

3 NHU CẦU VẬN TẢI HIỆN TẠI

3.1 Cơ sở dữ liệu và điều tra vận tải¹

Một trong những vấn đề trọng tâm của Nghiên cứu này là chuẩn bị một bộ cơ sở dữ liệu đã được cập nhật, cụ thể liên quan đến nhu cầu vận tải để cung cấp cơ sở tin cậy cho việc lập qui hoạch GTVT. Số liệu về nhu cầu vận tải toàn diện mới nhất cơ bản đều lấy từ Tổng quan ngành GTVT Quốc gia tiến hành năm 1990-1992.

Nỗ lực của Nghiên cứu VITRANSS là nhằm nắm bắt được các đặc điểm và mức độ hiện tại của nhu cầu vận chuyển hành khách và hàng hoá liên tỉnh trong một thời gian nghiên cứu rất hạn chế. Để thực hiện được điều đó, một số các cuộc điều tra vận tải đã được xây dựng công phu với sự hỗ trợ và hợp tác chặt chẽ của Viện Chiến lược và Phát triển GTVT để bổ sung các số liệu có sẵn bằng phương pháp hiệu quả nhất (Xem Bảng 3.1.1 và 3.1.2).

Bảng 3.1.1
Các nguồn số liệu vận tải chính hiện có

Phương thức	Cơ quan	Nguồn số liệu hiện có	Ghi chú
Đường bộ	Cục ĐBVN/ Bộ GTVT	<ul style="list-style-type: none"> Tổng quan ngành GTVT Quốc gia, UNDP (42 trạm, Tháng 2 và tháng 8 năm 1991) Nghiên cứu QHTT phát triển GTVT ở miền Bắc Việt Nam, JICA (34 trạm, tháng 8 năm 1993) Qui hoạch tổng thể GTVT vùng miền Trung Việt Nam, Nghị định thư của Pháp (28 trạm, tháng 12 năm 1997 và tháng 1 năm 1998) 	<ul style="list-style-type: none"> Số liệu OD hàng hoá và hành khách đối với các khu vực giới hạn trong những năm khác nhau Cần tiến hành điều tra phỏng vấn OD để cập nhật/bổ sung số liệu
Đường sắt	LHĐSVN/ Bộ GTVT	<ul style="list-style-type: none"> Nghiên cứu khả thi khôi phục và phát triển đường sắt ở Việt Nam, JICA 	<ul style="list-style-type: none"> OD hàng hoá và hành khách theo loại hình có sẵn Cần thu thập số liệu đã được cập nhật từ LHĐSVN
Đường thủy nội địa	Cục Đường Sông VN/ Bộ GTVT	<ul style="list-style-type: none"> Tổng quan ngành GTVT Quốc gia, UNDP Nghiên cứu QHTT phát triển GTVT ở miền Bắc Việt Nam, JICA Nghiên cứu QHTT về dự án khôi phục và phát triển vận tải ven biển ở Việt Nam, JICA 	<ul style="list-style-type: none"> Chỉ có số liệu GTVT của 7 cảng sông chính Cần tiến hành điều tra phỏng vấn OD
Vận tải biển	Cục HHVN/ Bộ GTVT	<ul style="list-style-type: none"> Nghiên cứu QHTT về dự án khôi phục và phát triển vận tải ven biển ở Việt Nam, JICA Nghiên cứu qui hoạch phát triển cảng ở khu vực KT trọng điểm vùng miền Trung ở nước CHXHCN Việt Nam, JICA 	<ul style="list-style-type: none"> Không có số liệu về hành khách của vận tải ven biển OD năm 1995 theo loại hàng hoá có sẵn Cần cập nhật dựa trên khối lượng hàng qua cảng hiện tại
Hàng không	Cục HKDDVN	<ul style="list-style-type: none"> Nghiên cứu khả thi Qui hoạch phát triển sân bay quốc tế Hà Nội mới ở nước CHXHCN Việt Nam, JICA 	<ul style="list-style-type: none"> Chỉ có số liệu của Hà Nội và toàn quốc Cần thu thập số liệu đã được cập nhật từ Cục HKDDVN
Đường ống	Dầu khí VN	<ul style="list-style-type: none"> Qui hoạch phát triển nhà máy lọc dầu Dung Quất 	<ul style="list-style-type: none"> Cần thu thập số liệu cập nhật từ Dầu khí Việt Nam

¹ Phần chi tiết sẽ được giải thích trong Báo cáo Kỹ thuật số 1 (Cơ sở dữ liệu và điều tra vận tải).

Bảng 3.1.2
Đại cương về các cuộc điều tra vận tải do VITRANSS tiến hành

Điều tra	Các mục tiêu	Phạm vi	Phương pháp	Thực hiện
Điều tra VT đường bộ	<ul style="list-style-type: none"> • Khối lượng xe cộ hiện tại • Đặc điểm đi lại của hành khách và hàng hoá 	<ul style="list-style-type: none"> • 39 trạm đường bộ (20 trạm ở miền Bắc, 6 trạm ở miền Trung và 13 trạm ở miền Nam) 	<ul style="list-style-type: none"> • Đếm xe 3 ngày • 1 ngày (14 tiếng) phỏng vấn OD ở bên đường 	<ul style="list-style-type: none"> • Điều tra hiện trường: 25-27 tháng 3 (miền Bắc), 13-15 tháng 4 (miền Nam) • Số liệu nhận được ngày 15 tháng 5
Điều tra VT đường sông	<ul style="list-style-type: none"> • Khối lượng tàu thuyền hiện tại • Đặc điểm đi lại của các tàu sông ở Đồng bằng sông Hồng và sông Cửu Long 	<ul style="list-style-type: none"> • 40 trạm trên các đoạn sông (20 trạm ở đồng bằng sông Hồng và 20 trạm ở đồng bằng sông Cửu Long) 	<ul style="list-style-type: none"> • 2 ngày (24 hoặc 14 giờ/ngày) đếm tàu • 1 ngày (14 giờ) phỏng vấn OD tại 15 trạm lựa chọn (9 trạm ở miền Bắc và 6 trạm ở miền Nam) 	<ul style="list-style-type: none"> • Điều tra hiện trường 19-20 tháng 4 (miền Bắc), 26-27 tháng 4 (miền Nam) • Số liệu nhận được ngày 20 tháng 6
Điều tra VT đường sông/đường bộ bổ sung	<ul style="list-style-type: none"> • Khối lượng vận tải đường sông/đường bộ trong mùa mưa 	<p><i>Lưu lượng VT đ. bộ</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 18 trạm lựa chọn trên đường bộ (8 trạm ở miền Bắc và 10 trạm ở miền Nam) <p><i>Lưu lượng VT đ. sông</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 6 đoạn sông (3 ở miền Bắc và 3 ở miền Nam) 	<p><i>Lưu lượng VT đ. bộ</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 ngày (14 giờ) đếm xe • 3 ngày (24 giờ) đếm xe ở 3 trạm tại miền Nam <p><i>Lưu lượng VT đ. sông</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 ngày (14 giờ) đếm tàu 	<ul style="list-style-type: none"> • Điều tra hiện trường 8 tháng 9 đối với đường bộ và 10 tháng 9 điều tra đường sông • Thu thập số liệu Ngày 24 tháng 9
Điều tra phỏng vấn lái xe/ hành khách tại các bến bãi	<ul style="list-style-type: none"> • Các đặc điểm của hành khách và hàng hoá 	<ul style="list-style-type: none"> • Các ga tàu, bến xe buýt, sân bay và bến xe tải chí nh được lựa chọn 	<ul style="list-style-type: none"> • Phỏng vấn trực tiếp các lái xe tải và hành khách 	<ul style="list-style-type: none"> • Điều tra hiện trường 10-21/5 • Nhận số liệu ngày 11 tháng 6
Điều tra VT	<ul style="list-style-type: none"> • Đặc điểm VT (hoạt động, tài chí nh, quản lý, lực lượng lao động, v.v...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Các tổ chức khai thác xe buýt • Các tổ chức khai thác xe tải • Các tổ chức khai thác VT ven biển • Các tổ chức khai thác VT thuỷ nội đị a 	<ul style="list-style-type: none"> • Chuẩn bị danh sách các tổ chức khai thác VT • Phân phát các câu hỏi điều tra cho các tổ chức khai thác VT tiêu biểu 	<ul style="list-style-type: none"> • Các câu hỏi được gửi đi vào tháng 6 năm 1999 • Thu thập câu trả lời từ 11 tổ chức khai thác xe buýt, 10 tổ chức khai thác xe tải, 7 tổ chức khai thác VT biển và 12 tổ chức khai thác VT thuỷ nội đị a cho tới tháng 9 năm 1999

Nguồn: VITRANSS

3.2 Nhu cầu vận tải hành khách²

Thu hút / Phát sinh của nhu cầu vận tải hành khách liên tỉnh

Mức độ nhu cầu vận tải hành khách liên tỉnh tổng thể có thể được thể hiện trong thu hút và phát sinh vận tải. Thu hút/phát sinh vận tải hành khách liên tỉnh ở cấp vùng dựa trên cơ sở các ma trận OD được tóm tắt như sau:

