hình vận tải đa phương thức thông qua hệ thống đường thủy nội địa và đường thủy ven biển nên được phát triển hơn nữa. Chương 5 sẽ trình bày các vấn đề trong hạ tầng vận tải và đề xuất để khắc phục những vấn đề đó tại các cảng cũng như tuyến vận tải đường thủy; xem xét cơ cấu thị trường trên các phương diện như các tuyến vận chuyển có thể khai thác, số lượng và thiết kế đội tàu và các hạng mục hạ tầng hỗ trợ tại hệ thống cảng cạn.
- Về quy trình vận tải hàng hóa đường bộ, hệ thống thu phí điện tử và hải quan điện tử sẽ có tác động lớn để nâng cao tính hiệu quả vận tải. Hai hệ thống này phải được tăng cường triển khai bằng các chính sách có liên quan, bao gồm quy định xử lý các vấn đề giao thông như tai nạn hoặc dừng đỗ trái quy định.
- Kết quả khảo sát vận tải toàn quốc trong nghiên cứu này thể hiện rõ những phát hiện chính của nghiên cứu, trong đó khẳng định cái nhìn tích cực của ngành vận tải với các chính sách nâng cao hiệu quả của ngành trong thời gian tới: (a) kết cấu hạ tầng đường bộ và xe tải, (b) tối ưu hóa quy trình vận chuyển hàng hóa, và (c) hiện đại hóa đội xe.
- Phần thứ 2 của đánh giá này bao gồm các nghiên cứu tình huống về Hà nội và Hồ Chí Minh để hiểu rõ hơn các đặc điểm vận tải hàng hóa trong môi trường đô thị. Vận tải đô thị phục vụ nhu cầu giao nhận chặng đầu -chặng cuối, và bốc dỡ container/hàng hóa từ các cảng đến khu công nghiệp nội địa gần nhất. Hai thành phố này có tỉ lệ ùn tắc tương đối cao, tương ứng với mật độ

dân số, và thuộc 2 vùng kinh tế lớn, đồng thời là các trung tâm sản xuất, tiêu thị quan trọng tại Việt Nam.

- Cả 2 thành phố đã nỗ lực hạn chế tình trạng ùn tắc thông qua quy định về khung thời gian hạn chế xe tải đi vào nội đô. Tuy nhiên, vấn đề ùn tắc vẫn còn tiếp diễn. Là điểm trung chuyển cho các hàng hóa nhập khẩu và xuất khẩu từ cảng Hải Phòng, Hà Nội thêm gánh nặng giao thông do lưu lượng xe tải tăng lên trong thành phố.
- Việc xây dựng các trung tâm giao nhận hàng hóa đô thị ở vùng ngoại ô Hà Nội và HCM là phương án khả thi để hạn chế giao thông trong thành phố. Các trung tâm này sẽ giảm tình trạng ùn tắc bằng cách bố trí địa điểm giao nhận với xe tải cỡ nhỏ đi vào thành phố từ các đường quốc lộ trong khi vẫn chia nhỏ hàng hóa khi đi vào thành phố để đảm bảo an toàn giao thông đường bộ. Các trung tâm này cũng có thể là địa điểm đỗ xe cho các xe tải đợi ngoài thành phố trong khung thời gian cấm đi vào nội đô.
- Ngược lại, HCM có hệ thống cảng và bến tàu tại trung tâm thành phố, vốn đã gây ra tình trạng ùn tắc. Việc quy định làn đường riêng cho xe tải trên các tuyến kết nối cảng - thành phố có thể giảm ùn tắc trên các tuyến dẫn vào nội đô. Ngoài ra, cũng cần thu hút hàng hóa quốc tế đến với các cảng nước sâu ngoài thành phố trong khi vẫn sử dụng các cảng sông để vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy nội địa.

Thuyết minh

1. Dữ liệu cho năm 2018, được truy cập thông qua cơ sở dữ liệu tài chính của các công ty vận tải và logistics tại Việt Nam, có sẵn cho các khách hàng của A Medi.

2. Các cuộc phỏng vấn chính và được công bố với những người sáng lập của các công ty khởi nghiệp logistics đột phá.

3. Thống kê dựa trên dữ liệu năm 2018 (chưa được công bố) từ Đăng ký Việt Nam: http://www.vr.org.vn/vi-us.

4. Dữ liệu từ cơ sở dữ liệu thống kê của Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô châu Âu (ACEA) (https://www.acea.be/statistic). Dữ liệu của Đức bao gồm xe tải và xe buýt được phân loại là xe thương mại hạng trung và hạng nặng (MHCV).

5. Dữ liệu ngoại suy đến giá trị 2017.

6. Thống kê trực tuyến của CIA (2013) cho đường bộ Việt Nam: https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/vm.html#field-anchor-transportation-roadways.

7. Dữ liệu của Cục Hàng hải Việt Nam 2015 (http://www.vinamarine.gov.vn/Index.aspx).

Tài liệu tham khảo

Asia Times. 2018. Cảng biển quá tải ảnh hưởng đến hoạt động kinh tế của Việt Nam. *Hellenic Shipping News*, ngày 1/10/2018. https://www.hellenicshippingnews.com/overloaded-ports-weigh-down-vietnam/.

Biinform. 2017. *Thị trường Logistics Việt Nam 2017*. Tháng 9 năm 2017 Hà Nội: Stoxplus.

Dezan Shira & Cộng sự 2017. "Việt Nam giảm thuế nhập khẩu ô tô từ ASEAN từ năm 2018, Tháng 12/2017" *Báo cáo tóm tắt Việt Nam*, ngày 22/12/2017. https://www.vietnam-briefing.com/news/vietnam-reduces-import-tariffs-automilers-asean-2018.html/.

Mah, Kyssha. 2018. "Giới thiệu về các ngành công nghiệp xuất nhập khẩu của Việt Nam" *Báo cáo tóm tắt Việt Nam*, ngày 19/11/2018. https://www.vietnam-briefing.com/news/introduction-vietnams-export-import-industries.html/.

JICA (Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản). 2010. *Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải ở Việt Nam (VITRANSS 2)*. Tokyo: Tập đoàn ALMEC.

JICA 2015. "JICA tiếp tục hỗ trợ Hải quan điện tử và hiện đại hóa hải quan tại Việt Nam." Thông cáo báo chí, ngày 31/7/2015. https://www.jica.go.jp/vietnam/english/office/topics/press150731.html.

Nathan, Inc. 2015. *Phụ nữ APEC trong Khung dữ liệu Vận tải và Thông lệ Tốt nhất*. Báo cáo USAID. Washington, DC: Cơ quan Phát triển Quốc tế Hoa Kỳ (USAID). https://www.nathaninc.com/insight/apec-women-in-transportation-data-framework-and-best-practices-report/.

Petsko, Emily. 2016. "Chuyển đổi thành phố xe máy: hời gian chờ đợi xây dựng tuyến metro Hà Nội quá dài." Bài viết trên The Guardian, ngày 18/7/2016. https://www.theguardian.com/cities/2016/jul/18/long-wait-hanoi-metro-vietnam-motorbike. .

Quy, Bao. 2018. "Tìm kiếm cơ chế quản lý hiệu quả quỹ bảo trì đường bộ" (bằng tiếng Việt). *Sài Gòn Online* , ngày 20/9/2018. http://www.sggp.org.vn/tim-co-che-quan-ly-huu-hieu-quy-bao-tri-duong-bo-546741.html.

Saigoneer. 2017. "Nghiên cứu: Ùn tắc giao thông đang gây thiệt hại cho Hà Nội 600 triệu đô la mỗi năm" . *Saigoneer* , ngày 10/7/2017. https://saigoneer.com/vietnam-news/10570-traffic-jams-are-costing-hanoi-$600m-annual-studies.

Saigon Online. 2016. "Dịch vụ hậu mãi cho xe thương mại nhập khẩu?" (bằng tiếng Việt). *Sài Gòn Online*, ngày 30/8/2016. http://www.sggp.org.vn/dich-vu-hau-mai-nao-danh-cho-xe-thuong-mai-nhap-khau-53283.html.

Saigon Times. 2018. "Việt Nam mở của ngành Logistics cho các công ty nước ngoài." *Tiếng nói Việt Nam*, ngày 14/1/2018. https://english.vov.vn/economy/vietnam-opens-up-logistics-sector-to-foreign-companies-366655.vov.

Schröder, Martin. 2017. "Ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam: Triển vọng phát triển theo Điều kiện Mạng lưới sản xuất thương mại tự do và toàn cầu." Báo cáo thảo luận ERIA, Viện Nghiên cứu Kinh tế ASEAN và Đông Á (ERIA): http://www.eria.org. http://www.eria.org/research/viet-nams-

automotive-supplier-industry-development-prospects-under-conditions-for-free-trade-and-global-production-networks/.

Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải 2016. "Đề án Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030." Báo cáo tóm tắt chưa được công bố được thực hiện cho Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam, Hà Nội, tháng 7/2016. Microsoft Word file.

Ward, Jeffrey và Hiếu Phạm. 2011. "Chiến lược tăng trưởng của Việt Nam: Đường bộ, Đường sắt và Đường thủy." Chicago: A.T. Kearney. https://www.atkearney.com/document/10192/587547/Vietnams+Growth+Strargety.pdf/d0b10a7d-7666-4020-8652-7aa01c1f67ef.

Vietnam News. 2016. "VinaTrucking thất bại trong việc thu hút các doanh nghiệp." Vietnam News, ngày 27/6/2016. https://vietnamnews.vn/economy/298519/vinatrucking-fails-to-woo-firms.html#AJqhRXx8J0jXfpip.97.

Vietnam News. 2017. "Việt Nam hướng đến mục tiêu cải thiện an toàn." Vietnam News, ngày 19/9/2017. https://vietnamnews.vn/society/393973/vn-aims-to-improve-road-safety.html#4BX1CkZ8UieLIRQ6.97.

Cục Đường thuỷ nội địa Việt Nam (Cục ĐTNĐVN) "Vận tải đường thuỷ nội địa ở Việt Nam - Hiện tại và tương lai: Thách thức và Giải pháp." Bài trình bày của ông Hoàng Hồng Giang, Cục trưởng Cục ĐTNĐVN, tại Hội nghị cấp cao về vận tải thủy nội địa trong Ủy ban vận tải quốc tế UNECE lần thứ 70, Geneva, Thụy Sĩ, ngày 22/2/2017. https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/itc/Panel_1_Mr._Hoang_Hong_Giang__Director_General_of_Inland_Water_Transportation_Department_of_Vietnam.pdf.

Chương 3: Đánh giá Chi phí Logistics

Mục tiêu phát triển của Chính phủ Việt Nam là đến năm 2020 phát triển thành quốc gia công nghiệp hiện đại. Dịch vụ giao thông vận tải và logistics đóng vai trò then chốt, giúp thúc đẩy chuỗi giá trị sản xuất - bán hàng đồng thời nâng cao năng lực cạnh tranh của Việt Nam trên thị trường quốc tế. Theo Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ logistics Việt Nam (VLA), tốc độ phát triển ngành logistics tại Việt Nam trong những năm gần đây đạt khoảng 14 - 16% với quy mô khoảng 40 - 42 tỷ USD/năm (Bộ Công Thương 2017). Dù còn non trẻ, ngành dịch vụ logistics Việt Nam đã có tốc độ tăng trưởng cao, chủ yếu tập trung vào các hoạt động truyền thống như vận tải, kho bãi và đang từng bước phát triển các dịch vụ tích hợp có giá trị gia tăng cao.

Dịch vụ logistics ở Việt Nam có những cải thiện đáng ghi nhận khi tăng 25 bậc trong bảng Chỉ số năng lực quốc gia về logistics (LPI) (Ngân hàng Thế giới 2018), từ vị trí thứ 64 năm 2016 lên vị trí 39 vào năm 2018. Tất cả các chỉ số đánh giá LPI 2018 đều tăng vượt bậc, trong đó có mức tăng cao nhất là năng lực chất lượng dịch vụ (xếp hạng 33, tăng 29 bậc), và khả năng tra cứu thông tin, truy nguyên hàng hóa (xếp hạng 34, tăng 41 bậc). Tuy nhiên, chi phí logistics của Việt Nam vẫn còn ở mức cao, chiếm 21% GDP (VoV 2017) ảnh hưởng tiêu cực đến năng lực cạnh tranh của hoạt động xuất khẩu và làm tăng chi phí hàng hóa tiêu dùng. Dưới đây là các thành phần chính của chi phí logistics (Zeng và Rossetti 2003):

1. Vận tải
    - Cước phí: Chi phí phát sinh trong quá trình giao hàng có sử dụng các mô hình vận tải khác nhau
    - Gom hàng: Chi phí gom các lô hàng nhỏ thành chuyến hàng lớn
    - Chi phí vận chuyển: Chi phí phát sinh trong quá trình vận chuyển hàng hóa sử dụng các mô hình vận tải khác nhau
    - Giao nhận hàng hóa: Chi phí vận chuyển phát sinh khi chuyển hàng từ kho của đơn vị gửi hàng tới các kho thu gom phục vụ vận chuyển bằng đường hàng không, đường sắt, hay trạm đầu cuối hợp nhất đường biển.
2. Hàng tồn kho
    - Hàng gửi đi bán: Chi phí lưu giữ trong thời gian vận chuyển đi bán
    - Hàng dự trữ đệm: Chi phí lưu giữ hàng dự trữ dùng trong trường hợp khẩn cấp
3. Quản lý:
    - Xử lý đơn hàng: Lương của nhân viên thu mua và quản lý đơn hàng
    - Trao đổi thông tin: Chi phí trao đổi thông tin, điện thoại, fax liên quan tới nghiệp vụ logistics quốc tế
    - Chi phí chung: Tiền thuê công trình, trang thiết bị do tập đoàn logistics quốc tế trả
4. Hải quan
    - Thông quan: Phí thông quan hàng hóa do cơ quan hải quan quy định

- Phí môi giới: Phí trả cho đại lý uỷ quyền của bên gửi hàng hoặc bên nhận hàng theo quy định trong điều khoản giao nhận
- Phí phân bổ Theo vận đơn

5. Rủi ro và thiệt hại
    - Hư hỏng/ mất mát/ chậm trễ: Tỷ lệ tính theo giá trị của từng mặt hàng vận chuyển bị mất, hư hỏng hay giao chậm
    - Bảo hiểm: Chi phí bảo hiểm hàng hóa và phương tiện
6. Xếp dỡ và đóng gói
    - Xếp dỡ hàng hóa: Phí xếp dỡ hàng hóa do công ty vận tải ấn định tại các trạm đầu cuối hàng không, đường sắt và đường biển
    - Xếp dỡ nội bộ Chi phí nhân công và thiết bị sử dụng để di chuyển hàng hóa trong nhà kho của chủ hàng hoặc bên nhận hàng
    - Bốc dỡ hai đầu: Chi phí xếp dỡ do sử dụng trang thiết bị của đại lý giao nhận, do đại lý giao nhận ấn định
    - Phí chuyển vỏ: Phí vận chuyển vỏ công-ten-nơ rỗng từ nhà kho của bên nhận hàng
    - Nguyên liệu đóng gói và cung ứng: Chi phí chuẩn bị hàng hóa để vận chuyển
    - Lưu kho: Phí thuê không gian nhà kho

Trên toàn thế giới, chi phí vận chuyển chiếm phần lớn chi phí logistics. Ở Việt Nam, vận chuyển chiếm gần 60% tổng chi phí logistics (Bộ Công Thương, năm 2017). Do vậy, cần xây dựng các chính sách giúp giảm chi phí vận tải, từ đó tác động đáng kể tới chi phí logistics chung của cả nước. Chi phí vận chuyển còn bao gồm các chi phí cố định và biến đổi. Do phần lớn hàng hóa được vận tải bằng đường bộ (khoảng 77% tổng lượng hàng), điều quan trọng là cần hiểu rõ cấu trúc chi phí của các công ty kinh doanh vận tải bằng xe ô tô ở Việt Nam. Chương này phân tích các chi phí vận tải để đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô hiểu rõ hơn các yếu tố chi phí chính cần xem xét cho người vận chuyển khi tham gia chuỗi giá trị vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ.

Đánh giá chi phí của đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa đường bộ

Hoạt động đánh giá lợi nhuận - chi phí của đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô bao gồm việc xây dựng mô hình từ dưới lên (bottom-up) cho các đơn vị vốn chỉ thuần tuý cung cấp dịch vụ vận tải này. Theo thống kê của Tổng Cục Đường bộ Việt Nam (Tổng Cục ĐBVN) năm 2017, trung bình một doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ sở hữu năm xe tải. Do vậy, mô hình này phân tích lợi nhuận của các đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô sở hữu tối đa 30 xe tải với giả định rằng các đơn vị này chỉ cung cấp dịch vụ vận chuyển. Ngoài ra, mô hình lợi nhuận chia đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô thành hai loại: doanh nghiệp vận tải tuyến ngắn và doanh nghiệp vận tải tuyến dài. Việc phân tích lợi nhuận của hai nhóm này có nhiều điểm khác biệt đáng kể do các chi phí chung của hai nhóm này rất khác nhau. Bảng 3.1 thể hiện hai thông số chính phân biệt các doanh nghiệp vận tải tuyến ngắn và tuyến dài.

Bảng 3.1. Sự khác biệt giữa Đơn vị vận tải hàng hóa Tuyến ngắn và tuyến dài

Thông số	DN vận tải tuyến ngắn	DN vận tải tuyến dài
Quãng đường vận chuyển hàng hóa	100-200 km	>1000 km
Loại xe tải (lý tưởng)	5–10T	>20T

***Nguồn*:** Dữ liệu phỏng vấn sı cấp được thực hiện với các đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa đường bộ

Rõ ràng là việc sử dụng xe có trọng tải lớn hơn trong dịch vụ vận tải hàng hóa đường dài khiến doanh nghiệp tốn nhiều chi phí cố định và chi phí xăng dầu hơn. Hơn nữa, quãng đường mà xe vận chuyển hàng hóa đường dài phải di chuyển dài gấp khoảng 2,5 lần so với quãng đường di chuyển của xe vận tải tuyến ngắn, do vậy chi phí khả biến cũng cao hơn.

Phương pháp nghiên cứu

Như đã trình bày ở trên, mô hình phân tích chia đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa thành hai nhóm: đường dài và tuyến ngắn. Để đánh giá các nhân tố tác động đến chi phí, mô hình đã sử dụng các câu trả lời từ kết quả khảo sát vận tải hàng hóa đường bộ trên toàn quốc với hơn 110 doanh nghiệp kinh doanh vận tải. Ngoài ra, để tìm ra các giá trị con số chi phí và doanh thu chính xác cũng như để tìm hiểu sâu hơn về hoạt động vận tải, mô hình tập trung vào các cuộc phỏng vấn chuyên sâu với hơn 20 doanh nghiệp kinh doanh vận tải và công ty logistics với một bộ phận vận tải.

Mô hình này phân loại các chi phí thành chi phí cố định và khả biến. Bảng 3.2 liệt kê các mục chi phí chính, cùng với các mô tả ngắn gọn về từng mục.

Ngược lại, doanh thu được xác định bằng cách nhân số tấn-km hàng hóa vận chuyển bằng xe tải với biểu phí tính theo tấn-km. Mô hình này tính số chuyến xe chạy của mỗi loại doanh nghiệp dựa trên số chuyến xe tải chạy. Số chuyến xe chạy của hai loại doanh nghiệp vận tải này cũng chênh nhau nhiều do đơn vị chạy tuyến ngắn có số lượng chuyến mỗi năm cao hơn đơn vị chạy tuyến dài gấp khoảng 4-5 lần vì thời gian chạy mỗi chuyến ngắn hơn. Biểu phí nói trên được xác định theo thị trường, gồm các mức phí khác nhau áp dụng cho xe tải có tải trọng khác nhau chạy trên tuyến đường cụ thể. Phí vận tải đường dài cao hơn tuyến ngắn khi hàng hóa được vận chuyển bằng xe tải có cùng tải trọng. Biểu phí áp dụng trong mô hình này được lấy từ kết quả phỏng vấn các đơn vị kinh doanh dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng xe tải.

Các khoản mục chi phí

i. Chi phí nhiên liệu

Chi phí nhiên liệu phụ thuộc vào hiệu suất sử dụng nhiên liệu của xe tải và số km xe chạy. Xe chạy tuyến ngắn (ví dụ tuyến Hà Nội - Hải Phòng) thường di chuyển 5.000 km mỗi tháng trong khi xe chạy tuyến dài hơn như tuyến Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh có quãng đường di chuyển là 10.000 km mỗi tháng. Hiệu suất sử dụng nhiên liệu phụ thuộc vào tải trọng của xe, cụ thể được thể hiện trong bảng 3.3.

Bảng 3.2. Các mục chi phí chủ chốt của đơn vị kinh doanh dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng xe tải

Loại chi phí	Khoản mục	Mô tả
Chi phí khả biến	Chi phí nhiên liệu	Chi phí nhiên liệu tiêu hao
	Chi phí cầu đường	Chi phí cầu đường trả tại trạm thu phí
	Phí mãi lộ	Các khoản chi phí không chính thức trả trên đường đi để tránh bị giữ xe
	Phụ cấp lái xe	Lương lái xe trả theo chuyến
Chi phí cố định	Phí kiểm định	Phí kiểm định định kỳ và giấy chứng nhận kiểm định, trả cho Cục đăng kiểm Việt Nam
	Phí duy tu bảo dưỡng đường bộ/ phí sử dụng đường bộ	Phí trả cho việc lưu thông xe tải trên đường
	Lương cố định trả cho lái xe	Lương khoán cố định cho lái xe, không phụ thuộc vào năng suất làm việc của lái xe
	Lương của nhân viên hành chính	Lương cố định trả cho bộ phận hành chính
	Tiền thuê văn phòng	Tiền thuê không gian văn phòng, không phụ thuộc vào quy mô và hiệu quả của đội xe
	Chi phí bảo hiểm	Phí bảo hiểm hàng hóa và xe tải
	Chi phí bảo dưỡng	Chi phí hàng năm trả cho dịch vụ duy tu bảo dưỡng xe và sửa chữa xe trong quá trình lưu thông
Thu nhập trước thuế, trả lãi và khấu hao (EBITDA)	Chi phí lãi	Lãi trả khi thuê phương tiện vận chuyển
	Khấu hao	Chi phí khấu hao tài sản (xe tải)
	Chi phí cơ hội	Chi phí cơ hội khi trả trước một phần tiền mua phương tiện vận chuyển
	Thuế	Thuế thu nhập doanh nghiệp (nếu áp dụng)

***Nguồn*:** Dữ liệu phỏng vấn sı cấp được thực hiện với các đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa đường bộ

Bảng 3.3. Mức tiêu thụ nhiên liệu theo tải trọng xe

Tải trọng xe	Hiệu suất sử dụng nhiên liệu (L/100km)
0–5T	11
5–10T	13
10–20T	20
Trên 20 tấn	27

***Nguồn*:** Dữ liệu phỏng vấn sı cấp được thực hiện với các đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa đường bộ

Ở Việt Nam, thời gian chờ di chuyển do tình trạng tắc nghẽn giao thông là yếu tố chính làm giảm hiệu quả sử dụng nhiên liệu. Các đơn vị kinh doanh dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng xe tải quy mô nhỏ thường mua xe đã qua sử dụng có hiệu suất sử dụng nhiên liệu thấp hơn, do vậy gián tiếp làm tăng chi phí mỗi chuyến xe. Hơn nữa, giá dầu diesel tăng trong hai, ba năm gần đây cũng làm giảm lợi nhuận của đơn vị kinh doanh vận tải do các đơn vị này không thể tăng biểu phí vận tải dưới áp lực cạnh tranh của thị trường.

ii. Chi phí cầu đường

Chi phí cầu đường biến động tỷ lệ theo tải trọng của xe. Tài xế xe tải thường bỏ qua đường quốc lộ và đường cao tốc để tránh phí cầu đường; và khoảng thời gian có thể tiết kiệm bằng cách sử dụng đường quốc lộ và đường cao tốc không đáng kể do ùn tắc giao thông ở các điểm vào thành phố.

Mô hình tính toán phí cầu đường dựa trên dữ liệu của Tổng Cục đường bộ về số tiền phí cầu đường thu được, theo tải trọng xe tải và số lượng phí đường cao tốc hiện tại. Do đơn vị vận tải đường dài sử dụng xe có trọng tải lơn và phải trả nhiều chi phí cầu đường hơn nên họ có chi phí cầu đường đường cao hơn so với các đơn vị vận tải tuyến ngắn.

iii. Phí mãi lộ

Chi phí không chính thức đề cập đến các khoản thanh toán trái phép cho cảnh sát giao thông hoặc biên phòng để tránh chậm trễ hành trình. Không tuân thủ là lý do chính để cảnh sát giao thông chặn phương tiện, ví dụ như quá tải, vi phạm luật đường bộ, v.v.; tuy nhiên, các cuộc phỏng vấn với doanh nghiệp kinh doanh vận tải cho thấy lái xe đôi khi vẫn nộp tiền cho dù họ đang tuân thủ đầy đủ để tránh chậm trễ. Các khoản thanh toán không chính thức không phụ thuộc vào kích thước xe tải và thường được thanh toán khi vào một tỉnh mới, đặc biệt tại các cửa khẩu biên giới. Do đó, các tuyến đường dài hơn thường phát sinh nhiều chi phí không chính thức hơn.[1]

iv. Lương trả cho lái xe (khoán và theo chuyến)

Lương trả cho lái xe bao gồm hai phần — mức lương khoán cơ bản và mức phụ cấp theo chuyến, để khích lệ lái xe chạy nhiều chuyến hơn. Để kiếm thêm tiền, lái xe thường chạy nhiều hơn giới hạn thời gian lái xe là 10 giờ/ngày theo quy định của nhà nước.[2]

Đối với cả hai mức lương khoán và theo chuyến, lương trả cho lái xe đường dài cao hơn (1,5–2,5 lần) so với tuyến đường ngắn; tuyến đường dài hơn tiềm ẩn nhiều nguy hiểm hơn và lái xe phải ở xa nhà trong khoảng thời gian dài hơn, vì vậy mức lương cao hơn. Theo kết quả phỏng vấn các đơn vị kinh doanh dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng xe tải, mức lương trả cho lái xe hàng năm dao động trong khoảng từ 75 triệu VNĐ tới 250 triệu VNĐ.[3]

Một điểm khác biệt quan trọng khác là đơn vị kinh doanh trên tuyến ngắn chỉ cần 1 lái xe chạy mỗi chuyến do tuyến chạy ngắn, thường là trong ngày. Trong khi đó, đơn vị vận tải đường dài cần có 2 lái xe cho mỗi chuyến, mỗi lái xe thường chạy đủ 10 giờ/ngày. Ví dụ xe đi tuyến Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh thường chạy khoảng 48 tiếng mỗi chiều với hai lái xe thay phiên nhau lái 20 giờ/ngày.

Đồng thời, một điểm quan trọng cần lưu ý là tốc độ trung bình trên tuyến này (gần 1.600 km) chỉ vào khoảng 40 - 50 km/h dù xe chạy trên các đường quốc lộ hiện có, điều này cho thấy tác động của tình trạng tắc nghẽn giao thông đối với tốc độ xe chạy.

v. Phí kiểm định và sử dụng đường bộ

Mức phí kiểm định và sử dụng đường bộ bao gồm chi phí cố định, không phụ thuộc vào quãng đường xe chạy. Phí kiểm định được nộp cho nhà nước, thu phí hàng năm hoặc nửa năm trên đầu xe qua trung tâm kiểm định. Dưới sự giám sát của Cục đăng kiểm Việt Nam (VR), các trung tâm kiểm định phát hành giấy chứng nhận rằng xe tải đủ điều kiện lưu thông trên đường. Cảnh sát giao thông có thể kiểm tra giấy chứng nhận bất cứ lúc nào. Chi phí kiểm định được quy định bởi Quyết định số 138/1999/QĐ-BGGCP, theo đó xe có tải trọng nhỏ hơn thì có mức phí kiểm định thấp hơn. Mức phí được giữ ở mức tương tối thấp (230.000–460000 VNĐ) để khuyến khích chủ xe tải thường xuyên mang xe đi kiểm định. Mặc dù vậy, khoảng 10 phần trăm xe tải đang hoạt động không thực hiện kiểm định hàng năm.

Theo quy định của Thông tư 293/2016/TT-BTC, phí sử dụng đường bộ được thu dựa trên việc sử dụng xe tải trên đường. Thông thường, chủ xe, đơn vị kinh doanh vận tải hoặc người quản lý phương tiện có trách nhiệm thanh toán phí này. Phí sử dụng đường bộ thay đổi tùy theo kích thước xe tải: xe tải nhỏ hơn phải trả phí thấp hơn; xe tải lớn phải trả phí cao hơn, do nhu cầu sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông của xe tải lớn cao hơn (với tải trọng lớn hơn).

vi. Lương trả cho bộ phận hành chính và tiền thuê văn phòng

Các chi phí như lương của nhân viên hành chính và chi phí thuê văn phòng không phụ thuộc vào kích thước của xe và quãng đường xe chạy. Các chi phí này thường liên quan đến số lượng xe tải thuộc sở hữu của doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận chuyển bởi vì điều hành một công ty đòi hỏi phải có không gian văn phòng và số lượng nhân viên hành chính tối thiểu. Nhìn chung, chi phí này gia tăng theo số lượng đầu xe khi công ty mở rộng quy mô.

Trong các công ty ở Việt Nam, mỗi nhân viên hành chính thường quản lý 4 xe tải. Nếu công ty cung cấp thêm các dịch vụ khác ngoài vận tải hàng hóa thì chi phí lương của nhân viên hành chính được chia đều cho tất cả các dịch vụ, do vậy mang lại hiệu quả kinh tế nhờ quy mô. Trong khi đó chi phí thuê văn phòng phụ thuộc vào vị trí văn phòng do giá nhà đất thay đổi theo địa điểm. Các công ty vận chuyển hàng hóa bằng xe tải ở các khu vực công nghiệp trọng điểm ở Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh có mức thuê cao hơn so với các đơn vị vận tải ở các tỉnh nhỏ hơn tại Việt Nam.

vii. Chi phí bảo hiểm

Doanh nghiệp kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe tải phải trả hai loại phí bảo hiểm — bảo hiểm trách nhiệm dân sự bắt buộc để đảm bảo bồi thường thiệt hại của bên thứ ba và bảo hiểm tùy chọn cho xe để đảm bảo chi trả cho thiệt hại cho chính chiếc xe tải. Trong nghiên cứu này, mô hình giả thuyết rằng doanh nghiệp kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe tải mua cả hai loại bảo hiểm. Dựa trên các cuộc phỏng vấn tập trung, phí bảo hiểm bắt buộc tổng cộng ước tính từ 1 đến 2% chi phí xe tải, trong khi phí bảo hiểm tùy chọn tổng cộng khoảng 3% chi phí xe tải.

Nghị định số 103/2008/ND-CP quy định tất cả các chủ xe cơ giới (bao gồm cả xe tải) phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự, tuy nhiên Việt Nam chưa có quy định bắt buộc mua bảo hiểm đối với thiệt hại của xe tải và hàng hóa. Mặc dù các doanh nghiệp thường mua bảo hiểm xe tùy chọn để bù đắp chi phí thiệt hại về xe nếu xảy ra tai nạn nhưng họ không mua bảo hiểm hàng hóa. Ngược lại, các đơn vị gửi hàng sẽ chọn mua bảo hiểm hàng hóa để bảo đảm cho các hàng hóa có giá trị lớn. Tuy nhiên, nếu hàng hóa bị hư hỏng trong quá trình vận chuyển do tai nạn, trộm cắp, v.v. và chứng minh được do lỗi của lái xe, công ty xe tải có trách nhiệm bồi thường cho khách hàng. Xu hướng chung là các công ty sẽ thanh toán chi phí thiệt hại trong từng trường hợp cụ thể, thay vì mua bảo hiểm hàng hóa trả trước.

viii.Chi phí bảo dưỡng

Mặc dù chi phí bảo dưỡng xe tải thay đổi tuỳ theo thời gian sử dụng xe, các đơn vị vận tải cho biết họ thường đưa tất cả xe tải trong đội xe đến bên thứ ba để bảo dưỡng 6 tháng/lần hoặc 1 năm/lần, do vậy trên thực tế, chi phí bảo dưỡng không phụ thuộc vào thời gian đã sử dụng xe. Chi phí bảo dưỡng trong mô hình này được chia thành hai phần: 1) phí dịch vụ hàng năm hoặc nửa năm 2) chi phí lốp xe, bao gồm chi phí bảo dưỡng trên đường do hao mòn hàng ngày.

Chi phí dịch vụ bảo dưỡng định kỳ thay đổi theo kích thước của xe, dao động từ 4 triệu VNĐ đối với xe có tải trọng dưới 5 tấn đến 40 triệu VNĐ đối với xe đầu kéo có tải trọng 31 tấn. Chi phí lốp xe cũng phụ thuộc vào kích thước của xe do giá lốp của xe có trọng tải lớn cao hơn. Vì lốp xe có tuổi thọ cố định (khoảng 60.000 km mỗi lốp), nên chi phí lốp xe cũng phụ thuộc vào quãng đường xe đã chạy, đơn vị vận tải đường dài phải chịu chi phí hao mòn và chi phí bảo dưỡng trên đường cao hơn.

ix. Lãi suất, chi phí cơ hội, khấu hao và thuế

Phần phân tích các chi phí cố định và khả biến ở trên cho ta biết mức biên lợi nhuận gộp của đơn vị vận tải. Chương 3 bao gồm một phần (Tính toán doanh thu) thảo luận về cách mô hình tính toán tỷ suất lợi nhuận ròng cho một đơn vị vận tải. Mô hình này cũng đánh giá bốn mục chi phí xuất hiện sau Thu nhập trước thuế, trả lãi và khấu hao (EBITDA) trong báo cáo Lỗ Lãi (P&L): lãi, khấu hao, chi phí cơ hội và thuế của một đơn vị vận tải.

Chi phí lãi: Chi phí lãi vay liên quan đến chi phí tài chính cho việc mua xe tải. Các đơn vị thường mua xe tải với khoản vay lãi suất 10%. Các cuộc phỏng vấn với đơn vị kinh doanh dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng xe tải cho thấy họ có thể vay khá dễ dàng tuy nhiên lãi suất vay khá cao. Nhìn chung, hợp đồng mua bán xe tải yêu cầu trả trước trung bình 40%, phần còn lại được trả qua khoản tín dụng, mặc dù tỷ lệ này có thể thay đổi tùy theo quy mô doanh nghiệp. Công ty lớn thường có đủ lượng tiền mặt dự trữ để trả trước nhiều hơn (đến 70%) so với công ty có quy mô nhỏ. Trong mô hình này, chi phí lãi vay phụ thuộc vào giá xe, do vậy xe có tải trọng lớn thường có chi phí lãi cao hơn.

Khấu hao Khấu hao xe tải là một hoạt động quan trọng để tính tỷ suất lợi nhuận trên vốn sử dụng (ROCE) của xe tải. Theo kết quả phỏng vấn các đơn vị vận chuyển hàng hóa bằng xe tải cũng như các nghiên cứu tương tự khác, mức khấu hao xe tải là 10% tính trên giá trị còn lại của xe trong năm trước đó. Gía trị trung bình của tài sản (giá trị xe tải) vào đầu năm và cuối năm được tính vào chi phí vốn của công ty.

Chi phí cơ hội: Công ty vận tải lẽ ra có thể sử dụng khoản tiền trả trước nói trên để đầu tư lại vào hoạt động kinh doanh, do vậy đây là chi phí cơ hội của công ty. Chi phí vốn thường được ước tính ở mức 15%, đây là tỷ số lợi nhuận ròng trên vốn chủ sở hữu trung bình ở Việt Nam. Mức này được sử dụng để tính toán chi phí cơ hội của công ty vận tải.

Thuế: Trong mô hình này, thuế thu nhập doanh nghiệp tiêu chuẩn (20%) được sử dụng cho các đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. Mặc dù nhà nước áp dụng các mức thuế đặc biệt và đưa ra các biện pháp khuyến khích cho các doanh nghiệp nhỏ và vừa (SME) ở trong và ngoài nước, mô hình này không phân biệt doanh nghiệp giữa các loại hình kinh doanh và tính số tiền thuế phải trả dựa trên biên lợi nhuận ròng.