- Hầu hết hành khách sử dụng đường bộ trong các chuyến đi liên tỉnh của mình. Xe buýt đóng vai trò đáng kể nhất đối với vận tải hành khách liên tỉnh.
- Có rất ít hành khách sử dụng đường thủy nội địa phần lớn là do trên thực tế hầu hết đường thủy nội địa chỉ hạn chế đi đến các khu vực đồng bằng và chỉ phục vụ cho vận tải nội tỉnh.
- Ở những vùng mà có các dịch vụ vận tải đường sắt thì các dịch vụ đó được sử dụng tương đối tốt.
- Đồng bằng sông Hồng và miền Đông Nam Bộ có thu hút và phát sinh hành khách liên tỉnh rất lớn.
- Tỷ lệ sử dụng vận tải hàng không vẫn còn rất hạn chế

Bảng 3.2.1

Thu hút / Phát sinh nhu cầu vận tải hành khách liên tỉnh theo phương thức¹⁾

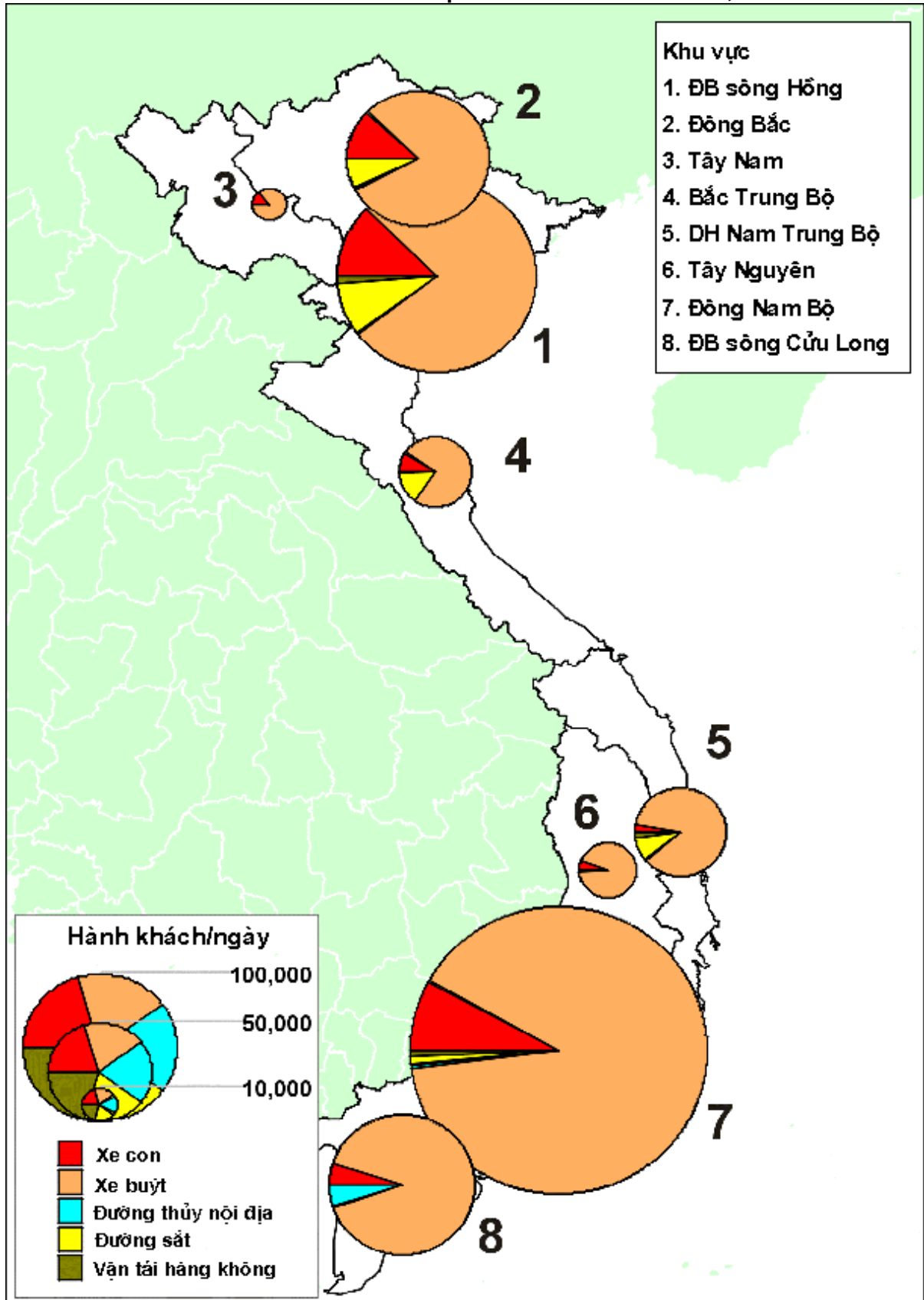
Tiểu vùng		Đường bộ		Đ. Thủy nội địa	Đường sắt	VT hàng không	Tổng số
		Xe con	Xe buýt				
1. Đồng bằng sông Hồng	Số lượng/ngày	31.900	200.146	650	22.734	3.266	258.696
	%	(12,3)	(77,4)	(0,3)	(8,8)	(1,3)	(100,0)
2. Đông Bắc	Số lượng/ngày	16.490	109.728	650	9.830	0	136.698
	%	(12,1)	(80,3)	(0,5)	(7,2)	(0,0)	(100,0)
3. Tây Bắc	Số lượng/ngày	1.880	10.494	0	0	84	12.458
	%	(15,1)	(84,2)	(0,0)	(0,0)	(0,7)	(100,0)
4. Bắc Trung Bộ	Số lượng/ngày	4.300	34.240	0	6.462	454	45.456
	%	(9,5)	(75,3)	(0,0)	(14,2)	(1,0)	(100,0)
5. Nam Trung Bộ	Số lượng/ngày	1.790	56.066	0	5.570	1.532	64.958
	%	(2,8)	(86,3)	(0,0)	(8,6)	(2,4)	(100,0)
6. Tây Nguyên	Số lượng/ngày	1.364	26.838	0	0	308	28.510
	%	(4,8)	(94,1)	(0,0)	(0,0)	(1,1)	(100,0)
7. Đông Nam Bộ	Số lượng/ngày	41.434	467.110	2.350	4.674	3.794	519.362
	%	(8,0)	(89,9)	(0,5)	(0,9)	(0,7)	(100,0)
8. Đồng bằng sông Mê Kông	Số lượng/ngày	6.930	131.750	7.602	0	42	146.324
	%	(4,7)	(90,0)	(5,2)	(0,0)	(0,0)	(100,0)
Tổng số	Số lượng/ngày	106.088	1.036.372	11.252	49.270	9.480	1.212.462
	%	(8,7)	(85,5)	(0,9)	(4,1)	(0,8)	(100,0)

Nguồn: VITRANSS, 1999

- 1) Ma trận OD của đường bộ và đường thủy nội địa thu thập được từ các cuộc điều tra vận tải của VITRANSS, ma trận OD của đường sắt do LHĐSVN cung cấp, còn ma trận OD của vận tải hàng không được ước tính từ các chuyến bay và hệ số chất tải bình quân. Các con số này là tổng thu hút và phát sinh.

² Lưu ý rằng phân tích không đề cập đến giao thông đô thị và vận tải nội tỉnh

Hình 3.2.1
Thu hút/Phát sinh nhu cầu vận tải hành khách liên tỉnh, 1999



Nguồn: VITRANSS

Luân chuyển hành khách liên tỉnh

Luân chuyển hành khách liên tỉnh theo các phương thức vận tải (xem Hình 3.1.2) được tóm tắt như sau:

- Xe buýt liên thành phố trên cả nước chiếm tỷ phần nổi trội trong việc vận chuyển hành khách liên tỉnh. Hơn 80% tổng số hành khách được vận chuyển bằng xe buýt.
- Những hành khách sử dụng xe con chủ yếu là những hành khách đi lại xung quanh các thành phố lớn như Hà Nội và TP HCM.
- Số lượng hành khách sử dụng đường thủy nội địa ở Đồng bằng sông Cửu Long đáng kể hơn so với Đồng bằng sông Hồng.
- Đường sắt được sử dụng giữa miền Bắc và miền Nam và cho vận tải liên tỉnh dọc theo hành lang bắc-nam.
- Vận tải hàng không giữa các trung tâm đô thị lớn và các điểm du lịch chính rất hạn chế.

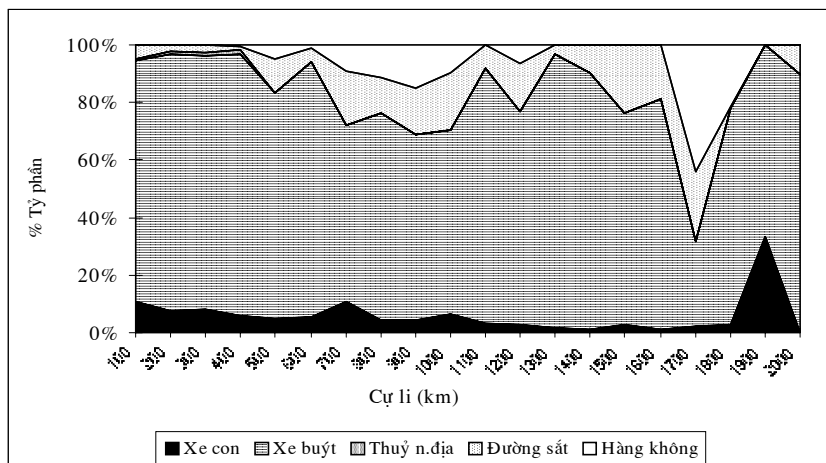
Tỷ phần đảm nhận của từng phương thức theo cự li chuyển đi

Việc sử dụng phương thức vận tải (xem Hình 3.2.3 và Phụ lục A) rất khác nhau theo cự li chuyển đi. Vận tải đường bộ bao gồm xe con và xe buýt đóng một vai trò quan trọng trong vận chuyển hành khách không tính đến cự li chuyển đi. Đặc biệt việc sử dụng vận tải đường bộ đáng kể hơn đối với các chuyến đi cự li ngắn trong vòng 500 km. Ngoài ra, vận tải đường bộ còn tạo điều kiện thuận lợi cho hành khách đi lại giữa các tỉnh mà không có dịch vụ của các phương thức vận tải khác như đường sắt và đường hàng không. Điều này đã dẫn đến việc hình thành cao điểm khác trong việc sử dụng vận tải đường bộ với cự li chuyển đi từ 1.300 đến 1.500 km.

Nhìn chung, vận tải đường sắt và đường hàng không được sử dụng chủ yếu trong các chuyến đi cự li dài và trung bình. Vận tải đường sắt và hàng không cũng có hai cao điểm, một là trong cự li từ 800 km đến 1.000 km và hai là trong cự li từ 1.600 km đến 1.800 km. Hai cao điểm này xuất hiện là do hành khách đi lại giữa Hà Nội và Đà Nẵng, giữa Đà Nẵng và TP HCM cũng như giữa Hà Nội và TP HCM thích sử dụng vận tải đường sắt hoặc đường hàng không hơn vận tải đường bộ.

Hình 3.2.3

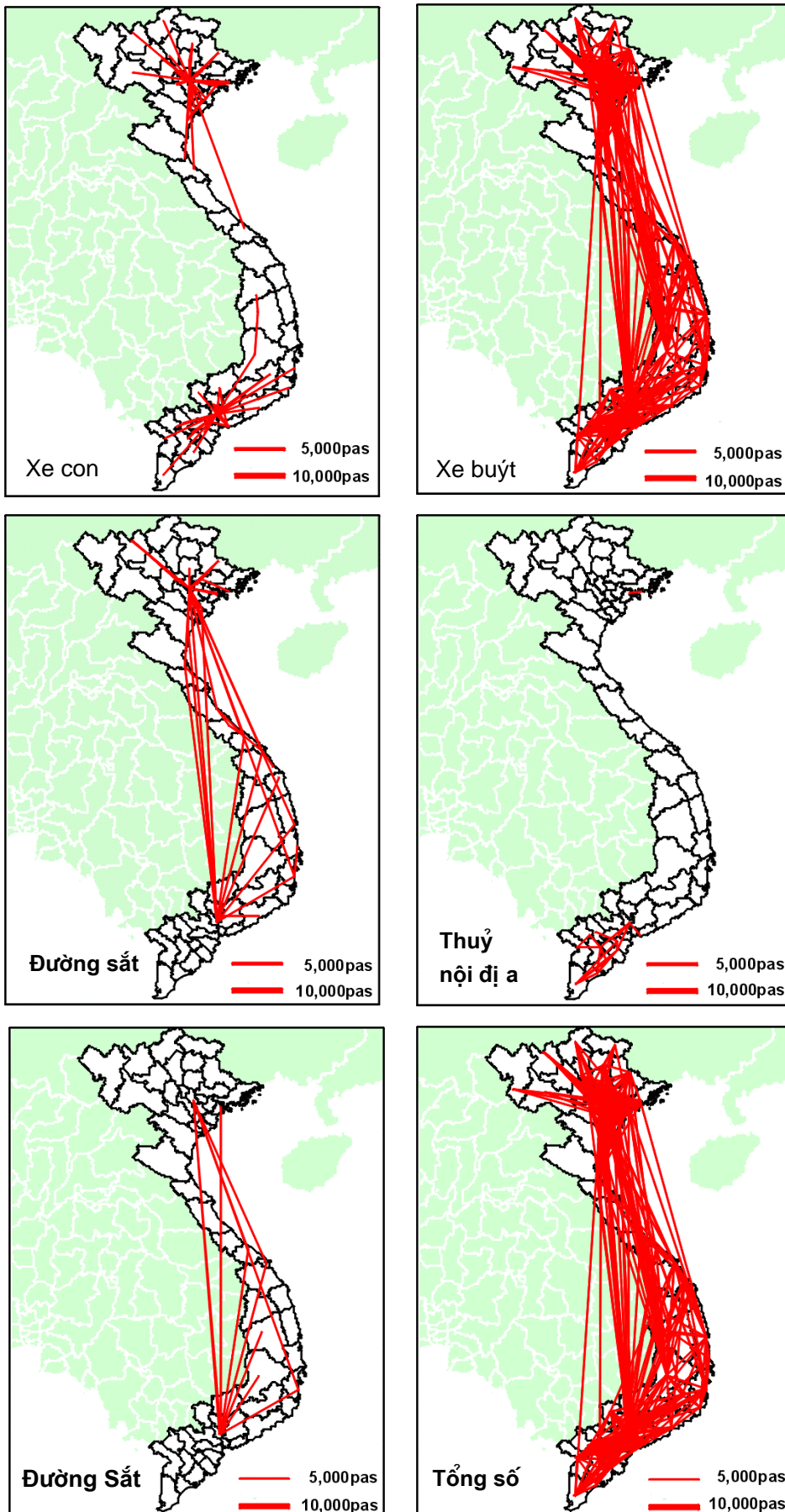
Tỷ phần đảm nhận của từng phương thức theo cự li chuyển đi, 1999



Nguồn: VITRANSS, 1999

1) được tính toán theo cự li của tuyến đường bộ tối thiểu giữa các tỉnh

Hình 3.2.2
Lưu chuyển hành khách liên tỉnh, 1999



Tỷ phần đảm nhận của từng phương thức giữa các tỉnh chí nh

Đã tiến hành phân tích hơn nữa về tỷ phần đảm nhận của từng phương thức giữa các tỉnh chí nh như Hà Nội, TP HCM, Đà Nẵng và Hải Phòng, là những tỉnh dẫn đầu về dân số và kinh tế của vùng. Ngoài ra, lưu lượng vận tải giữa Hà Nội và Lào Cai cũng như giữa TP HCM và Cần Thơ cũng được đề cập đến trong phân tích này (xem Bảng 3.2.2 và Hình 3.2.4).

Đối với các chuyến đi cự li dài như giữa Hà Nội và TP HCM cũng như giữa Hải Phòng và TP HCM thì tỷ phần đảm nhận của vận tải hàng không là rất lớn và chiếm khoảng 50%. Vận tải đường bộ và đường sắt cũng được sử dụng thường xuyên hơn cho các chuyến đi cự li ngắn và trung bình. Đồng thời, vận tải đường bộ và đường sắt còn cạnh tranh với nhau phụ thuộc vào chất lượng dịch vụ của từng phương thức. Ví dụ, tỷ phần đảm nhận của đường sắt giữa Hà Nội và Lào Cai lớn hơn do chất lượng dịch vụ của đường sắt tốt hơn so với đường bộ. Nhưng ngược lại, vận tải đường bộ lại được sử dụng nhiều hơn giữa Hà Nội và Hải Phòng vì chất lượng dịch vụ đường bộ lại hoàn hảo hơn.