Xác định doanh thu

Biểu phí dịch vụ vận chuyển được quy định theo xe tải, dựa trên các loại xe tải khác nhau. Khi chuyển thành đơn vị tấn-km, biểu phí dịch vụ vận chuyển đường dài thấp hơn so với phí vận chuyển tuyến ngắn. Chuyên chở hàng bằng 1 xe tải 5 tấn trên tuyến ngắn như Hà Nội - Hải Phòng tốn trung bình 1,5 triệu VNĐ trong khi chở hàng bằng xe tải 25 tấn trên tuyến Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh tốn trung bình 35 triệu VNĐ. Mức phí này có thể chênh nhau nhiều giữa các công ty tuỳ theo dịch vụ mà họ cung cấp. Một số công ty đưa cả dịch vụ thông quan hàng hóa, v.v. vào trong đơn giá. Do các đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô chịu trách nhiệm tìm kiếm đơn đặt hàng cho lượt về (và tỷ lệ chạy xe không lượt về dao động từ 50 đến 70%), biểu phí thường được liệt kê cho các chuyến một chiều. Chi phí phát sinh khi chạy không tải chiều về do đơn vị vận tải trực tiếp chịu chứ không phải đơn vị gửi hàng.

Mô hình lấy tỷ lệ sẵn có của xe tải là 80%, tính toán số ngày hoạt động thực tế cho xe tải trong một năm. Kết quả này dựa trên khảo sát vận tải bằng xe tải trên toàn quốc. Thời gian mỗi chuyến bao gồm thời gian xe chạy cũng như thời gian xe không di chuyển trong quá trình vận chuyển. Sử dụng số ngày hoạt động và thời gian hành trình, mô hình sẽ tính toán số chuyến đi hàng năm của đơn vị vận tải đường dài và tuyến ngắn, sau đó tính toán tổng doanh thu hàng năm cho mỗi đơn vị.

Phân tích và kết quả mô hình

Dựa trên các giả định về chi phí và doanh thu được thảo luận trong các phần trên, mô hình xây dựng báo cáo P&L cho các đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, cung cấp các yếu tố tác động chính đến chi phí bằng cách ước tính tỷ lệ mỗi mục chi phí (đã thảo luận ở trên) trong tổng chi phí. Chi phí và doanh thu được thể hiện theo đơn vị VNĐ/tấn-km để phản ánh hiệu quả của xe có trọng tải lớn so với xe có trọng tải nhỏ. Và, khi số lượng xe tải thuộc sở hữu của đơn vị vận tải tăng lên thì có thể mang lại hiệu quả kinh tế nhờ quy mô, đồng thời cải thiện đáng kể tỷ suất lợi nhuận ròng.

Phần tiếp theo sẽ trình bày về ba lĩnh vực chính sau đây của cả đơn vị vận tải tuyến ngắn và đường dài:

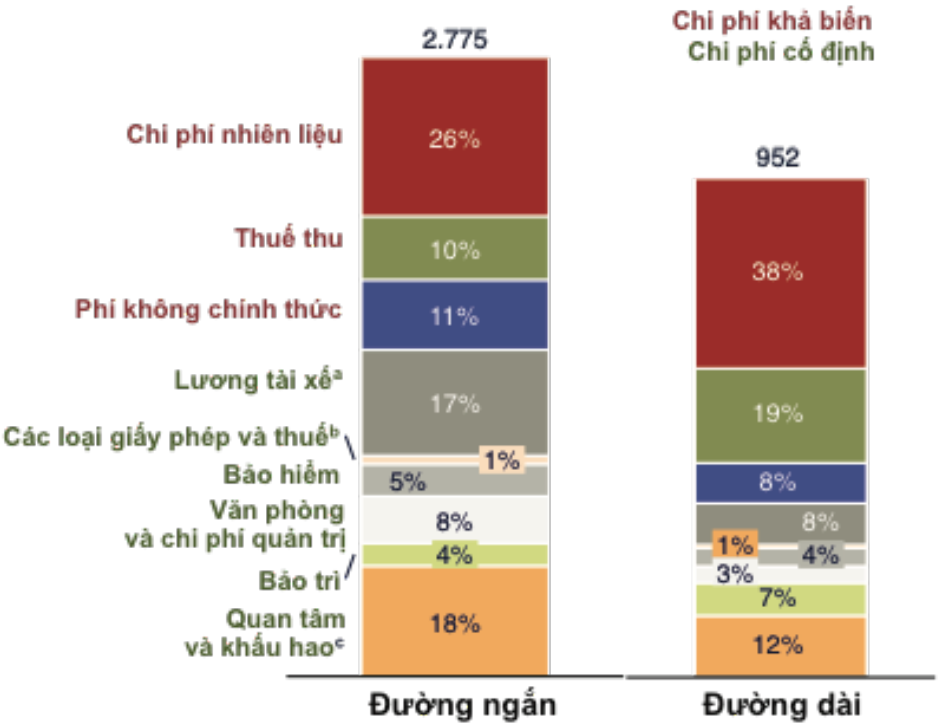
1. Các động lực phát sinh chi phí chính
2. Biến động về chi phí khi kích thước xe thay đổi
3. Hiệu quả kinh tế nhờ quy mô

i. Các động lực phát sinh chi phí chính

Hình 3.1 phản ánh chi phí hàng năm của mỗi xe khi vận tải hàng hóa tuyến ngắn và tuyến dài (tính theo đơn vị VNĐ/tấn-km).

Hình 3.1. Chi phí hàng năm của mỗi xe theo tuyến ngắn và dài

Tính theo đơn vị VNĐ/tấn-km



***Nguồn*:** Dữ liệu phỏng vấn sı cấp, Phân tích của A.T. Kearney được thực hiện như một phần của nghiên cứu này.
***Ghi chú*:** Xe tải 5-10T sử dụng cho các tuyến đường ngắn , xe tải trên 20T sử dụng cho các tuyến đường dài.
a. Bao gồm lương cứng và lương khoán
b. Bao gồm phí bảo trì đường bộ
c. Bao gồm chi phí vốn

Như trinh bày trong hình trên, chi phí khả biến của đơn vị vận tải tuyến ngắn chiếm 52% tổng chi phí, trong khi chi phí khả biến của đơn vị vận tải đường dài là 66% chi phí hàng năm. Do vậy, đơn vị vận tải tuyến đường dài có chi phí tính theo km đồng nhất hơn, do vậy có biên lợi nhuận gộp, biên lợi nhuận hoạt động và biên lợi nhuận nhất quán hơn. Ngược lại các mức biên này của đơn vị vận tải tuyến ngắn có thể cao hơn khi quãng đường xe đi tăng lên do doanh thu sẽ tăng nhưng chi phí thì không. Tuy nhiên các mức biên này cũng có thể rất thấp nếu người dân không có nhiều nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng xe tải.

Năm mục chi phí hàng đầu của các đơn vị vận tải là chi phí xăng dầu, cầu đường, chi phí không chính thức, lãi suất và lương trả cho lái xe. Nguyên nhân dẫn đến tỷ lệ chi phí giữa hai nhóm đơn vị kinh doanh dịch vụ vận tải hàng hóa được xác định là do tải trọng của xe và quãng đường di chuyển. Chi phí xăng dầu là yếu tố chi phí quan trọng nhất của các đơn vị vận tải hàng hóa, chiếm tỷ trọng cao nhất trong tổng chi phí. Do chi phí xăng dầu liên quan trực tiếp đến trọng tải của xe, chúng ta cần tập trung cải thiện thiết kế động cơ xe tải trong tương lai để đảm bảo hiệu suất sử dụng nhiên liệu cao hơn. Các lĩnh vực có thể cải thiện khác là hạn chế tắc nghẽn giao thông và giảm thời gian xe chờ trên đường để giảm lượng nhiên liêu tiêu hao vô ích khi xe không thể di chuyển. Phí cầu đường và chi phí lãi là mục chi phí cao nhất trong tổng chi phí của đơn vị vận tải (hai loại chi phí này chiếm 30% tổng chi phí). Phí cầu đường và chi phí lãi do nhà nước quy định và chúng ta chỉ giảm được mức đóng thông qua các biện pháp can thiệp của nhà nước, nếu phù hợp. Chi phí không chính thức gây thiệt hại cho các đơn vị vận tải nhiều nhất và cần phải loại bỏ gánh nặng chi phí không cần thiết này thông qua việc tăng cường sự tuân thủ của đơn vị vận tải và cải cách chính phủ để minh bạch hóa hoạt động vận tải.

Các biện pháp chính sách hướng tới giảm bớt các chi phí chí này sẽ giúp làm giảm chi phí vận tải nói chung và do vậy, giảm chi phí logistics cho Việt Nam.

ii. Biến động về chi phí khi kích thước xe thay đổi

Chi phí trên ton-km giảm khi kích thước xe tải tăng lên. Tuy nhiên dữ liệu của các mục chi phí chính nêu trong phần trên vẫn không đổi. Các chi phí không phụ thuộc vào trọng tải của xe như lương cố định của lái xe, chi phí không chính thức, chi phí hành chính và tiền thuê văn phòng được chia đều cho số tấn cước của xe. Các chi phí phụ thuộc vào kích thước xe tải, như nhiên liệu, phí cầu đường, bảo trì, v.v., cũng giảm xuống mức chi phí thấp hơn trên mỗi tấn, nhờ khả năng chuyên chở hàng hóa lớn hơn của xe tải có tải trọng lớn hơn. Biến động chi phí cho một đơn vị vận tải đường dài như trong hình 3.2 thể hiện rõ xe tải có tải trọng lớn hơn hiệu quả hơn và vận chuyển khối lượng hàng hóa lớn hơn với chi phí hiệu quả thấp hơn. Ví dụ: chuyển từ xe tải tải trọng 5 tấn sang xe đầu kéo tải trọng trên 20 tấn (cho cả đơn vị vận tải tuyến ngắn và đường dài) giúp giảm khoảng 76% chi phí.

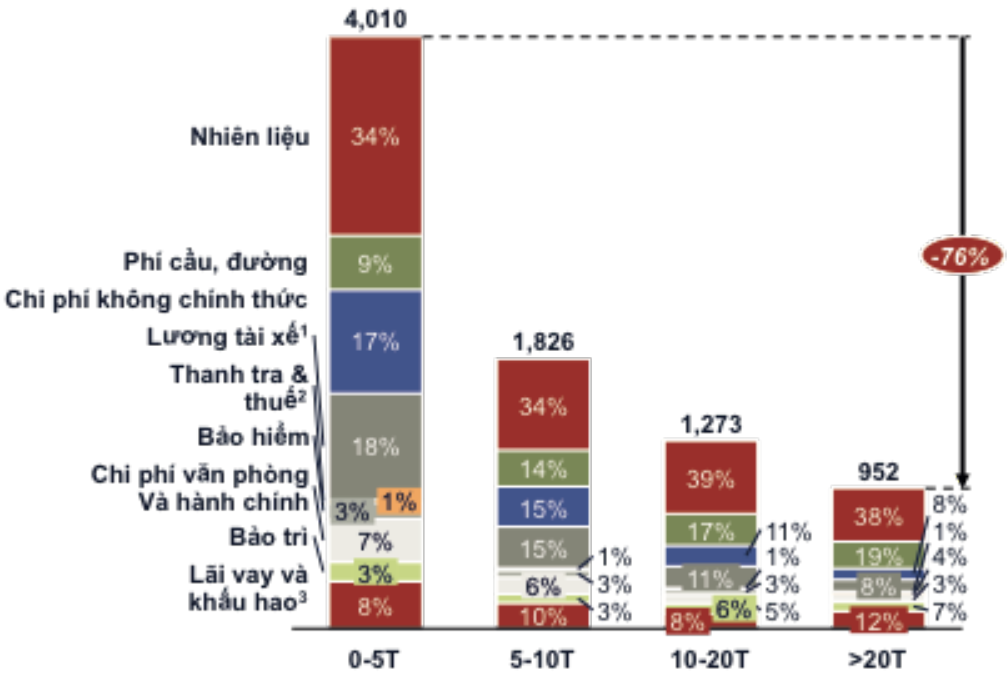
iii. Hiệu quả kinh tế nhờ quy mô

Quy mô của công ty kinh doanh dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng xe tải được xác định bằng số đầu xe mà công ty sở hữu. Trong mô hình này, khả năng sinh lợi của đơn vị vận tải được thể hiện thông qua biên lợi nhuận ròng và mức lợi nhuận trên vốn đã sử dụng. Trong khi biên lợi nhuận ròng hoàn toàn phụ thuộc vào lợi nhuận mà xe tải mang lại (từ các thông số chi phí và doanh thu trình bày ở phần trên), mức lợi nhuận trên vốn ROCE xem xét thêm cả yếu tố vốn cố định và lưu động. Đối với một đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, tài sản (xe tải) là tài sản cố định trong khi tài sản lưu động thu được từ doanh thu.

Khả năng sinh lợi của đơn vị vận tải thường gia tăng khi số lượng đầu xe đơn vị sở hữu tăng thêm. Đơn vị vận tải đạt được hiệu quả kinh tế nhờ quy mô do chi phí cố định được chia đều cho số lượng đầu xe nhiều hơn khiến cho lợi nhuận mỗi xe tạo ra cao hơn, do vậy đơn vị có biên lợi nhuận và mức lợi nhuận trên vốn ROCE cao hơn. Hình 3.3 và 3.4 thể hiện sự thay đổi về khả năng sinh lợi trong mối tương quan với quy mô doanh nghiệp. Nếu các đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô sở hữu trung bình 5 xe tải cho mỗi đơn vị thì các đơn vị này sẽ có biên lợi nhuận thấp, khoảng 3-5%, ảnh hưởng đến tính bền vững trong ngành.

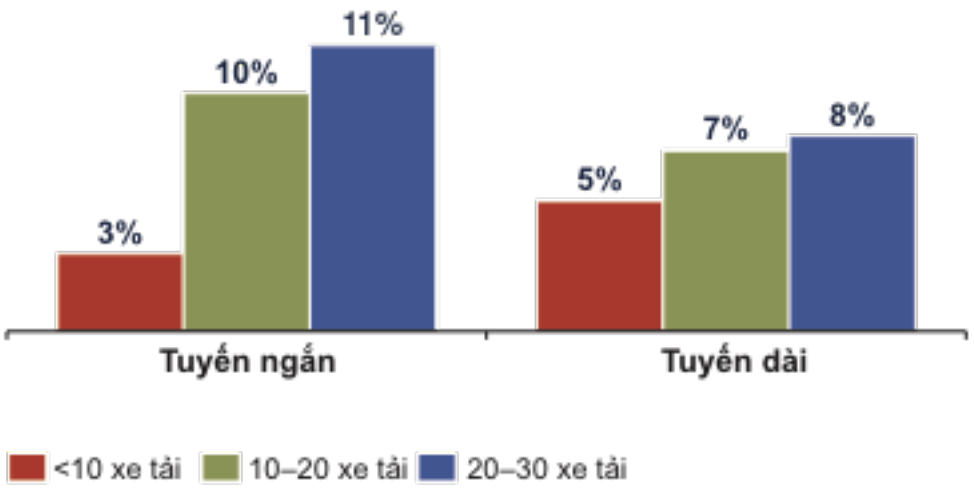
Hình 3.2. Biến động chi phí vận chuyển theo kích thước xe tải

Tính theo đơn vị VNĐ/tấn-km



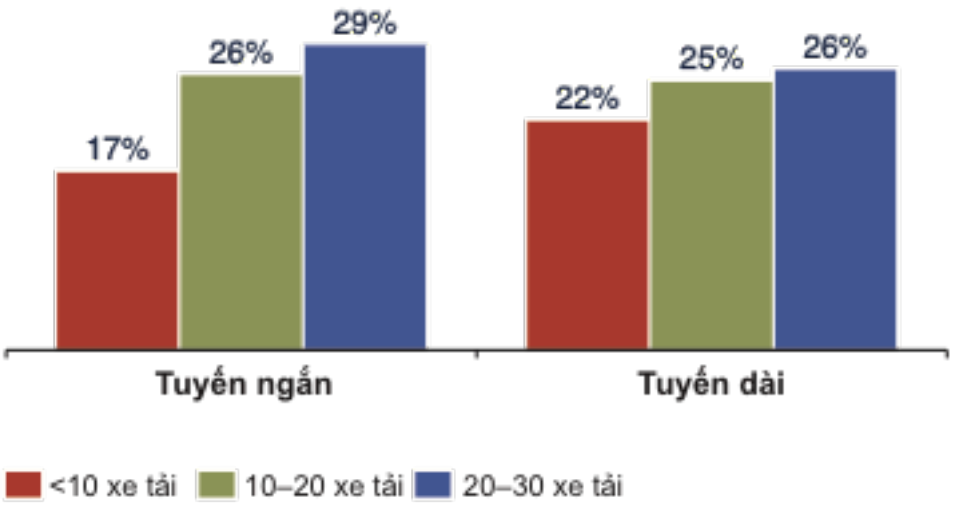
***Nguồn*:** Dữ liệu phỏng vấn sı cấp, Phân tích của A.T. Kearney được thực hiện như một phần của nghiên cứu này.
***Ghi chú*:** Cước vận chuyển trên mỗi xe tải trên một tấn-km cho quãng đường 1.500km
a. Bao gồm lương cứng và lương khoán
b. Bao gồm phí bảo trì đường bộ
c. Bao gồm chi phí vốn

Hình 3.3. Thay đổi về biên lợi nhuận ròng trong mối tương quan với quy mô dàn xe của đơn vị kinh doanh dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng xe tải



***Ghi chú*:** Biên lợi nhuận ròng = lợi nhuận sau thuế ÷ tổng doanh thu Lợi nhuận sau thuế = tổng doanh thu - (chi phí cố định + chi phí khả biến + chi phí lãi + khấu hao + chi phí cơ hội + thuế)

Hình 3.4. Thay đổi về mức lợi nhuận trên vốn ROCE trong mối tương quan với quy mô dàn xe của đơn vị kinh doanh dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng xe tải



***Ghi chú*:** Chỉ số ROCE là kết quả của phép chia thu nhập ròng (không bao gồm chi phí lãi và chi phí cơ hội) cho số vốn đã sử dụng (gồm vốn cố định là giá trị tài sản và vốn lưu động là các khoản phải thu)

Đơn vị vận tải tuyến ngắn có biên lợi nhuận cao hơn tuyến đường dài (đối với đơn vị có hơn 10 đầu xe). Nhà nước cần xây dựng các chính sách để nâng cao khả năng sinh lợi cho doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng xe tải tuyến đường dài bằng cách cải thiện hạ tầng, kiểm soát chi phí không chính thức, v.v. trong khi phát triển các hình thức vận tải đường dài thay thế trong dài hạn.

Kết luận chính

Phân tích mô hình chi phí chỉ ra các đòn bẩy giúp cải thiện khả năng sinh lợi sau.

i. **Quy mô dàn xe:** Tăng số lượng đầu xe hoạt động mang lại hiệu quả kinh tế nhờ quy mô cho các mục chi phí cố định như lương nhân viên hành chính, chi phí thuê văn phòng, v.v. từ đó giúp doanh nghiệp có biên lợi nhuận cao hơn. Khi quy mô tăng lên, công ty cũng có thể đầu tư vào các dịch vụ logistics khác, từ đó tạo ra hiệu quả kinh tế nhờ phạm vi hoạt động.

ii. **Trọng tải xe và tấn cước:** Đa số các đầu mục chi phí đều phụ thuộc vào trọng tải của xe, ví dụ chi phí nhiên liệu, cầu đường, bảo dưỡng, kiểm định, phí sử dụng đường bộ, bảo hiểm và lãi suất. Mặc dù các chi phí tuyệt đối này sẽ tăng lên theo trọng tải xe, tuy nhiên hiệu quả chi phí tính theo tấn-km lại giảm đáng kể do lượng hàng hóa tính cước tăng lên.

iii. **Đặc điểm tuyến chuyên chở:** Xe tải chạy tuyến dài đi qua nhiều trạm kiểm soát hơn và phải chịu nhiều phí không chính thức và phí cầu đường hơn. Nhìn chung, các chuyến đường dài luôn tiềm ẩn nhiều rủi ro hơn so với các chuyến ngắn, chẳng hạn như cần có hai tài xế được trả lương cao hơn, do đó làm giảm lợi nhuận.

iv. **Tỷ lệ xe chạy có tải:** Xe chạy không tải chiều về có tác động lớn đến khả năng sinh lợi của đơn vị vận tải hàng hóa do làm giảm quãng đường tính phụ cấp của đơn vị này. Do chi phí biến động cao phát sinh trên mỗi chuyến đi khi chạy xe không, các đơn vị vận tải đường dài phải chịu chi phí cao hơn.

Bốn động lực chính tạo ra lợi nhuận nói trên là cơ sở để chúng tôi đưa ra các khuyến nghị chính sách cho các đơn vị vận tải. Chương 5 thảo luận đề xuất chính sách chi tiết.

Các hoạt động thực hiện trong tương lai

Chi phí vận chuyển chiếm tỷ lệ rất lớn trong tổng chi phí logistics ở Việt Nam. Tuy nhiên, để tăng tính cạnh tranh thương mại của Việt Nam, chi phí vận chuyển phải giảm đi. Lợi nhuận được cải thiện cũng sẽ giúp các đơn vị vận tải đầu tư vào các hoạt động kinh doanh và cung cấp các dịch vụ bổ sung, như kho bãi, đóng gói, thông quan, giao nhận hàng hóa, v.v. Các yếu tố chính tác động đến chi phí đề cập trong chương này bao gồm:

1. Sát nhập các công ty kinh doanh dịch vụ vận tải quy mô nhỏ thành doanh nghiệp lớn hơn
2. Sử dụng xe có trọng tải phù hợp cho các tuyến vận chuyển cụ thể (ví dụ xe tải trọng lớn cho tuyến đường dài)
3. Tổng hợp cước vận chuyển
4. Tăng tỷ lệ sử dụng
5. Tăng hiệu quả sử dụng nhiên liệu
6. Giảm chi phí không cần thiết, ví dụ phí không chính thức

Các yếu tố chính tác động đến chi phí này sẽ được nghiên cứu chi tiết hơn trong Chương 5 về các phương án chính sách.

Tóm tắt

- Chi phí vận tải chiếm gần 60% tổng chi phí logistic. Mô hình lợi nhuận, được xây dựng cho nghiên cứu này và dựa trên các cuộc phỏng vấn chuyên sâu, đánh giá cấu trúc chi phí của các đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.
  - Chi phí vận tải ước tính là 2.775 VNĐ/tấn/km cho tuyến ngắn và 952 VNĐ/tấn/km cho tuyến dài, với lợi nhuận ước đạt từ 3% đến 5% đối với doanh nghiệp vận tải nhỏ có ít hơn 10 xe. Các chi phí thay đổi cho tuyến ngắn chiếm gần 50% tổng chi phí và lên tới 65% cho tuyến dài. Lợi nhuận và ROCE tăng theo quy mô đội xe, thể hiện hiệu quả kinh tế dựa trên quy mô.
  - Năm loại chi phí hàng đầu đối với doanh nghiệp vận tải là chi phí nhiên liệu, phí cầu đường, chi phí không chính thức, chi phí lãi vay và lương lái xe, tổng cộng chiếm 80% tổng chi phí doanh nghiệp.
  - Mô hình tính toán chỉ ra rằng chi phí logistic/tấn/km sẽ giảm khi tăng số lượng xe, tăng trọng tải của xe và tăng tần suất sử dụng xe.
- Nội dung chính cần lưu ý trong chương này sẽ giúp tạo nền tảng cho các phương án chính sách có thể vận dụng bao gồm việc kết hợp các đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô nhỏ, sử dụng xe tải kích thước lớn hơn (cụ thể là trên các tuyến dài) và kết hợp hàng hóa.

Thuyết minh

1. Theo kết quả phỏng vấn, đối với quãng đường vận chuyển dài 300km, trung bình doanh nghiệp/lái xe phải trả 600.000 VNĐ tiền chi phí không chính thức.

2. Xem Điều 65 Luật 23/2008/QH12 về Giao thông đường bộ được Quốc hội Việt Nam phê chuẩn ngày 13/11/2008. https://thuvienphapluat.vn/van-ban/EN/Giao-thong-Van-tai/Law-No-23-2008-QH12-of-November-13-2008-on-road-traffic/88512/tieng-anh.aspx.

3. Lái xe tuyến ngắn có mức lương cố định trung bình là 4,5 triệu VNĐ/tháng và phụ cấp trung bình 115.000 VNĐ/chuyến. Lái xe đường dài có mức lương cố định trung bình là 10 triệu VNĐ/tháng và phụ cấp trung bình 200.000 VNĐ/chuyến.

4. Mô hình phân tích sử dụng các dữ liệu thu thập được khi phỏng vấn các đơn vị kinh doanh dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng xe tải. Mức lương trung bình của cán bộ hành chính là 6 triệu VNĐ/tháng, tiền thuê văn phòng của công ty có 35 đầu xe ở Thành phố Hồ Chí Minh là 2.000 Đô la Mỹ.

Tài liệu tham khảo

Ngân hàng Thế giới. 2018. *Chỉ số năng lực quốc gia về logistics 2018.* Washington, DC: Ngân hàng Thế giới. https://lpi.worldbank.org/.

Bộ Công thương, Việt Nam 2017. *Logistics Việt Nam 201* 7 (bằng tiếng Việt). Hà Nội: Bộ CT http://www.moit.gov.vn/documents/36315/0/Bao+cao+Logistics+Viet+Nam+2017.pdf/5b311ed4-c00b-4f8d-9dde-b9ece86f0b75.

VoV (Tiếng nói Việt Nam). 2017. "Chi phí logistics của Việt Nam chiếm 20,8% GDP." *Tiếng nói Việt Nam*, ngày 15/12/2017. https://english.vov.vn/economy/vietnams-logistic-costs-make-up-208-of-gdp-364750.vov.

Zeng, Amy Z. và Christian Rossetti. 2003. "Phát triển khung đánh giá chi phí logistics trong các quy trình mua hàng toàn cầu." *Tạp chí Quốc tế về Phân phối & Quản lý Logistics* 33(9):785-803. DOI: 10.1108/09600030310503334.

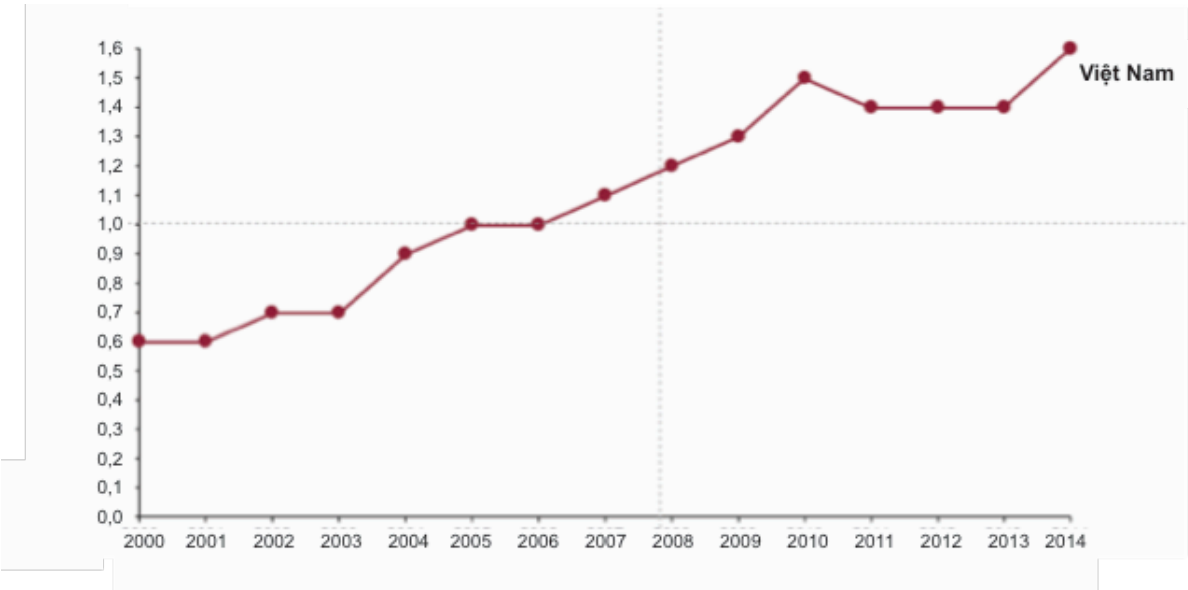
Chương 4: Đánh giá Phát thải khí nhà kính

Việt Nam đã chuyển từ nền kinh tế kế hoạch hóa tập trung sang nền kinh tế vận hành theo cơ chế thị trường với nhiều thành công nổi bật. Tuy nhiên, thách thức chính đối với Việt Nam là duy trì đà phát triển kinh tế một cách bền vững và ngăn ngừa các tác động tiêu cực của suy thoái môi trường và biến đổi khí hậu. Công nghiệp hóa, đô thị hóa và thâm canh nông nghiệp gia tăng mức độ phát thải khí nhà kính (KNK), giảm khả năng chống chịu với biến đổi khí hậu và ảnh hưởng tiêu cực đến chất lượng không khí, đất đai và nước, dẫn đến những tác động sâu rộng với ngành năng lượng và vận tải của Việt Nam.

Tỷ lệ phát thải tính theo đầu người ở Việt Nam đã gia tăng trong thập niên vừa qua; cụ thể, lượng phát thải đã tăng gần 6 lần, từ 0,3 tấn cacbon điôxít (CO_2)/ người vào năm 1990 lên 1,51 tấn CO_2/ người vào năm 2010 (hình 4.1). Trong khi đó, cũng trong giai đoạn này, mức phát thải của Trung Quốc chỉ tăng 3 lần, Hàn Quốc tăng 2,5 lần và Thái Lan tăng 2 lần.

Hình 4.1. Khí thải CO_2 tại Việt Nam, 2000–2014

ĐVT: tấn/người



Nguồn: Số liệu của Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế (OECD) về vận tải đường hành không và phát thải KNK (cơ sở dữ liệu): https://data.oecd.org/air/air-and-ghg-emissions.htm.

Vào năm 2017, Việt Nam đã đệ trình Báo cáo cập nhật hai năm một lần (BUR) lần thứ hai lên Công ước khung của Liên hợp quốc về biến đổi khí hậu (UNFCCC) (Bộ TN&MT 2017, 29). Theo kết quả kiểm kê khí nhà kính được trình bàytrong báo cáo, ngành năng lượng phát thải tổng cộng 151,4 triệu tấn CO_2 tương đương (triệu tấn CO_2e), tương đương với 151.402 nghìn tấn (kt), từ quá trình đốt cháy và sản xuất nhiên liệu. Trong đó, lượng phát thải trong lĩnh vực vận tải là 29,7 triệu tấn CO_2e

(tương đương 29.698 kT). Trong ngành giao thông vận tải, giao thông đường bộ (hành khách và hàng hóa) chiếm tỷ lệ phát thải cao nhất, tiếp theo là giao thông đường biển. Về mức phát thải của các loại nhiên liệu, diesel là nguồn phát thải lớn nhất trong lĩnh vực giao thông vận tải, chiếm 42,7%, sau đó là xăng dầu với tỷ lệ gần tương đương.

Các động cơ và thiết bị sử dụng nhiều diesel để vận chuyển nguyên vật liệu, hàng hóa và con người là nguồn phát thải muội than, khí độc và khí nhà kính. Với tốc độ đô thị hóa nhanh chóng và giao dịch thương mại ngày một tăng ở các nước Châu Á, các hoạt động phát thải có tác động trực tiếp đến môi trường và sức khoẻ cộng đồng được dự báo sẽ còn gia tăng hơn nữa. Mặc dù Chính phủ Việt Nam đã thực hiện nhiều chương trình và dự án hướng tới cải thiện hiệu quả và giảm thiểu tác động môi trường của hoạt động vận tải hàng hóa, chúng ta vẫn cần thực hiện thêm nhiều hoạt động khác.

Lĩnh vực năng lượng (đốt cháy và sản xuất nhiên liệu) là nguồn phát thải khí nhà kính lớn nhất. Bảng 4.1 trình bày số liệu phát thải theo phân ngành trong lĩnh vực năng lượng:

Bảng 4.1 Phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực năng lượng (Đốt cháy và sản xuất nhiên liệu)

ĐVT: nghìn tấn (kT)

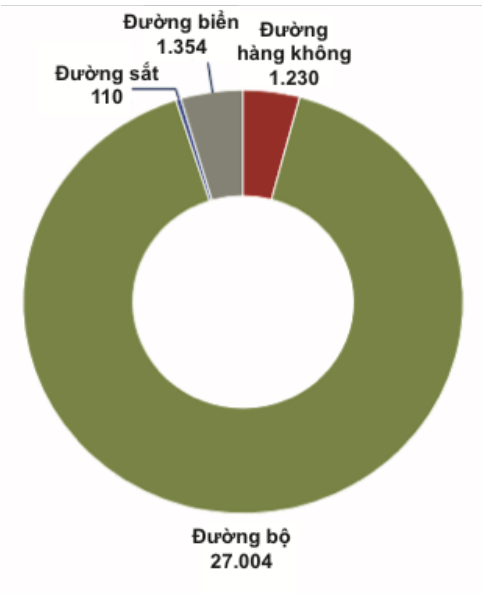
Loại khí	**Khí đốt**			
	CO_2	**CH_4**	**N_2O**	**Tổng lượng CO_2 tđ**
Tổng	**126.914,63**	**935,91**	**3,66**	**151.402,52**
1.A. Đốt nhiên liệu	125.364,91	154,77	3,65	130.320,41
1.A.1. Công nghiệp năng lượng	43.527,92	0,71	0,41	43.669,38
1.A.2. Công nghiệp sản xuất và xây dựng	40.233,16	8,31	1,12	40.773,46
1.A.3. Giao thông vận tải	**29.492,65**	**4,97**	**0,27**	**29.698,24**
1.A.4. Ngành khác	11.346,81	140,7	1,82	15.405,32
1.A.5. Các ngành khác không sử dụng năng lượng	764,36	0,08	0,03	774,00
1.B. Phát thải khí do phát tán	1.549,72	781,14	0,01	21.082,12
1.B.1. Khai thác than		92,76		2.319,11
1.B.2. Dầu và khí đốt tự nhiên	1.549,72	688,38	0,01	18.763,01

***Nguồn*:** MNRE 2017.

Tương tự, ngành giao thông vận tải có thể được chia thành bốn phân ngành, gồm hàng không, đường bộ, đường sắt và đường biển, trong đó giao thông đường bộ là nguồn phát thải khí nhà kính lớn nhất (trên 27.000 kT) (hình 4.2).

Hình 4.2. Phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực giao thông vận tải ở Việt Nam

ĐVT: nghìn tấn (kT)



***Nguồn*:** MNRE 2017.

Các yếu tố tác động đến lượng phát thải của các phương tiện cơ giới bao gồm loại xe, trọng tải, thời gian sử dụng và chất lượng xe; loại nhiên liệu và địa hình lưu thông. Nhìn chung, xe cũ thường phát thải nhiều hơn và xe sử dụng nhiên liệu sạch, có thời gian sử dụng ít hơn sẽ có mức phát thải thấp hơn.

Các yếu tố khác đóng góp vào sự gia tăng mức độ các chất ô nhiễm trong không khí là chất lượng đường kém, quy hoạch và chính sách giao thông chưa hiệu quả và không toàn diện, sử dụng các hình thức giao thông có mức phát thải cao (ví dụ: đường bộ), tình trạng tắc nghẽn giao thông đặc biệt là ở các cụm đô thị như ở Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh.

Nếu không thực hiện các biện pháp can thiệp chủ động nhằm giảm thiểu và kiểm soát mức phát thải, các loại khí nhà kính và những gây ô nhiễm khác sẽ làm trầm trọng hơn tác động của biến đổi khí hậu lên các hệ sinh thái và cộng đồng dân cư, gây ra thiệt hại đáng kể đến kinh tế và xã hội.

Nỗ lực giảm phát thải khí nhà kính của Chính phủ Việt Nam

Trong những năm gần đây, Chính phủ Việt Nam đã xây dựng và ban hành một số chính sách nhằm giảm thiểu phát thải khí nhà kính. Ví dụ, theo Đóng góp do quốc gia tự quyết định (NDC) đã được đệ trình lên UNFCCC, Việt Nam đã xây dựng lộ trình quốc gia về giảm phát thải khí nhà kính đến năm 2030. Trong báo cáo này, bằng nguồn lực trong nước, Việt Nam cam kết cắt giảm 8% lượng

phát thải khí nhà kính so với kịch bản phát thải thông thường và có thể giảm tiếp đến 25% nếu nhận được hỗ trợ quốc tế.

Các chính sách đề ra trong lộ trình thực hiện NDC bao gồm:

- Quyết định số 403/QĐ-TTg ngày 20/3/2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Kế hoạch hành động quốc gia về tăng trưởng xanh cho giai đoạn 2014 - 2020. Kế hoạch này bao gồm 12 nhóm hoạt động, 66 nhiệm vụ hành động cụ thể và 4 chủ đề chính: Xây dựng thể chế và Kế hoạch tăng trưởng xanh tại địa phương; giảm cường độ phát thải khí nhà kính và thúc đẩy sử dụng năng lượng sạch, năng lượng tái tạo; thực hiện xanh hóa sản xuất; và thực hiện Xanh hóa lối sống và tiêu dùng bền vững.