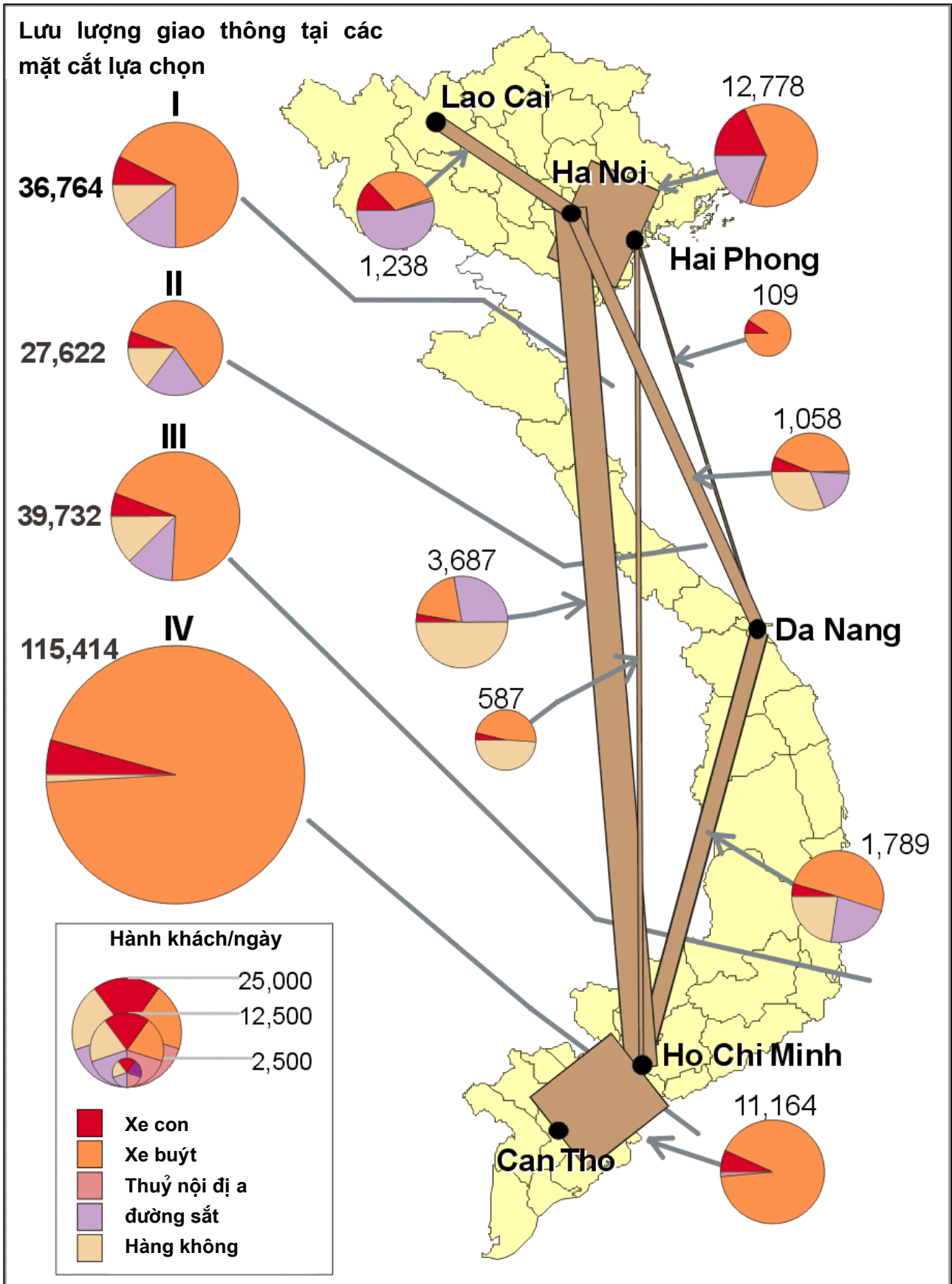
Bảng 3.2.2

Tỷ phần đảm nhận của từng phương thức giữa các tỉnh chí nh đối với nhu cầu vận tải hành khách liên tỉnh

Cự li	Giữa các tỉnh	Đường bộ		Đ. Thủy nội địa	Đường sắt	Đ. Hàng không
		Xe con	Xe buýt			
Cự li dài (1000km <)	Hà Nội và TP HCM	1,5	21,3	0,0	27,4	49,7
	Hải Phòng và TP HCM	2,6	48,1	0,0	0,0	49,3
Cự li trung bình (500 - 1000km)	Hà Nội và Đà Nẵng	6,8	43,3	0,0	20,5	29,4
	Hải Phòng và Đà Nẵng	10,6	89,4	0,0	0,0	0,0
	TP HCM và Đà Nẵng	3,6	52,4	0,0	20,2	23,8
Cự li ngắn (< 500km)	Hà Nội và Hải Phòng	18,3	62,4	0,0	19,3	0,0
	Hà Nội và Lào Cai	11,8	34,1	0,0	54,1	0,0
	TP HCM và Cần Thơ	4,5	94,1	1,4	0,0	0,0

Tỷ phần đảm nhận của từng phương thức được phân tích trên bốn đoạn giao cắt (xem Hình 3.2.4 và Bảng 3.2.2). Đối với việc sử dụng các phương thức vận tải thì các đoạn I, II và III có mô hình tương tự nhau. Tỷ phần đảm nhận của vận tải đường bộ chiếm khoảng 75 % và còn lại là tỷ phần đảm nhận của vận tải đường sắt và đường hàng không. Mặt khác, tỷ phần đảm nhận của vận tải đường bộ chiếm 90% trên đoạn cắt IV bởi vì không có tuyến đường sắt và rất ít hãng hàng không có các tuyến bay đi qua đoạn cắt IV này.

Hình 3.2.4
Đặc điểm luân chuyển hành khách liên tỉnh, 1999



Nguồn: VITRANSS

Bảng 3.2.3
 Tỷ phần đảm nhận của từng phương thức đối với nhu cầu vận tải hành khách liên tỉnh theo đoạn giao cắt

Đoạn	Đường bộ		Đường thủy nội địa	Đường sắt	Đường hàng không
	Xe con	Xe buýt			
Đoạn I	6,2	69,5	0,0	13,9	10,4
Đoạn II	4,6	61,7	0,0	17,9	15,8
Đoạn III	4,1	72,3	0,0	12,4	11,2
Đoạn IV	4,2	95,0	0,8	0,0	0,0

Nguồn: VITRANSS, 1999

Những phát hiện thu được từ các cuộc điều tra vận tải tại hiện trường

Những phát hiện chủ yếu khác trên cơ sở các cuộc điều tra vận tải tại hiện trường của VITRANSS được miêu tả ngắn gọn như sau:

1) Đường bộ

Loại xe: Ở miền Bắc, tỷ phần đảm nhận của xe con cao hơn các vùng khác. Tỷ lệ sử dụng xe buýt, đặc biệt là xe buýt lớn ở miền Trung và xe buýt nhỏ ở miền Nam lại lớn hơn miền Bắc.

Bảng 3.2.4
 Vận tải đường bộ theo loại xe, 1999

Khu vực	Xe con	Xe buýt nhỏ	Xe buýt lớn
Miền Bắc	35,9	27,3	36,8
Miền Trung	21,7	28,4	49,9
Miền Nam	24,8	43,1	32,1
Tổng số	28,7	34,9	36,4

Nguồn: Điều tra, Phỏng vấn bên đường của VITRANSS, Tháng 3-Tháng 4, 1999

Hệ số chiếm chỗ bình quân: Hệ số chiếm chỗ của xe con (số lượng hành khách trên xe) là 3,5 và hệ số này ở hầu hết tất cả các vùng đều tương tự nhau. Và hệ số chiếm chỗ của xe buýt nhỏ là 9,4 và xe buýt lớn là 28,4.

Bảng 3.2.5
 Hệ số chiếm chỗ bình quân của phương tiện giao thông đường bộ

	Xe con	(Số lượng hành khách/xe)		
		Xe buýt		Bình quân
		Xe buýt nhỏ	Xe buýt lớn	
Miền Bắc	3,5	9,1	27,7	19,8
Miền Trung	3,6	10,2	25,1	19,7
Miền Nam	3,6	9,5	30,6	18,5
Tổng số	3,5	9,4	28,4	19,1

Nguồn: Điều tra, Phỏng vấn bên đường của VITRANSS, Tháng 3-Tháng 4, 1999.

Sở hữu xe: Hình thức sở hữu xe của các doanh nghiệp nhà nước, tư nhân và liên doanh rất khác nhau theo loại xe và theo vùng (xem Bảng 3.2.6). Ở miền Bắc và miền Trung, số lượng xe con do các doanh nghiệp nhà nước quản lý lớn hơn, trong khi ở miền Nam 70% số lượng xe con lại thuộc quyền sở hữu tư nhân. Và hầu hết xe buýt nhỏ thuộc quyền sở hữu của thành phần tư nhân.

Bảng 3.2.6
Sở hữu xe theo thành phần tư nhân/công cộng, 1999

	Xe con			Xe buýt nhỏ			Xe buýt lớn		
	NN	LD	TN	NN	LD	TN	NN	LD	TN
Miền Bắc	63,0	3,5	33,4	28,7	3,3	68,0	49,9	5,0	45,1
Miền Trung	62,8	4,4	32,8	23,2	7,5	69,2	32,8	10,0	57,1
Miền Nam	24,0	6,1	69,9	10,0	4,6	85,4	9,0	4,5	86,5
Tổng số	47,2	4,6	48,1	17,2	4,5	78,2	29,7	5,8	64,5

Nguồn: Điều tra, Phỏng vấn bên đường của VITRANSS, Tháng 3-Tháng 4, 1999

2) Đường thủy nội địa

Theo điều tra phỏng vấn bến sông của VITRANSS, số lượng tàu khách bình quân là 20 tàu ở miền Bắc và 16 tàu ở miền Nam. Hầu hết các tàu khách đều thuộc quyền sở hữu của các công ty tư nhân và các cá thể.

3) Lưu lượng vận tải hành khách ở các bến xe, ga hành khách

Dựa vào các cuộc điều tra phỏng vấn bến xe, ga hành khách được tiến hành tại 30 bến xe, ga hành khách bao gồm 10 ga đường sắt, 10 bến xe buýt và 10 sân bay thì phần lớn hành khách sử dụng bến xe, ga khách có chuyến đi nội tỉnh. Ví dụ, khoảng 85 % hành khách đến các ga và khoảng 94 % hành khách rời các ga đều thực hiện chuyến đi trong cùng một tỉnh.

Bảng 3.2.7
Tỷ phần của hành khách liên tỉnh /nội tỉnh tại các bến xe, nhà ga

Bến bãi	Điểm đi → Bến, ga		Ga, Bến → Điểm đến	
	Nội tỉnh	Liên tỉnh	Nội tỉnh	Liên tỉnh
Ga đường sắt	84,0	16,0	90,1	9,9
Bến xe buýt	83,0	17,0	96,6	3,4
Sân bay	87,0	13,0	94,9	5,1
Tổng số	84,0	16,0	93,7	6,3

Nguồn: Điều tra phỏng vấn bến, ga khách của VITRANSS, Tháng 5, 1999.