- Quyết định số 2359/QĐ-TTg ngày 22/12/2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Hệ thống quốc gia về kiểm kê khí nhà kính. Mục tiêu chính của hệ thống này là xây dựng hệ thống kiểm kê khí nhà kính cập nhật hai năm một lần và xây dựng các báo cáo quốc gia về biến đổi khí hậu cho Công ước khung của Liên Hợp quốc về biến đổi khí hậu và góp phần thực hiện các mục tiêu xây dựng nền kinh tế các bon thấp, tăng trưởng xanh và giảm nhẹ phát thải khí nhà kính trong các Đóng góp do quốc gia tự quyết định của Việt Nam.

Mô hình phát thải khí nhà kính

Như trình bày trong phần trên, lĩnh vực giao thông vận tải hàng hóa đường bộ là nguồn phát thải khí nhà kính lớn ở Việt Nam. Mô hình phát thải khí nhà kính giúp hiểu rõ các yếu tố giúp giảm nhẹ phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực vận tải hàng hóa đường bộ và đưa ra các kiến nghị chính sách để giảm nhẹ phát thải.

Phương pháp nghiên cứu

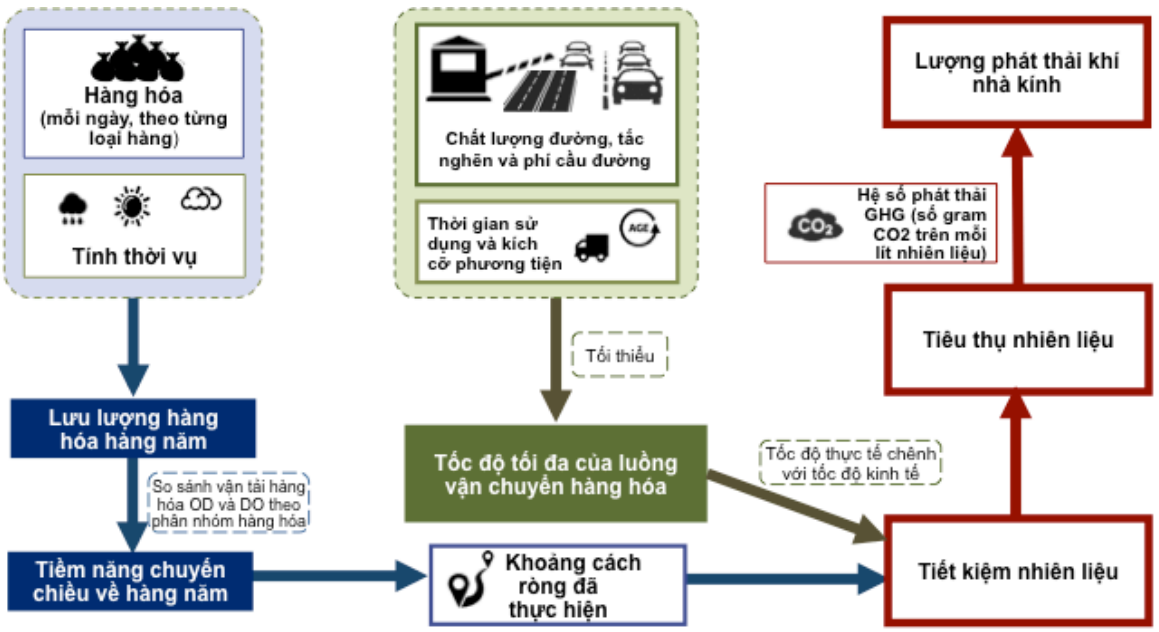
Dựa trên mô hình khảo sát điểm đi-điểm đến (Mô hình OD) cho 7 thành phố lớn đã được trình bày tại Chương 2, lưu lượng xe tải hàng ngày giữa các thành phố xuất phát và đích đến được tiến hành theo dõi. Sau đó, dựa trên chỉ số lưu thông theo mùa, mô hình sẽ chuyển dữ liệu thành lưu lượng xe tải hàng năm.

Ở khía cạnh hàng hóa, tỉ lệ số chuyến về có tải trong mỗi hành trình được ước tính bằng cách so sánh lưu lượng xe tải tại điểm đi và điểm đến của một mặt hàng nhất định. Phương pháp này giúp xác định số chuyến về có tải trong các hành trình nhất định, từ đó giúp ta biết tỷ lệ xe chạy có tải và không tải chiều về. Cả hai chiều vận tải đều được tính vào tổng quãng đường xe tải di chuyển. Lấy tổng quãng đường xe tải di chuyển (km/xe) nhân với hiệu suất sử dụng nhiên liệu của xe cho ta biết số lít nhiên liệu (dầu diesel) đã tiêu hao. Nhân kết quả này với hệ số 2,64 cho ta biết số kg CO_2 các xe tải đã phát thải ra môi trường.

Là yếu tố then chốt trong mô hình này, hiệu suất sử dụng nhiên liệu được tính toán dựa trên đặc điểm của các xe và hạ tầng đường bộ. Xu hướng chung là lượng nhiên liệu tiêu hao gia tăng khi xe đã sử dụng lâu và có trọng tải cao. Trong khi đó, hạ tầng đường bộ tác động đến tốc độ di chuyển của xe vận tải, do vậy ảnh hưởng đến tính kinh tế về nhiên liệu của xe.

Phần tiếp theo sẽ thảo luận các giải định và dữ liệu đầu vào sử dụng trong quá trình mô hình hóa theo hình 4.3 dưới đây, đồng thời tóm tắt mô hình phát thải khí nhà kính.

Hình 4.3. Khung ước tính phát thải khí nhà kính



***Nguồn*:** A.T. Phân tích của A.T. Kearney được thực hiện như một phần của nghiên cứu này.

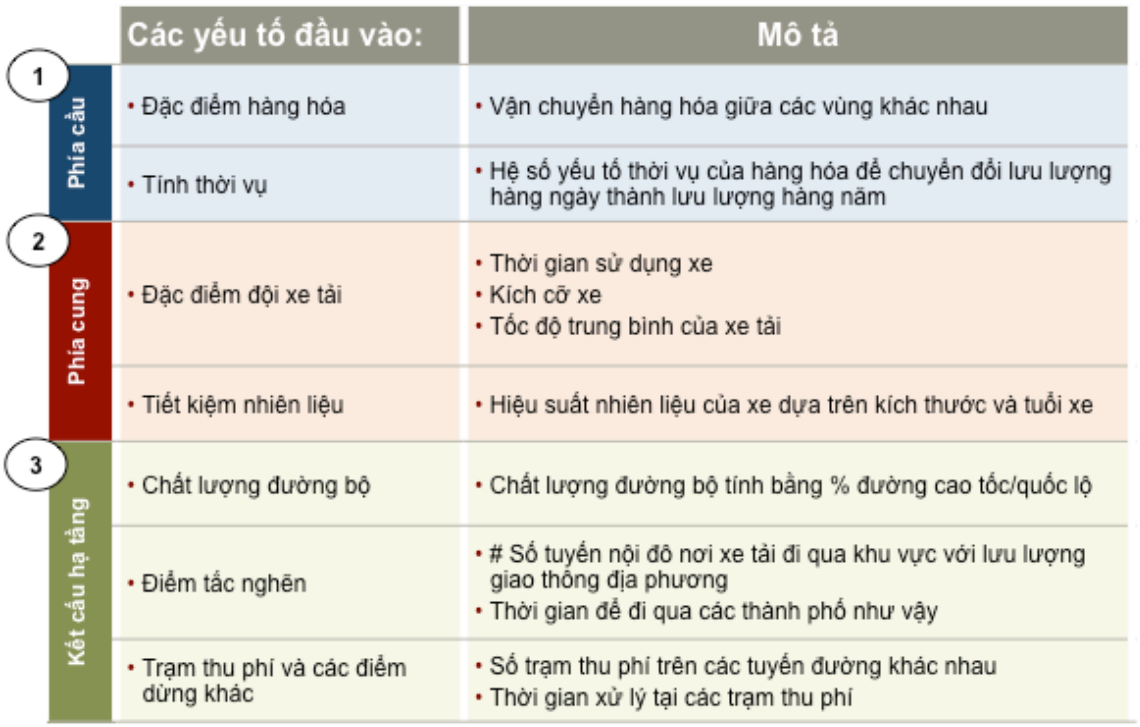
Các yếu tố đầu vào:

Phần này phân tích các yếu tố đầu vào của mô hình phát thải khí nhà kính, được chia thành ba loại:

1. **Yếu tố về nhu cầu:** Dữ liệu mô hình về lưu lượng xe vận chuyển hàng hóa từ điểm đi đến điểm đến, được tổng hợp từ lưu lượng xe hàng ngày đã được chuyển thành lưu lượng xe tải hàng năm (tấn cước và số lượng xe).
2. **Yếu tố về nguồn cung:** Các đặc điểm của xe như trọng tải xe, thời gian đã sử dụng xe, tốc độ chạy cũng như các dòng xe ở cấp quốc gia
3. **Yếu tố về hạ tầng:** Hạ tầng đường bộ các tuyến chính và các điểm tắc nghẽn giao thông do giao cắt với thành phố và có trạm thu phí, thời gian xe không di chuyển được ảnh hưởng đến tốc độ vận chuyển thuần của hàng hóa.

Hình 4.4 tóm tắt các yếu tố đầu vào chính của mô hình.

Hình 4.4. Đầu vào của mô hình phát thải khí nhà kính



	Các yếu tố đầu vào:	Mô tả
1 Phía cầu	• Đặc điểm hàng hóa	• Vận chuyển hàng hóa giữa các vùng khác nhau
	• Tính thời vụ	• Hệ số yếu tố thời vụ của hàng hóa để chuyển đổi lưu lượng hàng ngày thành lưu lượng hàng năm
2 Phía cung	• Đặc điểm đội xe tải	• Thời gian sử dụng xe • Kích cỡ xe • Tốc độ trung bình của xe tải
	• Tiết kiệm nhiên liệu	• Hiệu suất nhiên liệu của xe dựa trên kích thước và tuổi xe
3 Kết cấu hạ tầng	• Chất lượng đường bộ	• Chất lượng đường bộ tính bằng % đường cao tốc/quốc lộ
	• Điểm tắc nghẽn	• # Số tuyến nội đô nơi xe tải đi qua khu vực với lưu lượng giao thông địa phương • Thời gian để đi qua các thành phố như vậy
	• Trạm thu phí và các điểm dừng khác	• Số trạm thu phí trên các tuyến đường khác nhau • Thời gian xử lý tại các trạm thu phí

***Nguồn*:** Đầu ra của mô hình OD cho 7 thành phố lớn; số liệu không công bố do Cục đăng kiểm Việt Nam và Tổng cục đường bộ Việt Nam cung cấp ; và Tổng cục thống kê. https://www.gso.gov.vn/Default_en.aspx?tabid=766.

i. Yếu tố về nhu cầu

Mô hình lưu lượng xe vận tải hàng hóa từ điểm đi đến điểm đến cho ta biết lưu lượng xe hàng ngày giữa 7 thành phố chính sau: Hà Nội, Hải Phòng, Vinh, Đà Nẵng, Đà Lạt, TP Hồ Chí Minh và Cần Thơ.

7 thành phố này chiếm gần 40% dân số và khoảng 55% GDP cả nước. Mô hình OD cho biết lưu lượng hàng hóa vận tải trong 42 hành trình. Lưu lượng vận tải hàng hóa này chiếm khoảng 40% tổng lưu lượng hàng hóa liên tỉnh trên toàn quốc, do vậy đây là một ví dụ hợp lý để tính hiệu suất phát thải khí nhà kính trong ngành vận tải hàng hóa đường bộ trên toàn quốc. Lưu lượng xe hàng ngày được chuyển thành lưu lượng xe hàng năm dựa trên chỉ số lưu thông theo mùa - chỉ số này được xác định bằng cách kết xuất giá trị hàng hóa trong tháng của năm. Trong mỗi hành trình, các mặt hàng được so sánh với giá trị tại điểm đi và điểm đến để xác định số chuyến về có tải, từ đó giúp ta biết tỷ lệ xe chạy không tải chiều về. Do đó, mô hình tính toán được tổng quãng đường di chuyển hàng năm của xe tải trên 42 hành trình này.

ii. Yếu tố về nguồn cung:

Do lượng nhiên liệu xe sử dụng gia tăng khi tải trọng xe và thời gian sử dụng xe tăng lên, các dữ liệu đầu vào về nguồn cung có vai trò quan trọng giúp chúng ta xác định được lượng nhiên liệu các xe tải đã sử dụng. Bảng 4.2 liệt kê các dữ liệu đầu vào về nguồn cung. Bảng 4,3 và 4,4 lần lượt thể hiện các giả định về hiệu suất nhiên liệu theo tải trọng xe và thời gian đã sử dụng của xe. Trong nghiên cứu này, chúng tôi lấy dữ liệu về nhiều loại xe (theo tỷ lệ cho mỗi trọng tải xe) từ Cục đăng kiểm Việt Nam và dữ liệu về thời gian xe đã sử dụng từ Tổng cục đường bộ Việt Nam.

Bảng 4.2. Yếu tô nguồn cùng Đầu vào của mô hình phát thải khí nhà kính Đặc điểm về đội xe tải

Loại xe tải	Thời gian đã sử dụng xe (năm)	Tỷ trọng thị trường
0–5T	7,68	68%
5–10T	5,91	11%
10–20T	8,83	14%
Trên 20 tấn	5,82	7%

Nguồn: Dữ liệu chưa công bố cung cấp bởi ĐKVN và Tổng Cục Đường bộ Việt Nam

Bảng 4.3. Hiệu quả sử dụng nhiên liệu theo trọng tải xe

Loại xe tải	Hiệu quả sử dụng nhiên liệu (L/100km)
0–5T	11
5–10T	18
10–20T	28
Trên 20 tấn	34

Nguồn: Dữ liệu phỏng vấn sı cấp với các đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa đường bộ

Bảng 4.4. Hiệu quả sử dụng nhiên liệu theo trọng tải xe

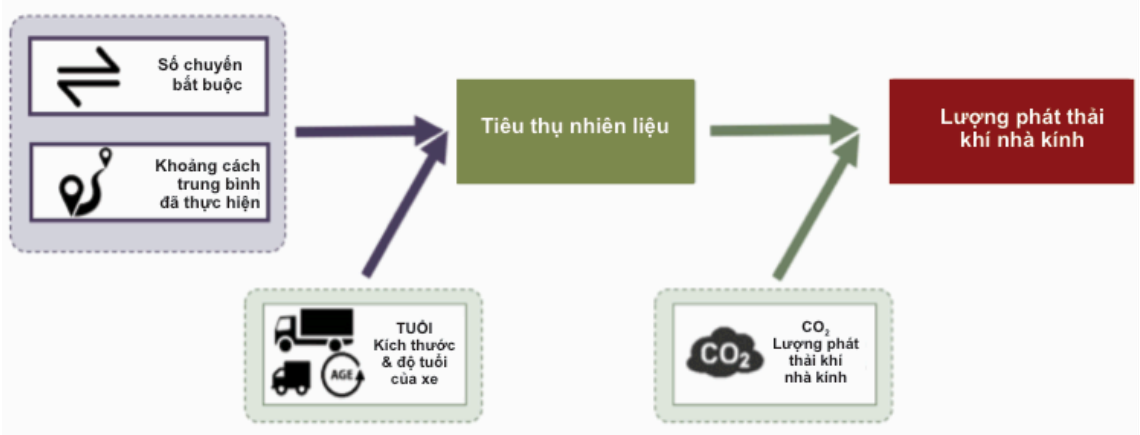
Thời gian đã sử dụng xe	Phần trăm giảm Hiệu quả sử dụng nhiên liệu
Dưới 5 năm	0%
5 - 10 năm	1%
10 - 15 năm	2%
Trên 15 năm	3,5%

Nguồn: Dữ liệu phỏng vấn sı cấp với các đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa đường bộ

Hiệu suất sử dụng nhiên liệu của xe tải cũng phụ thuộc vào tốc độ lưu thông của xe. Thông thường, xe sử dụng nhiên liệu tối ưu khi lưu thông ở tốc độ có hiệu quả kinh tế về nhiên liệu. Theo nghiên cứu của A.T Kearney, mô hình nghiên cứu lấy giá trị 35 km/h là tốc độ có hiệu quả kinh tế về nhiên liệu và hiệu suất sử dụng nhiên liệu sẽ giảm 2,5% mỗi khi tốc độ thực tế chênh với tốc độ có hiệu quả kinh tế 5km/h.

Hình 4.5 thể hiện kết quả tính lượng phát thải khí CO_2 dựa trên dữ liệu về số km xe đã di chuyển và hiệu suất sử dụng nhiên liệu.

Hình 4.5. Sơ đồ: Tính lượng phát thải khí nhà kính



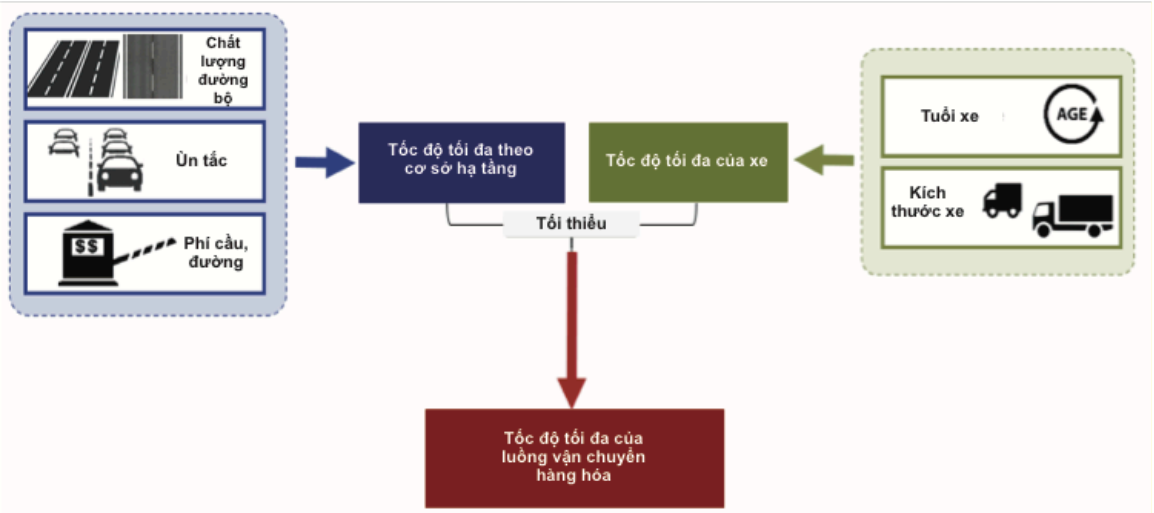
***Nguồn*:** Phân tích của A.T. Kearney được thực hiện như một phần của nghiên cứu này.

iii. Yếu tố về hạ tầng:

Được tính bằng giá trị thấp nhất khi nhân tốc độ tối đa hạ tầng giao thông cho phép xe chạy và tốc độ trung bình của xe trên đường, dữ liệu về hạ tầng cho phép ước tính tốc độ vận chuyển hàng hóa trên đường. Chúng ta cần biết các yếu tố hạ tầng vì các yếu tố này trực tiếp ảnh hưởng đến tốc độ vận chuyển hàng hóa, từ đó tác động đến hiệu suất sử dụng nhiên liệu. Ngoài ra, tốc độ cao cũng có nghĩa là số lượng chuyến xe chạy được nhiều hơn, dẫn tới quãng đường xe chạy được dài hơn và số tấn-km hàng hóa được chuyên chở nhiều hơn.

Tốc độ tối đa hạ tầng giao thông cho phép xe chạy phụ thuộc vào chất lượng đường (tỷ lệ% đường cao tốc/ quốc lộ), tình trạng tắc nghẽn giao thông tại các điểm giao cắt với thành phố cũng như thời gian xe đợi tại các trạm thu phí (xem hình 4.6). Hiện nay mô hình tính toán với giả định là 100% hành trình được thực hiện bằng đường cao tốc với tốc độ tối đa cho phép là 80 km/h. Tuy nhiên, tốc độ tối đa này bị giảm đáng kể khi xe phải chờ ở các điểm giao cắt với thành phố và trạm thu phí trên đường cao tốc. Nghiên cứu này sử dụng thông tin về trạm thu phí từ Tổng cục đường bộ Việt Nam, thời gian chờ trung bình ở các trạm thu phí là 30 phút/trạm dựa trên kết quả các nghiên cứu đã thực hiện trước đây. Tốc độ của xe phụ thuộc vào trọng tải và thời gian đã sử dụng của xe; dữ liệu này được thu thập từ các nghiên cứu liên quan do A.T Kearney (không công bố) và Ngân hàng thế giới (Blancas và cộng sự 2014) thực hiện.

Hình 4.6. Sơ đồ: Tính toán tốc độ tối đa của luồng vận chuyển hàng hóa



***Nguồn*:** Phân tích của A.T. Kearney được thực hiện như một phần của nghiên cứu này.

Phân tích và các phát hiện chính

Mô hình phát thải khí nhà kính tính lượng phát thải của lĩnh vực vận tải hàng hóa bằng đường bộ ở mức 143 g CO_2/tấn-km. Giả định rằng 3% lượng xe thương mại đáp ứng tiêu chuẩn phát thải Euro 4, lượng khí cacbon monoxit (CO), hydro cacbon (HC) + Nitơ oxit (NO_x) và bụi siêu vi (PM 2.5) lần lượt là 0,35, 0,25 và 0,03 g/tấn-km. Bảng 4.5 thể hiện kết quả cuối cùng như dưới đây:

Bảng 4.5. Mô hình phát thải khí nhà kính: Phát thải Chất ô nhiễm

Chất ô nhiễm	Giá trị (g/tấn-km)
CO_2/khí nhà kính	143
CO	0,35
HC + NO_x	0,25
PM	0,03

***Nguồn*:** Phân tích của A.T. Kearney được thực hiện như một phần của nghiên cứu này.

Bảng 4.6 trình bày tóm tắt các kết quả tính của mô hình phát thải khí nhà kính dựa trên mô hình lưu lượng xe vận tải hàng hóa từ điểm đi đến điểm đến. Mô hình này cho thấy lượng khí nhà kính phá thải từ hoạt động vận tải hàng hóa liên tỉnh chiếm 40% tổng lưu lượng vậ tải hàng hóa bằng đường bộ của Việt Nam (JICA 2010),[2] và do vậy phù hợp để đại diện cho mức phát thải khí nhà kính tính trên mỗi tấn-km của toàn bộ hoạt động vận tải hàng hóa bằng xe tải liên tỉnh trong toàn quốc.

Bảng 4.6. Mô hình phát thải khí nhà kính: Tổng hợp tính toán

Thông số	Đơn vị	Kết quả mô hình
Quãng đường xe di chuyển (km)	km (E+06)	3.800
Số tấn-km hàng hóa được vận chuyển	km (E+06)	11.407
Lượng nhiên liệu tiêu thụ	L (E+06)	616
Lượng phát thải khí nhà kính	Gg	1.626

***Nguồn*:** Phân tích của A.T. Kearney được thực hiện như một phần của nghiên cứu này.

Thêm vào đó, mô hình cũng xác định 3 lĩnh vực trực tiếp tác động đến hiệu suất phát thải khí nhà kính và tạo tiền đề để xây dựng các chính sách. Ba lĩnh vực chính giúp giảm nhẹ phát thải khí nhà kính (cơ cấu đội xe, vận chuyển chiều về và kết cấu hạ tầng đường bộ) được thảo luận chi tiết dưới đây.

i. Cơ cấu đội xe

Nội dung này bao quát hai khía cạnh khác nhau, đó là tỷ trọng thị trường của các loại xe có trọng tải khác nhau; công tác vận hành và đặc điểm của các xe tải hiện đang lưu thông trên đường. Với nhiều xe có trọng tải thấp đang lưu thông giữa các thành phố, cần có nhiều xe để vận chuyển cùng một lượng hàng hóa; điều này dẫn đến lượng phát thải khí nhà kính nhiều hơn. Bằng cách sử dụng xe có trọng tải lớn hơn, hiệu suất phát thải khí nhà kính thấp hơn mặc dù chúng tiêu thụ nhiều nhiên liệu và phát thải nhiều hơn, đó là nhờ số tấn-km hàng hóa được vận chuyển tăng cao đáng kể.

Ngoài ra, trong quá trình xe chạy trên đường cao tốc, gần 60% năng lượng tạo ra tiêu hao cho động cơ, phần 40% còn lại dùng để thắng sức cản không khí và sức cản lăn. Các tổn thất năng lượng này có thể được khắc phục bằng cách trang bị thêm các thiết bị hỗ trợ như cánh gió trước, cải tiến hình dạng xe tải như mui thon, mở rộng diện tích khoang xe, v.v. để hạn chế tổn thất năng lượng chống lại sức cản không khí hoặc sử dụng lốp xe xanh và duy trì áp lực lốp tối ưu để chống lại sức cản lăn. Trên phạm vi toàn quốc, việc hiện đại hóa động cơ bằng các hệ thống có mức phát thải thấp hơn cũng có thể giúp giảm nhẹ tổng lượng phát thải khí nhà kính. Việc Chính phủ gần đây đưa vào áp dụng tiêu chuẩn phát thải Euro 4 chính là bằng chứng cho thấy nỗ lực giảm nhẹ phát thải của Việt Nam; quá trình phấn đấu đáp ứng các tiêu chuẩn phát thải cao hơn của Châu Âu (như Euro 5 hay Euro 6) sẽ giúp cắt giảm hơn nữa mức phát thải của động cơ.

ii. Xe chạy không tải chiều về

Tình trạng xe chạy không tải chiều về và xe chạy không đủ tải (LTL) làm mức phát thải khí nhà kính của xe tải gia tăng do xe lưu thông trên đường mà không chuyên chở hàng hóa hoặc không đạt tải trọng tối ưu. Tại Việt Nam, sự hợp tác kém hiệu quả trong lĩnh vực vận chuyển hàng hóa do thị trường manh mún là yếu tố chính dẫn đến tình trạng nhiều xe chạy không tải chiều về trên toàn quốc. Gần đây, một số tập đoàn vận tải hàng hóa đã tham gia thị trường hướng đến mục tiêu hợp nhất các đơn vị trong lĩnh vực vận tải hàng hóa. Các tập đoàn này cải tiến mô hình hoạt động bằng

cách ứng dụng công nghệ để kết nối cung - cầu theo thời gian thực, tối ưu hóa tuyến vận chuyển, v.v.; từ đó giúp giảm bớt tình trạng xe chạy không tải chiều về và cải thiện hiệu quả hoạt động của xe tải nói chung. Việc hợp nhất các đơn vị trong lĩnh vực vận tải hàng hóa cũng có thể khắc phục những vấn đề cho nguyên nhân thời vụ cũng như những yếu tố gây ra tình trạng xe chạy không tải chiều về và xe chạy không đủ tải trong một số tháng nhất định trong năm.

Một nguyên nhân khác dẫn đến tình trạng xe chạy không tải chiều về là tính đặc chủng của xe để chuyên chở một số loại hàng hóa nhất định. Ví dụ, xe chở xi măng hay nông sản thường không chở các loại hàng hóa khác. Việc sử dụng loại xe có khoang chứa tiêu chuẩn (thường là sàn phẳng, dạng hộp, công-ten-nơ) và xe chuyên dụng ở Việt Nam có thể khắc phục các hạn chế về khả năng đáp ứng nhu cầu chuyên chở các mặt hàng khác nhau (đặc biệt là các nhóm hàng rời có kích thước cồng kềnh), từ đó giảm bớt tình trạng xe chạy không tải chiều về. Việc phổ biến hoạt động đóng hàng vào công-ten-nơ cũng giúp tăng tỷ lệ sử dụng xe tải do có thể bố trí các loại hàng hóa khác nhau ở cạnh nhau trên xe.

iii. Kết cấu hạ tầng đường bộ

Hiện nay, thời gian xếp hàng đợi qua trạm thu phí trên đường cao tốc còn khá lớn, làm giảm tốc độ vận chuyển trung bình của chuyến đi. Ngoài ra, việc sử dụng nhiều xe có trọng tải nhỏ cũng là nguyên nhân chính gây ra tắc nghẽn giao thông. Cả hai yếu tố này làm tăng thời gian của mỗi chuyến đi và giảm lượng hàng hóa có thể vận chuyển hàng năm bằng xe tải.

Nâng cao chất lượng đường giao thông và khắc phục nạn tắc nghẽn giao thông có thể giúp xe hoàn tất chuyến đi trong thời gian ngắn hơn, do vậy tăng được số chuyến xe chạy trong năm và tăng số tấn cước. Bố trí làn dành riêng cho xe tải trên đường cao tốc, áp dụng thu phí điện tử trên các tuyến cao tốc trọng điểm, và tiến hành một số giải pháp nâng cấp hạ tầng khác có thể cắt giảm thời gian chuyển tiếp và giúp xe đạt tốc độ tối ưu để giảm phát thải khí nhà kính.

Các hoạt động thực hiện trong tương lai

Lưu lượng hàng hóa vận chuyển ở Việt Nam dự kiến sẽ gia tăng trong những năm tới; nhóm ba mặt hàng trong mô hình vận chuyển chiếm gần 40% lưu lượng hàng hóa có tốc độ tăng trưởng hàng năm ở mức khoảng 10%. Là xương sống của lĩnh vực vận tải hàng hóa, đường bộ sẽ tiếp tục là nguồn phát thải khí nhà kính lớn nhất của ngành giao thông vận tải, trong đó ngành vận tải hàng hóa đường bộ bằng xe tải hiện chiếm khoảng 4% vào tổng lượng phát thải toàn quốc.

Nhà nước cần xây dựng các chính sách khuyến khích đầu tư phát triển, áp dụng công nghệ vận tải xanh cũng như đưa ra các sáng kiến mới để hiện đại hóa đội xe tải, đảm bảo vận hành tiết kiệm nhiên liệu, thân thiên với môi trường. Để thực hiện được mục tiêu trên, cần phải thành lập các trung tâm sáng tạo logistics và cải thiện giáo trình đào tạo lái xe. Ngoài ra, Việt Nam cũng cần thực hiện chương trình hiện đại hóa số xe tải đang hoạt động trên toàn quốc bằng cách thay thế các xe cũ bằng xe mới sử dụng nhiên liệu hiệu quả hơn.

Theo các số liệu thống kê của Cục Đăng kiểm Việt Nam, số lượng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường đang lưu thông tại Việt Nam còn rất hạn chế và chủ yếu được nhập khẩu từ nước ngoài. Trong giai đoạn từ 2010 đến 2017, Việt Nam mới chỉ ghi nhận số liệu nhập khẩu 1.229 xe hơi sử dụng kết hợp động cơ đốt trong và động cơ điện và 7 xe hơi điện. Các chính sách của Chính phủ nhằm khuyến khích sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường có thể sẽ hỗ trợ

phát triển thị trường và thu hút sự quan tâm của người tiêu dùng với các sản phẩm xe sử dụng nguyên liệu sạch.

Tóm tắt

- Ký Hiệp định chung Paris về Khí hậu từ năm 2016 và Công ước khung Liên Hợp Quốc về Biến đổi Khí hậu (UNFCCC) từ năm 2012, chính phủ Việt Nam đặt mục tiêu giảm 8% lượng phát thải khí nhà kính đã công bố trước năm 2030 Lượng phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực vận tải hàng hóa đường bộ chiếm khoảng 4% tổng lượng phát thải khí nhà kính của cả nước.
- Dựa trên mô hình khảo sát điểm đi-điểm đến (Mô hình OD) đã được trình bày tại Chương 2, mô hình phát thải khí nhà kính trong nghiên cứu này giúp chúng ta hiểu rõ hơn về những lĩnh vực chính giúp giảm nhẹ phát thải khí nhà kính trong ngành vận tải hàng hóa đường bộ.
- Mô hình phát thải khí nhà kính bao gồm các yếu tố về nhu cầu, nguồn cung và hạ tầng.
    - **Yếu tố về nhu cầu:** Dữ liệu mô hình về lưu lượng xe vận chuyển hàng hóa từ điểm đi đến điểm đến, được tổng hợp từ lưu lượng xe hàng ngày đã được chuyển thành lưu lượng xe tải hàng năm (tấn cước và số lượng xe).
    - **Yếu tố về nguồn cung:** Các đặc điểm của xe như trọng tải xe, thời gian đã sử dụng xe, tốc độ chạy cũng như các dòng xe ở cấp quốc gia
    - **Yếu tố về hạ tầng:** Hạ tầng đường bộ các tuyến chính và các điểm tắc nghẽn giao thông do giao cắt với thành phố và có trạm thu phí, thời gian xe không di chuyển được ảnh hưởng đến tốc độ vận chuyển thuần của hàng hóa.
- Mô hình phát thải khí nhà kính tính lượng phát thải của lĩnh vực vận tải hàng hóa bằng đường bộ ở mức 143 g CO_2/tấn-km. Giả định rằng 3% lượng xe thương mại đáp ứng tiêu chuẩn phát thải Euro 4, lượng khí CO, HC + NO_x và PM2,5 lần lượt là 0,35, 0,25 và 0,03 g/tấn-km.
- Các lĩnh vực chính giúp giảm nhẹ phát thải khí nhà kính bao gồm trọng tải xe, cơ cấu đội xe, vận chuyển chiều về và kết cấu hạ tầng đường bộ (ví dụ: tác động của tốc độ lưu thông của xe tải lên đường giao thông).

Thuyết minh

1. Được tính toán dựa trên lượng carbon đốt cháy trong nhiên liệu diesel
2. Giá trị ngoại suy cho năm 2017 bằng cách sử dụng tốc độ tăng trưởng của hàng hóa

Tài liệu tham khảo

A.T. Kearney. 2017. "Tính toán những thay đổi về lượng phát thải khí nhà kính trong ngành vận tải đường bộ liên quan đến các can thiệp đầu tư và chính sách trong lĩnh vực đường bộ" Nghiên cứu không công bố.

Blancas, Luis C., John Isbell, Monica Isbell, Hua Joo Tan và Wendy Tao. 2014. *Logistics hiệu quả: Chìa khóa để nâng cao năng lực cạnh tranh của Việt Nam*. Định hướng phát triển: Quốc gia và Khu vực. Washington, DC: Ngân hàng Thế giới. http://hdl.handle.net/10986/16320.

JICA (Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản). 2010. *Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải ở Việt Nam (VITRANSS 2)*. Tokyo: Tập đoàn ALMEC:

Bộ Tài nguyên và Môi trường. 2017. Báo cáo cập nhật hai năm một lần lần thứ hai của Việt Nam cho Công ước khung của Liên Hợp Quốc về biến đổi khí hậu Hà Nội: Chính phủ Việt Nam, Bộ Tài nguyên và Môi trường https://unfccc.int/sites/default/files/resource/97620135_Viet%20Nam-BUR2-1-Viet%20Nam%20-%20BUR2.pdf.

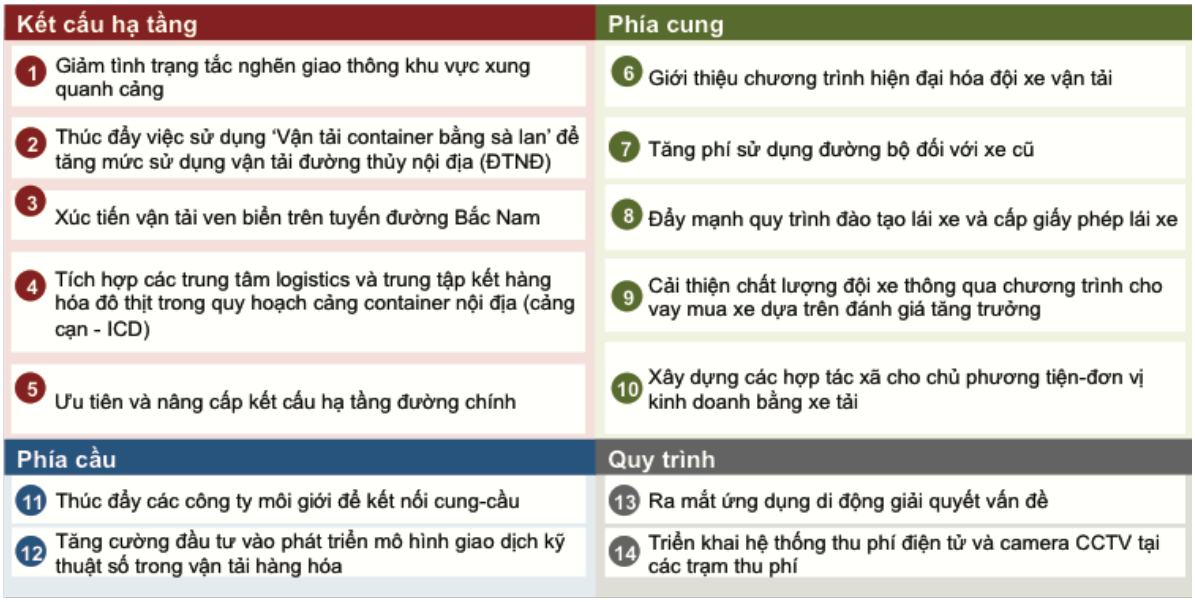
Chương 5: Lựa chọn chính sách và đầu tư

Ngành vận tải hàng hóa đường bộ có vị trí chiến lược quan trọng tại Việt Nam và cần được hỗ trợ thông qua những can thiệp chính sách phù hợp. Chính phủ đã và đang hướng tới mục tiêu giảm chi phí logistics và phát thải thông qua nhiều sáng kiến khác nhau, bao gồm Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn đến năm 2020, Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển đến năm 2020, định hướng đên năm 2030, và thành lập các đặc khu kinh tế và khu công nghiệp v.v.