Có rất nhiều hành khách sử dụng xe buýt và xe máy để đi đến các ga đường sắt và bến xe buýt. Mặt khác, việc sử dụng xe con và tắc xi đi đến sân bay cũng rất đáng kể và chiếm khoảng 50% các chuyến đi (xem Bảng 3.2.8)

Bảng 3.2.8
Tỷ phần của các phương thức đi/đến các bến xe, nhà ga, 1999

%

	Phương thức đến					Phương thức đi				
	Xe máy	Xe con/ Tắc xi	Xe buýt	Các loại khác	Chưa rõ	Xe máy	Xe con/ Tắc xi	Xe buýt	Các loại khác	Chưa rõ
Ga ĐS	32,7	9,0	43,2	13,9	1,2	25,4	10,9	58,2	3,5	2,0
Bến xe buýt	16,7	0,9	69,0	8,2	5,3	16,2	2,9	27,9	8,8	44,1
Sân bay	7,0	40,3	46,2	4,8	1,6	0,0	52,1	39,4	0,0	8,5
Tổng số	20,7	12,6	54,2	9,6	2,9	18,2	17,9	48,2	3,8	11,8

Nguồn: Điều tra phỏng vấn ga khách của VITRANSS, Tháng 5, 1999

3.3 Nhu cầu vận tải hàng hoá

Thu hút/Phát sinh nhu cầu vận tải hàng hoá liên tỉnh

Nghiên cứu đã tiến hành phân tích thu hút và phát sinh của nhu cầu vận tải hàng hoá liên tỉnh theo nhóm hàng và theo vùng. Đặc điểm của chúng được tóm tắt như sau (xem Bảng 3.3.1) :

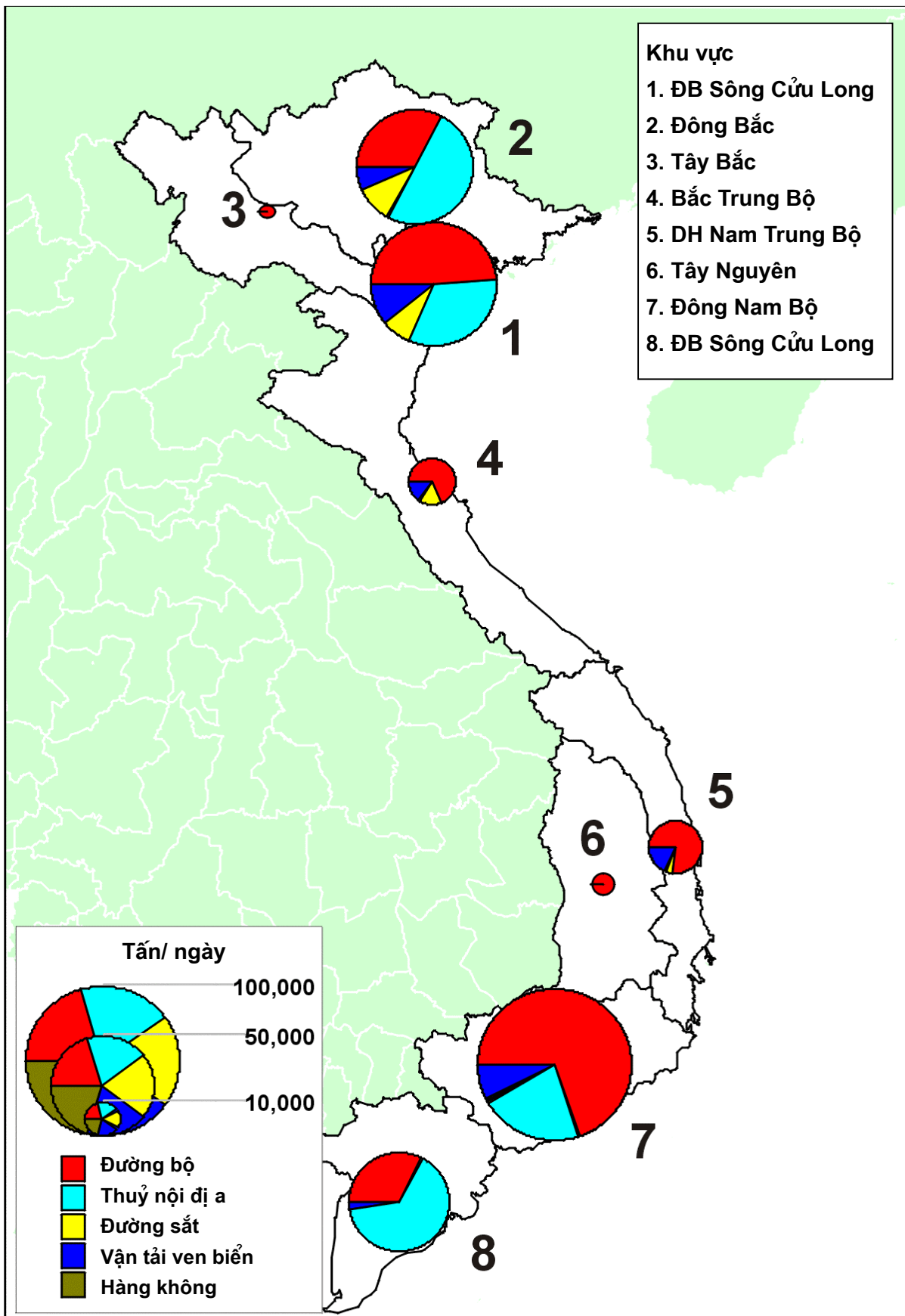
- Tương tự như đối với nhu cầu vận tải hành khách, vận tải đường bộ đóng một vai trò đáng kể trong vận chuyển hàng hoá.
- Đường thuỷ nội địa có tỷ phần lớn trong việc vận chuyển các mặt hàng nhất định như than đá, cát/đá và xi măng.
- So với vận tải đường bộ, khối lượng hàng hoá được vận chuyển bằng đường sắt, vận tải ven biển và vận tải hàng không rất nhỏ.

Lưu lượng vận tải hàng hoá liên tỉnh

Tổng lưu lượng vận tải hàng hoá liên tỉnh được chỉ ra trong Hình 3.3.2 và lưu lượng vận tải của 13 mặt hàng được đề cập đến. Nhìn chung, lưu lượng vận tải hàng hoá có xu hướng được xác định theo mặt hàng và chịu ảnh hưởng rất lớn bởi các đặc điểm của từng tỉnh. Các phương thức vận tải được lựa chọn cũng có xu hướng chịu ảnh hưởng của cự li chuyển đi và chi phí chuyển đi (xem Hình 3.3.2 và Phụ lục 3-C).

Vận tải đường bộ đóng một vai trò quan trọng đối với việc phân phối hàng hoá cho cả nước. Phần lớn hàng hoá vận chuyển trong cự li ngắn đều do vận tải đường bộ đảm nhận. Đường thuỷ nội địa cũng vận chuyển khối lượng lớn hàng hoá trong cự li ngắn ở khu vực Đồng bằng sông Hồng và sông Mê Kông. Trong khi đó, việc vận chuyển hàng hoá trong cự li dài lại do đường sắt, đặc biệt là vận tải ven biển đảm nhận. Khối lượng hàng hoá được vận chuyển bằng đường hàng không còn rất nhỏ.

Hình 3.3.1
Thu hút/Phát sinh nhu cầu vận tải hàng hoá liên tỉnh (các loại hàng hoá), 1999



Nguồn: VITRANSS

Bảng 3.3.1
Thu hút/Phát sinh của nhu cầu vận tải hàng hoá liên tỉnh theo phương thức ¹⁾

Nhóm hàng		Đường bộ	Đường thuỷ nội địa	Đường sắt	Vận tải ven biển	Vận tải hàng không	Tổng số
Lúa gạo/Các cây lương thực khác	Tấn/ngày	49.352	12.420	126	10.974	0	72.872
	%	(67,7)	(17,0)	(0,2)	(15,1)	(0,0)	(100,0)
Mì a - Đường	Tấn/ngày	11.796	732	0	0	0	12.528
	%	(94,2)	(5,8)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(100,0)
Gỗ/Lâm sản	Tấn/ngày	12.298	490	352	654	0	13.794
	%	(89,2)	(3,6)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(100,0)
Thép	Tấn/ngày	10.448	236	5.232	1.554	0	17.470
	%	(59,8)	(1,4)	(0,0)	(8,9)	(0,0)	(100,0)
Cát, đá, quặng sắt và các loại khác	Tấn/ngày	37.306	31.806	2.976	1.144	0	73.232
	%	(50,9)	(43,4)	(0,0)	(1,6)	(0,0)	(100,0)
Xi măng	Tấn/ngày	25.252	29.436	1.476	5.764	0	61.928
	%	(40,8)	(47,5)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(100,0)
Phân bón	Tấn/ngày	19.464	14.808	4.092	5.088	0	43.452
	%	(44,8)	(34,1)	(9,4)	(11,7)	(0,0)	(100,0)
Than đá	Tấn/ngày	8.810	59.634	5.768	4.884	0	79.096
	%	(11,1)	(75,4)	(7,3)	(0,0)	(0,0)	(100,0)
Sản phẩm xăng dầu	Tấn/ngày	19.842	19.704	334	5.458	0	45.338
	%	(43,8)	(43,5)	(0,7)	(12,0)	(0,0)	(100,0)
Cây công nghiệp	Tấn/ngày	7.562	0	766	0	0	8.328
	%	(90,8)	(0,0)	(9,2)	(0,0)	(0,0)	(100,0)
Sản phẩm chế tạo	Tấn/ngày	42.560	1.902	3.026	5.502	136	53.126
	%	(80,1)	(3,6)	(5,7)	(10,4)	(0,3)	(100,0)
Sản phẩm ngư nghiệp	Tấn/ngày	8.406	578	0	0	0	8.984
	%	(93,6)	(6,4)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(100,0)
Thị t gia súc và các loại khác	Tấn/ngày	17.186	0	1.050	0	0	18.236
	%	(94,2)	(0,0)	(5,8)	(0,0)	(0,0)	(100,0)
Tổng số	Tấn/ngày	270.282	171.746	25.198	41.022	136	508.384
	%	(53,2)	(33,8)	(5,0)	(8,1)	(0,0)	(100,0)