Dựa trên đánh giá hoạt động toàn diện của ngành vận tải hàng hóa đường bộ Việt Nam, bao gồm mô hình điểm đi đến (OD) của luồng hàng hóa, xây dựng chi phí vận chuyển bằng xe tải và mô hình phát thải GHG, các yêu cầu về chính sách đã được xác định để nâng cao hiệu quả của ngành vận tải hàng hóa đường bộ cùng với 4 khía cạnh chính - kết cấu hạ tầng, cung, cầu và quy trình (hình 5.1).

- **Kết cấu hạ tầng**: Các chính sách trong lĩnh vực này nhằm cải thiện những vấn đề cốt lõi và hỗ trợ kết cấu hạ tầng cho vận tải hàng hóa đường bộ liên tỉnh và giảm tải cho đường bộ bằng cách khuyến khích kết hợp với các phương thức vận chuyển hàng hóa khác.
- **Phía cung**: Các chính sách trong lĩnh vực này tập trung vào phía cung cấp của ngành công nghiệp bao gồm các đội xe tải, các đơn vị khai thác xe tải, tài xế xe tải và các công ty dịch vụ logistic.
- **Phía cầu**: Các chính sách trong lĩnh vực này tập trung vào việc cải thiện sự phù hợp cung cầu cho các nhà khai thác xe tải trong ngành dẫn đến việc sử dụng xe tải cao hơn và tăng cường tổ chức nhu cầu.
- **Quy trình**: Các chính sách trong lĩnh vực này nhằm làm cho toàn bộ quá trình vận chuyển hàng hóa trở nên hợp lý đối với một doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe ô tô hay một công ty dịch vụ logistic.

Hình 5.1. Tóm tắt các lựa chọn chính sách chính để nâng cao hiệu quả của ngành vận tải hàng hóa đường bộ tại Việt Nam



Lựa chọn chính sách và đầu tư để phát triển hạ tầng

Những tùy chọn chính sách kết cấu hạ tầng tập trung vào các cảng và kết cấu hạ tầng đường bộ cũng như kết cấu hạ tầng như các trung tâm logictic hỗ trợ cho việc vận chuyển hàng hóa đa phương thức liền mạch ở Việt Nam. Một cách tiếp cận khoa học, tổng thể sẽ giúp giảm các chi phí logistics và lượng phát thải khí nhà kính, qua đó tác động trực tiếp và nâng cao hiệu quả ngành vận tải hàng hóa đường bộ, đồng thời phát triển vận tải đa phương thức và mạng lưới vận tải bền vững hơn. Với nội dung tập trung vào vận tải đường thủy ven biển, đường thủy nội địa, nâng cấp hạ tầng đường bộ và các trung tâm gom hàng, các đề xuất chính sách hướng đến giảm ùn tắc tại các cảng biển và trên các tuyến đường chính.

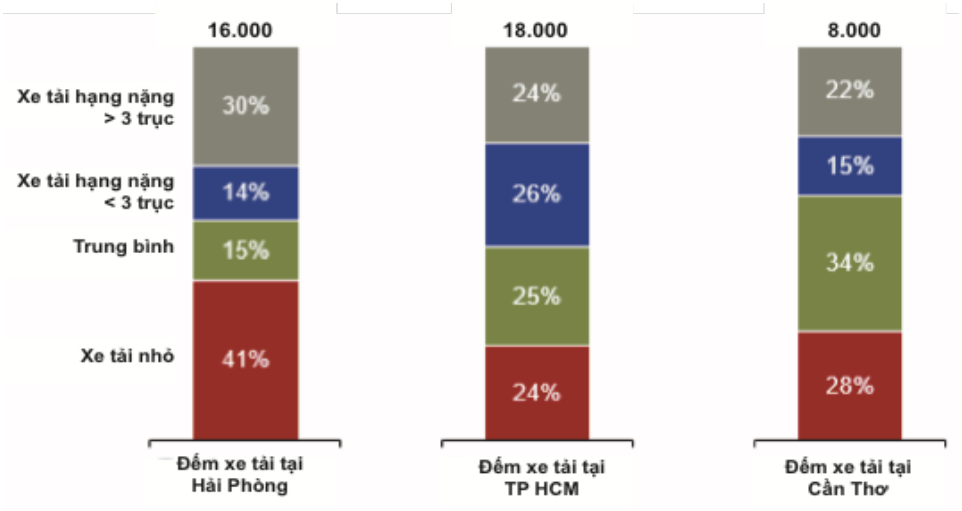
1. Giảm ùn tắc xe tải xung quanh các cảng

i. Thách thức hiện tại

Theo số liệu ghi lại của các trạm đếm lưu lượng xe tải thủ công của Tổng cục Đường bộ Việt Nam, số lượng xe tải cỡ vừa và nhỏ chiếm 50-60% tổng số xe tải ra/ vào các cảng chính của Hải Phòng, Hồ Chí Minh, Đà Nẵng và Cần Thơ (hình 5.2). Báo cáo từ các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ cũng ghi nhận công năng của các tuyến đường bộ trong vùng lân cận các cảng là tương đối thấp và chỉ có thể đáp ứng từ 10-15 tấn tải trọng. Do đó, các doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe ô tô thường sử dụng xe tải nhỏ chở hàng hóa ở các chặng cuối dẫn đến cảng. Chính xu hướng sử dụng lượng xe tải cỡ nhỏ ngày càng phổ biến dẫn đến lượng xe tải trên các tuyến đường tăng lên và gia tăng tình trạng tắc nghẽn giao thông trên các tuyến ra vào các cảng nằm sâu trong thành phố, do đó tăng thời gian chậm trễ trong vận tải, đặc biệt khi giao nhận liên tỉnh. Các can thiệp chính sách được đề xuất nhằm giảm thời gian trung chuyển cho các xe tải bằng cách cải thiện kết cấu hạ tầng đường bộ xung quanh các cảng. Ví dụ, các giải pháp can thiệp giảm 5% thời gian trung chuyển có

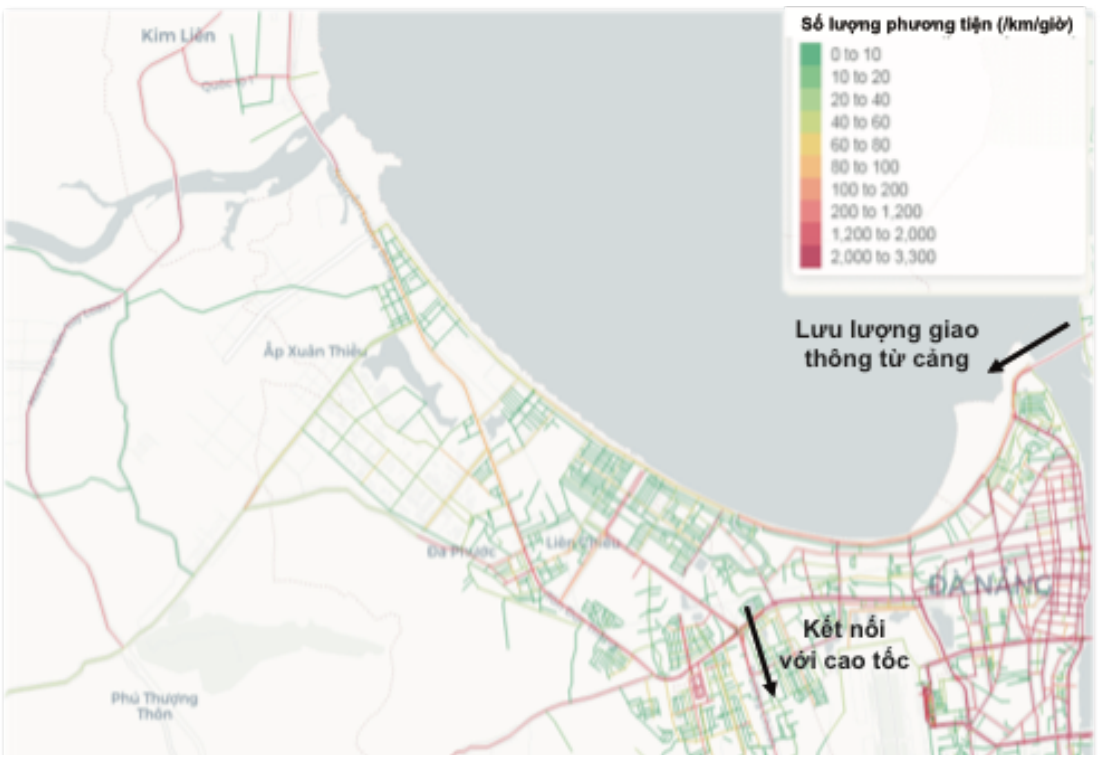
thể giúp giảm 2% tổng chi phí vận chuyển cho các doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe ô tô trong khi các chi phí khác không đổi. Các hình 5.3, 5.4 và 5.5 thể hiện mức độ tắc nghẽn do lưu lượng xe tải và mật độ giao thông theo hệ thống theo dõi xe thương mại (CVTS) quanh các cảng lớn.

Hình 5.2. Lưu lượng xe tải được ghi tại các trạm đếm thủ công của ĐBVN gần các cảng



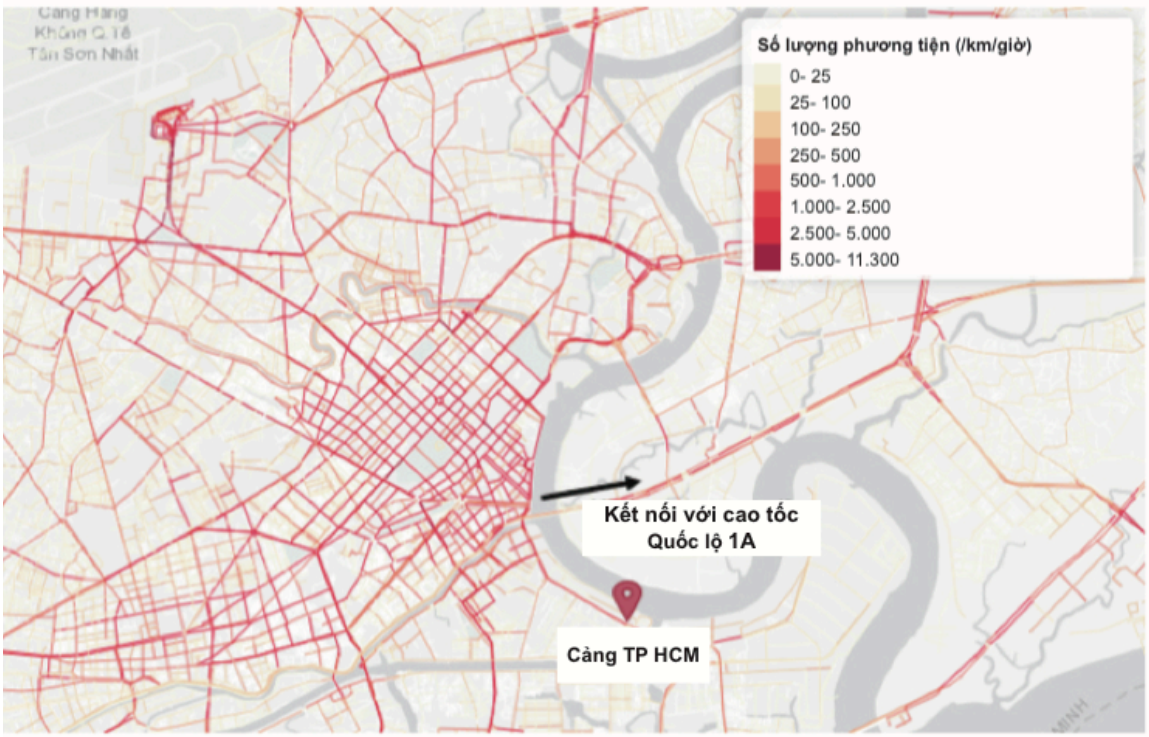
***Nguồn*:** Dữ liệu chưa công bố được cung cấp bởi Tổng cục đường bộ Việt Nam (Tổng Cục ĐBVN)

Hình 5.3. Biểu thị mật độ giao thông sử dụng số liệu của CVTS Cảng Đà Nẵng



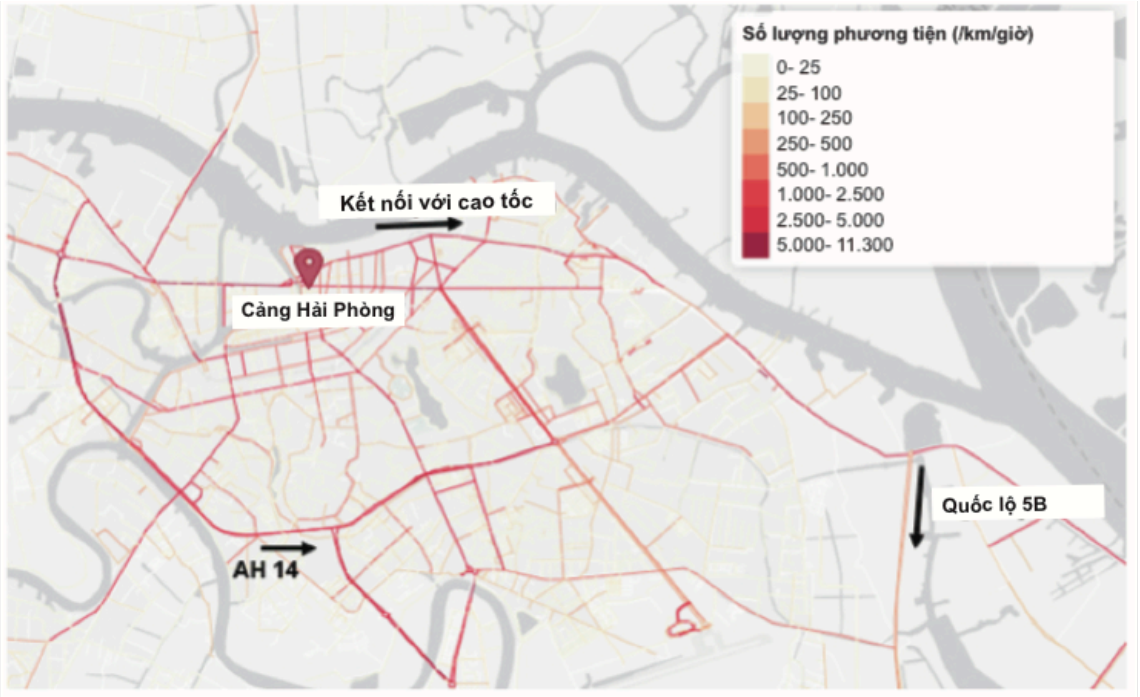
***Nguồn*:** Dữ liệu chưa công bố từ CVTS được cung cấp bởi Tổng cục đường bộ Việt Nam

Hình 5.4. Biểu thị mật độ giao thông sử dụng số liệu của CVTS Cảng Hồ Chí Minh



***Nguồn*:** Dữ liệu chưa công bố từ CVTS được cung cấp bởi Tổng cục đường bộ Việt Nam

Hình 5.5. Biểu thị mật độ giao thông sử dụng số liệu của CVTS Cảng Hải Phòng



***Nguồn*:** Dữ liệu chưa công bố từ CVTS được cung cấp bởi Tổng cục đường bộ Việt Nam

ii. Chính sách đề xuất

Do lưu lượng xe tải cao ở khu vực gần cảng, việc nâng cấp công năng cho các con đường tiếp cận cảng cũng như thiết lập các khu vực dành riêng cho vận chuyển hàng hóa tập trung và đỗ xe gần cảng có thể làm giảm lưu lượng giao thông gần các cảng. Chính sách đề xuất đưa ra các biện pháp ngắn hạn và trung hạn để cải thiện kết nối đường bộ đến các cảng. Các sáng kiến trong ngắn hạn là tập trung vào giảm tắc nghẽn trong vùng lân cận của các cảng.

- Thiết lập các bãi đậu xe tải tập trung gần cảng để xe tải nhàn rỗi chờ đợi xếp/dỡ hàng hóa
- Xây dựng các bãi tập kết hàng hóa tập trung để giảm tải trọng xe tải nhỏ hơn (LTL) và tập trung hàng hóa, do đó giảm số lượng xe tải

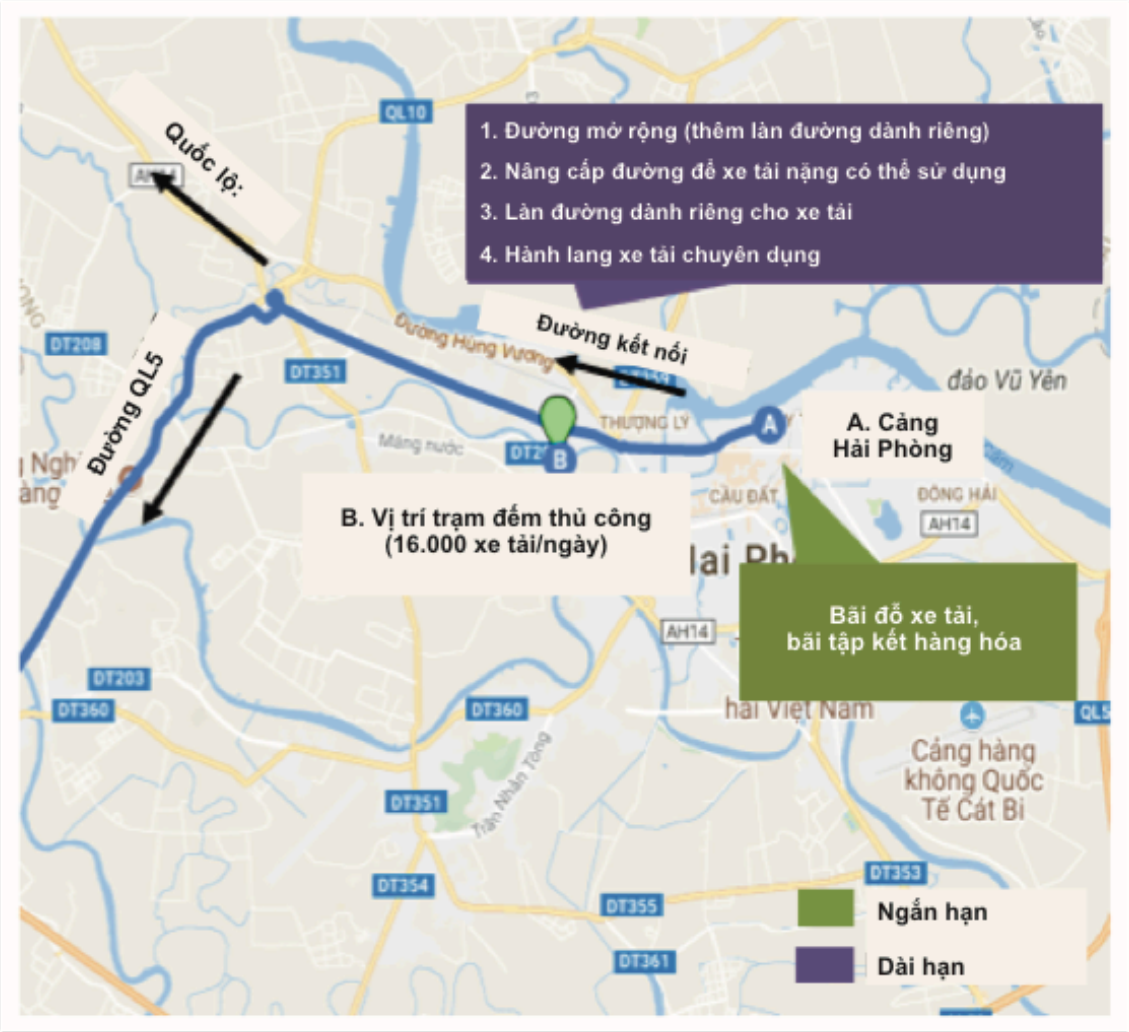
Theo một cuộc khảo sát năm 2018 do Tổng cục Hải quan thực hiện ở Hải Phòng hầu hết các doanh nghiệp tham gia xuất nhập khẩu phải kiểm dịch sản phẩm của họ. Do đó, hàng hóa không được phép thông quan ngay mà phải chờ kết quả kiểm tra của các cơ quan quản lý chuyên ngành. Ngoài ra, Ban quản lý Cảng biển thành phố Hồ Chí Minh đã báo cáo hàng ngìn loại hàng hóa phải chờ người nhận, làm gia tăng tình trạng tắc nghẽn tại các cảng. Theo dữ liệu hải quan TPHCM, một số lô hàng đã phải chờ thông quan trong hơn 90 ngày kể từ ngày nhập khẩu, đặt ra nhu cầu tăng phạm vi chỗ đậu xe trong khu vực xung quanh cảng. Các bãi đỗ xe theo đề xuất có thể được sử dụng để làm kho bãi cho hàng hóa vận chuyển trong thời gian chờ đợi để giảm lưu lượng giao thông. Việc di dời một số bãi tập kết hàng hóa (hiện đang tập trung tại các cảng cạn ở xa) đến các vị trí chiến lược gần cảng biển mục tiêu có khả năng tổng hợp hàng hóa đi ra khỏi cảng và giảm số lượng xe tải trên các tuyến ra/vào cảng.

Các đề xuất chính sách trung hạn tập trung giảm lưu lượng vận tải, đặc biệt trên các tuyến đường dài nối cảng biển đến các thành phố, nhưng đòi hỏi kinh phí lớn hơn và lập kế hoạch chi tiết hơn trước khi xây dựng và triển khai. Các đề xuất trung hạn bao gồm những nội dung sau:

- Mở rộng các tuyến đường và bổ sung làn đường cao tốc riêng biệt cho hàng hóa quá cảnh qua biên giới
- Nâng cấp các tuyến đường ra/vào cảng để đáp ứng tải trọng và lưu lượng xe tải lớn hơn
- Thiết lập các làn đường dự phòng cho xe thương mại hạng trung và hạng nặng trên các tuyến đường hiện có nối cảng với thành phố gần nhất.
- Xây dựng hành lang mới dành riêng cho xe tải trên những tuyến đường ra/ vào cảng

Hình 5.6 trình bày ví dụ minh họa về thiết kế chính sách đề xuất.

Hình 5.6. Giảm tắc nghẽn giao thông xung quanh cảng: Minh họa



iii. Các ví dụ quốc tế

Tại nhiều quốc gia trên thế giới, hệ thống làn đường chuyên dụng dành riêng cho xe tải đã giảm tắc nghẽn giao thông rất hiệu quả. Một số ví dụ bao gồm:

- **Hoa Kỳ** Là một tuyến đường bộ dài 50 km, New Jersey Turnpike được mở rộng thành hai đường riêng biệt, trở thành một hệ thống hạ tầng kép để giới hạn các xe tải lớn ở làn đường ngoài cùng. Các làn đường dành riêng khác đang được thiết lập và xây dựng bao gồm Đường Xe Tải Clarence Henry (New Orleans, Louisiana), Đường Vành Đai Phía Nam Boston, Los Angeles, đường 5 làn dành cho xe tải. Nghiên cứu khả thi về hành lang I-70 — với độ dài khoảng 1300km chạy ngang qua các tiểu bang Missouri, Illinois, Indiana và Ohio — đã chứng minh mức độ hiệu quả trong giao thông của dự án trị giá 12.000 USD sau 15 năm sau xây dựng (Bộ Giao thông Hoa Kỳ và Cục Quản lý Đường cao tốc liên bang Mỹ (FHWA 2010).

- **Trung Quốc** Green Lane là một dự án vận tải hàng hóa đường bộ xuyên biên giới được thiết kế để đơn giản hóa khâu thông quan hải quan cho hàng hóa giữa cảng Hồng Kông và Nam Trung Quốc và

giảm chi phí vận tải hàng hóa đường bộ xuyên biên giới. Tuyến logistics vận tải Green Lane của Shenzhen-Hong Kong chạy 51 km từ Cảng container Kwai Chung, Hong Kong đến Trung tâm dịch vụ logistics quốc tế Shenzhen ở Nam Trung Quốc. Xe tải xuyên biên giới sử dụng làn đường chuyên dụng này tại trạm kiểm soát biên giới Huanggang vốn được trang bị hệ thống theo dõi GPS theo thời gian thực, do đó giảm thời gian dừng đỗ chờ đợi để làm thủ tục hải quan. Làn đường chuyên dụng đã giúp tăng số chuyến mỗi ngày trên mỗi xe từ Hong Kong đến Trung tâm dịch vụ logistics Quốc tế Nam Trung Quốc (SILC) và tiết kiệm trung bình 500$ HK cho các công ty ở Đông Quản (HKSC 2006).

2. Thúc đẩy việc sử dụng 'Vận tải container bằng xà lan' để tăng mức sử dụng giao thông đường thủy nội địa (ĐTNĐ)

i. Thách thức hiện tại

Hiện nay, chỉ khoảng 50% mạng lưới vận tải đường thủy nội địa tính bằng số km tại Việt Nam (Cục ĐTNĐ 2017) có thể dễ dàng thông thủy và rất nhiều chủ hàng thường lựa chọn phương thức vận tải điểm đến điểm. Tuy nhiên, sự gia tăng trong tỉ lệ đóng hàng vào container sẽ khuyến khích chuyển giao hàng hóa giữa các phương thức vận chuyển và thúc đẩy vận tải đa phương thức. Việc sử dụng ĐTNĐ ở Việt Nam theo truyền thống chỉ giới hạn với các hàng hóa số lượng lớn như than đá, vật liệu xây dựng, phân bón và xi măng. Các mặt hàng vận tải hàng hóa đường bộ chính có thể được vận chuyển bằng container trên ĐTNĐ. Gạo là một ví dụ điển hình cho loại hàng hóa có nhiều tiềm năng vận chuyển bằng container; hiện nay, chỉ khoảng 4% lượng gạo sản xuất tại vùng Đồng bằng Sông cửu long được vận chuyển theo hình thức này.

Dịch vụ sà lan chở hàng hóa bằng container có những lợi ích sau:

- Lưu kho dễ dàng hơn do kích cỡ thùng đóng đã được tiêu chuẩn hóa
- Cho phép trung chuyển nhanh hơn và giảm thời gian xử lý tại các cảng do đã chuẩn hóa thiết bị
- Ít có nguy cơ hư hỏng và thiệt hại cho hàng hóa do được đóng gói an toàn hơn trong các container.
- Hỗ trợ tích hợp với mạng lưới vận tại đa phương thức trong tương lai với xe tải container, và vận tải tàu container bằng đường biển
- Hàng hóa dễ dàng được tập kết tập trung do các loại hàng hóa khác nhau có thể được đóng gói theo đơn vị container. Mặt khác, đối với loại hàng rời thì cần phải đóng gói chung các loại hàng hóa tương tự.

Gần đây, dịch vụ vận chuyển hàng container đã bắt đầu được triển khai ở khu vực ĐBSCL và cho thấy những kết quả tích cực. Theo Công ty Tân Cảng Sài Gòn thuộc Tập đoàn Tân Cảng Sài Gòn, chi phí vận chuyển hàng hóa bằng xà lan từ các cảng ở ĐBSCL đến Cát Lái, TPHCM giảm khoảng 7% cho mỗi container 40 feet và 20% đối với container 30 feet.[2]

Nhìn chung, các cảng biển đường thủy nội địa tại Việt Nam chưa đáp ứng được về cơ sở vật chất bốc xếp công-ten-nơ; khoảng 15% lượng hàng hóa cập bến không có giấy phép hoạt động và không an toàn (Cục ĐTNĐ 2017). Bởi vì ở phía Bắc, không có cảng hàng container nội địa để xếp dỡ hàng hóa container tại các cảng sông, nên hàng container chủ yếu được vận chuyển bằng đường bộ đến các khu công nghiệp và khu chế xuất (MoT 2018). Do đó, hiện chỉ có 15% lượng hàng hóa từ

cảng Hải Phòng và khoảng 35% luồng hàng vận tải bằng container ở khu vực ĐBSCL là được vận chuyển bằng ĐTNĐ (CHP 2017; UNESCAP 2017).

ii. Chính sách đề xuất

Đề xuất chính sách này nhằm thúc đẩy vận tải hàng hóa bằng container trên xà lan và tận dụng mạng lưới ĐTNĐ của khu vực Đồng bằng sông Hồng và ĐBSCL để giảm lượng hàng hóa vận tải trên đường bộ. Hiện tại, vận chuyển hàng hóa đóng container bằng xà lan còn hạn chế do công suất các tuyến đường thủy còn thấp và chỉ đáp ứng được các tàu có kích cỡ nhỏ. Trên 50% hệ thống cảng đường thủy nội địa trên toàn quốc là cảng loại 3, chỉ có thể đáp ứng các tàu có tải trọng 100–300 DWT. Chính điều này đã hạn chế đầu tư từ khu vực tư nhân vào cải thiện thiết kế xà lan, nâng cao năng lực tải container của tàu và duy trì số lượng ít các cảng hàng container có đủ trang thiết bị xử lý hàng hóa phù hợp tại các cảng sông. Chính sách này đề xuất:

- Tăng số lượng và cải thiện thiết kế đội phương tiện của vận tải ĐTNĐ Với độ tuổi trung bình hơn 30 năm, đội tàu hiện tại ở Việt Nam đã rất lạc hậu. Hơn nữa, kích cỡ tàu chở hàng khoảng 100 DWT thực tế thấp hơn nhiều so với tải trọng trung bình 2400 DWT ở các nước có mạng lưới ĐTNĐ phát triển như Hà Lan, Đức và Bỉ (Blancas và El-Hifnawi 2014). Chiều cao hạn chế của cầu là trở ngại chính với việc sử dụng xà lan kích thước lớn và nâng cao năng lực vận tải bằng container. Cải tạo kết cấu hạ tầng đường thủy, đặc biệt là cầu Đuống ở phía Bắc trên tuyến Việt - Trì đi Hải Phòng (Loan 2017) và các cầu trên tuyến An Giang đi TPHCM cần nâng cao độ tĩnh không chiều dọc của các cầu để thu hút các công ty tư nhân đầu tư vào dịch vụ vận tải hàng hóa đóng container. Ngoài ra, những xà lan có thời gian sử dụng lâu hơn và thường được sử dụng để vận chuyển hàng rời, khô lại không được tối ưu hóa để tham gia vận tải bằng container. So với xà lan của Việt Nam, mẫu xà lan của Châu Âu với mướn nước thấp hơn và có thể được sử dụng với các tuyến vận tải có hạ tầng hạn chế, ví dụ như các tuyến tại khu vực Đồng bằng Sông cửu long.
- Cải tạo cơ sở vật chất phục vụ xử lý hàng container tại các cảng sông Hiện nay, hầu hết các cảng sông ở khu vực ĐBSCL đều không được trang bị hạ tầng cho bốc xếp công-ten-nơ. Ngoài ra, khả năng kết nối chặng cuối còn yếu đã hạn chế các doanh nghiệp vận tải sử dụng mạng lưới ĐTNĐ. Để bốc xếp các container từ tàu thủy lên các xe tải và đảm bảo chuyển giao hàng hóa hiệu quả, các bến container và thiết bị xử lý hàng container như cần cẩu và xe nâng cần phải được trang bị tại các cảng.

Các cảng và kênh ưu tiên để thực hiện chính sách này sẽ bao gồm tuyến Hà Nội - Hải Phòng và tuyến Cần Thơ - TP Hồ Chí Minh do những tuyến này có lưu lượng giao thông cao (chiếm 15% và 5% tổng lượng hàng hóa liên tỉnh trong cả nước).

iii. Các ví dụ quốc tế

Các cảng của Đức, Hà Lan và Bỉ nổi tiếng với các cơ sở hạ tầng logistics đẳng cấp thế giới và mạng lưới ĐTNĐ xung quanh sông Shine và sông Đanuýp là một trong những tuyến đường thủy phát triển nhất trên thế giới. Trên thực tế, tàu hoặc xà lan có kích thước hàng hóa vận tải đường biển từ 800-1500T có thể dễ dàng thông thủy trên các tuyến đường sông, cho phép xếp chồng 3 container lên nhau và có thể chở tới 100 container. Tàu kéo với 4 xà lan kéo đẩy (kết hợp 2x2) sẽ tăng công suất vận tải lên 500 TEU. Thiết bị bốc dỡ container tại các bến cảng sông bao gồm cầu cảng container cho các tàu phục vụ và các phương tiện trung chuyển container khác như cần trục điều khiển bằng tay (cần cẩu RMG-Rail Mounted, hoạt động trên đường ray), cần cẩu di động (RTG-Rubber Tire Gantry crane, tàu lượn), xe nâng và thiết bị xếp dỡ (Georgijević và Zrnić 2006).

Là quốc gia không ngừng đổi mới hệ thống cảng và hiện đại hóa đội tàu, Đức mới đây đã cấp bằng sáng chế cho Port Feeder Barge - Loại sà lan tự hành vận chuyển container có sức chứa 168 TEU. Mẫu xà lan này được trang bị cần cẩu hiện đại nhất gắn vào một cây trụ cao. Loại tàu mới này có thể vận chuyển container trong các cảng và cũng có thể xử lý các container từ các sà lan nội địa độc lập với các thiết bị cầu cảng (Malchow 2014).

3. Xúc tiến vận tải ven biển trên tuyến đường Bắc Nam

i. Thách thức hiện tại

Hiện nay vận tải hàng hóa nội địa bằng đường thủy ven biển ở Việt Nam còn rất hạn chế, chỉ chiếm gần 39% tổng sản lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển [3] do chưa xây dựng hệ sinh thái cung ứng hiệu quả cũng như những hạn chế về hạ tầng trong và xung quanh cảng. Về phía cung, chỉ có một số lượng ít nhà cung cấp dịch vụ vận tải hoạt động trong lĩnh vực vận tải đường thủy ven biển, khiến khách hàng phải chịu các chi phí bổ sung như phí xử lý hàng hóa tại bến (chiếm gần 50% tổng chi phí vận tải đường thủy ven biển). Hiện tại, phí xử lý hàng hóa tại bến có mức chung cho cả hàng hóa quốc tế và trong nước.

Hàng hóa quốc tế thường được ưu tiên hơn hàng hóa nội địa về mặt thời gian quay vòng và phân bổ cầu cảng tại các cảng. Việc áp dụng mức phí xử lý hàng tại bến thấp hơn và phân bổ cụ thể công suất bến cũng như thời hạn cho hàng hóa trong nước sẽ thúc đẩy vận tải ven biển. VINALINES, nằm trong số ít các đơn vị kinh doanh vận tải đưa ra các dịch vụ vận chuyển hàng hóa đường biển cho tuyến Bắc-Nam (Ngân hàng thế giới 2014).

Một nền tảng vận chuyển có thể giúp kết nối cung cầu và công khai thông tin về nhu cầu của người gửi hàng và cước phí vận chuyển, qua đó thúc đẩy các dịch vụ vận chuyển đường thủy ven biển.

Về mặt kết cấu hạ tầng, trong khi các cảng xuất nhập khẩu chính đang được phát triển với cơ sở vật chất mới nhất để phục vụ xử lý hàng hóa, có thể tiến hành hỗ trợ chính sách bổ sung để thúc đẩy phát triển hình thức vận tải tàu RoRo (tàu chở các phương tiện tự hành) với cầu tàu gắn liền hoặc cầu tàu gắn với bờ biển. Điều này sẽ cho phép vận chuyển hàng hóa xe tải trên tàu, các xe tải có thể đi vào tàu, chuyển qua biển, và sau đó từ tàu đi ra và đi đến các cảng. Những xe tải này sau đó có thể trực tiếp đi giao hàng, giảm sự phụ thuộc vào dịch vụ bốc xếp tại cảng và dịch vụ xe tải đường dài chuyên dụng. Hiện nay, các tàu RoRo chiếm khoảng 0,04% tổng lượng hàng hóa từ cảng TPHCM (JICA 2010a).

ii. Chính sách đề xuất

Chính sách này được đề xuất nhằm thúc đẩy các dịch vụ vận tải trong nước và tạo điều kiện thuận lợi cho việc thiết lập hạ tầng cảng cần thiết, tăng cường sử dụng vận tải ven biển trên tuyến Bắc - Nam, từ đó giảm lưu lượng giao thông trên Quốc lộ 1 và Quốc lộ 5. Nội dung cơ bản của chính sách được đề xuất bao gồm:

- Điều tiết thị trường:
    - Giảm cước phí vận xử lý hàng hóa nội địa, so với phí tiêu chuẩn hiện hành đối với tất cả cước vận chuyển hàng hóa (một thông lệ ở các nước khác) và phân bổ thời gian chờ cập bến cho các doanh nghiệp vận tải biển hoạt động từ các cảng chính.

Chính sách này cũng đề xuất thành lập các Trung tâm Giao hàng trong nước tại các tỉnh trọng điểm như Hải Phòng và TP. Hồ Chí Minh để hỗ trợ vận tải hàng hóa nội địa bằng đường biển. Những chức năng chính của những trung tâm này sẽ bao gồm:

i. Gia tăng nhận thức về vận chuyển hàng hóa theo đường biển nội địa trong giới các công ty kinh doanh vận tải biển, chủ hàng và các đại lý giao nhận.
ii. Phổ biến nhận thức về các chương trình của chính phủ có thể hỗ trợ các công ty tư nhân phát triển các tuyến vận chuyển nội địa.
iii. Phân tích các vấn đề và tắc nghẽn giao thông trong hoạt động vận tải đường biển nội địa và tư duy tìm kiếm các giải pháp phát triển để giải quyết các vấn đề đó.
iv. Thiết lập một nền tảng vận chuyển có thể giúp kết nối cung cầu và công khai thông tin về nhu cầu của người gửi hàng và cước phí vận chuyển.
v. Khuyến khích hợp tác cấp quốc gia với quy mô lớn hơn iữa chính quyền cấp tỉnh và doanh nghiệp tư nhân để thúc đẩy phát triển vận chuyển hàng hóa nội địa bền vững.

- Nâng cấp kết cấu hạ tầng:
    - Thành lập Quỹ Phát triển Hàng hải để tài trợ và mua tàu RO-RO và các tàu container nhỏ hơn phù hợp hơn với nhu cầu vận chuyển hàng hóa nội địa.

Cụm cảng Hải Phòng và Cát Lái là các cảng xuất nhập khẩu hiện hạn chế kích thước tàu theo khả năng có thể xử lý. Hàng năm, khoảng 1,2 triệu TEU được sang tải tại các cảng biển ở những quốc gia khác, khiến ngành cảng biển Việt Nam mất cơ mất trị giá tới 13 triệu USD (JICA 2013). Hai cảng này là phù hợp cho hoạt động vận tải hàng hóa nội địa, trong khi việc vận chuyển hàng hóa quốc tế nên dần dần chuyển đến các cảng nước sâu của Lạch Huyện và Cái Mép.

Việc triển khai cơ sở vật chất phục vụ các tàu RoRo có thể được lồng ghép vào Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến 2020 (Quyết định 2190/QĐ-TTg) trong đó ưu tiên dành cho các cảng Hải Phòng và Cát Lái, đồng thời tăng cường hỗ trợ kết cấu hạ tầng đường bộ như đã trình bày tại mục Các yếu tố nguồn cung trong Chương 2.

iii. Các ví dụ quốc tế

Để chuyển tải hàng hóa từ đường bộ (đặc biệt là đường biển), Ủy ban châu Âu đã tập trung vào 'Vận tải biển chặng ngắn' (SSS) cho thương mại nội địa. Liên minh Châu Âu (EU) đã đầu tư mạnh vào các công ty kinh doanh vận tải Ro-Ro có thị phần chiếm ~ 13% tổng vận tải hàng hóa SSS (ECSA 2016).

Nhằm quảng bá vận tải biển chặng ngắn, Trung tâm xúc tiến Shortsea (SPC) đã được thành lập ở hầu hết các quốc gia ven biển thành viên EU. Ủy ban châu Âu khuyến khích sự phối hợp của các SPC ở cấp độ châu lục, trong phạm vi một mạng lưới châu Âu (ESN). Năm 2003, EU đã đưa khái niệm Đường cao tốc Biển (hoặc MoS) vào Mạng lưới Xuyên-Châu Âu (TEN-T), đưa việc phát triển dự án này thành một dự án ưu tiên trong chính sách tận tải của EU. Tây Ban Nha là một ví dụ, Real Decreto Legislativo 2/2011 của các cảng phân tích các điều kiện đặc biệt của các dịch vụ SSS thông thường, tạo điều kiện thuế quan thuận lợi cho SSS và MoS. Điều luật này đã dẫn đến 41 công ty kinh doanh vận tải khai thác 61 dịch vụ thường xuyên tại Tây Ban Nha với tần suất 1,34 chuyến khởi hành mỗi tuần và đã trực tiếp hoặc gián tiếp mở rộng đến gần 100 cảng.[4]

Đến năm 2050, dự kiến SSS sẽ đóng một vai trò quan trọng trong việc đạt được mục tiêu vận tải của EU nhằm giảm 60% phát thải khí nhà kính do hoạt động vận tải và đến năm 2030, chuyển 30% vận tải hàng hóa trên các tuyến đường bộ dài hơn 300 km sang các phương thức khác. Ủy ban châu Âu hiện đang tập trung vào 3 lĩnh vực ưu tiên để tăng cường sự phát triển hơn nữa phương thức Vận tải biển chặng ngắn.

i. Đơn giản hóa thủ tục hành chính
ii. Hỗ trợ ngành công nghiệp trong việc áp dụng các công nghệ mới để tuân thủ luật pháp môi trường mới và chặt chẽ hơn.
iii. Tích hợp vận tải biển chặng ngắn vào toàn bộ chuỗi dịch vụ logistic

4. Liên kết các trung tâm logistics với các trung tâm tập kết hàng hóa nội đô trong quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn

i. Thách thức hiện tại

Là hạt nhân quan trọng để trợ giúp các hoạt động logistics về tập kết và giải phóng hàng hóa, các trung tâm logistics cũng có thể cung cấp các dịch vụ giá trị gia tăng. Ngoài các dịch vụ như kho bãi, lưu trữ, v.v. về cơ bản tương tự như các dịch vụ được cung cấp tại một cảng cạn, có thể tiến hành các dịch vụ bổ sung. Theo báo cáo của các nhà vận tải, giá trị gia tăng từ các cảng cạn còn rất hạn chế; khi các trung tâm thông quan hải quan đã được thiết lập tại các khu công nghiệp, các nhà khai thác vận tải thường bỏ qua hệ thống cảng cạn do phí tổn cao và tắc nghẽn lưu thông hàng hóa. Do việc thu hồi đất luôn là trở ngại chính với quá trình phát triển các kết cấu hạ tầng, việc nâng cấp hệ thống cảng cạn hiện hữu thành các trung tâm logistics — kèm hạ tầng kho bãi hiện đại và các dịch vụ gia tăng khác — sẽ thu hút các doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, thúc đẩy tập kết hàng hóa và nâng cao hiệu quả vận tải. Đề xuất này sẽ được trình bày chi tiết ở mục tiếp theo.

Các trung tâm gom xếp hàng hóa nội đô (UCC) — những khu vực dành riêng cho xe tải đỗ và sắp xếp lại hàng hóa để phân phối trong thành phố — tập trung hơn vào việc giao hàng trong thành phố và nội thành. Thông thường, xung quanh thành phố, UCC có thể cho phép tập kết hoặc bóc tách hàng hóa đi ra hoặc vào thành phố.

Ngoài quản lý giao thông đô thị, UCC, đặc biệt là quanh Hà Nội, cũng có thể hoạt động như một trung tâm phân phối hàng hóa nhập từ Hải Phòng. Do rất nhiều các nhà nhập khẩu đặt văn phòng và không gian lưu trữ hàng hóa trong nội đô thành phố Hà Nội, hàng hóa nhập khẩu sẽ trước tiên được chuyển từ Hải Phòng về Hà Nội, và sau đó được vận chuyển đến các nhà bán lẻ khác nhau trên khắp Việt Nam. Tất yếu, quá trình này dẫn đến tình trạng tắc nghẽn giao thông trong nội đô Hà Nội. Tuy nhiên, UCC có thể cho phép các doanh nghiệp vận tải di chuyển qua thành phố và tiến hành lưu kho hay đóng gói sản phẩm tại một địa điểm ít tắc nghẽn hơn. Hà Nội và Hồ Chí Minh là những thành phố ưu tiên hàng đầu để thành lập các trung tâm UCC do những khu vực này tập trung nhiều hoạt động kinh tế (45% GDP), với gần 60% hàng hóa được vận chuyển trong các khu vực này. Vì số lượng xe tư nhân đã tăng lên do tăng dân số gia tăng và mức sống cải thiện rõ rệt, UCC cũng có thể hỗ trợ kiểm soát và hợp lý hóa lưu lượng hàng hóa để giảm ùn tắc. Với phần lớn người tiêu dùng tập trung ở các khu vực này, UCC cũng sẽ hỗ trợ hậu cần thương mại điện tử, vốn là một ngành đang phát triển ở Việt Nam.

Quy hoạch hiện tại đang tập trung phát triển hệ thống 31 cảng cạn. Do việc thu hồi đất vốn là trở ngịa chính để thu hút đầu tư mới vào các trung tâm logistics và UCC, các kế hoạch đề xuất cần nêu bật các cảng cạn quan trọng để phục vụ chức năng của trung tâm logistics và UCC, như vậy có thể giảm chi phí logistics và giảm ùn tắc đường bộ.

ii. Chính sách đề xuất

Theo Quyết định số 2223/QĐ-TTg, Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, phát triển sẽ tối ưu hóa việc vận chuyển hàng hóa trên các hành lang giao thông chính, đặc biệt là vận chuyển hàng container đến/từ các cảng biển tại Hải Phòng, thành phố Hồ Chí Minh và Vũng Tàu (cảng Cái Mép - Thị Vải). Chính sách đề xuất phù hợp với quy hoạch tổng thể, tập trung nâng cấp hệ thống cảng cạn thành các trung tâm logistics/ UCC theo nhu cầu của từng vùng. Theo quy hoạch, 31 cảng cạn đã được lên kế hoạch nâng cấp hoặc thành lập (14 ở miền bắc, 12 ở miền nam và 5 ở miền trung). Với số lượng lớn các khu công nghiệp ở miền bắc và miền nam, bảng 5.1 và bảng 5.2 liệt kê các cảng cạn có nhiều điều kiện để nâng cấp thành các trung tâm logistics (cung cấp các dịch vụ giá trị gia tăng), cùng các đặc điểm chính kèm theo.

Bảng 5.1. Các đặc điểm chính của các trung tâm logistics được đề xuất ở phía Bắc

Tên ICD	Cảng gần nhất	Kết nối đường bộ gần nhất	Kết nối đường sông	Số lượng các khu công nghiệp trong tỉnh
Cảng cạn Hương Canh	Hải Phòng	Kết nối đường cao tốc chỉ 700m	Sông Hồng	26
Cảng cạn Phúc Lộc	Hải Phòng	Kết nối đường cao tốc chỉ 900m	Sông Đáy	21
Cảng cạn Hải Dương	Hải Phòng	Kết nối đường cao tốc chỉ 100m	–	20

***Nguồn*:** TDSI 2016.

Bảng 5.2. Các đặc điểm chính của các trung tâm logistics được đề xuất ở phía Nam

Tên ICD	Cảng gần nhất	Kết nối đường bộ gần nhất	Kết nối đường sông	Số lượng các khu công nghiệp trong tỉnh
Cảng cạn Bến Lức	Cái Mép	Kết nối đường cao tốc chỉ 2 km	Sông Vàm Cỏ Đông	42
ICD Long Bình mới (được biết là ICD Tân Cảng)	Cát Lái	Kết nối đường cao tốc chỉ 300m	Đồng Nai	35
Cảng cạn Tín Nghĩa	Cát Lái	Kết nối đường cao tốc chỉ 100m	Không, nhưng đường sắt chỉ cách 500m	35

***Nguồn*:** TDSI 2016.

Ngoài các dịch vụ cảng cạn thông thường tại các trung tâm logistics, các dịch vụ giá trị gia tăng có thể bao gồm:

- Kho bãi (các loại kho khác nhau - ví dụ kho chung cho lưu chứa, kho chứa khoang nâng, kho lạnh)
- Điều kiện bảo quản hàng hóa cụ thể (nhiệt độ quy định, trong nhà/ngoài trời)
- Thiết bị xử lý hàng hóa (cần cẩu, xe nâng, giá đỡ, kệ pallet, xe thùng v.v.)
- Bến đa phương thức để thúc đẩy chuyển giao hàng hóa giữa xe tải và phương tiện đường thủy nội địa
- Khu vực đỗ xe và khai thác xếp dỡ hàng hóa
- Hải quan và các cơ quan quản lý tiến hành thông quan
- Các cơ sở vật chất công cộng như bưu điện/điện thoại công cộng/dịch vụ xe buýt
- Nhà hàng và quán cà phê
- Trạm xăng với trang thiết bị rửa phương tiện
- Xưởng sửa chữa xe tải, container và các phương tiện khác
- Các hệ thống thông tin để thúc đẩy chuyên giao đa phương thức và kết nối cung-cầu cho các dịch vụ vận tải

Với các dịch vụ giá trị gia tăng này, hệ thống các trung tâm logistics đề xuất có thể thu hút đội xe tải hiện đang đi qua các cảng cạn. Các trung tâm logistics có thể đóng vai trò như một điểm tập hợp các xe không tải chiều về để chở hàng hóa do các KCN sản xuất để sau đó tập kết lên các xe tải lớn hơn và vận chuyển quãng đường dài bằng đường bộ/tàu hỏa/đường thủy.

Các trung tâm tập kết hàng hóa đô thị (UCC), mặt khác, tập trung vào việc giao hàng đô thị để giảm ùn tắc cho thành phố. Theo danh mục trong Bảng 5.3, với vị trí gần hơn với trung tâm thành phố Hà Nội và Hồ Chí Minh, các cảng cạn sau đây có nhiều điều kiện để nâng cấp thành UCC.

Bảng 5.3. Đề xuất các cảng cạn để nâng cấp thành các trung tâm tập kết hàng hóa nội đô

Tên ICD	Thành phố gần nhất	Khoảng cách từ trung tâm thành phố (km)	Đường gần nhất (km)
Cảng cạn Hoài Đức	Hà Nội	16	NH32 (0,2km)
Cảng cạn Phù Đổng	Hà Nội	20	NH1 (0,8 km)
Cảng cạn Tiên Sơn	Hà Nội	35	NH1 (0,1 km)
Cảng cạn Long Bình	Tp. HCM	30	NH1 (1,5 km)
ICD Sóng Thần mới	Tp. HCM	25	Đường tỉnh 743 (0,1 km)

***Nguồn*:** TDSI 2016.

Việc phát triển lồng ghép UCC với hệ thống cảng cạn đảm bảo khu vực lưu kho riêng cho các hàng hóa được giao nhận trong thành phố. Các chức năng chính của UCC sẽ là:

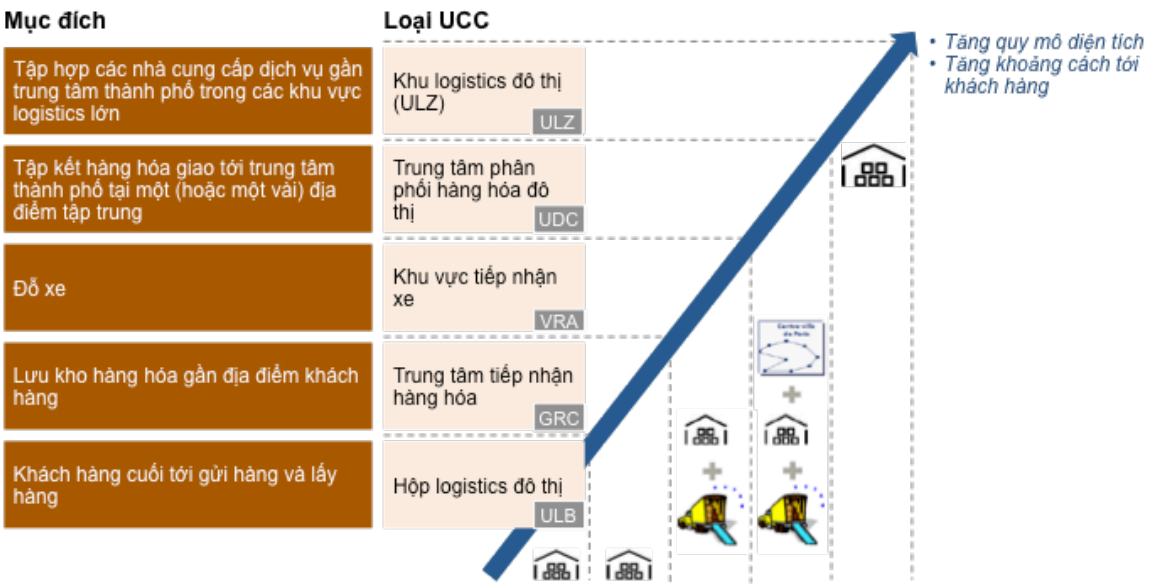
- Chia nhỏ hàng rời vào các xe tải nhỏ để chuyển vào thành phố dễ dàng hơn
- Tập kết nhiều xe tải nhỏ trên đường cao tốc
- Điều phối và tập hết hàng hóa theo cùng điểm đến trong các thành phố để giảm lưu lượng giao thông đô thị
- Tập kết xe tải chạy rỗng chiều về thành các xe đủ tải nhằm giảm số lượng xe tải lưu thông trên đường
- Bố trí các khu vực đỗ cho xe tải di chuyển vào nội đô trong khung giờ cấm xe tải

Minh họa về chính sách được đề xuất cho UCC được trình bày trong hình 5.7.

Sự kết hợp giữa các trung tâm logistics và UCC sẽ giúp hợp nhất vận tải hàng hóa đường bộ lên các xe tải lớn hơn để vận tải đường dài và hợp lý hóa vận tải ngắn bằng các xe tải nhỏ nhằm giảm ùn tắc trong và xung quanh các nút kinh tế trọng điểm ở Việt Nam. Nhìn chung, kết cấu hạ tầng này có thể giúp nâng cao hiệu quả hoạt động vận tải hàng hóa đường bộ tại Việt Nam. Hình 5.8 thể hiện các loại UCC khác nhau có thể được thiết lập tùy thuộc vào quy mô diện tích và khoảng cách tới địa điểm của khách hàng.

Hình 5.7. Trung tâm tập kết hàng hóa đô thị ở rìa thành phố Minh họa

Hình 5.8. Mục đích và các loại Trung tâm tập kết hàng hóa đô thị



iii. Các ví dụ quốc tế

Mục này thảo luận một số ví dụ minh họa UCC - một khái niệm tương đối mới tại Việt Nam.

- **Nhật Bản** Các hệ thống phân phối chung với các trung tâm tập kết hàng hóa đô thị đã được thiết lập gần các thành phố như Tokyo, Osaka, Fukuoka. Các trung tâm nằm ở các quận hoặc phường cụ thể ở vùng ngoại ô của thành phố và phục vụ các mục đích khác nhau. Ví dụ, UCC tại Tenjin gần Fukuoka tập trung vào giao hàng đến chuỗi cửa hàng tiện lợi trong khi UCC tại Motomachi gần Tokyo thực hiện giao hàng đến các khu phố mua sắm. Việc lập nên các UCC đã giúp giảm thời gian giao hàng, chi phí giao hàng, tình trạng tắc nghẽn và tác động tiêu cực đến môi trường. Quyền sở hữu UCC phần lớn là thuộc về cá nhân nhưng chính phủ hỗ trợ các cơ sở vật chất như cung cấp nơi đậu xe chuyên dụng, v.v.

- **Vương Quốc Anh:** Hội đồng thành phố Bristol, hợp tác với DHL Exel, đã khai thác thành công một trung tâm hợp nhất với mục đích giúp giảm ô nhiễm và ùn tắc ở trung tâm Bristol. Đề án bao gồm khu vực chuyên bán lẻ Broadmead của Bristol và UCC được thành lập cách khu vực trung tâm thành phố 7 dặm với không gian lưu kho xấp xỉ 5000 feet vuông.

- **Singapore:** Chính phủ đang phối hợp với các doanh nghiệp logistics vận hành các trung tâm tập kết ngoại tuyến (OCC) - mô hình tương tự UCC. OCC được thiết kế để nâng cao hiệu quả bằng cách tập kết hàng hóa giao nhận đầu cuối đi đến cùng (hoặc gần) các trung tâm mua sắm hoặc địa điểm giao nhận. Sau khi rỡ hàng hóa từ các xe tải giao hàng, đơn vị vận hành OCC sẽ tập kết hàng hóa trước khi giao đến địa chỉ nhận. Với phương thức này, hàng hóa sẽ được giao trên các xe đủ tải trong phạm vi thời gian giao hàng quy định, giảm số lượng xe tải lưu thông cùng hướng và tăng tỷ lệ sử dụng xe tải.

5. Ưu tiên và nâng cấp kết cấu hạ tầng đường bộ

i. Thách thức hiện tại

Dựa trên mô hình điểm đi-đến (OD) như minh họa trong Chương 2, 4 tuyến đường chính được xác định chiếm khoảng 30% các luồng hàng vận tải liên tỉnh trong nước.

- Hà Nội <–> Hải Phòng (125 km)
- Hà Nội <–> TP.HCM (1.600 km)
- TP.HCM <–> Cần Thơ (200km)
- TP.HCM <–> Đà Lạt (300km)

Xe tải ra vào các tuyến đường chính thông qua Quốc lộ 1, 5 và 20. Mặc dù đường cao tốc kết nối Hà Nội và Hải Phòng đã được hoàn thành, mức độ sử dụng hiện tại còn hạn chế do phí cầu đường cao. Các tuyến đường còn lại được kết nối thông qua hệ thống các đường quốc lộ — lệ phí đường quốc lộ chỉ tương đương khoảng 50% phí đường cao tốc — mặc dù các dự án đường cao tốc kết nối các tuyến đường này đã được đưa vào danh mục triển khai.

Dữ liệu Hệ thống theo dõi xe thương mại thể hiện các khu vực thường xuyên xảy ra tình trạng tắc nghẽn dọc 8 tuyến đường. Theo báo cáo từ các nhà vận tải, một chuyến đi từ Hồ Chí Minh đến Hà Nội hoặc ngược lại mất khoảng gần 2 ngày với tốc độ lưu thông trung bình 35-40 km/h, gây ra tình trạng tắc nghẽn tại các điểm thu phí, các trung tâm đô thị và giao thông trên các tuyến chính. Các tuyến đường chính này vận chuyển khối lượng hàng hóa rất lớn (xem bảng 5.4), có tốc độ tăng trưởng trung bình trong khoảng 6-13%. Do đó, điều quan trọng là ưu tiên nâng cấp các tuyến đường để đáp ứng khối lượng cao hơn dự kiến trong tương lai. Xây dựng các tuyến đường đa tầng và loại bỏ các điểm tắc nghẽn trên hệ thống hành lang giao thông dự kiến sẽ nâng cao tốc độ trung bình trên từng tuyến đường bộ và hiệu quả sử dụng đội xe.

Bảng 5.4. Phân tích lưu lượng hàng hóa trên các tuyến đầu-cuối chính

Tuyến	Lưu lượng xe tải Hai chiều	Ba mặt hàng chính (% trong tổng lưu lượng trên tuyến)
Hà Nội <–> Hai Phòng	44 nghìn tấn/ngày	Gỗ, giấy và đồ nội thất (20%)
		Thực phẩm & đồ uống (18%)
		Quần áo, dệt may & da giày (12%)
Hà Nội <–> TP.HCM	17 nghìn tấn/ngày	Thực phẩm & đồ uống (31%)
		Thiết bị điện & điện tử (10%)
		Hoa quả và rau (9%)
TP.HCM <–> Cần Thơ	15 nghìn tấn/ngày	Gạo và cây trồng (28%)
		Sắt thép (14%)
		Thực phẩm & đồ uống (14%)
TP.HCM <–> Đà Lạt	10 nghìn tấn/ngày	Thực phẩm & đồ uống (36%)
		Hoa quả và rau (25%)
		Các nông sản khác (12%)

ii. Chính sách đề xuất

Vì kết cấu hạ tầng đường bộ làm nên xương sống của vận tải hàng hóa ở Việt Nam, do đó chính sách đề xuất nâng cấp các kết cấu hạ tầng sau đây cho tám tuyến ưu tiên được đề cập trong phần trên, có thể được ưu tiên trong kế hoạch tổng thể về kết cấu hạ tầng:

- Đường cầu vượt để cải thiện vận chuyển hàng hóa
- Cầu vượt hoặc đường trên cao kết nối với các cảng để tránh ách tắc giao thông.
- Bổ sung thêm các làn đường trên đường cao tốc để ít gây tắc nghẽn
- Làn đường riêng biệt để phân loại vận tải hành khách và vận tải hàng hóa
- Quản lý lưu lượng giao thông một cách chủ động bằng cách sử dụng dữ liệu CVTS
- Đẩy nhanh việc thu phí điện tử để giảm thời gian trung chuyển

Phương án chính sách và đầu tư trọng cung

Các phương án lựa chọn chính sách trọng cung tập trung vào việc cải thiện tuổi và hiệu suất sử dụng nhiên liệu của đội xe toàn quốc, hành vi của lái xe và tổ chức sắp xếp các khu vực trong ngành, do đó tác động tới các lĩnh vực cung ứng của vận tải hàng hóa đường bộ bao gồm đội xe, lái xe và các công ty vận tải.

6. Giới thiệu chương trình hiện đại hóa đội xe vận tải

i. Thách thức hiện tại

Theo cơ sở dữ liệu của Cục đăng kiểm Việt Nam (truy cập ngày 31/5/2018), tại Việt Nam, 95% đội xe có tuổi đời hơn 5 năm, trong đó 31% có tuổi đời hơn 8 năm. Xe tải có thời gian sử dụng lâu hơn sẽ làm tăng chi phí vận tải của các doanh nghiệp khai thác, trong khi đó, đội xe mới hơn sử dụng nhiên liệu hiệu quả hơn khoảng 1-2%, giảm yêu cầu bảo trì khi đang lưu thông do tỷ lệ hỏng hóc thấp hơn (so với các xe đã có tuổi đời 5 năm). Ngoài ra, do lượng tiêu thụ nhiên liệu với các xe đời cũ cao hơn, mức phát thải khí nhà kính có liên hệ trực tiếp tới tuổi đời của xe tải.

Thực hiện chương trình hiện đại hóa đội xe vận tải toàn quốc có thể khuyến khích thay thế các xe cũ bằng xe mới sẽ dẫn tới giảm chi phí vận tải và phát thải khí thải nhà kính. Tiêu chuẩn Euro 4 mới được triển khai ở Việt Nam năm 2018, chương trình mới này có thể thúc đẩy việc áp dụng Euro 4 cho đội xe. Theo ước tính, việc nâng cấp khoảng 20% đội xe từ tiêu chuẩn Euro 2 lên Euro 4 có thể giảm 14% lượng phát thải khí cacbon monoxit (CO), 16% lượng phát thải hydro cacbon (HC) + Nitơ oxit (NO_x) và 14% lượng phát thải các chất dạng hạt (PM), tính theo đơn vị g-km.

Giả định rằng 75% doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ đạt doanh thu hàng năm trung bình dưới 1 triệu USD[5], rất nhiều trong số đó sẽ ưu tiên chọn các xe tải cũ hơn và đã qua sử dụng, thấp hơn 50% so với một sản phẩm xe tải mới cùng loại. Điều đó khiến các dòng xe cũ hơn và hao tốn nhiên liệu hơn vẫn được sử dụng rộng rãi tại Việt Nam.

ii. Chính sách đề xuất

Là sáng kiến để kiểm soát lượng phát thải khí nhà kính, chương trình hiện đại hóa đội xe vận tải hàng hóa đường bộ khuyến khích chủ phương tiện thay mới các xe cũ. Theo chính sách đề xuất, các chủ phương tiện sở hữu phương tiện vận tải tuân thủ theo các tiêu chuẩn Euro 2 (hoặc cũ hơn) có thể nhận được hỗ trợ tiền để tiêu hủy xe cũ và hưởng ưu đãi khi mua xe mới tuân thủ theo tiêu chuẩn Euro 4. Cơ sở dữ liệu của Cục đăng kiểm Việt Nam (VR) có thể được sử dụng để giám sát tiến độ của chương trình. Theo minh hoạt trong Hình 5.9, các chính sách đề xuất để khuyến khích chủ phương tiện xe tải bao gồm:

- Ưu đãi từ chính phủ: Miễn một phần thuế đăng kí trước bạ khi mua xe mới
- Chiết khấu cho việc tiêu hủy xe cũ: Khách hàng được nhận lại một phần giá trị của xe cũ bị tiêu hủy tại các trung tâm tái chế xe được cấp phép dưới hình thức giảm giá khi mua xe mới.
- Giảm giá của nhà sản xuất linh kiện gốc (OEM): Chính phủ đẩy mạnh các chương trình giảm giá từ OEM cho việc mua xe mới theo chương trình hiện đại hóa phương tiện vận tải hàng hóa đường bộ.

Hình 5.9. Ưu đãi cho chủ phương tiện khi tiêu hủy xe cũ

iii. Các ví dụ quốc tế

Các chương trình hiện đại hóa phương tiện vận tải hàng hóa đường bộ, trong đó chính phủ khuyến khích việc tiêu hủy xe cũ, đã được triển khai ở nhiều nước. Hai trường hợp ví dụ giới thiệu các chương trình tiêu hủy xe cũ tại Đức và Trung Quốc (xem hình 5.10):

- **Chương trình tiêu hủy phương tiên giao thông (Đức):** Chương trình của Đức nhằm vào các phương tiện vận tải hạng nhẹ, bao gồm Phương Tiện Chở Khách (PV) và Phương Tiện Vận Tải Thương Mại Hạng Nhẹ (LCV - trọng lượng tối đa 3.500 kg, được thiết kế để vận chuyển hàng hóa (Mock 2014)), có tuổi đời ít nhất là 9 năm. Ngoài ra, theo quy định của chương trình, phương tiện thay thế phải có thời gian sử dụng ít hơn 1 năm và tuân thủ theo tiêu chuẩn phát thải Euro 4. Chương trình hỗ trợ ưu đãi tài chính với tổng số tiền 2.500 Euro (khoảng 10% giá của một chiếc xe ô tô trung bình, khoảng 20% giá của một chiếc ô tô nhỏ) cho những người tham gia chương trình (Posada và đồng nghiệp 2015). Ngoài ra, những người tham gia cũng nhận được tiền thu được từ việc tiêu hủy xe cũ. Chương trình tiêu hủy xe cũ có thể xử lý khoảng 2 triệu xe mỗi năm (Kaul và đồng nghiệp 2012). Thêm vào đó, giá trị CO_2 trung bình cho xe ô tô mới (theo g/km) được mua theo chương trình thấp hơn 8% so với giá trị CO_2 trung bình của những chiếc xe mua mới không theo chương trình (ECCC 2011).

- **Chương trình tiêu hủy xe cũ ở Bắc Kinh (Trung Quốc):** Vào năm 2008, chương trình tiêu hủy xe cũ ở Bắc Kinh, Trung Quốc được triển khai với mục tiêu chính là tăng cường chất lượng không khí ở Bắc Kinh. Chương trình ở Bắc Kinh nhằm vào các xe có nhãn màu vàng, ví dụ xe chạy xăng theo tiêu chuẩn Euro 0 (trước năm 2000) và xe chạy dầu diesel theo tiêu chuẩn Euro 0,1 và 2 (trước năm 2008). Chương trình hỗ trợ ưu đãi khi chủ phương tiện hủy bỏ xe cũ với hi vọng nâng cao mức độ tham gia; vào năm 2009 và 2010, Chương trình xử lý khoảng 150.000 xe có nhãn vàng.[6] Nhờ chương trình tiêu hủy xe cũ và các chính

sách bổ sung như quy định niên hạn sử dụng phương tiện, trong năm 2008 và 2009 tại Bắc Kinh, lượng phát thải khí nhà kính hằng ngày đã giảm gần 32 tấn với khí NO_x, 245 tấn với khí CO, 35 tấn với khí HC và 3 tấn các chất dạng hạt (Posada và đồng nghiệp 2015).

Hình 5.10. Chương trình tiêu hủy xe cũ tại Đức và Trung Quốc

Quốc gia	Số xe loại thải	Tác động môi trường
	2.000.000	Giá trị CO_2 trung bình cho xe ô tô mới (tính bằng g/km) được mua theo chương trình thấp hơn 8% so với giá trị CO_2 trung bình của những chiếc xe mua mới không theo chương trình
	150.000	Giảm 32 tấn NO_x / ngày; Giảm 3 tấn PM / ngày

***Nguồn*:** Posada và đồng nghiệp 2015.

7. Thay đổi phí sử dụng đường bộ đối với xe cũ

i. Thách thức hiện tại

Gần 31% số xe tải toàn quốc có tuổi đời sử dụng trên 8 năm trong khi 95% số xe có thời gian sử dụng trên 5 năm.[7] Hiện tại, chính phủ chưa đưa ra các chính sách ưu đãi nhằm hạn chế sử dụng xe cũ. Các cuộc phỏng vấn với các đơn vị kinh doanh vận tải và các công ty vận tải cho thấy chủ xe có nguồn vốn hạn chế thường sử dụng xe cũ trong một thời gian dài. Ngoài ra, để giảm chi phí đầu tư vốn, các doanh nghiệp sử dụng xe tải cỡ nhỏ thường mua lại các xe đã qua sử dụng từ các đơn vị vận tải lớn hơn. Theo nội dung thảo luận tại Chương 3, với các doanh nghiệp vận tải sử dụng xe tải nhỏ và các chủ phương tiện- đơn vị kinh doanh vận tải, mức lợi nhuận duy trì ở mức rất thấp, từ 3-5%. Do đó, nguồn dự trữ tiền mặt của các đơn vị này bị hạn chế, dẫn đến xu hướng lựa chọn các xe tải cũ hơn và giá mua thấp hơn. Chính sách đề xuất dưới đây có thể hạn chế các đơn vị kinh doanh vận tải sử dụng xe cũ, đồng thời khuyến khích họ lựa chọn xe có hiệu suất nhiên liệu tốt hơn.

ii. Chính sách đề xuất

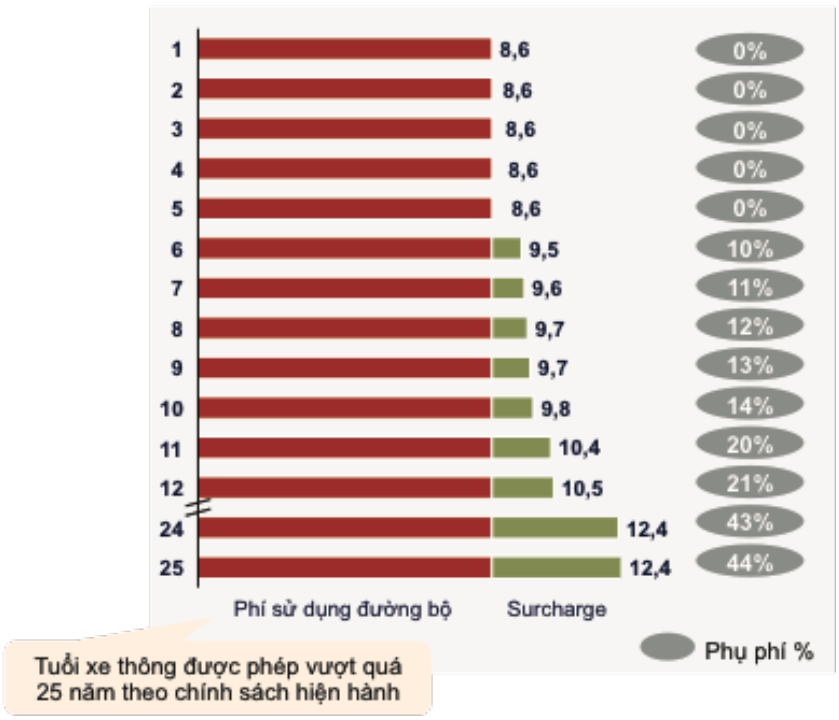
Để giảm lượng phát thải khí nhà kính, các doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe ô tô phải thay mới các xe cũ. Chính sách này đề xuất thu thêm một khoản phụ phí trong các phí sử dụng đường bộ nếu sử dụng xe cũ. Khoản phụ phí có thể được coi là "chi phí bảo vệ môi trường" bổ sung do xe cũ gây ra. Bảng 5.5 trình bày chi tiết chính sách đề xuất:

Bảng 5.5. Thay đổi phí sử dụng đường bộ theo tuổi đời xe: Chính sách được đề xuất

Tuổi đời của phương tiện	Yếu tố tăng dần (minh họa)
Dưới 5 năm	0% phí sử dụng đường bộ tăng theo năm
> 5 năm	10% +1% tăng theo năm
> 10 năm	20% +1% tăng theo năm
> 15 năm	30% +1% tăng theo năm
> 20 năm	40% +1% tăng theo năm

Hình 5.11 minh họa chính sách đề xuất thông qua ví dụ mức phi sử dụng đường bộ hàng năm cho xe tải 20 tấn.