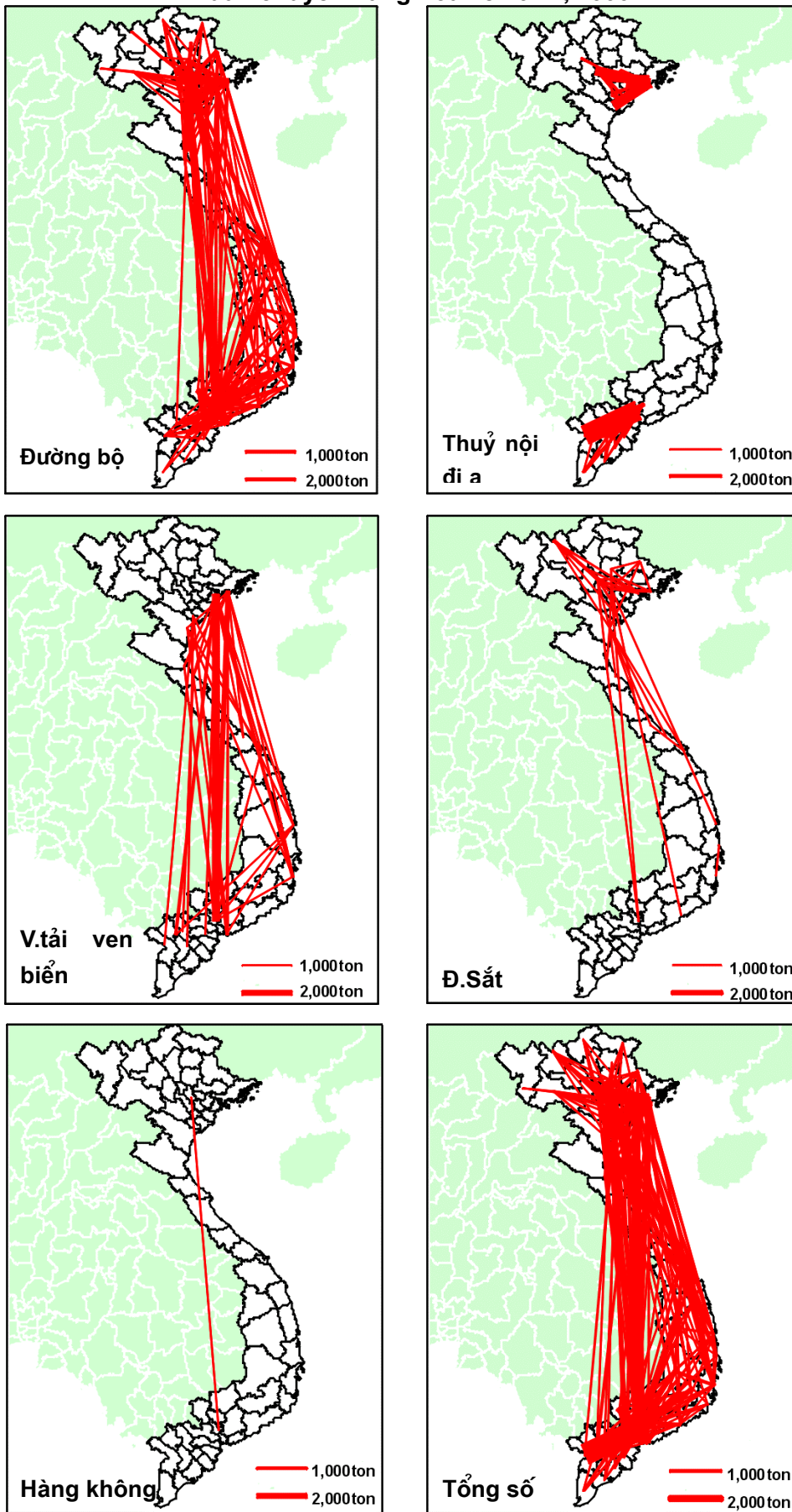
Nguồn: VITRANSS, 1999

1) Ma trận OD của đường bộ và đường thuỷ nội địa a thu thập được từ các cuộc điều tra vận tải của VITRANSS, ma trận OD của đường sắt do ĐSVN cung cấp còn ma trận OD của vận tải hàng không được ước tĩ nh từ số lượng các chuyến bay và hệ số chất tải bình quân.

Tỷ phần đảm nhận của từng phương thức theo cự li vận chuyển

Hình 3.3.3 chỉ ra tỷ phần đảm nhận của từng phương thức đối với tổng khối lượng hàng hoá theo cự li vận chuyển và tỷ phần đảm nhận của 13 mặt hàng cũng được đề cập đến. Hơn 60% tổng số hàng hoá được vận chuyển bằng đường bộ trong cự li vận chuyển 200 km. Nếu cự li vượt quá 200 km thì đường thuỷ nội địa lại chiếm ưu thế hơn. Trên thực tế, khoảng 70% tổng số hàng hoá được vận chuyển bằng đường thuỷ nội địa a trong cự li từ 300 đến 400 km. Nếu cự li vận chuyển xa hơn thì khối lượng hàng hoá do đường thuỷ nội địa a đảm nhận sẽ giảm xuống nhanh chóng và phần lớn khối lượng hàng hoá lại được vận chuyển bằng đường bộ. Vận tải ven biển thích hợp đối với cự li vận chuyển dài. Vận tải ven biển vận chuyển hàng hoá ở cự li trên 1.000km. Khối lượng hàng hoá được vận chuyển bằng đường sắt chỉ chiếm khoảng 10% tổng khối lượng hàng hoá không tĩ nh đến cự li vận chuyển.

Hình 3.2.2
Luân chuyển hàng hoá liên tỉnh, 1999



Hình 3.3.3

Tỷ phần đảm nhận của từng phương thức theo cự li, Tổng khối lượng hàng hoá



Chú thích: 1) Được tính toán theo cự li của tuyến đường bộ ngắn nhất giữa các tỉnh

Tỷ phần đảm nhận của từng phương thức giữa các tỉnh chí nh

Tỷ phần đảm nhận của từng phương thức đối với hàng hoá phụ thuộc nhiều vào dịch vụ vận tải. Đối với cự li vận chuyển dài, khoảng 80 % tổng khối lượng hàng hoá giữa Hà Nội và TP HCM do đường bộ đảm nhận. Trong khi đó việc sử dụng vận tải ven biển trên tuyến Hải Phòng-TP HCM lại rất cao và tỷ phần của nó lên tới 98 %. Khi cự li vận chuyển càng ngắn đi thì tỷ phần của vận tải ven biển lại giảm xuống. Ví dụ, giữa Hải Phòng và Đà Nẵng là khu vực có cạnh tranh của vận tải ven biển và đường bộ rất gay gắt thì tỷ phần của vận tải ven biển giảm xuống 58 % so với tỷ phần đảm nhận 98% ở cự li dài. Đáng chú ý hơn là chỉ có 8% tổng khối lượng hàng hoá được vận chuyển bằng vận tải ven biển giữa TP HCM và Đà Nẵng. Đường sắt vận chuyển khối lượng hàng hoá đáng kể giữa Hà Nội và Lào Cai khoảng 62 %. Tương tự, đường thuỷ nội địa cũng là một phương thức vận tải quan trọng đối với việc vận chuyển hàng hoá giữa TP HCM và Cần Thơ, tỷ phần đảm nhận của đường thuỷ nội địa ở khu vực này chiếm 80 %. (Xem Bảng 3.3.2 và Hình 3.3.4)

Bảng 3.3.2

Tỷ phần đảm nhận của từng phương thức giữa các tỉnh chí nh

Cự li	Giữa các tỉnh	%				
		Đường bộ	Đ. Thuỷ nội địa	Đường sắt	Vận tải ven biển	Đ. Hàng không
Cự li dài (1000km <)	Hà Nội và TP HCM	81,0	0,0	16,6	0,0	2,4
	Hải Phòng và TP HCM	2,1	0,0	0,3	97,5	0,1
Cự li trung bình (500-1000km)	Hà Nội và Đà Nẵng	91,5	0,0	7,2	0,0	1,3
	Hải Phòng và Đà Nẵng	40,6	0,0	1,6	57,9	0,0
	TP HCM và Đà Nẵng	89,9	0,0	2,1	7,6	0,4
Cự li ngắn (<500km)	Hà Nội và Hải Phòng	91,8	0,0	8,2	0,0	0,0
	Hà Nội và Lào Cai	38,0	0,0	62,0	0,0	0,0
	TP HCM và Cần Thơ	20,1	79,9	0,0	0,0	0,0

Nguồn: VITRANSS, 1999

Tương tự như phương pháp phân tích đối với vận tải hành khách, bốn đoạn giao cắt cũng được xác định như trong Hình 3.3.4. Đối với việc sử dụng các phương thức vận tải, các đoạn giao cắt I, II, và III có mô hình tương tự nhau. Vận tải ven biển rất được ưu tiên, do đó tỷ phần đảm nhận của nó đạt trên 50 %. Phần còn lại là do đường sắt và đường bộ đảm nhận. Tỷ lệ sử dụng vận tải đường sắt rất thấp. Còn đường thủy nội địa vận chuyển được 58% khối lượng hàng hoá trên đoạn IV, điều đó cho thấy đường thủy nội địa có chức năng của phương thức vận tải mẫu chốt đối với vận chuyển hàng hoá ở Đồng bằng sông Cửu Long.