Hình 5.11. Thay đổi phí sử dụng đường bộ theo tuổi đời xe: Minh họa



Phí sử dụng đường bộ hiện nay cho các đơn vị kinh doanh vận tải được Cục đăng kiểm Việt Nam áp dụng theo Thông tư 293/2016/TT-BTC của Bộ Tài chính. Nếu được thông qua, chính sách này có thể được tích hợp vào thông tư, liên kết phí sử dụng đường bộ với tuổi xe. Để khuyến khích sử dụng phương tiện mới hơn, đề án có thể xây dựng các khoản phí tương đương hoặc thấp hơn so với các mức phí hiện đang áp dụng, song song với các chính sách hạn chế sử dụng xe cũ.

iii. Các ví dụ quốc tế

Nhiều nước trên thế giới đã giải quyết các vấn đề môi trường gây ra bởi các phương tiện vận tải cũ bằng cách triển khai cơ cấu thuế đường bộ có hệ thống. Nghiên cứu này trình bày hai trường hợp của Singapore và Đức, những nước có cơ cấu thuế đường bộ áp dụng linh hoạt dựa trên tuổi xe các lượng phát thải quy định.

- **Singapore:** Ở Singapore, niên hạn sử dụng phương tiện vận tải hàng hóa theo quy định là 20 năm; do đó, xe tải với tuổi đời hơn 20 năm phải bị xóa tên trong hồ sơ hoặc tiêu hủy. Để phạt các chủ phương tiện sở hữu xe có tuổi đời hơn 10 năm, Chính phủ áp dụng một khoản phụ phí vào thuế đường bộ hàng năm ở mức xác định trước. Chính sách thuế đã nâng cấp đội xe toàn quốc như hiện nay, với khoảng 35% số xe tải có tuổi đời dưới 5 năm và khoảng 6% số xe có thời gian sử dụng trên 17 năm. Cơ cấu thuế đường bộ ở Singapore được trình bày trong bảng 5.6 dưới đây:

Bảng 5.6. Cơ cấu phụ phí đường bộ ở Singapore

Với xe đã sử dụng trên 10 năm

Tuổi đời của phương tiện	Phụ phí thuế đường bộ hàng năm
> 10 năm	10% thuế đường bộ
> 11 năm	20% thuế đường bộ
> 12 năm	30% thuế đường bộ
> 13 năm	40% thuế đường bộ
> 14 năm	50% thuế đường bộ

Nguồn: Cục Vận tải hàng hóa đường bộ Singapore: https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motoring/owning-a-vehicle/costs-of-owning-a-vehicle/tax-structure-for-cars.html.

- **Đức**: Ở Đức, các phương tiện trả thuế đường bộ hàng năm dựa trên loại ô nhiễm mà phương tiện đó gây ra, với mỗi loại ô nhiễm tương ứng với một Tiêu chuẩn phát thải Euro. Các tiêu chuẩn phát thải Euro được cập nhật thường xuyên, hạn chế việc sở hữu và điều khiển xe cũ. Phụ thuộc vào tải trọng của phương tiện, các doanh nghiệp vận tải sở hữu xe theo EURO 1 hoặc thấp hơn trả phí cao gấp 1 đến 3 lần so với các phương tiện ở các loại ô nhiễm khác. Bảng 5.7 liệt kê biến số thuế phương tiện (Euro/tấn) theo loại ô nhiễm.

Bảng 5.7. Biến số thuế phương tiện theo loại ô nhiễm ở Đức

ĐVT: Euro/tấn

Tổng trọng lượng xe (GVW)	Loại ô nhiễm S2 ~ EURO 2 và cao hơn	Loại ô nhiễm S1 ~ EURO 1
16T	51	96
25T	59	127
35T	62	142
44T	64	150
49T	65	153

Nguồn: Cục Hải quan Trung Ương Đức

8. Đẩy mạnh quy trình đào tạo lái xe và cấp giấy phép lái xe

i. Thách thức hiện tại

Thông qua các hành vi điều khiển phương tiện và tuân thủ theo luật giao thông, lái xe góp phần nâng cao hiệu quả của hoạt động kinh doanh vận tải Hoạt động đào tạo lái xe định kỳ đảm bảo hướng dẫn liên tục cho lái xe về những tiến bộ công nghệ và tăng cường an toàn giao thông đường bộ - mối quan tâm chính của các hãng vận tải trong chuỗi giá trị vận tải hàng hóa đường bộ. Cuộc khảo sát phương tiện vận tải hàng hóa đường bộ toàn quốc thuộc nghiên cứu này,[8] như thảo luận ở Chương 2, nhấn mạnh cái nhìn tích cực của các hãng vận tải về những quy định an toàn hiện hành. Bốn chính sách hàng đầu có tác động tích cực như trình bày trong khảo sát là những chính sách liên quan tới giấy phép lái xe, số giờ làm việc liên tục của lái xe, giới hạn về chở quá tải và hạn chế tốc độ.

Hiện tại, việc gia hạn bằng lái không đòi hỏi lái xe phải trải qua thêm khóa đào tạo nào cả. Bằng lái cho các xe tải nhỏ (lên tới 3,5 tấn) chiếm phần lớn đội xe, có hiệu lực trong vòng 10 năm. Trong giai đoạn này, các lái xe cần phải được đào tạo liên tục để có thể bắt kịp các tiến bộ công nghệ chẳng hạn như kỹ thuật lái xe sinh thái (eco-driving), hiện đại hóa động cơ, nâng cấp kết cấu hạ tầng, v.v.

Tuy nhiên, các công ty cho biết có sự thiếu hụt các lái xe được đào tạo tốt và có kinh nghiệm. Theo một khảo sát năm 2016 do tổ chức Phòng ngừa Tai nạn Châu Á tiến hành,[9] 79% lái xe đã cầm lái liên tục trong hơn 4 giờ, vi phạm các quy định hiện hành.[10] Kết quả khảo sát chính được trình bày dưới đây:

- 91% lái xe không hiểu rõ quy định về đảm bảo khoảng cách an toàn với phương tiện khác khi điều khiển phương tiện giao thông
- 86% lái xe không trả lời chính xác về việc làm thế nào hoặc khi nào thì nhường đường cho các phương tiện khác

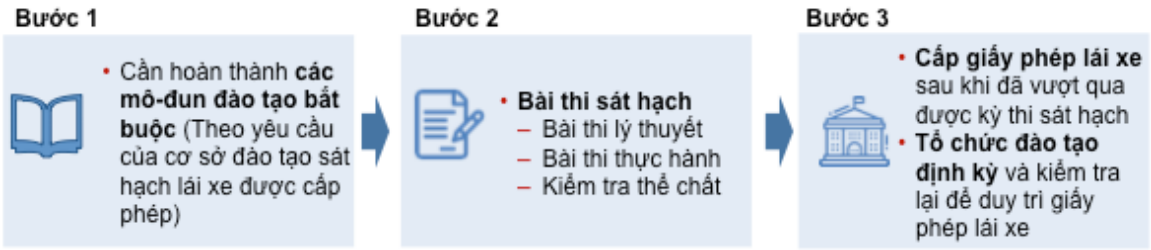
- Hơn 80% những người tham gia khảo sát không quan sát kỹ đường khi điều khiển phương tiện giao thông
- 69% lái xe không để ý các tín hiệu dừng xe không an toàn

Kết quả này cũng cho thấy nhu cầu phải đào tạo tăng cường cho các lái xe cũng như đào tạo định kỳ để điều khiển phương tiện an toàn. Trên 30% các vụ tai nạn giao thông đường bộ xảy ra trên cao tốc (Pham 2013) đã cho thấy các vấn đề về an toàn cho lái xe tải đường dài. Thiệt hại do tai nạn giao thông lên nền kinh tế vào khoảng 3% GDP/năm (WHO 2015); do đó, đào tạo cho lái xe và an toàn đường bộ đóng vai trò quan trọng trong ngành vận tải hàng hóa đường bộ cũng như sự phát triển của Việt Nam.

ii. Chính sách đề xuất

Theo Các mục tiêu An toàn Giao thông Đường bộ Quốc gia 2020 (tầm nhìn 2030), đề xuất chính sách này hướng tới đẩy mạnh an toàn giao thông đường bộ thông qua quy trình đào tạo lái xe bao quát. Chính sách đưa ra quy trình lấy được bằng lái xe thương mại cũng như đào tạo cho lái xe, tập trung sâu vào các khóa đào tạo định kỳ. Đây được coi là chính sách sửa đổi cho Thông tư số 46/2012/TT-BGTVT quy định hoạt động đào tạo, sát hạch và cấp giấy phép phương tiện cơ giới đường bộ hiện nay. Hình 5.12 tóm tắt quy trình cấp bằng lái theo đề xuất chính sách này:

Hình 5.12. Đào tạo và cấp bằng lái xe: Chính sách được đề xuất



Trong khi thông tư hiện hành đã quy định quy trình đào tạo và tiến hành bài thi lý thuyết, chúng tôi đề xuất bổ sung yêu cầu kiểm tra sức khỏe (bao gồm kiểm tra hình thể, thị lực và việc sử dụng chất gây nghiện) vào quá trình sát hạch và cấp bằng lái xe. Ngoài ra, chính sách đề xuất đưa ra chương trình đào tạo 4 mô-đun có thể được lồng ghép thực hiện các lớp đào tạo lái xe. Chương trình đào tạo đề xuất đã được sử dụng ở nhiều nước. Chương trình đào tạo hiện nay (cho giấy phép lái xe hạng B và C) tập trung vào kỹ thuật điều khiển phương tiện, luật giao thông đường bộ, sửa chữa xe, kiến thức về phương tiện và kỹ thuật vận tải.[11] Tuy nhiên, hệ thống đào tạo còn một số khoảng trống trong các lĩnh vực mềm như quản lý quan hệ khách hàng, và quan trọng hơn, giá trị sức khỏe của chính mỗi lái xe. Do đó, mô đun đào tạo được đề xuất (hình 5.13) bao quát toàn diện tất cả các khía cạnh thực tế, lý thuyết và quản lý liên quan tới điều khiển phương tiện vận tải.

Hình 5.13. Đào tạo và cấp bằng lái xe: Chương trình đào tạo đề xuất

Ngoài ra, chính sách đề xuất thiết lập một hệ thống quản lý trực tuyến, lưu trữ các thông tin lý lịch nghề nghiệp và hồ sơ lái xe/điều khiển phương tiện giao thông để giúp các công ty vận tải hàng hóa đường bộ có thể tuyển được các lái xe được đào tạo bài bản và có kinh nghiệm lái xe an toàn. Cơ sở dữ liệu này có thể do Cục ĐKVN quản lý, sử dụng công nghệ để duy trì cơ sở dữ liệu về phương tiện vận tải hàng hóa đường bộ.

iii. Các ví dụ quốc tế

Như đã trình bày tại Chương 2, trên 50% số lượng xe tải thương mại bán ra tại Hoa Kỳ và Đức thuộc phân khúc xe trên 15 tấn. Hai nước này đã giải quyết các mối lo về an toàn cho các xe tải cỡ lớn thông qua một chương trình toàn diện về đào tạo cho lái xe và quy trình cấp giấy phép lái xe nghiêm ngặt. Phần này sẽ thảo luận về các vấn đề này. Ngay cả các nước đang phát triển như Ấn Độ, chính phủ ngày càng nhận rõ nhu cầu tiến hành định kỳ chương trình đào tạo cho những người lái xe tải, xe buýt và taxi.

- **Hoa Kỳ** Hoa Kỳ quản lý ngành vận tải hàng hóa đường bộ thông qua Cục An toàn Vận tải Cơ giới Liên bang (FMCSA), trực thuộc Bộ Giao thông vận tải. Sứ mệnh chính của FMCSA là để giảm tai nạn, thương vong liên quan tới xe tải và xe buýt lớn. Đào tạo Cấp bằng lái Thương mại (hoặc chương trình CDL) là một chương trình được tiêu chuẩn hóa được áp dụng rộng rãi khắp cả nước, đây là yêu cầu bắt buộc trước khi lái xe có thể có giấy phép điều khiển bất kỳ phương tiện xe cơ giới thương mại nào. Lái xe cũng phải vượt qua các bài sát hạch bổ sung để điều khiển các phương tiện chở vật liệu nguy hiểm, xe bồn và xe rơ móc. Ba loại trường dạy lái xe tải cung cấp chương trình CDL: các chương trình được giảng dạy ở các trường cao đẳng cộng đồng, các trường dạy lái xe tư nhân và các trường do các công ty vận tải hàng hóa đường bộ điều hành. CDL yêu cầu việc kiểm tra thể chất hàng năm. Những lái xe mới được tuyển thường tham gia vào các hội thảo do công ty tổ chức, tập trung vào các quy định vận tải, quy trình đảm bảo an toàn và các sắc lệnh vận tải liên bang. Ngoài ra, Hiệp hội vận tải hàng hóa đường

bộ Hoa Kỳ(ATA) tổ chức các hội thảo trên mạng cho những người hành nghề lái xe tải về tất cả các lĩnh vực như các khía cạnh pháp lý, tài chính và nghiệp vụ điều khiển phương tiện vận tải hàng hóa đường bộ.

- **Đức:** Cục vận tải xe cơ giới liên bang (Kraftfahrt-Bundesamt - KBA) quản lý các vấn đề liên quan tới an toàn đường bộ ở Đức, bao gồm duy trì cơ sở dữ liệu tổng về giấy phép lái xe và tình trạng của phương tiện. Để có được giấy phép lái xe tải, học viên phải được cấp giấy phép lái xe ô tô trước. Để được cấp giấy phép lái xe tải cho mục đích làm việc cho công ty vận tải, học viên cần phải hoàn thành thêm một khóa thực tập, hoặc cần phải có được chứng chỉ đặc biệt, trong đó bao gồm các bài thi bổ sung và kiểm tra thực hành. Là một phần của Luật chứng chỉ lái xe chuyên nghiệp (Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz), lái xe phải tham dự các hội thảo tập huấn bắt buộc cứ 5 năm một lần để tiếp tục hành nghề lái xe chuyên nghiệp.

- **Ấn Độ:** Để được cấp bằng lái xe thương mại, học viên phải trải qua khóa đào tạo ở Trường dạy lái xe cơ giới của chính phủ hoặc các Trường dạy lái xe cơ giới tư nhân do chính quyền bang cấp phép. Học viên cũng phải có bằng lái xe dành cho người học lái còn giá trị vào thời điểm nộp đơn. Một số chính quyền bang đưa ra "các khóa ôn tập" để lái xe thỉnh thoảng trau dồi kỹ năng cần thiết của mình. Ví dụ, chính quyền bang Karnataka yêu cầu dạy các khóa ôn tập này tại Viện nghiên cứu và đào tạo lái xe do bang quản lý, cho những người hành nghề lái xe lam, xe tải, máy kéo và maxi cab (Jagadeesh 2012). Gần đây, Công ty vận tải Uttarakhand - một tổ chức về vận tải xe bus thuộc quản lý của chính phủ liên bang - đã giới thiệu chương trình 6 tháng (do chính quyền bang và Maruti Suzuki phối hợp tổ chức), theo đó lái xe buýt bắt buộc phải trải qua khóa tập huấn ôn tập trong ba ngày ở một trung tâm đào tạo địa phương.

9. Cải thiện chất lượng đội xe thông qua chương trình cho vay mua xe dựa trên đánh giá tăng trưởng

i. Thách thức hiện tại

Các xe tải cỡ lớn cho thấy hiệu suất cao hơn về cả giá thành và phát thải khí nhà kính. Một chiếc xe rơ móc 31 tấn có chi phí vận tải mỗi tấn-km và hiệu suất phát thải khí nhà kính CO_2 tính theo g CO_2 trên tấn-km thấp hơn gần 75% so với xe tải có trọng tải 5 tấn.[12] Tuy nhiên, với điều kiện giao thông trên đường cao tốc ở Việt Nam, phương pháp tính theo mô hình OD trong nghiên cứu này cho thấy tải trọng trung bình của xe tải là dưới 10 tấn, ảnh hưởng lớn tới chi phí và mức phát thải khí nhà kính trong ngành. Ngoài gánh nặng chi phí, xe tải có kích thước nhỏ dẫn tới nhiều xe tham gia giao thông, gây ra tắc nghẽn và ô nhiễm nhiều hơn. Để thực hiện chính sách này, chương trình đào tạo cho lái xe tải sẽ phải tích hợp chương trình đào tạo an toàn trong việc điều khiển các phương tiện cỡ lớn.

Chi phí thường là rào cản lớn nhất cho các cơ sở kinh doanh vận tải để mua xe mới cỡ lớn. Giả định rằng 75% doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe ô tô đạt doanh thu hàng năm trung bình dưới 1

triệu USD 5, do đó cần có những phương án tài chính thấp hơn và các giải pháp khuyến khích doanh nghiệp vận tải thay mới, phát triển đội xe bằng xe có tải trọng lớn hơn.

ii. Chính sách đề xuất

Đề án cho vay nhằm hỗ trợ các doanh nghiệp nhỏ hơn tiếp cận với nguồn vốn vay có lãi suất thấp hơn để họ có thể nâng cấp đội xe và phát triển kinh doanh. Ngân hàng nhà nước đã xác định các lĩnh vực ưu tiên để mở rộng tín dụng, bao gồm: nông nghiệp, doanh nghiệp vừa và nhỏ, doanh nghiệp sản xuất hàng hóa để xuất khẩu, và doanh nghiệp công nghệ cao. Tỷ lệ cho vay hiện nay cho những lĩnh vực ưu tiên này đã được giảm xuống còn 6% hàng năm.[13] Việc liệt kê các doanh nghiệp logistics và vận tải hàng hóa đường bộ vào danh sách cấp tín dụng có thể hỗ trợ ngành vận tải đạt được nhiều kết quả quan trọng.

Theo đề xuất, đề án cho vay cũng bao gồm các chỉ số đánh giá hoạt động quan trọng (KPI) áp dụng với các khoản tín dụng cho phương tiện để định hướng nguồn tín dụng ngân hàng cho các dòng xe tải cỡ lớn và mới hơn, phát triển doanh nghiệp vận tải, phương thức tổ chức và hạn chế phân chia manh mún ngành vận tải. Theo đề xuất này, các ngân hàng đóng vai trò là bên cung cấp khoản vay đầu tư phương tiện theo lãi suất cho vay với lĩnh vực ưu tiên để hỗ trợ mua xe mới có tải trọng trên 10 tấn. Các khoản vay sẽ được giải ngân theo các chỉ số KIP dưới đây:

- Mức độ phát triển đội xe và quy mô nhân viên trong 3 năm gần nhất
- Tốc độ phát triển doanh thu trong 3 năm gần nhất

Để đề án thực hiện hiệu quả, Ngân hàng nhà nước cần xác định rõ rằng hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ thuộc nhóm "lĩnh vực ưu tiên". Với lĩnh vực ưu tiên này, Ngân hàng nhà nước cũng có thể chuyển từ mức lãi suất tối đa như hiện tại với hoạt động cho vay trong lĩnh vực ưu tiên sang áp dụng hạn mức cho vay, trong đó giữ tỷ lệ tài sản cố định phân bổ cho các khoản vay trong lĩnh vực ưu tiên. Hướng điều chỉnh này đã được thực hiện tại các nước đang phát triển khác như Ấn Độ, Thái Lan, Philippine và Indonesia và có thể đảm bảo nguồn giải ngân cố định để phát triển doanh nghiệp trong các lĩnh vực ưu tiên của mỗi quốc gia.

iii. Các ví dụ quốc tế

Hỗ trợ vay vốn mua xe tải thường được thực hiện thông qua cân đối giữa vay mượn và huy động tài sản, trong đó hầu hết những ngân hàng cho vay sử dụng xe tải làm vật ký quỹ. Phần này thảo luận một số nước châu Á khác đã áp dụng chương trình cho vay dành cho lĩnh vực ưu tiên theo chủ trương của nhà nước để các khu vực yếu thế được tiếp cận nguồn tín dụng.

Chương trình cho vay dành cho lĩnh vực ưu tiên (PSL) của Ngân hàng Trung Ương Ấn Độ (RBI) hỗ trợ tài chính cho các công ty vận tải quy mô nhỏ bằng việc khuyến khích các ngân hàng thương mại cho các công ty này vay vốn. Theo chương trình này, các ngân hàng thương mại trong nước (và các ngân hàng nước ngoài với hơn 20 chi nhánh) phải cung cấp 40% tổng mức giá trị tín dụng ròng (ANBC) cho các lĩnh vực ưu tiên chẳng hạn như nông nghiệp, các DNVVN với lãi suất RBI thấp hơn lãi suất ngân hàng thông thường.[14] Các đơn vị kinh doanh vận tải có số lượng phương tiện hoạt động dưới 10 chiếc được xếp vào nhóm DNVVN và được hưởng lãi suất 7,5% từ quỹ ANBC của ngân hàng. Chương trình này khuyến khích ngân hàng cho vay nhiều hơn thông qua PSL vì các khoản vay này mang lại nguồn thu nhập từ lãi cao hơn so với các khoản đóng góp bắt buộc vào các quỹ quốc gia.

Bảng 5.8 trình bày phân tích so sánh các chương trình cho vay dành cho khu vực ưu tiên ở nhiều nước châu Á:

Bảng 5.8. Chương trình cho vay dành cho khu vực ưu tiên ở châu Á

Quốc gia	Cho vay ưu đãi	Các khu vực ưu tiên
	Hạn mức cho vay	
Ấn Độ	40%	Nông nghiệp (18%), DNVVN, xuất khẩu, tài chính vi mô
Indonesia	20%	DNVVN
Philippine	8%	DNVVN (6% quy mô nhỏ; 2% quy mô vừa)
Thái Lan	20% tiền ký quỹ	Nông nghiệp (14%) và các ngành quy mô nhỏ (6%)
	Lãi suất cho vay tối đa	
Việt Nam	200 điểm cơ bản trên mức trần ký gửi	Nông nghiệp, DNVVN, xuất khẩu, công nghệ
Malaysia	200 điểm cơ bản trên lãi suất cho vay cơ sở	DNVVN

***Nguồn*:** Ngân hàng Trung Ương San Francisco, Tổ phân tích quốc gia (Asia Focus, tháng 9/2014): https://www.frbsf.org/banking/files/Asia-Focus-Priority-Sector-Lending-in-Asia-September-2014.pdf.

10. Thành lập các hợp tác xã cho chủ phương tiện- đơn vị kinh doanh bằng xe tải

i. Thách thức hiện tại

Như đã đề cập trong Chương 2, hai phần ba các công ty đăng ký kinh doanh vận tải có quy mô nhân viên dưới 50 người. Do quy mô vô cùng nhỏ và nguồn vốn hạn chế, các doanh nghiệp này không có khả năng đầu tư đội xe hoặc các hoạt động kinh doanh vận tải. Báo cáo cho thấy 2-3% các công ty vận tải chấm dứt hoạt động kinh doanh doanh trong năm 2017 do tình trạng thua lỗ liên tục. Vì vậy, hợp tác xã là một công cụ giúp cho các doanh nghiệp quy mô nhỏ tập trung nguồn lực hiện có và đạt được lợi nhuận cao hơn khi cùng tham gia vào hợp tác xã.

Hiện nay, Nghị định 86/2014/NĐ-CP là một trong những văn bản chính quy định điều kiện kinh doanh và cấp giấy phép kinh doanh vận tải ô tô nhằm nỗ lực hạn chế phân mảnh ngành vận tải hàng hóa đường bộ. Theo Nghị định này, doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải hàng hóa bằng công - ten - nơ; đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa sử dụng xe đầu kéo kéo rơ moóc, sơ mi rơ moóc, xe ô tô vận tải hàng hóa trên hành trình có cự ly từ 300 ki lô mét trở lên phải có số lượng phương tiện tối thiểu như sau: Từ 10 xe trở lên đối với đơn vị có trụ sở đặt tại các thành phố trực thuộc Trung ương, và từ 3-5 xe trở lên đối với đơn vị có trụ sở đặt tại các địa phương còn lại. Sự mơ hồ trong nội dung và khó khăn trong theo dõi quảng cách xe tải di chuyển (sai khác tùy theo tuyến đường di chuyển) khiến việc thực thi quy định gặp nhiều trở ngại. Do đó, chính sách chưa đạt nhiều kết quả nhằm hạn chế tình trạng phân mảnh thị trường. Tương tự, Nghị định 144/2018/ND-CP quy định về kinh doanh vận tải đa phương thức, trong đó yêu cầu các đơn vị kinh doanh duy trì tài sản tối thiểu tương đương 80.000 SDR.[15]

Nghị định 86 có thể được điều chỉnh theo hướng yêu cầu cụ thể các đơn vị kinh doanh trong lĩnh vực vận tải trên các tuyến đường dài phải sở hữu số lượng xe tải tối thiểu. Yêu cầu đó có thể được đánh giá thông qua giấy phép vận tải liên tỉnh và được thực hiện theo quy trình cấp mới giấy phép. Với những điều chỉnh này, Nghị định 86 có thể được thực hiện hiệu quả hơn và hạn chế tình trạng phân mảnh trong lĩnh vực vận tải hàng hóa đường bộ tại Việt Nam theo định hướng của Chính phủ.

Hơn thế nữa, một hợp tác xã vận tải có khả năng giải quyết những thách thức của tình trạng manh mún trong ngành vận tải hàng hóa đường bộ, từ đó nâng cao hiệu quả toàn ngành. Hầu hết các hợp tác xã tại Việt Nam (khoảng 55%) hợp tác với nhau trong các lĩnh vực nông nghiệp và thủy sản. Trong khi đó, các hợp tác xã vận tải chiếm tỉ lệ tương đối nhỏ (khoảng 5%) tổng số hợp tác xã đang hoạt động hiện nay (Nguyễn và Ngô 2015).

ii. Chính sách đề xuất

Mục tiêu của chính sách được đề xuất nhằm phát triển thị trường hợp tác xã vận tải, tập trung vào lợi ích của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ có quy mô nhỏ hơn và khuyến khích các doanh nghiệp này hoạt động hiệu quả. Liên minh Hợp tác xã Việt Nam (VCA), phối hợp với Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ logistics Việt Nam (VLA), có thể thúc đẩy việc thành lập một hợp tác xã thông qua các hoạt động sau:

- Tạo điều kiện cấp tín dụng cho thiết lập ban đầu
- Giảm thuế những năm đầu
- Hỗ trợ chuyển giao công nghệ
- Công tác đào tạo

Chính sách sẽ tập trung thành lập các hợp tác xã ở các tỉnh khu vực Đông Bắc, Tây Bắc, Nam Trung Bộ và Đồng bằng sông Hồng. Đây là những khu vực có tình trạng manh mún rất cao, với quy mô đội xe tải bình quân thấp hơn mức bình quân quốc gia (<5 xe tải / công ty) . Các hợp tác xã dự kiến sẽ tập hợp các công ty có quy mô nhỏ thông qua phát huy lợi thế kinh tế nhờ quy mô và phạm vi hoạt động. Ngoài ra, các hợp tác xã sẽ có được lợi thế đàm phán giá tốt hơn và tối ưu hóa công suất hoạt động của các chủ phương tiện nhỏ lẻ. Tóm lại, các hợp tác xã vận tải có khả năng hỗ trợ phát triển ngành trong các lĩnh vực sau:

- Kết nối cung cầu hiệu quả hơn.
- Cho phép cải thiện hiệu quả sử dụng đội xe
- Tập trung tài sản
- Tránh tình trạng bất cân xứng thông tin
- Hợp tác được với các chủ xe lớn hơn với tư cách là nhóm chủ thể lớn hơn
- Tập trung nguồn lực cho công tác đào tạo, bảo trì, v.v...

Để thi hành chính sách này, Nghị định 163/2017/NĐ-CP về hướng dẫn thành lập doanh nghiệp tại Việt Nam cần xem xét xác định mô hình hợp tác xã là một chủ thể kinh doanh riêng biệt, kèm hướng dẫn cụ thể rõ ràng về hoạt động kinh doanh.

iii. Các ví dụ quốc tế

Nội dung này đưa ra các ví dụ điển hình của các quốc gia ở Châu Á đã phát triển hình thức hợp tác xã vận tải có sự hỗ trợ của chính phủ.

- **Philippines:** Được thành lập năm 1983, văn phòng Hợp tác xã vận tải (OTC, the Office of Transport Cooperatives) là cơ quan chính phủ của Philippines chịu trách nhiệm thực hiện các quy tắc và quy định điều chỉnh hoạt động thúc đẩy, tổ chức, đưa ra các quy định, giám sát, đăng ký và phát triển các hợp tác xã vận tải được Sở Giao thông phê duyệt: https://en.wikipedia.org/wiki/Department_of_Transportation_(Philippines). Để được công nhận là hợp tác xã chính thức, mỗi hợp tác xã phải trả phí đăng ký ban đầu — tương đương 1% vốn ủy thác hoặc phí cơ bản (dao động từ 10-60 USD).[16] Văn phòng OTC giám sát hoạt động của các hợp tác xã và đề xuất cấp Giấy chứng nhận tuân thủ. Văn phòng OTC thực hiện một số chương trình và dịch vụ sau:
    i. Các chương trình về xây dựng năng lực Chương trình bao gồm các buổi hội thảo dành cho các hợp tác xã dịch vụ vận tải (TSC), được thiết kế với mục tiêu đưa ra định hướng cơ bản và đánh giá về cách thức hoạt động của TSC với vai trò là các doanh nghiệp kinh doanh và các nhà cung cấp dịch vụ. Chương trình còn nhấn mạnh vai trò tham gia / tương tác của các thành viên, xem đây là chìa khóa để hiện thực hóa các mục tiêu kinh tế xã hội của hợp tác xã.
    ii. Chương trình đánh giá và hỗ trợ: Nhằm đưa ra các hướng dẫn kỹ thuật, hỗ trợ và huấn luyện phù hợp, Chương trình yêu cầu đánh giá hồ sơ, giấy tờ hoạt động của hợp tác xã dịch vụ vận tải, tổ chức phỏng vấn để thu thập thông tin đầu vào và thực hiện các quan sát và hoạt động xác minh khác.
    iii. Dịch vụ hỗ trợ phát triển kỹ thuật: Văn phòng OTC cung cấp dịch vụ xác thực và giới thiệu các ứng dụng/đưa ra đề xuất của TSC cho các cơ quan đối tác liên quan đến nhượng quyền thương mại và các hoạt động vận tải khác như thủ tục xin cấp giấy chứng nhận hoạt động tiện ích công cộng, gia hạn hiệu lực của CPC, hợp nhất nhượng quyền, mở mới/điều chỉnh tuyến đường, thay đổi động cơ/khung gầm, v.v.

- **Malaysia:** Được thành lập vào năm 2008, Ủy ban Hợp tác xã Malaysia (SKM) là cơ quan chủ quản có nhiệm vụ thúc đẩy sự phát triển ổn định của lĩnh vực hợp tác xã. SKM cung cấp 5 dịch vụ chính, bao gồm: đăng ký thành lập hợp tác xã, hỗ trợ nguồn vốn đầu tư, hỗ trợ không hoàn lại, kiểm soát dịch vụ, dịch vụ tư vấn kiểm toán và pháp lý.

Phương án chính sách và đầu tư phía cầu

Các lựa chọn chính sách phía cầu tập trung vào việc cải thiện khả năng kết nối cung cầu trong ngành thông qua việc thúc đẩy các công ty môi giới và các mô hình công ty dịch vụ vận tải trung gian kỹ thuật số sáng tạo trong lĩnh vực logistic, giúp cải thiện hiệu quả sử dụng đội xe và hoạt động tổ chức của ngành vận tải.

11. Thúc đẩy các công ty môi giới để kết nối cung-cầu tốt hơn

i. Thách thức hiện tại

Một thách thức lớn hiện nay mà Việt Nam đang phải đối mặt đó là tình trạng manh mún của thị trường làm cản trở khả năng tập trung hàng hóa. Mỗi công ty vận hành trung bình 5 chiếc xe tải; do đó, với khối lượng hàng hóa lớn, chủ hàng cần phải liên hệ với nhiều công ty vận tải mới có thể chuyên chở được khối lượng hàng hóa đó. Do lượng thông tin hạn chế, việc kết nối cung cầu vẫn chưa hiệu quả, dẫn đến tình trạng xe chạy không tải chặng về trong nước, làm tăng chi phí vận chuyển và mức độ phân mảnh ngành vận tải hàng hóa đường bộ. Theo kết quả khảo sát phương tiện vận tải hàng hóa đường bộ toàn quốc thuộc phạm vi của nghiên cứu này, tỉ lệ xe chạy không tải chặng về tại Việt Nam lên đến 50 - 70%.

Các công ty môi giới đóng vai trò là nền tảng trung gian giữa các chủ hàng (phía cầu) và các công ty vận tải hàng hóa đường bộ (phía cung). Dựa trên các mối quan hệ và mạng lưới cá nhân để kết nối cung cầu, hầu hết các nhà môi giới tại Việt Nam hiện hoạt động ở phạm vi một tỉnh hoặc một vùng, không trải dài trên cả nước, dẫn đến hạn chế thông tin và mức độ hiệu quả trong vận tải.

ii. Chính sách đề xuất

Đề xuất chính sách này nhằm tổ chức và thúc đẩy lĩnh vực môi giới vận tải, khuyến khích các doanh nghiệp phát triển phạm vi trên cả nước và tiến hành đăng ký là những công ty môi giới. Dựa trên các cơ sở dữ liệu đầy đủ, các công ty này có thể kết nối cung-cầu hiệu quả hơn so với các doanh nghiệp hoạt động theo vùng và dựa trên mạng lưới quan hệ cá nhân. Chính sách liên quan đến các chính sách mới về đăng ký công ty môi giới, thúc đẩy sử dụng dịch vụ của các công ty môi giới và khuyến khích các công ty môi giới uy tín đa quốc gia thành lập chi nhánh tại Việt Nam.

Các quy định đề xuất cho việc đăng ký công ty môi giới:

- Cá nhân/doanh nghiệp phải nộp đơn xin giấy phép tại Bộ Giao thông vận tải theo Nghị định 86/2014/NĐ-CP để đăng ký làm pháp nhân môi giới
- Giấy phép kinh doanh truyền thống do cơ quan có thẩm quyền cấp nên được hỗ trợ bởi giấy phép môi giới, cấp mới về thanh toán phí hàng năm
- Để đảm bảo tin cậy, bên môi giới phải ký gửi một khoản tiền vào quỹ bảo lãnh/quỹ tín thác, phòng trường hợp một trong hai bên (ví dụ: chủ hàng hoặc tài xế xe tải) vỡ nợ.
- Người môi giới phải có không gian văn phòng đã được đăng ký

Các yêu cầu ký gửi tiền bảo lãnh và đăng ký văn phòng làm việc sẽ giúp lọc bớt các doanh nghiệp quy mô nhỏ và đơn vị dịch vụ môi giới một người, vốn rất phổ biến tại Việt Nam nhưng không có đủ tiềm lực về kinh tế.

Các giải pháp hỗ trợ đề xuất để khuyến khích phát triển dịch vụ môi giới trên toàn quốc:

- Cung cấp chính sách ưu đãi thuế doanh nghiệp cho các công ty môi giới
  - Cho phép các công ty 100% vốn nước ngoài tham gia lĩnh vực môi giới vận chuyển hàng hóa để khuyến khích đầu tư từ các công ty con hoặc chi nhánh của các công ty toàn cầu
  - Khuyến khích các nhà môi giới nhỏ tập hợp thành hợp tác xã để đạt được hiệu quả từ quy mô

iii. Các ví dụ quốc tế

- **Hoa Kỳ** Hoa Kỳ có một trong những mạng lưới dịch vụ môi giới vận tải hàng hóa đường bộ mạnh nhất trên thế giới. Theo doanh thu bằng USD năm 2018, 5 công ty môi giới lớn nhất trên thế giới đều có trụ sở ở Hoa Kỳ. Việc đăng ký công ty môi giới thuộc phạm vi quản lý của Cục An toàn Vận tải Cơ giới Liên bang (FMCSA). Quy trình đăng ký giấy phép kinh doanh môi giới yêu cầu phải có cấp phép hoạt động từ cơ quan FMCSA, chỉ định đại lý, thực hiện ký quỹ, thanh toán phí thường niên và thành lập văn phòng. Để nâng tiêu chuẩn cho các doanh nghiệp môi giới vận tải, vào năm 2013, Chính phủ nâng mức bảo lãnh với các doanh nghiệp môi giới vận tải từ 10.000 USD lên 75.000 USD. Mặc dù quy định này khiến nhiều doanh nghiệp phải phá sản, những doanh nghiệp còn tồn tại đã phát triển và khẳng định uy tín, độ tin cậy trong ngành vận tải. Điều đó đã nâng cao niềm tin vào những doanh nghiệp môi giới vận tải, giúp số lượng các doanh nghiệp lại tăng dần lên từ năm 2013. Thực tế, chính niềm tin của khách hàng là nguyên nhân chính giúp thị trường môi giới phát triển tại Hoa Kỳ.