Bảng 3.3.3
 Tỷ phần đảm nhận của từng phương thức đối với nhu cầu vận tải hàng hoá liên tỉnh theo đoạn giao cắt

Đoạn	Đường bộ	Đường thủy nội địa	Đường sắt	%	
				Vận tải ven biển	Đường hàng không
Đoạn I	36,2	0,0	7,2	56,4	0,2
Đoạn II	31,5	0,0	6,1	62,2	0,2
Đoạn III	49,8	0,0	2,9	47,1	0,2
Đoạn IV	37,3	58,6	0,0	4,1	0,0

Những phát hiện thu được từ các cuộc điều tra vận tải

Những phát hiện chính thu được từ các cuộc điều tra hiện trường của VITRANSS được miêu tả ngắn gọn như sau:

1) Đường bộ

- a) Loại xe: Bảng 3.3.4 trình bày loại xe tải trên cơ sở các cuộc điều tra vận tải. Ở miền Nam tỷ lệ sử dụng xe thùng tương đối cao.

Bảng 3.3.4
 Lưu lượng vận tải theo loại xe tải ¹⁾

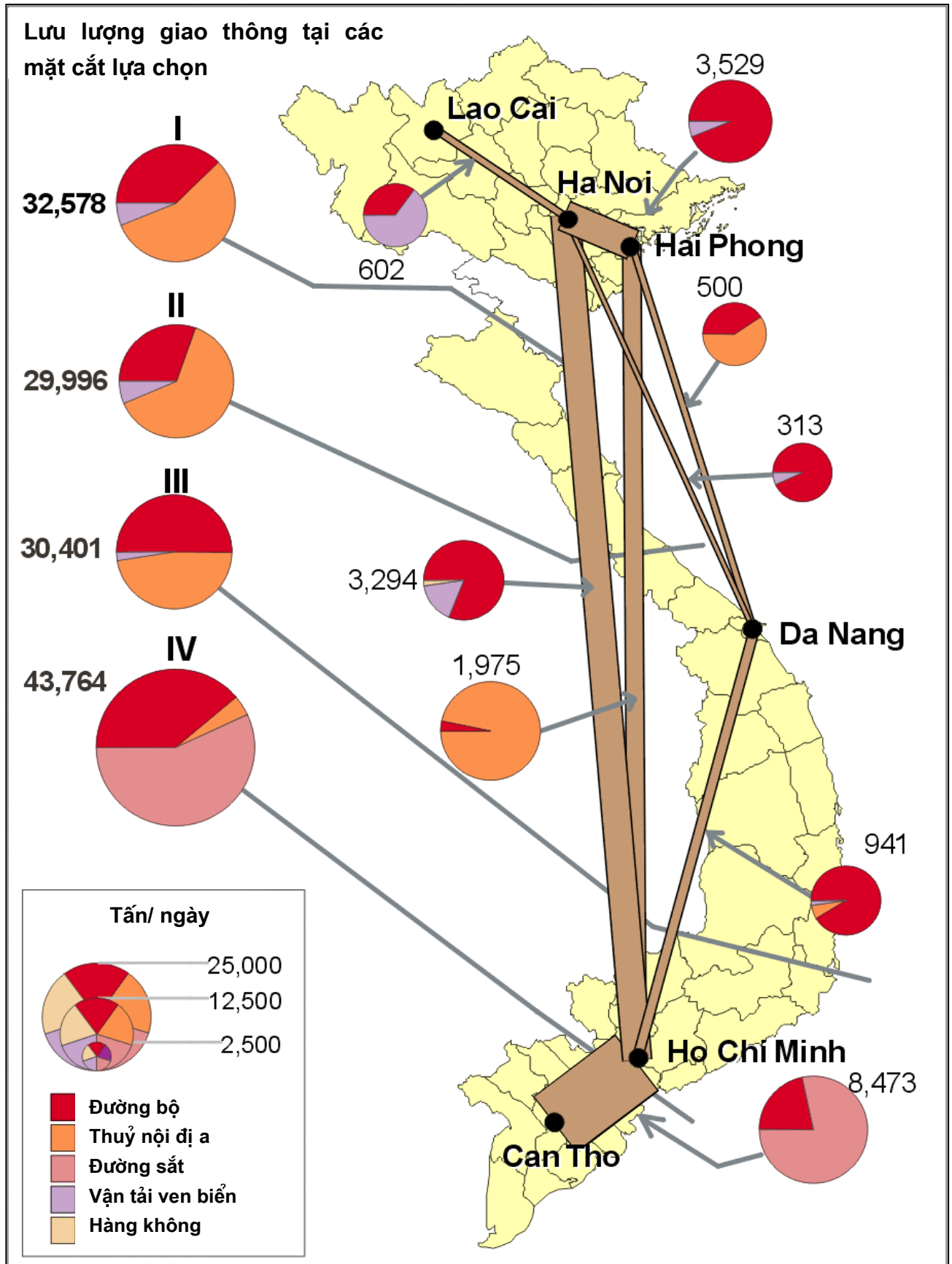
	%			
	Xe thùng	Xe tải 2 trục	Xe tải 3 trục	Xe tải có 4 trục trở lên
Miền Bắc	19,6	80,7	5,1	2,1
Miền Trung	7,6	74,6	8,3	3,6
Miền Nam	33,7	81,5	4,6	0,7
Tổng số	23,2	79,7	5,4	1,7

Nguồn: Điều tra, Phòng vận bên đường của VITRANSS, Tháng 3-Tháng 4, 1999.

1) Được tính toán bằng sự tập hợp đơn giản số lượng các xe được phỏng vấn.

- b) Hệ số chất tải bình quân: Hệ số chất tải bình quân được trình bày trong Bảng 3.3.5. Hệ số bình quân đối với xe tải chất tải là 5,7 tấn hay 4 tấn/xe nếu tính cả khi xe chạy không tải.

Hình 3.2.4
Đặc điểm luân chuyển hàng hoá liên tỉnh, 1999



Nguồn: VITRANSS

Bảng 3.3.5
Hệ số chất tải bình quân của xe tải ¹⁾

Tấn

	Xe thùng	Xe tải 2 trục	Xe tải 3 trục	Xe tải có 4 trục trở lên	Tổng số
Miền Bắc	1,5	5,2	10,4	15,0	5,5
Miền Trung	1,7	5,8	11,0	15,9	7,0
Miền Nam	2,1	5,9	10,7	21,1	5,3
Tổng số	1,9	5,6	10,7	16,4	5,7

Nguồn: Điều tra, Phỏng vấn bên đường của VITRANSS, Tháng 3-Tháng 4, 1999.

1) Được tính toán bằng sự tập hợp đơn giản số lượng các xe được phỏng vấn.

- c) **Hình thức sở hữu xe:** Hình thức sở hữu xe tải được trình bày trong Bảng 3.3.6. Ở miền Nam, hầu hết xe tải thuộc quyền sở hữu của các công ty tư nhân và cá thể trong khi chỉ có một số ít xe tải thuộc quyền sở hữu nhà nước .

Bảng 3.3.6
Sở hữu xe tải¹⁾

%

	Nhà nước	Liên doanh	Tư nhân
Miền Bắc	29,3	2,6	68,1
Miền Trung	27,8	5,5	66,7
Miền Nam	8,5	3,0	88,4
Tổng số	20,7	3,3	76,0

Nguồn: Điều tra, Phỏng vấn bên đường của VITRANSS, Tháng 3-Tháng 4, 1999.

1) Được tính toán bằng sự tập hợp đơn giản số lượng các xe được phỏng vấn.

- d) **Đóng gói theo mặt hàng:** Kiểu đóng gói như trình bày sau đây rất khác nhau theo mặt hàng

Bảng 3.3.7
Kiểu đóng gói theo mặt hàng ¹⁾

%

	Hàng rời	Bao/Kiện	Container	Loại khác
Lúa gạo/Các cây lương thực khác	27,6	68,2	0,4	3,8
Mía - Đường	34,8	40,9	1,6	22,7
Gỗ/Lâm sản	57,3	6,5	1,5	34,7
Thép	74,6	10,8	0,0	14,6
Cát, đá, quặng sắt và các loại khác	84,4	9,0	0,1	6,5
Xi măng	12,0	84,9	1,5	1,6
Phân bón	9,2	86,7	0,4	3,6
Than đá	95,7	3,5	0,0	0,7
Sản phẩm xăng dầu	5,0	14,5	27,8	52,7
Cây công nghiệp	13,4	85,8	0,5	0,2
Sản phẩm chế tạo	28,0	49,2	8,3	14,5
Thủy sản	19,6	61,2	7,3	11,9
Thị t gia súc và các loại khác	29,8	49,6	1,0	19,6
Tổng số	38,8	44,6	3,8	12,7

Nguồn: Điều tra, Phỏng vấn bên đường của VITRANSS, Tháng 3-Tháng 4, 1999.

1) Được tính toán bằng sự tập hợp đơn giản số lượng các xe được phỏng vấn.

2) Đường thủy nội địa a

- a) Loại tàu: Như được miêu tả trong Bảng 3.3.8, phần lớn các tàu là tàu tự hành và tỷ phần của nó lên tới 84%.

Bảng 3.3.8
 Loại tàu, 1999¹⁾

	Tàu đi biển	Tàu tự hành	Tàu dầu	Xà lan kéo	Xà lan đẩy	Tàu không có động cơ	Tàu khách
Miền Bắc	0,0	89,9	0,4	4,4	5,1	0,0	0,2
Miền Nam	1,1	80,3	2,1	2,7	5,5	0,2	8,1
Tổng số	0,7	83,7	1,5	3,3	5,3	0,1	5,3

Nguồn: Điều tra, Phỏng vấn bên đường của VITRANSS, Tháng 3-Tháng 4, 1999.

1) Được tính toán bằng sự tập hợp đơn giản số lượng các xe được phỏng vấn.

- b) **Hệ số chất tải bình quân:** Hệ số chất tải bình quân của các tàu được chỉ ra trong Bảng 3.3.9. Xà lan kéo có khối lượng chất tải cao nhất là 310 tấn và hệ số chất tải bình quân của tất cả các loại tàu là 69 tấn.

Bảng 3.3.9
 Hệ số chất tải bình quân¹⁾

	Tàu đi biển	Tàu tự hành	Tàu dầu	Xà lan kéo	Xà lan đẩy	Tàu không có động cơ	Tổng phụ
Miền Bắc	0,0	60,5	200,0	293,6	500,0	0,0	93,7
Miền Nam	61,2	34,7	172,2	324,0	158,6	2,8	53,9
Tổng số	61,2	44,4	174,9	309,8	270,9	2,8	68,5

Nguồn: Điều tra, Phỏng vấn bên đường của VITRANSS, Tháng 3-Tháng 4, 1999.

1) Được tính toán bằng sự tập hợp đơn giản số lượng các tàu được phỏng vấn.

- c) **Hình thức sở hữu tàu:** Bảng 3.3.10 trình bày hình thức sở hữu tàu. Hầu hết các tàu thuộc quyền sở hữu của thành phần tư nhân.

Bảng 3.3.10
 Hình thức sở hữu tàu, 1999¹⁾

	Nhà nước	Liên doanh	Tư nhân
Miền Bắc	13,5	0,8	85,7
Miền Nam	5,8	0,5	93,6
Tổng số	8,5	0,6	90,9

Nguồn: Điều tra, Phỏng vấn bên đường của VITRANSS, Tháng 3-Tháng 4, 1999.

Chú thích: 1) Được tính toán bằng sự tập hợp đơn giản số lượng các tàu được phỏng vấn

3) Luân chuyển hàng hoá ở các bến xe tải

Điều tra tại các bến xe tải đã được tiến hành tại 5 cảng và 5 ga hàng đường sắt. Như miêu tả trong Bảng 3.3.11, 35 % tổng khối lượng hàng hoá tại các bến xe tải được vận chuyển tới các tỉnh khác.

Bảng 3.3.11

Tỷ phần của tổng luân chuyển hàng hoá liên tỉnh /nội tỉnh^{1/}
%

	Nội tỉnh	Liên tỉnh
Cảng	61	39
Ga đường sắt	78	22
Tổng số	65	35

Nguồn: Điều tra, Phỏng vấn bên đường của VITRANSS, Tháng 3-Tháng 4, 1999.

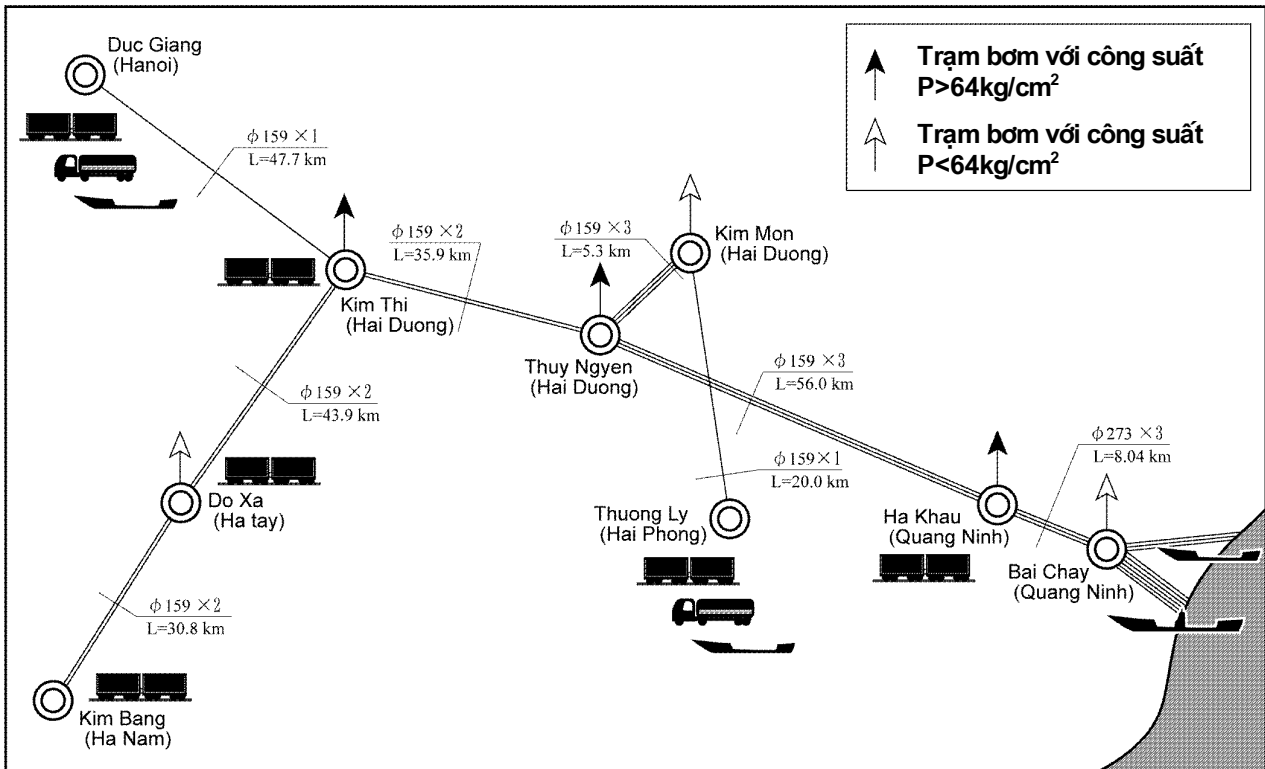
1) Được tính toán bằng sự tập hợp đơn giản số lượng các xe được phỏng vấn.

4) Kế hoạch vận chuyển sản phẩm dầu

Mạng lưới đường ống đóng vai trò quan trọng trong việc vận chuyển SP dầu, đặc biệt là ở miền Bắc. Hình 3.3.5 đưa ra kế hoạch vận chuyển SP dầu. Ví dụ, SP dầu được vận chuyển đến cảng Bãi Quay bằng vận tải biển hoặc ven biển, sau đó nó sẽ được vận chuyển bằng đường ống đến một điểm trung gian và từ đó SP dầu được vận chuyển đến điểm cuối cùng bằng đường bộ, đường sắt hoặc đường thủy nội địa. Về các SP dầu, sự liên kết với các phương thức vận tải khác có thể giảm chi phí vận tải và do đó đem lại sự phát triển kinh tế. Mặc dù VITRANSS không quan tâm nhiều đến hệ thống vận tải đường ống, nhưng sơ đồ vận chuyển SP dầu sẽ được giới thiệu sau đây bởi vì vai trò của nó rất quan trọng đối với việc vận chuyển SP dầu

Hình 3.2.5

Kế hoạch vận chuyển sản phẩm dầu



3.4 So sánh với Tổng quan Ngành GTVT Quốc gia (1992)

Thể theo yêu cầu của nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam Tổng quan Ngành GTVT Quốc gia (NTSR) đã được UNDP (Chương trình Phát triển của Liên hiệp quốc) tiến hành năm 1992. Dự án đã xem xét lại tất cả các lĩnh vực của Hệ thống GTVT Việt Nam thông qua việc tiến hành các cuộc điều tra GTVT toàn diện, dự báo nhu cầu vận tải và đánh giá tình hình hiện tại.

So với Tổng quan Ngành GTVT, Nghiên cứu Chiến lược Phát triển GTVT Quốc gia Việt Nam (VITRANSS) tập hợp các luồng vận tải liên tỉnh thành 7 vùng bao gồm cả vận tải ven biển:

Bảng 3.4.1 và Hình 3.4.1 so sánh số liệu của VITRANSS với Tổng quan Ngành GTVT Quốc gia (NTSR) về luân chuyển hành khách và hàng hoá liên tỉnh ở cấp vùng. Có thể chỉ ra một số đặc điểm như sau:

- Các luồng vận tải liên tỉnh tăng lên 2,1 lần về khối lượng luân chuyển hành khách và 2,5 lần đối với khối lượng luân chuyển hàng hoá trong giai đoạn 1992-1999.
- Sự gia tăng của các luồng vận tải liên tỉnh ở miền Bắc và miền Nam đáng kể hơn nhiều so với miền Trung. Điều đó cho thấy nền kinh tế được phát triển xung quanh hai cực của miền Bắc và miền Nam .

Bảng 3.4.1
Sự thay đổi trong các luồng vận tải liên tỉnh, 1992-1999

	NTSR 1992 (A)	VITRANSS 1999 (B)	B/A
Hành khách (Triệu)	106	221	2,1
Hàng hoá (Triệu tấn)	30	86	2,9

Nguồn: VITRANSS và NTSR