- **Thái Lan:** Ngành logistics của Thái Lan bao gồm một số doanh nghiệp nước ngoài uy tín như DHL, DB Schenker, Yusen Logistics, and Kerry Logistics, do đó có thể cung cấp nhiều dịch vụ về giao nhận hàng hóa, môi giới và chuỗi cung ứng. Ở Thái Lan, một số tập đoàn đa quốc gia về logistics thường thuê các nhà cung cấp dịch vụ giao nhận (3PL) thực hiện các hoạt động vận tải và logistics, trong đó các doanh nghiệp hoặc đại lý dịch vụ logistics xử lý các thủ tục hải quan và khai báo tại nhiều thị trường trong khu vực Đông Nam Á (Yuen 2015). Nhiều doanh nghiệp nước ngoài gia nhập thị trường logistics Thái Lan thường thiết lập các công ty liên doanh với đối tác trong nước để tận dụng mạng lưới kinh doanh sẵn có và kiến thức thị trường bản địa. Để tiến hành marketing và các hoạt động kết nối, một doanh nghiệp nước ngoài có thể mở văn phòng đại diện tại Thái Lan. Chính phủ Thái Lan cũng cung cấp nhiều ưu đãi về thuế và phi thuế cho các công ty nước ngoài muốn tìm kiếm cơ hội đầu cơ vào logistics và kết cấu hạ tầng (BoI 2015). Ban quản lý đầu tư cung cấp các ưu đãi về thuế như dưới đây, sau khi được đồng ý và phê duyệt:
  - Miễn thuế thu nhập doanh nghiệp trong 8 năm
  - Giảm thuế 50% trong năm năm tiếp theo sau thời gian 8 năm miễn thuế
  - Khấu trừ kép với các chi phí vận chuyển, điện và nước
  - Khấu trừ 25% chi phí lắp đặt hoặc xây dựng cơ sở vật chất cũng như miễn thuế nhập khẩu đối với nguyên liệu thô hoặc thiết yếu nhập khẩu để sản xuất mặt hàng xuất khẩu

12. Tăng đầu tư vào phát triển mô hình giao dịch kỹ thuật số trong vận tải hàng hóa

i. Thách thức hiện tại

Như đã giải thích trong chính sách trước, kết nối cung-cầu một cách hiệu quả đóng vai trò quan trọng trong việc giải quyết vấn đề tỷ lệ xe chạy không chiều về cao ở Việt Nam. Bên cạnh số lượng ngày càng tăng các công ty môi giới, các nền tảng công nghệ cũng được sử dụng phổ biến hơn trên toàn cầu để kết nối cung-cầu vận chuyển hàng hóa. Các nền tảng công nghệ logistics này sử dụng thuật toán để kết nối cung - cầu theo thời gian thực qua các giao dịch trực tuyến — với các đặc tính giá trị gia tăng như phí cao tốc linh hoạt theo làn xe, theo dõi điểm đi-điểm đến và các lựa chọn chi phí linh hoạt dựa trên loại hàng hóa (ngoài tải trọng và cân nặng). Tăng cường đầu tư và các chính sách khuyến khích đối với các giải pháp logistics tiên tiến như vậy có thể mang lại những thay đổi cho ngành này.

Dù Việt Nam đang phát triển rất mạnh các mô hình khởi nghiệp, nguồn quỹ đầu tư vẫn còn khá khiêm tốn; 61% các dự án tiếp nhận đầu tư có giá trị dưới 1 triệu USD (Das 2018). Khoảng 80 đến 90% các doanh nghiệp khởi nghiệp thất bại ngay giai đoạn đầu vì lý do họ không đủ tài chính để phát triển tiếp lên giai đoạn mở rộng kinh doanh (Nguyen 2018). Do đó, một hệ sinh thái mang đến nhiều nguồn tài chính và nguồn lực hỗ trợ các doanh nghiệp khởi nghiệp về logistics hay nền tảng công nghệ sẽ thúc đẩy sự phát triển các công ty dịch vụ vận tải trung gian kỹ thuật số. Theo Bảng xếp hạng của US News and World về "các Quốc gia tốt nhất năm 2018 dành cho các doanh nghiệp khởi nghiệp", Việt Nam đứng thứ 52 sau các quốc gia châu Á khác như Nhật Bản (hạng 2), Singapore (hạng 8), Hàn Quốc (hạng 12), Malaysia (hạng 34) và Thái Lan (hạng 38).

Những mô hình mang tính đột phá góp phần cải thiện hiệu quả của ngành vận tải hàng hóa đường bộ ở một số quốc gia được liệt kê dưới đây:

- **Transfix *(USA)***; mô hình ít dựa trên tài sản: Bắt đầu từ năm 2013, ứng dụng di động Transfix và nền tảng web phục vụ vận chuyển hàng hóa liên bang. Nền tảng đã giảm thời gian khớp lô hàng và tài xế xe tải xuống còn 15 phút, so với gần 4 giờ khi thực hiện thủ công. Ứng dụng cũng giúp giảm 50% thời gian giao dịch và 85% số dặm xe tải chạy rỗng (Jaffe 2015). Transfix cũng có một nền tảng thị trường trực tuyến, cho phép các hãng vận tải chọn tải trọng dựa trên mức giá mà họ mong muốn, chứ không dựa vào kết quả so khớp của ứng dụng.
- **Rivigo *(Ấn Độ)***; *mô hình dựa trên tài sản*: Nền tảng Rivigo thúc đẩy hiệu quả sử dụng đội xe và nâng cao điều kiện làm việc cho lái xe. Với tính năng hỗ trợ quản lý tài sản trên xe tải, Rivigo sử dụng một hệ thống chuyển tiếp để tài xế có thể tan ca và bàn giao xe tải mà không làm gián đoạn hoạt động vận chuyển liên tục 24 giờ, nhằm hỗ trợ công việc tốt hơn cho tài xế. Đội xe có sử dụng công nghệ của Rivigo đã giúp giảm 50-70% thời gian trung chuyển.
- **Yun Man Man *(Trung Quốc)***; *mô hình ít dựa trên tài sản*: Được thành lập vào năm 2013, Yun Man Man khai thác một nền tảng di động giúp các tài xế xe tải định vị, bảo mật, cấp vốn và quản lý kho hàng hiệu quả hơn. Trong vòng chưa đầy 5 năm, nền tảng có hơn 4 triệu tài xế xe tải hạng nặng (khoảng 78% tổng số xe tải của Trung Quốc) và hơn 1 triệu chủ hàng đăng ký. Nhờ cải thiện quãng đường lái xe và rút ngắn thời gian chuyến đi, nền tảng Yun Man Man đã tiết kiệm được khoảng 130 tỷ NDT cho chi phí dầu diesel và hạn chế 70 triệu tấn khí thải khí nhà kính trong 1 năm.

Việt Nam có thể nâng cao hiệu quả ngành vận tải bằng cách xây dựng một hệ sinh thái nhằm thúc đẩy sự phát triển các nền tảng công nghệ logistics như vậy.

ii. Chính sách được đề xuất

Chính sách đề xuất này nhằm giải quyết vấn đề kết hợp cung-cầu thông qua việc tăng cường đầu tư từ các khu vực tư nhân và công trong các mô hình gom hàng kỹ thuật số. Chính sách bao gồm các đặc điểm sau:

- Cho phép các công ty môi giới/ công ty trung gian dịch vụ vận tải sử dụng dữ liệu Hệ thống theo dõi xe thương mại để phân tích hiệu quả các luồng nhu cầu
- Phân bổ tỉ lệ cố định quỹ Cơ quan Công nghệ, Doanh nhân và Phát triển Thương mại Quốc gia (NATECD) cho các doanh nghiệp khởi nghiệp trong ngành giao nhận và sắp xếp hợp lý quy trình giải ngân
- Thúc đẩy đầu tư FDI bằng cách thu hút các công ty khởi nghiệp về công nghệ giao nhận và các doanh nghiệp môi giới vận tải hàng hóa trong chính sách FDI
- Tổ chức các cuộc hội thảo chuyên ngành và hội chợ khởi nghiệp để cho phép gây quỹ từ các bên kinh nghiệm và các quỹ trong ngành
- Thành lập Hội đồng do chính phủ tài trợ để hỗ trợ nghiên cứu & phát triển về các giải pháp đô thị
- Cung cấp tư vấn và đào tạo cho các công ty khởi nghiệp công nghệ logistics

Thúc đẩy các sáng kiến đột phá và quỹ đầu tư trực tiếp vào mảng công nghệ logistics; phân ngành này có thể được đưa vào kế hoạch đầu tư trung và dài hạn của Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

iii. Các ví dụ quốc tế

- **Singapore:** Mục tiêu của Startup SG là giúp các công ty khởi nghiệp tại Singapore tiếp cận các nguồn tài chính và các chương trình cố vấn, nhờ đó giúp biến những ý tưởng kinh doanh sáng tạo thành các mô hình kinh doanh phát triển mạnh. Các công ty khởi nghiệp đủ điều kiện có thể tiếp cận các khoản tài trợ tiền mặt, tài trợ vốn chủ sở hữu và các khoản vay kinh doanh. Theo phương thức 'vốn chủ sở hữu', chính phủ đồng đầu tư với 11 đối tác đầu tư tư nhân trong các công ty khởi nghiệp yêu cầu chi phí vốn đáng kể. Các khoản tài trợ 'công nghệ' cung cấp kinh phí dự án cho các công ty Singapore địa phương để phát triển công nghệ đột phá có thể đổi mới thị trường hiện tại hoặc tạo ra thị trường mới. Hơn nữa, A-STAR (Cơ quan Khoa học, Công nghệ và Nghiên cứu) là một ban điều hành thuộc Bộ Thương mại và Công nghiệp Singapore hỗ trợ hoạt động nghiên cứu & phát triển phù hợp với nhu cầu quốc gia của Singapore.

- **Ấn Độ:** 'Startup India Hub' là một nền tảng trực tuyến ảo kết nối các bên liên quan khác nhau như các công ty khởi nghiệp, nhà đầu tư, và được chính phủ ra mắt vào năm 2016. Mô-đun học tập và phát triển của chương trình Startup India cung cấp các khóa học kinh doanh miễn phí. Vào năm 2017, chính sách FDI đã đề cập đến các công ty khởi nghiệp, lần đầu tiên cho phép các công ty khởi nghiệp phát hành cổ phiếu hoặc công cụ liên kết vốn chủ sở hữu hoặc công cụ nợ cho nhà đầu tư mạo hiểm nước ngoài khi nhận chuyển tiền nước ngoài. Các công ty khởi nghiệp cũng có thể phát hành khoản vay chuyển đổi cho các cá nhân cư trú bên ngoài Ấn Độ.

Các phương án chính sách và đầu tư liên quan đến quy trình

Các phương án chính sách liên quan đến quy trình giải quyết các vấn đề chính trong toàn bộ quá trình tổng thể của một doanh nghiệp vận tải từ khi nhận đến khi trả hàng, bao gồm toàn bộ hành trình đường bộ của tài xế xe tải.

13. Ra mắt ứng dụng di động giải quyết vấn đề

i. Thách thức hiện tại

Trong quá trình lưu thông, tài xế xe tải có trải nghiệm đầu tiên về các vấn đề trong chuyến đi - như tắc đường, tai nạn, dừng xe trái phép, v.v nhưng không có nền tảng nào để tài xế cảnh báo về các vấn đề họ gặp phải trên đường.

Một ứng dụng của chính phủ có thể cho phép tài xế xe tải báo cáo các vấn đề như vậy sẽ mang lại nhiều lợi thế bởi các cơ quan chức năng cũng sẽ dữ liệu cập nhật theo thời gian thực về các vấn đề giao thông. Ứng dụng đó cũng có thể tăng cường quản trị và các nhà hoạch định chính sách có thể sử dụng dữ liệu thu thập bởi ứng dụng này để định hướng ưu tiên các kế hoạch dài hạn. Dữ liệu từ ứng dụng cũng sẽ xác định các điểm tắc nghẽn trên tuyến đường giao thông. Ngoài ra, thông tin về các vụ tai nạn/khoản phí không chính thức có thể hỗ trợ cấp cứu tai nạn và tăng cường quản trị.

ii. Chính sách đề xuất

Theo đề xuất, ứng dụng giải quyết vấn đề di động cho phép tài xế xe tải báo cáo vấn đề mà họ gặp phải trong hành trình. Ngoài ra, việc gắn thẻ các thông tin địa lý trong các báo cáo cũng giúp cơ quan quản lý địa phương theo dõi và xử lý vấn đề. Các vấn đề phổ biến mà lái xe có thể báo cáo qua ứng dụng bao gồm:

- Ùn tắc
- Trả phí không chính thức
- Tai nạn và các vấn đề liên quan đến hành trình

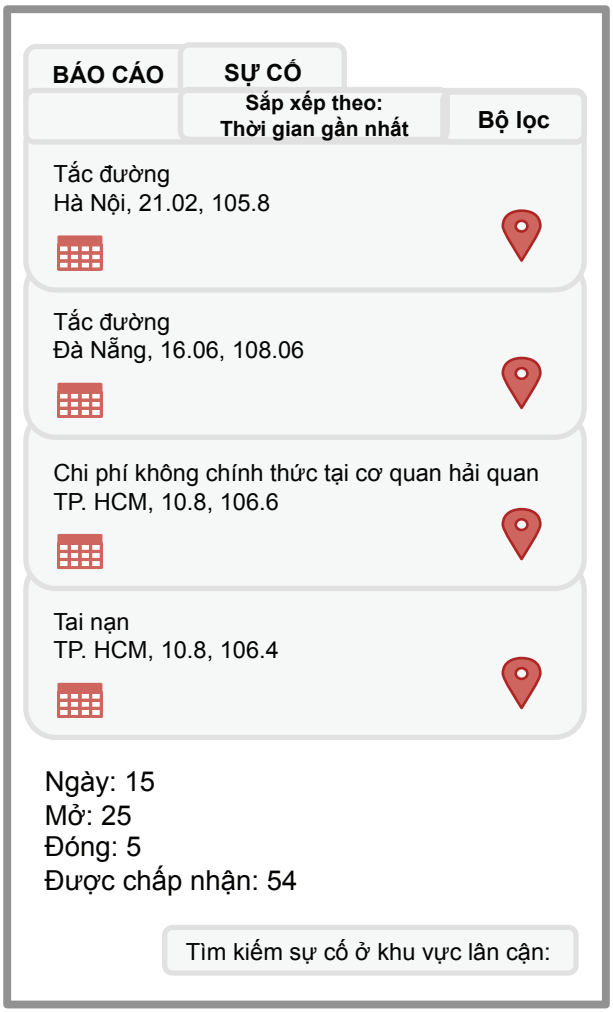
Hình 5.14 mô phỏng giao diện của ứng dụng.

Hình 5.14. Mẫu giao diện ứng dụng giải quyết vấn đề vận tải hàng hóa đường bộ

Hình 5.15 mô phỏng mẫu bảng điều khiển ứng dụng để các cơ quan quản lý liên quan có thể sử dụng dễ dàng.

Ứng dụng cũng có tính năng giải quyết vấn đề, theo đó một hội đồng hoặc tổ công tác chuyên biệt gồm đại diện từ các cơ quan quản lý khác nhau sẽ xây dựng các giải pháp kịp thời cho các vấn đề được báo cáo nhiều nhất. Ví dụ, Tổng cục đường bộ và Cục đăng kiểm trực thuộc Bộ giao thông vận tải trong khi cảnh sát giao thông trực thuộc quản lý của Bộ Công an và các công trình công cộng thuộc phạm vi quản lý của Bộ xây dựng. Hội đồng hoặc tổ công tác gồm các thành viên từ các bộ ngành khác nhau sẽ thể hiện quan điểm đa chiều về các vấn đề đường bộ và đề xuất giải pháp lồng ghép cho các vấn đề đó.

Hình 5.15. Bảng điều khiển ứng dụng di động giải quyết vấn đề: Minh họa



iii. Các ví dụ quốc tế

Các quốc gia khác nhau đã và đang áp dụng các ứng dụng di động làm nền tảng để người dân báo cáo quan ngại với chính quyền quản lý. Một số ứng dụng dành cho thiết bị di động được chính phủ hỗ trợ được liệt kê dưới đây:

- **Ứng dụng Colab, Brazil:** Ứng dụng này được doanh nghiệp tư nhân phát triển và người dân có thể sử dụng Colab App để báo cáo vấn đề, đề xuất giải pháp cải thiện và đánh giá các dịch vụ công. Trong 5 năm qua, ứng dụng đã trở thành đối tác tại các hội đồng thành phố ở hơn 130 thành phố tại Brazil. Chính quyền các thành phố sử dụng bảng điều khiển của ứng dụng miễn phí để theo dõi và trả lời các khiếu nại của người dân Tại một thành phố, số người tham gia vào một phiên thảo luận về ngân sách thành phố đã tăng từ 300 lên trên 10.00 người nhờ nền tảng Colab App.

- **SeeClickFix, Mỹ:** Một ứng dụng được sử dụng để xử lý các vấn đề liên bang bằng cách chuyển các yêu cầu dịch vụ đến chính phủ. SeeClickFix đã trở thành nền tảng chính thức để báo cáo các trường hợp

không phải là khẩn cấp tại khoảng 300 thành phố, trong đó dữ liệu được kết nối với hệ thống 311 (số gọi các trường hợp không khẩn cấp) và tỷ lệ giải quyết vấn đề hiện tại là 90%. SeeClickFix khuyến khích cư dân chủ động báo cáo các vấn đề trong khu phố của mình và các vấn đề được chuyển đến chính quyền tương ứng.

- **Ứng dụng Noise, Ireland:** Được ra mắt bởi tổ chức hợp tác giữa Cơ quan dịch vụ cảnh sát Bắc Ireland và Cơ quan quản lý nhà ở Bắc Ireland, ứng dụng Noice cho phép công dân trong cộng đồng khiếu nại về những phiền toái liên quan đến mức độ tiếng ồn cao trong khu phố. Bằng ứng dụng này, người dân có thể ghi lại vị trí, ngày tháng, thời gian và ghi âm 30 giây tiếng ồn cao và giải thích cách tiếng ồn ảnh hưởng đến họ. Sau đó, dữ liệu được gửi tự động đến nhân viên y tế môi trường tiến hành điều tra. Nhân viên hội đồng vẫn cần phải đích thân theo dõi và có thể sử dụng bản ghi âm làm bằng chứng hỗ trợ.

14. Triển khai hệ thống thu phí điện tử và camera CCTV tại các trạm thu phí

i. Thách thức hiện tại

Do thời gian chờ đợi lâu tại các trạm thu phí, đặc biệt tại các điểm vào thành phố, thường bỏ phí thời gian tiết kiệm được trên các đường cao tốc hoặc quốc lộ, rất nhiều lái xe tránh các tuyến đường phải nộp phí đường bộ. Ngoài chậm trễ về thời gian, tình trạng ùn tắc kéo dài tại các trạm thu phí cũng dẫn đến sử dụng thêm nhiên liệu do chạy không. Mỗi năm, Việt Nam mất 162,7 triệu đô la Mỹ để in vé giấy và vì tình trạng ùn tắc giao thông tại các hệ thống thu phí bằng tay (Vietnam News 2018). Sử dụng thẻ RFID (Nhận dạng tần số vô tuyến) có thể làm giảm thời gian tại trạm thu phí. Hệ thống thu phí RFID tại các trạm thu phí phát hiện phương tiện và khấu trừ số tiền phí từ tài khoản liên kết với thẻ của phương tiện trong khi xe không cần dừng ở trạm thu phí. Ngoài thời gian mà các đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa đường bộ tiết kiệm được, hệ thống này còn mang lại lợi ích cho chính phủ bằng cách giảm chi phí nhân công tại các trạm thu phí và tăng tiền phí thu được thông qua hệ thống định giá thuế và phí linh hoạt.

Việc lắp đặt hệ thống CCTV tại tất cả các trạm thu phí sẽ hỗ trợ giám sát tình trạng ùn tắc giao thông và giảm các trường hợp thu phí không chính thức, hiện đang chiếm khoảng 10% chi phí của các doanh nghiệp vận tải.

ii. Chính sách đề xuất

Vào năm 2015, Tổng cục đường bộ và VietinBank bắt đầu xây dựng hệ thống thu phí điện tử tại Việt Nam trước khi chính thức ra mắt năm 2016. Thẻ RFID hiện tại có thể nhận dạng 500.000 trong tổng số 3 triệu xe ô tô tại Việt Nam, là cơ sở để chính phủ lập kế hoạch triển khai thu phí điện tử toàn quốc. Đến nay, hệ thống thu phí điện tử đã được triển khai tại 25 trạm thu phí (Ngoc 2018) — tương đương khoảng 33% số trạm.

Chính sách này đề xuất ưu tiên thực hiện với 3 tuyến quốc lộ QL1A, QL5 và QL 20) để đẩy nhanh tiến độ triển khai thu phí điện tử. Tổng cộng, 3 tuyến quốc lộ đề xuất chiếm khoảng 30% lượng hàng hóa vận chuyển bằng xe tải của cả nước và khoảng 60% số trạm thu phí của Việt Nam.

Chính sách cũng đề xuất lắp đặt hệ thống CCTV tại tất cả các trạm thu phí để giám sát tình trạng ùn tắc giao thông và cảnh báo bất kỳ hành vi trái phép nào liên quan đến các khoản phí không chính

thức. Đoạn phim giám sát có thể do Tổng cục đường bộ hoặc các cơ quan liên quan khác theo dõi để giám sát lưu lượng giao thông thời gian thực xung quanh các trạm thu phí.

iii. Các ví dụ quốc tế

Thu phí điện tử là một quy trình phổ biến ở nhiều quốc gia. Dưới đây là ví dụ từ Mỹ và Thụy Điển[18]:

- **Biên giới Mỹ-Mexico:** Các làn đường hỗ trợ RFID tại biên giới Mỹ-Mexico phục vụ 20.000 lượt xe mỗi ngày. Chương trình thu phí điện tử nhằm mục đích giảm ùn tắc, cải thiện hiệu quả thu phí và tăng thêm nguồn thu nhập tiềm năng thông qua việc sử dụng dữ liệu điện tử về lưu lượng giao thông. Các làn đường dành riêng cho xe ô tô hỗ trợ RFID cho phép cài đặt các bộ đọc để đo khoảng thời gian qua biên giới của mỗi phương tiện. Bộ đọc cũng sẽ ghi lại dấu thời gian và vị trí của mỗi xe ô tô. Chương trình đã giảm thời gian kiểm tra phương tiện từ 35 xuống 10 giây, giúp tiết kiệm chi phí lao động.

- **Stockholm, Thụy Điển:** Chương trình thuế đường bộ động cho Stockholm liên quan đến việc sử dụng thẻ RFID. Hệ thống RFID ghi nhận mọi chiếc xe (có thẻ RFID) đi vào khu trung tâm của thành phố. Hệ thống xử lý 2,5 triệu giao dịch mỗi ngày, nhận diện phương tiện và tính phí sử dụng đường bộ dựa trên khoảng thời gian trong ngày. Hệ thống thu phí điện tử đã giúp giảm 20 đến 25% tổng lưu lượng giao thông ở trung tâm Stockholm (Arnold và đồng nghiệp 2010). Chương trình đã thu hồi chi phí đầu tư ban đầu khoảng 380 triệu euro trong ba năm và hiện có thể tự bảo đảm tài chính với doanh thu hàng năm là 96 triệu euro.

Đánh giá Tác động Chính sách

Các biện pháp can thiệp bằng chính sách để xuất ở phần trên được kỳ vọng sẽ cải thiện hiệu quả của lĩnh vực vận tải hàng hóa đường bộ ở Việt Nam. Ví dụ, các biện pháp can thiệp chính sách được đề xuất sẽ tác động tích cực đến các đặc tính của đội xe vận tải, bao gồm thời gian sử dụng xe, tải trọng xe và hiệu suất sử dụng đội xe. Mục này sẽ thảo luận những tác động chính của các giải pháp can thiệp chính sách.

Những biện pháp can thiệp bằng chính sách này được kỳ vọng sẽ thúc đẩy 6 thay đổi then chốt trong lĩnh vực vận tải, và chính những thay đổi này sẽ tác động tích cực trở lại đến các số liệu đầu ra như chi phí vận tải hàng hóa và khí thải.

1. **Giảm lưu lượng vận tải hàng hóa đường bộ** Các chính sách về hạ tầng nhằm cải thiện các tuyến đường vào các cảng, khuyến khích phát triển xà lan chở công-ten-nơ và vận tải đường thủy ven biển đều nhằm mục đích chuyển tải từ hệ thống đường bộ sang các hình thức vận tải khác như vận tải đường thủy nội địa và vận tải tàu thủy ven biển. Việc cải thiện vận chuyển bằng công-ten-nơ và nâng cấp hạ tầng cũng sẽ thúc đẩy vận tải đa phương thức giữa các hình thức vận tải khác nhau.

2. **Nâng cao tỷ lệ xe chạy có tải:** Các chính sách thúc đẩy kết nối cung-cầu một cách hiệu quả, chẳng hạn như thành lập các hợp tác xã, xây dựng khung pháp lý khuyến khích phát triển các công ty môi

giới hay tăng cường đầu tư vào phát triển mô hình dịch vụ vận tải trung gian kỹ thuật số sẽ giải quyết được vấn đề xe chạy không tải chiều về và xe chạy không đủ tải. Bên cạnh đó, các chính sách về hạ tầng nhằm phát triển các trung tâm giao nhận hàng hóa nội đô cũng nhằm mục đích thúc đẩy ngành giao nhận hàng hóa và tăng hiệu suất vận tải.

3. **Giảm vòng đời của xe:** Ba giải pháp can thiệp chính sách dưới đây sẽ có thể giảm độ tuổi trung bình của đội xe trên cả nước, do đó nâng cao hiệu quả sử dụng nhiên liệu.
    - Chương trình hiện đại hóa đội xe
    - Phí sử dụng đường bộ theo độ tuổi sử dụng xe
    - Cải thiện chất lượng đội xe thông qua chương trình cho vay mua xe dựa trên đánh giá tăng trưởng

4. **Tăng năng suất chuyên chở trung bình của toàn đội xe** Đề xuất chính sách liên quan đến chương trình cho vay mua xe mới và có tải trọng lớn hơn dựa trên đánh giá tăng trưởng sẽ có thể tăng số lượng xe có khả năng tải cao hơn. Chương trình hiện đại hóa đội xe cũng có thể khuyến khích các doanh nghiệp vận tải mua xe tải trọng lớn hơn, giảm số lượng xe cần có để vận chuyển khối lượng hàng hóa tương tự.

5. **Giảm thời gian trung chuyển:** Các chính sách phát triển hạ tầng đường bộ và tăng cường triển khai thu phí điện tử tự động được kỳ vọng sẽ làm giảm tắc nghẽn giao thông, giảm thời gian chờ và nhờ đó cũng giảm thời gian trung chuyển.

6. **Cải thiện các vấn đề về đạo đức và quản trị đội ngũ lái xe** Các chính sách liên quan đến quy trình, bao gồm phát triển ứng dụng di động về giải quyết vấn đề giao thông, thành lập hội đồng chuyên biệt và cải tiến đào tạo lái xe, sẽ đảm bảo nâng cao nhận thức lái xe (ví dụ: giảm tai nạn) và khả năng quản trị lĩnh vực vận tải hàng hóa đường bộ (ví dụ: hạn chế thu phí không chính thức). Những chính sách này cũng sẽ hoàn thiện quy trình vận tải hàng hóa đường bộ.

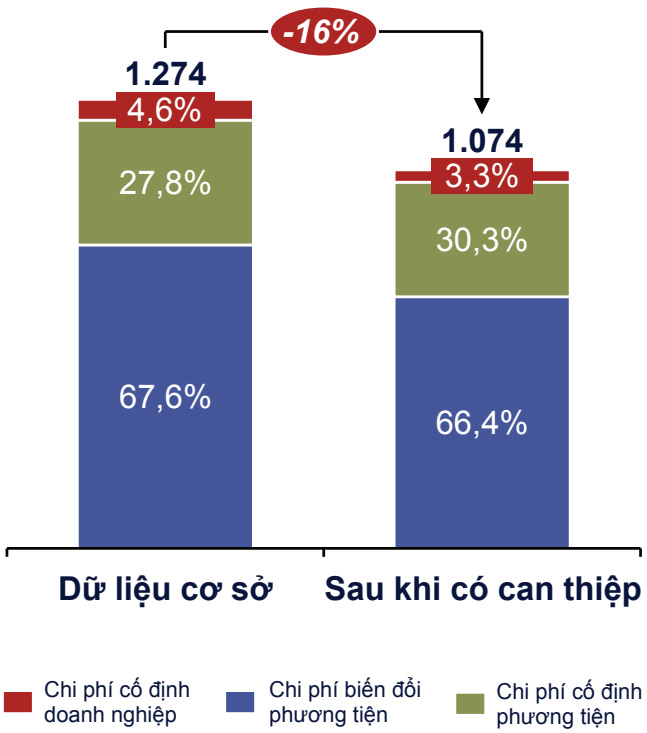
Giảm chi phí vận tải

Cải thiện các đặc tính của đội xe như thời gian đã sử dụng hay năng lực vận tải sẽ giảm các khoản chi phí vận tải cố định và các khoản chi phí vận tải khả biến. Các khoản chi phí khả biến sẽ giảm xuống nhờ khả năng tiết kiệm nhiên liệu của xe mới với trọng tải lớn hơn và do các chi phí bảo trì bảo dưỡng thấp hơn. Số lượng xe theo yêu cầu vận chuyển sẽ giảm xuống bởi những xe có tải trọng lớn trong đội xe có thể vận tải cùng khối lượng hàng hóa và giảm tình trạng xe chạy không tải chiều về. Giảm thời gian hành trình sẽ làm tăng số chuyến cho mỗi xe, và vì thế vận chuyển được nhiều hàng hóa hơn với số lượng xe ít hơn. Ngoài ra, cải thiện tần suất sử dụng xe sẽ đem lại doanh thu lớn hơn, nhờ đó khấu hao chi phí cố định sẽ nhanh hơn; đồng thời, cơ chế quản trị và mức độ tuân thủ luật pháp tốt hơn sẽ làm giảm tình trạng thu các khoản chi phí không chính thức. Trên cơ sở đó, đề xuất các giải pháp can thiệp chính sách cần giảm chi phí vận tải/tấn/km trên các tuyến liên tỉnh là 16% (xem hình 5.16).

Với chi phí vận tải chiếm gần 60% tổng chí phí logistics (Bộ Công thương 2017) và lưu lượng hàng hóa vận chuyển bằng xe tải liên tỉnh chiếm khoảng 20%[19] tổng khối lượng hàng hóa trong năm, chi phí vận tải liên tỉnh giảm xuống 10-15% sẽ giúp tổng chi phí logistics giảm mạnh tại Việt Nam.

Hình 5.16. Giảm chi phí vận tải sau khi áp dụng các biện pháp can thiệp

Tính theo VNĐ/tấn-km



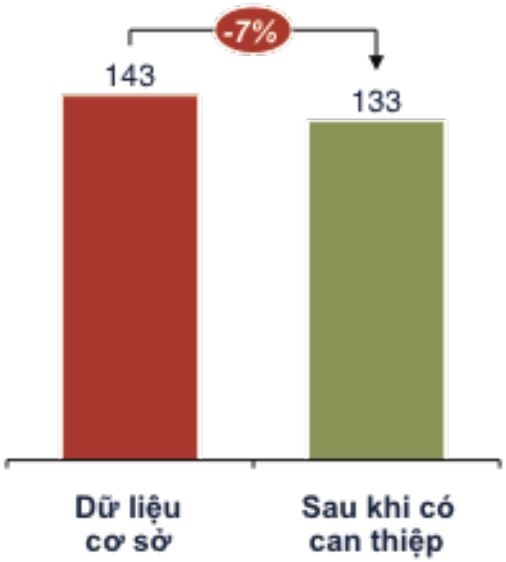
***Ghi chú*:** Chi phí cố định của nhà điều hành bao gồm chi phí hành chính và văn phòng. Chi phí vận tải được tính theo phương pháp trình bày tại Chương 3; những nhận đính chính trong đánh giá tác động bao gồm tải trọng của các xe chạy liên tỉnh tăng 50%, các khoản phí không chính thức giảm 5%, thời gian trung chuyển giảm 5% và số lượng xe chạy không tải chiều về giảm 10%; số liệu tính toán cho một hành trình đường dài (1.500 km).

Giảm phát thải khí nhà kính

Mức phát thải khí nhà kính phụ thuộc trực tiếp vào lượng tiêu thụ nhiên liệu. Đội xe vận tải mới với hiệu suất nhiên liệu được cải thiện sẽ giảm phát thải khí. Đồng thời, với tần suất sử dụng chuyến chiều về được cải thiện cũng như giảm thời gian chờ, cùng một lượng hàng hóa sẽ cần ít xe hơn và từ đó sẽ giảm nhu cầu tiêu thụ nhiên liệu. Nhìn chung, các biện pháp can thiệp chính sách sẽ giảm khoảng 7% lượng khí nhà kính do xe cộ thải ra (hình 5.17).

Hình 5.17. Mức giảm tỷ suất phát thải khí nhà kính

ĐVT: gam CO_2/tấn-km

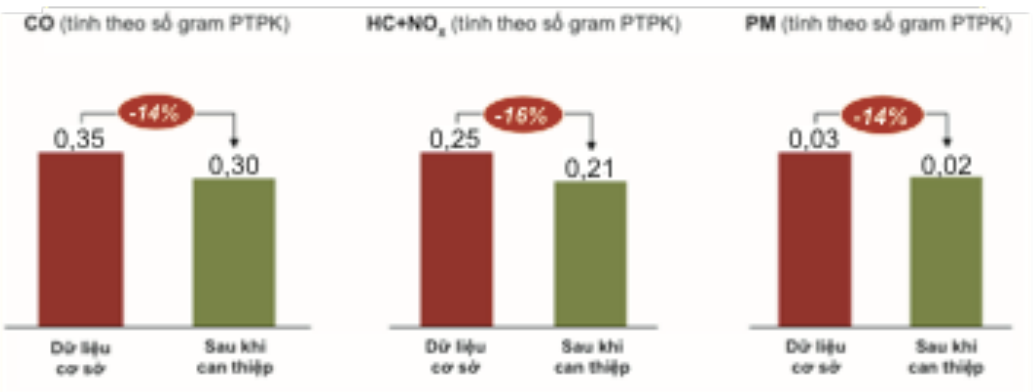


***Ghi chú*:** Lượng phát thải khí nhà kính và các chất gây ô nhiễm được tính theo phương pháp trình bày tại Chương 4; những nhận đính chính trong đánh giá tác động bao gồm số lượng xe đáp ứng tiêu chuẩn Euro 4 tăng 20%, giảm độ tuổi của phương tiện (xe tải có độ tuổi bằng hoặc thấp hơn 5 năm với các xe chạy đường dài), tốc độ lưu thông của xe tải tăng 5% và tỉ lệ xe chạy không tải giảm 10%.

Giảm các chất gây ô nhiễm

Các chất gây ô nhiễm do phương tiện thải ra được quy định theo các tiêu chuẩn khí thải liên quan. Ví dụ: Xe cũ tuân theo tiêu chuẩn Euro 2 phát thải khí gây ô nhiễm nhiều hơn so với các xe tuân theo tiêu chuẩn Euro 4 nhờ vào hiệu suất của động cơ. Các hính sách được đề xuất khuyến khích mua xe tải mới cũng như hạn chế dùng xe tải cũ để giảm thời gian sử dụng trung bình của đội xe tải. Theo đó, số lượng xe tải mới tăng lên và đáp ứng các tiêu chuẩn khí thải Euro 4 tất yếu sẽ giảm lượng phát thải các chất gây ô nhiễm ra môi trường. Phụ thuộc vào loại chất gây ô nhiễm, mức độ gây ô nhiễm có thể giảm xuống 14-16% (hình 5.18).

Hình 5.18. Giảm phát thải chất gây ô nhiễm sau khi áp dụng các biện pháp can thiệp

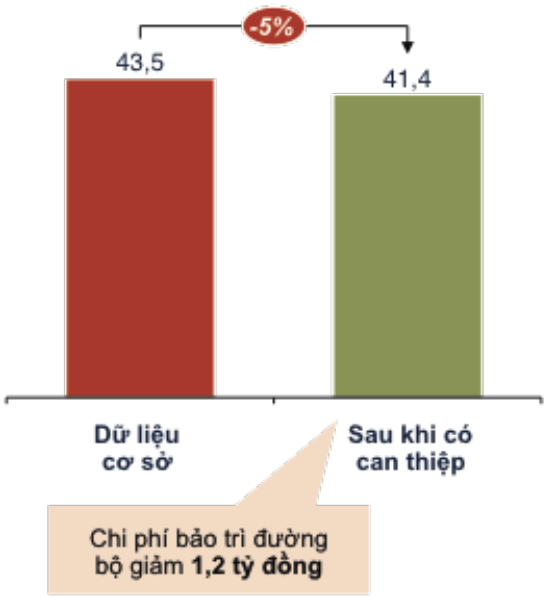


Ghi chú: CO = Carbon monoxít, tính theo gram trên mỗi tấn mỗi km; HC+NO_x = Hydrocarbon + Nitơ oxit, tính theo gram trên mỗi tấn mỗi km; PM = chất dạng hạt, tính theo gram trên mỗi tấn mỗi km.

Giảm hư hỏng đường

Chuyển tải hàng hóa từ đường bộ sang các hinh thức vận chuyển khác đồng nghĩa với việc giảm áp lực vận tải lên đường bộ. Hệ số hư hỏng đường là hệ số ước tính mức độ hư hỏng dựa vào Tải trọng trục tiêu chuẩn tương đương (ESAL) trên đường. Hư hỏng đường được hiểu là tình trạng cấu trúc đường không thể phục vụ giao thông một cách tối ưu. Theo mô hình điểm đi-điểm đến của nghiên cứu này, Hệ số hư hỏng đường đối với các tuyến đường được nghiên cứu trong mô hình OD được kỳ vọng sẽ giảm khoảng 5% khi chuyển đổi loại hình vận tải từ đường bộ sang đường thủy nội địa và vận tải ven biển.(hình 5.19).

Hình 5.19. Giảm hệ số hư hỏng đường sau khi áp dụng các biện pháp can thiệp



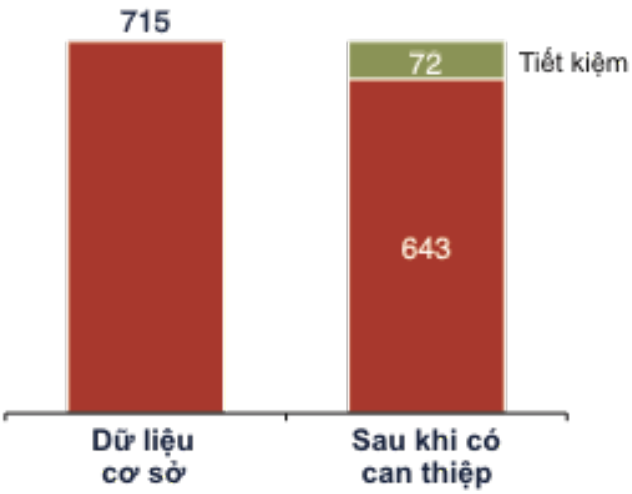
Nguồn: Sholichin và Rumintang 2017 và Nguyên và Lê 2016.
Ghi chú: Giá trị hệ số hư hỏng đường được tính theo Sholichin và Rumintang 2017. Giá trị hệ số hư hỏng tính theo đơn vị triệu; nhận định rằng tỉ trọng vận tải hàng hóa đường bộ giảm 5%, giúp giảm hệ số hư hỏng đường. Chi phí bảo trì ước tính khoảng 3.300 USD/km, được tính theo Nguyên và Lê 2016.

Giảm tai nạn giao thông

Tăng cường chất lượng đào tạo lái xe và phát triển ứng dụng giải quyết vấn đề giao thông sẽ nâng cao ý thức của lái xe và mức độ an toàn nói chung. Nhà nước là bên chịu thiệt hại/mất mát trong các vụ tai nạn; do đó, nâng cao an toàn đường bộ sẽ hạn chế các chi phí mà nhà nước phải chịu; theo báo cáo của Chương trình Đánh giá Đường bộ Quốc tế (iRAP), khi số vụ tai nạn giảm 10%, nhà nước có thể tiết kiệm được khoảng 70 triệu đồng (hình 5.20).

Hình 5.20. Hạn chế tai nạn giao thông sau khi thực hiện các giải pháp can thiệp, tính theo chi phí/ năm

Chi phí hàng năm do tai nạn đường bộ, ĐVT: triệu đồng



***Ghi chú*:** Giả định rằng tỉ lệ người chết, số người chết và chi phí do tai nạn đường bộ sẽ giảm 10% theo báo cáo của Chương trình Đánh giá Đường bộ Quốc tế (iRAP) tại Việt Nam.

Giảm chi phí ngoại hối của Chính phủ

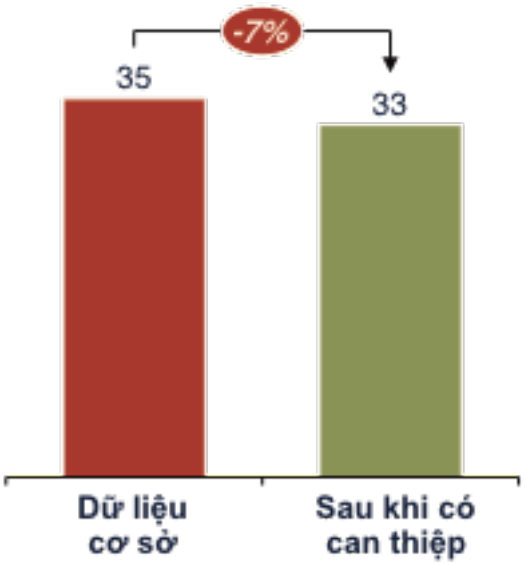
Chi phí ngoại hối biến đổi theo lượng nhiên liệu được nhập khẩu vào một quốc gia. Việt nam hàng năm thiếu 1,8 triệu tấn dầu diesel (VietnamNet 2017) và phải nhập dầu thô để đáp ứng nhu cầu cung cấp nhiên liệu trong nước. Trong những năm tới, chính sách định hướng nâng cấp đội xe mới hơn, sử dụng nhiên liệu tiết kiệm hơn và có tải trọng lớn hơn sẽ giúp giảm số lượng xe tải trên các tuyến giao thông. Do đó, nhu cầu tiêu thụ nhiên liệu cũng như nhập khẩu nhiên liệu cũng sẽ giảm xuống. Dưới tác động của những giải pháp can thiệp này, chi phí ngoại hối của Việt Nam cho việc nhập khẩu dầu thô sẽ giảm khoảng 7% (hình 5.21).

Để hỗ trợ các nhà hoạch định chính sách hiểu rõ hơn chi phí và lợi ích tương đối của các chính sách khác nhau, nghiên cứu này đề xuất bảng chính sách ưu tiên như mô tả trong bảng 5.9.

Về tổng thể, các chính sách có khả năng cải thiện đáng kể hiệu quả vận tải hàng hóa đường bộ của Việt Nam cũng như giảm chi phí logistics và phát thải khí nhà kính. Với ưu thế của ngành vận tải hàng hóa đường bộ trong lĩnh vực logistics, điều đó sẽ nâng cao năng lực cạnh tranh thương mại của Việt Nam và mang đến lợi ích về kinh tế, xã hội cho người dân Việt Nam.

Hình 5.21. Giảm chi phí ngoại hối sau khi áp dụng các biện pháp can thiệp

Chi phí ngoại hối (ĐVT: tỉ đồng)



***Ghi chú*:** Giả định rằng nhu cầu tiêu thụ nhiên liệu giảm xuống sẽ tác động trực tiếp đến lượng nhiên liệu nhập khẩu; mức tiêu thụ nhiên liệu hiện tại sẽ giảm 5%, do số lượng xe tải giảm xuống, và 2% do xe tải có thời gian sử dụng ngắn hơn, nên chính phủ sẽ phải gánh chi phí nhập khẩu nhiên liệu thấp hơn.

Bảng 5.9. Đánh giá chi phí và tác động của các chính sách

Đầu tư (VND) [1] ● Cao ○ Thấp

Số TT	Chính sách	Tác động đến chi phí vận tải	Tác động đến phát thải khí nhà kính	Đánh giá Chi phí	
1	Giảm ùn tắc xung quanh các cảng chính	Cao	Xe tải hạng trung bình	●	• Mở rộng đường, bãi đỗ xe, bãi tập trung hàng hóa, hành lang xe tải chuyên dụng, nâng cấp làn đường
2	Thúc đẩy việc sử dụng 'Vận tải container bằng sà lan' để tăng mức sử dụng vận tải đường thủy nội địa (ĐTNĐ)	Xe tải hạng trung bình	Xe tải hạng trung bình	◑	• Hiện đại hóa đội xe, nâng cấp cơ sở cảng
3	Xúc tiến vận tải ven biển trên tuyến đường Bắc Nam	Xe tải hạng trung bình	Thấp	◕	• Các ICD gần cảng, năng lực xử lý của cảng và trang thiết bị
4	Tích hợp các trung tâm tập kết hàng hóa đô thị và logistics trong quy hoạch ICD	Cao	Thấp	◔	• Thành lập trung tâm trung tâm tập kết hàng hóa đô thị và logistics
5	Ưu tiên và nâng cấp kết cấu hạ tầng đường chính	Xe tải hạng trung bình	Thấp	◑	• Đường trên cao, mở rộng đường, hành lang xe tải chuyên dụng, nâng cấp làn đường
6	Giới thiệu chương trình hiện đại hóa đội xe vận tải	Thấp	Cao	◔	• Miễn thuế đăng ký, giảm giá thêm cho giá trị của xe tải cũ
7	Thay đổi phí sử dụng đường bộ hiện tại, gắn liền với tuổi xe tải	Thấp	Cao	○	• Thay đổi chính sách và chi phí quản lý là quan trọng nhất
8	Tăng cường đào tạo lái xe & cấp giấy phép lái xe [2]	Thấp	Thấp	◔	• Hiện đại hóa & quản trị khóa đào tạo
9	Nâng cấp phương tiện vận tải hàng hóa đường bộ thông qua chương trình cho vay dựa trên tăng trưởng	Trung bình	Trung bình	◔	• Chính phủ có thể hỗ trợ cho các ngân hàng để lãi suất cho vay thấp hơn
10	Xây dựng các hợp tác xã cho chủ phương tiện-đơn vị kinh doanh vận tải	Trung bình	Thấp	○	• Thay đổi chính sách và chi phí quản lý là quan trọng nhất
11	Thúc đẩy các công ty môi giới	Cao	Trung bình	○	• Thay đổi chính sách và chi phí quản lý là quan trọng nhất
12	Tăng đầu tư vào phát triển mô hình giao dịch kỹ thuật số trong vận tải hàng hóa	Cao	Trung bình	◔	• Quỹ đầu tư mạo hiểm cho khởi nghiệp, tổ chức hội thảo/hội chợ về ngành
13	Ra mắt ứng dụng giải quyết vấn đề	Trung bình	Thấp	◔	• Phát triển, tiếp thị và bảo trì ứng dụng di động
14	Triển khai hệ thống thu phí điện tử và camera CCTV tại các trạm thu phí	Cao	Trung bình	◑	• Mua thiết bị, dịch vụ CNTT, quản trị

1. Ước tính phạm vi đầu tư của chính phủ liên quan đến chính sách đề xuất.
2. Chính sách tác động đến an toàn đường bộ và góp phần cải thiện toàn bộ ngành vận tải hàng hóa đường bộ

Tóm tắt

- Thuộc phạm vi của nghiên cứu này, các phương án chính sách đề xuất tập trung giảm chi phí logistics và phát thải khí nhà kính, qua đó nâng cao hiệu quả vận tải hàng hóa đường bộ.
- Các biện pháp bằng chính sách được chia làm 4 nhóm - kết cấu hạ tầng, bên cung cấp dịch vụ vận tải, bên sử dụng dịch vụ vận tải và các yếu tố liên quan khác trong quy trình. Các đề xuất chính sách chủ yếu bao gồm những nội dung sau:

    - **Phương án chính sách liên quan đến kết cấu hạ tầng**
        - Giảm tình trạng tắc nghẽn giao thông khu vực xung quanh cảng bằng cách xây dựng các vịnh đỗ xe tập trung và các trung tâm tập kết hàng hóa gần các cảng (ngắn hạn) và mở rộng đường, nâng cấp đường dành cho xe tải nặng, phân làn và có làn dành riêng cho xe tải (trung hạn)
        - Tăng cường các sà lan container trên container để tăng cường sử dụng vận tải đường thủy nội địa (VTĐTNĐ) bằng cách áp dụng các kích cỡ/thiết kế/tuyến đường thủy phù hợp cho việc đóng container, phân bổ các cửa sổ neo đậu tại các cảng hàng hải cho sà lan VTĐTNĐ, cùng với việc cải thiện thiết bị bốc xếp container tại các cảng sông.
        - Thúc đẩy vận chuyển ven biển trên tuyến Bắc Việt Nam bằng cách khuyến khích thêm các hãng tàu ven biển, trung tâm vận chuyển nội địa, giảm chi phí bốc xếp tại cảng cho hàng hóa nội địa và tăng các tàu RO-RO (Roll-on/Roll-off) thúc đẩy hành trình vận tải ven biển.
        - Liên kết các trung tâm logistics với các trung tâm tập kết hàng hóa đô thị (UCC) trong quy hoạch tổng thể các cảng cạn hiện hữu, trong đó các trung tâm logistics được ưu tiên ở khu vực cảng cạn gần các khu công nghiệp và UCC được ưu tiên ở khu vực ngoại ô Hà Nội và Tp. Hồ Chí Minh
        - Ưu tiên và tiến hành nâng cấp hạ tầng đường bộ trên 8 tuyến chính chiếm phần lớn lưu lượng vận tải liên tỉnh. Lên ý tưởng cải thiện/ bổ sung hệ thống đường trên cao, cầu vượt, làn đường bổ sung, làn đường dành riêng.

    - **Các phương án chính sách phía cung**
        - Giới thiệu chương trình hiện đại hóa đội xe với những ưu đãi dành cho chủ xe nhằm loại bỏ xe cũ Các ưu đãi có thể bao gồm miễn thuế đăng ký, giảm giá thêm cho giá trị của xe tải cũ và khuyến khích gảm giá khi mua xe qua các nhà sản xuất thiết bị gốc.
        - Thay đổi phí sử dụng đường bộ hiện tại đối với xe cũ nhằm hạn chế những người sử dụng xe tải cũ
        - Tăng cường chất lượng đào tạo lái xe bằng cách bổ sung nội dung về sức khỏe, an toàn lái xe và bài kiểm tra hình thể. Tăng cường quy trình cấp bằng lái qua các đợt sát hạch định kỳ để gia hạn bằng lái xe. Xây dựng hệ thống thông tin lái xe đã được cấp bằng và hồ sơ lái xe để các doanh nghiệp vận tải có thể tiếp cận, qua đó nâng cao chất lượng lái xe tuyển dụng.

- Cải thiện đội xe trong nước thông qua đề án cho vay dựa trên đánh giá tăng trưởng, nhằm áp dụng lãi suất cho vay ưu đãi với hoạt động mua xe có tải trọng lớn hơn và sử dụng nhiên liệu tiết kiệm hơn, qua đó giảm mức độ phân mảnh ngành vận tải hàng hóa đường bộ.
- Thành lập các hợp tác xã các chủ doanh nghiệp nhằm giúp các doanh nghiệp nhỏ tập hợp nguồn lực và hoạt động hiệu quả. Đơn giản hóa việc thực hiện các quy định về số tài sản/ phương tiện tối thiểu với mỗi doanh nghiệp/đơn vị kinh doanh vận tải.

- **Các phương án chính sách phía cầu**
  - Phát triển mô hình công ty môi giới bằng quy định rõ ràng việc đăng ký công ty môi giới, xây dựng chính sách ưu đãi cho các doanh nghiệp này, cho phép các công ty môi giới uy tín với 100% vốn nước ngoài được thành lập chi nhánh tại Việt Nam và khuyến khích các hợp tác xã mở rộng dịch vụ môi giới trên phạm vi toàn quốc.
  - Tăng cường đầu tư vào mô hình sàn dịch vụ vận tải trung gian kỹ thuật số thông qua các chính sách thúc đẩy huy động vốn, nghiên cứu & phát triển, đầu tư trực tiếp nước ngoài, chương trình cố vấn và chia sẻ nguồn dữ liệu mở.

- **Các phương án chính sách liên quan đến quy trình**
  - Xây dựng ứng dụng xử lý sự cố di động nhằm báo cáo các vấn đề mà tài xế gặp phải trong hành trình, như tai nạn hay các chi phí không chính thức, đồng thời thành lập ủy ban xử lý sự cố để giải quyết vấn đề.
  - Triển khai hệ thống thu phí điện tử và lắp đặt hệ thống CCTV tại các trạm thu phí dọc các tuyến đường chính, nhằm giảm thiểu tình trạng dừng xe trái phép hoặc không cần thiết cũng như chi phí và lượng phát thải.

Các giải pháp can thiệp chính sách này sẽ có thể mang đến những thay đổi sau trong ngành vận tải hàng hóa đường bộ:

- Giảm lưu lượng vận tải hàng hóa đường bộ
- Tối ưu hóa tỷ lệ xe chạy có tải
- Giảm vòng đời của phương tiện
- Tăng năng suất chuyên chở trung bình của toàn đội xe
- Giảm thời gian trung chuyển
- Cải thiện các vấn đề về đạo đức và quản trị đội ngũ lái xe

- Theo ước tính của nghiên cứu này, việc thực hiện thành công các chính sách theo đề xuất có thể giảm các chi phí vận tải khoảng 16% và lượng phát thải khí nhà kính khoảng 7%.
- Các tác động tích cực khác của những phương án chính sách đề xuất cũng bao gồm: giảm lượng phát thải các chất gây ô nhiễm (khoảng 14-16%/tấn/km), giảm tỉ lệ hư hỏng đường (khoảng 5%),

giảm số vụ tai nạn (khoảng 10%) và giảm chi phí ngoại hối (khoảng 7%) do nhu cầu nhập khẩu nhiên liệu giảm sau quá trình nâng cấp đội xe mới hơn và có tải trọng lớn hơn.

- Bảng chính sách ưu tiên được đề xuất để hỗ trợ các nhà hoạch định chính sách hiểu rõ hơn chi phí, lợi ích tương đối của những chính sách khác nhau. Về tổng thể, các chính sách đề xuất sẽ có thể cải thiện đáng kể hiệu quả vận tải hàng hóa đường bộ của Việt Nam cũng như giảm chi phí logistics và phát thải khí nhà kính.

Thuyết minh

1. Chi phí theo tấn-km. Nguồn: Mô hình lợi nhuận cho các đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa đường bộ ở Việt Nam

2. Số liệu thống kê của Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn trong báo cáo về vận chuyển hàng hóa container lạnh bằng sà lan: Một giải pháp kinh tế," xuất bản trên *Tạp chí Logistics Việt Nam* (không rõ ngày tháng; không có bản trực tuyến). Thông tin thêm về Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn được đăng tải tại https://saigonnewport.com.vn.

3. Dữ liệu của Cục Hàng hải Việt Nam 2016 (http://www.vinamarine.gov.vn/Index.aspx)

4. Theo Trung tâm Phát triển Vận tải Đường biển Tuyến ngắn của Tây Ban Nha, SPC: http://www.shortsea.es/index.php.

5. Số liệu thống kê được truy cập thông qua cơ sở dữ liệu tài chính của các công ty vận tải và logistics tại Việt Nam, dành cho khách hàng của Avention.

6. Các xe màu vàng trong thành phố vượt quá 85% lượng xe tiêu hủy lũy tích. Xem trang 19 trong sách trắng ICCT, "Đánh giá về các Chương trình kiểm soát khí thải xe cơ giới toàn diện của Bắc Kinh," xuất bản năm 2015.

https://www.theicct.org/sites/default/files/publications/Beijing_Emission_Control_Programs_2015 11%20.pdf.

7. Dựa trên dữ liệu 2018 chưa được công bố do Tổng Cục ĐBVN cung cấp.

8. Khảo sát công ty vận tải toàn quốc với hơn 110 người, được thực hiện trong khuôn khổ nghiên cứu này vào năm 2018.

9. Khảo sát được thực hiện với 150 tài xế xe tải Việt Nam trên khắp cả nước.

10. Xem Điều 65 Luật 23/2008/QH12 về Giao thông đường bộ được Quốc hội Việt Nam phê chuẩn ngày 13/11/2008. https://thuvienphapluat.vn/van-ban/EN/Giao-thong-Van-tai/Law-No-23-2008-QH12-of-November-13-2008-on-road-traffic/88512/tieng-anh.aspx.

11. Xem: https://vanbanphapluat.co/circular-no-46-2012-tt-bgtvt-on-driver-training-driving-tests-and-issuance-of-driving-licenses.

12. Kết quả từ Mô hình phát thải khí nhà kính được xây dựng cho nghiên cứu này (2018).

13. Nghị định số 01/NQ-CP ngày 01/01/2018

14. Thông tin được thu thập từ trang web của RBI: https://www.rbi.org.in/.

15. Quyền rút vốn đặc biệt = Tài sản dự trữ ngoại hối bổ sung được xác định và duy trì bởi Quỹ tiền tệ quốc tế: https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR.

16. Văn phòng Hợp tác xã vận tải, Sở Giao thông vận tải, Cộng hòa Philippines: http://otc.gov.ph.

17. Ủy ban Hợp tác xã Malaysia: https://www.skm.gov.my/index.php/en/.

18. Dựa trên kết quả phân tích của nhóm nghiên cứu toàn cầu A.T. Kearney

19. Tính toán sử dụng thị phần vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ là 77% trong tổng lưu lượng vận tải hàng hóa (Tổng cục Thống kê Việt Nam) và tỷ lệ vận chuyển hàng hóa liên tỉnh là 27% trong tổng vận tải hàng hóa đường bộ (báo cáo VITRANSS 2, JICA 2010b).

Tài liệu tham khảo

Arnold, Robert, Vance C. Smith, John Q. Doan, Rodney N. Barry, Jayme L. Blakesley, Patrick T. DeCorla-Souza, Mark F. Muriello, Gummada N. Murthy, Patty K. Rubstello, và Nick A. Thompson. 2010. "Giảm tắc nghẽn và cơ chế tài chính cho giao thông vận tải bằng cách sử dụng phí đường bộ ở châu Âu và Singapore. Báo cáo số FHWA-PL-10-030, Văn phòng các Chương trình Quốc tế, FHWA-HPIP, Bộ Giao thông Vận tải Hoa Kỳ, Washington, DC. https://international.fhwa.dot.gov/pubs/pl10030/pl10030.pdf.

Blancas Mendivil, Luis C. và M. Baher El-Hifnawi. 2014. *"Thúc đẩy thương mại thông qua vận tải cạnh tranh và phát thải carbon thấp:* Nghiên cứu tình huống đường thủy nội địa và ven biển của Việt Nam. Phương hướng phát triển; Các quốc gia và khu vực. Washington DC; Nhóm Ngân hàng Thế giới. http://hdl.handle.net/10986/16321.

BoI (Ban đầu tư Thái Lan). 2015. "Chính sách và Tiêu chí Xúc tiến Đầu tư." Thông báo số 2/2557. Ban Đầu tư Thái Lan, Bangkok. https://www.boi.go.th/upload/content/newpolicy-announcement%20as%20of%2020_3_58_23499.pdf.

CHP (Cảng Hải Phòng). 2017. "Cảng Hải Phòng." Bài trình bày của ông Trương Văn Thái, Phó Tổng Giám đốc Cảng Hải Phòng, tại Hội nghị Cảng quốc tế tại Kobe, Nhật Bản, ngày 13 tháng 2 năm 2017. http://www2.convention.co.jp/ipc-kobe/pdf/program/13th/sessionB/Haiphong.pdf.

Das, Koushan. 2018. "Hệ sinh thái khởi nghiệp tại Việt Nam." *Báo cáo tóm tắt tại Việt Nam* , ngày 8 tháng 6 năm 2018. https://www.vietnam-briefing.com/news/startup-ecystem-vietnam.html/?hilite=%27Start-up%27%2C%27Ecosystem%27%2C%27Vietnam 27 .

Đức, Anh. 2018. "Phát triển Hệ thống Giao thông Đường thủy Nội địa ở Đồng bằng sông Cửu Long (tiếng Việt). *BNews* , ngày 7 tháng 3 năm 2018. https://bnews.vn/phat-trien-he-thong-giao-thong-thuy-noi-dia-dong-bang-song-cuu-long/78034.html.

ECCC (Môi trường và biến đổi khí hậu, Canada). 2011. "Đánh giá Chương trình tiêu hủy xe quốc gia." Báo cáo tổng kết, Chính phủ Canada. https://www.ec.gc.ca/doc/ae-ve/2011-2012/1447/ec-com1447-en-toc.htm#ToC.

ECSA (Hiệp hội Chủ tàu Cộng đồng Châu Âu). 2016. "Vận tải biển tuyến ngắn: Tiềm năng chưa được khai thác đầy đủ." Brochure, ECSA, Brussels. https://www.ecsa.eu/sites/default/files/publications/ECSA_SSS_Download%201_0.pdf.

Loan, Đoàn. 2017. "Tuyến vận tải container đường thuỷ đầu tiên ở phía Bắc hoạt động" (bằng tiếng Việt). *VNExpress*, June 24 2017. https://vnexpress.net/thoi-su/tuyen-van-tai-container-duong-thuy-dau-tien-o-phia-bac-hoat-dong-3603924.html.

Georgijević, Milosav và Nenad Zrnić. 2006. "Cảng container tại cảng sông." *Giao dịch FME* (34) 199-204. https://www.mas.bg.ac.rs/_media/istrazivanje/fme/vol34/4/4._georgijevic_199-204.pdf .

HKSC (Hiệp hội chủ hàng Hồng Kông). 2006. "Cam kết của Green Lane." *Shippers Today* 29 (5). http://info.hktdc.com/shippers/vol29_5/vol29_5_logistic.htm.

Jaffe, Eric. 2015. Làm thế nào để ngành công nghiệp vận tải có thể hoạt động hiệu quả. *CityLab* , ngày 21 tháng 1 năm 2015. https://www.citylab.com/life/2015/01/the-trucking-of-tomorrow-is-here-and-its-a-huge-win-for-city-traffic / 384672 /.

Jagadeesh, Vinayashree. 2012. Bộ phận giao thông vận tải của Moots bắt đầu các khóa học bồi dưỡng cho tài xế. *The Hindu,* ngày 31 tháng 12 năm 2012. https://www.thehindu.com/todays-apers/tp-national/tp-karnataka/transport-depidor-moots-refresher-cifts-for-drivers/article4257725.ece.

JICA (Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản). 2010a. "Nghiên cứu các hướng dẫn đánh giá các ưu tiên phát triển cảng bao gồm các mức độ chấp nhận được trong ASEAN". Báo cáo tổng kết. Tokyo: JICA. http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12022869_04.pdf.

JICA 2010b. *Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải ở Việt Nam (VITRANSS 2).* Tokyo: Tập đoàn ALMEC.

JICA 2013. "Nghiên cứu về hiện trạng cảng và chiến lược cho các hoạt động cảng container tối ưu ở khu vực phía Nam Việt Nam". Báo cáo tổng kết. Tokyo: JICA.

Kaul, Ashok, Gregor Pfeifer và Stefan Witte. 2012. "Tỷ lệ tiền mặt cho Clunkers: Bằng chứng từ Đề án phế liệu xe hơi năm 2009 tại Đức." Tài liệu làm việc số 68, Zurich, Khoa Kinh tế, Đại học Zurich. http://www.econ.uzh.ch/static/wp/econwp068.pdf.

Malchow, Hoa Kỳ 2014. "Sà lan vận hành trong cảng: Nâng cấp dịch vụ logistics cho vận tải container tại các cảng". *TransNav* 8(3) 411–416. DOI: 10.12716/1001.08.03.12. https://www.researchgate.net/publication/280763184_Port_Feeder_Barge_Advanced_Waterborne_Container_Logistics_for_Ports.

Mock, Peter, chủ biên. 2014. *Thống kê thị trường xe châu Âu: Sách bỏ túi 2014*. Berlin: ICCT (Hội đồng quốc tế về giao thông sạch). https://www.theicct.org/publications/eur Europe -vehicle-market-statistic-2014.

Bộ Công thương, Việt Nam 2017. *Logistics Việt Nam 201* 7 (bằng tiếng Việt). Hà Nội: Bộ Công thương. http://www.moit.gov.vn/documents/36315/0/Bao+cao+Logistics+Viet+Nam+2017.pdf/5b311ed4-c00b-4f8d-9dde-b9ece86f0b75.

Bộ Giao thông vận tải 2018. Phát triển giao thông đường thủy: Cần thiết để hiện thực hóa các chính sách và cơ chế ưu đãi (tiếng Việt). Phỏng vấn ông Hoàng Hồng Giang, đăng trên trang web của Bộ Giao thông vận tải Việt Nam, ngày 13 tháng 4 năm 2018. http://mt.gov.vn/khcn/tin-tuc/54258/phat-trien-van-tai-duong-thuy--can-hien-thuc-hoa-cac-co-che-chinh-sach-uu - dai.aspx.

Ngoc, Tan. 2018. Thủ tướng Chính phủ yêu cầu giữ mức phí BOT phù hợp với người dân (tiếng Việt). *Zing News* , ngày 8 tháng 11 năm 2018. https://news.zing.vn/thu-tuong-yeu-cau-giu-muc-thu-phi-bot-phu-hop-voi-nguoi-dan-post890831.html.

Nguyen, Dat. 2018. Khởi nghiệp Việt Nam thiếu sự hỗ trợ của chính phủ khi gặp khó khăn nhất. *VNExpress* , ngày 11 tháng 9 năm 2018. https://e.vnexpress.net/news/business/economy/vietnam-startups-lack-g chính- *support-who-it-matters- most-3806933.html*.

Nguyen, Thao Dinh and Le, Xuan Luu. 2016. "Nghiên cứu về mặt đường trải nhựa trên đường quốc gia ở Việt Nam." *Hiệp hội nghiên cứu giao thông châu Á* 2016 (tháng 8). https://www.researchgate.net/publication/307373551_RESEARCH_OF_ASPHALT_PAVEMENT_RUTTING_ON_NQG_ROADS_IN_VIETNAM.

Nguyen, Thi Tan Loc and Ngo Thu Hang. 2015. Tình hình hiện tại và triển vọng của các hợp tác xã trong lĩnh vực nông nghiệp của Việt Nam. Viện nghiên cứu rau quả, Việt Nam. http://www.fftc.agnet.org/library.php?func=view&id=20161005090912.

Pham, Xuan Mai. 2013. Tình hình an toàn đường bộ ở Việt Nam. Báo cáo trình bày tại Hội nghị chuyên đề về di chuyển an toàn Đông Nam Á, Melaka, Malaysia, ngày 21 tháng 10 năm 2013. https://www.saemalaysia.org.my/wp-content/uploads/2017/03/SAEM-2013-002.pdf.

Posada, Francisco, David Vance Wagner, Gaurav Bansal và Rocio Fernandez. 2015. Khảo sát thông lệ tốt nhất trong việc giảm phát thải thông qua các chương trình thay thế phương tiện giao thông." Sách trắng, Hội đồng quốc tế về giao thông sạch, Berlin. https://www.theicct.org/publications/survey-best-practices-reducing-emissions-ENC-vehicle-replocation-programs.

Scholichin, I. và A. Rumintang. 2018. "Phân tích mối quan hệ về thiệt hại đường bộ với lượng xe quá tải trên đường Kalianak Surabaya." Báo cáo trình bày tại Hội nghị hợp tác quốc tế về khoa học và công nghệ lần thứ 2 (IJCST), tại Bali, Indonesia, ngày 27-28 tháng 9 năm 2017. Được đăng trên *Tạp chí Vật lý* : Hội nghị lần 953, Hội nghị 1 (2018). DOI: 10.1088/1742-6596/953/1/012231. https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1742-6596/953/1/012231/pdf.

Talwar, Gaurav. 2015. "Lái xe UTC trải qua khóa học bồi dưỡng 3 ngày về điều khiển phương tiện." *Thời báo Ấn Độ* , ngày 18 tháng 9 năm 2015. https://timesofindia.indiatimes.com/city/dehradun/UTC-drivers-to-undergo-3-day-refresher-cference-in-dishing/articleshow/49017576.cms.

Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải 2016. "Đề án Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030." Báo cáo tóm tắt chưa được công bố được thực hiện cho Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam, Hà Nội, tháng 7/2016. Microsoft Word file.

UNESCAP. 2017. Kế hoạch phát triển của Dry Dryport nhằm tăng cường dịch vụ logistics và kết nối tại Việt Nam. Bài trình bày tại Hội thảo về Tăng cường kết nối hoạt động vận tải giữa Campuchia, Lào, Myanmar, Việt Nam và Thái Lan, tại Hà Nội, Việt Nam, ngày 30 tháng 11 và ngày 1 tháng 12 năm 2017, https://www.unescap.org/sites/default/files/ Việt% 20 Nam% 20-% 20Dry% 20port% 20Development.pdf.

DOT và FHWA của Hoa Kỳ. 2010. *Nghiên cứu khả thi làn xe tải chuyên dụng - Báo cáo giai đoạn 1: Trường hợp kinh doanh cho Làn đường dành riêng cho xe tải, dành cho Sở Giao thông Vận tải bang Missouri, Illinois và Ohio và Cơ quan Quản lý Đường cao tốc Liên bang Hoa Kỳ.* Washington DC: Bộ Giao thông vận tải Hoa Kỳ và Cục quản lý đường cao tốc liên bang. https://infrastructureaustralia.gov.au/policy-publications/publications/files/PR_2010_Dclus_Truck_Lanes_Feasibility_Study-Phase_I_Report.pdf.

VietnamNet. 2017. Việt Nam để tiếp tục nhập khẩu nhiên liệu. 2017. *VietnamNet* , ngày 28 tháng 6 năm 2017. https://english.vietnamnet.vn/fms/business/181057/vietnam-to-continue-fuel-import.html.

Vietnam News. 2018. Thu phí điện tử sẽ được thành lập trên toàn quốc. *Vietnam News* , ngày 21 tháng 6 năm 2018. https://vietnamnews.vn/society/450277/electronic-tolls-to-be-collected-nation.

Cục Đường thuỷ nội địa Việt Nam (Cục ĐTNĐVN) 2017. "Vận tải đường thuỷ nội địa ở Việt Nam - Hiện tại và tương lai: Thách thức và Giải pháp." Bài trình bày của ông Hoàng Hồng Giang, Cục trưởng Cục ĐTNĐVN, tại Hội nghị cấp cao về vận tải thủy nội địa trong Ủy ban vận tải quốc tế UNECE lần thứ 70, Geneva, Thụy Sĩ, ngày 22/2/2017. https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/itc/Panel_1_Mr._Hoang_Hong_Giang__Director_General_of_Inland_Water_Transportation_Department_of_Vietnam.pdf.

WHO (Tổ chức Y tế Thế giới). 2015. *Báo cáo tình trạng toàn cầu về an toàn giao thông 2015* Geneva: Tổ chức Y tế Thế giới. https://www.who.int/violence_injury_prevent/road_safe_status/2015/vi/.

Yuen, Jacqueline. 2015. Cơ hội tại thị trường Logistics của Thái Lan. *Nghiên cứu của HKTDC,* ngày 8 tháng 6 năm 2015. http://economists-pick-research.hktdc.com/business-news/article/Economists-Pick-Research-Articles/Opportilities-in-Thailand-s-Logistic-Market/rp/vi / 1 / 1X32LK39 / 1X0A2LSH.htm.

Với sự hỗ trợ từ:

Australian Aid

8 Đào Tấn, quận Ba Đình, Hà Nội, Việt Nam
Điện thoại: +842437740100
Fax: +842437740111
Website: www.dfat.gov.au

WORLD BANK GROUP

Tầng 8, 63 Lý Thái Tổ, quận Hoàn Kiếm, Hà Nội, Việt Nam
Điện thoại: +842439346600
Fax: +842439346597
Website: www.worldbank.org/vi/country/vietnam